HAL
open science

La nacionalización del puerto de Rosario a la luz de nuevos documentos sobre la mediación de la diplomacia francesa y actores universitarios *

Bruno Rohou, Miguel de Marco (h)

To cite this version:

Bruno Rohou, Miguel de Marco (h). La nacionalización del puerto de Rosario a la luz de nuevos documentos sobre la mediación de la diplomacia francesa y actores universitarios *. 6tas Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, Aug 2015, Rosario, Argentina. hal-01659875

HAL Id: hal-01659875

https://hal.science/hal-01659875

Submitted on 8 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA NACIONALIZACIÓN DEL PUERTO DE ROSARIO A LA LUZ DE NUEVOS DOCUMENTOS SOBRE LA MEDIACIÓN DE LA DIPLOMACIA FRANCESA Y ACTORES UNIVERSITARIOS*

Miguel Ángel De Marco (h)**
Bruno Rohou***

Introducción:

El proceso que condujo a la nacionalización del puerto de Rosario en octubre de 1942, en el condicionante contexto de la Segunda Guerra Mundial, puso fin a una etapa de cuarenta años de concesión a la firma de capitales franceses que tuvo a su cargo la construcción, explotación y administración de una de las terminales cerealeras más importante de América del Sur. Pero por otra parte significó la alteración de una dinámica económica vigente que durante 140 años había marcado el ritmo de relaciones de la ciudad rosario y que había cimentado y orientado redes de comercialización, cultura, sociedad y urbanismo. La elite dirigente que había adherido durante la segunda presidencia de Roca (1898-1906) a la posibilidad de modernizar el puerto local a través de la concesión privada, una vez otorgada la misma, confrontó con la empresa por su política tarifaria, el incumplimiento de las obras acordadas en el contrato y por la forma de relacionarse con la sociedad. En términos actuales, se le reprocharía a la firma por reducir a Rosario, a partir de mediados de la década del 20, a una ciudad con puerto alejándose de la construcción de "ciudad portuaria" lograda desde la apertura del río Paraná a la navegación internacional y la declaración formal de Rosario como ciudad. Las elites portuarias de origen genovesa y ligur, que a su vez eran para el siglo XX las familias de jóvenes dirigentes, si bien se beneficiaron por el incremento de la actividad a través del puerto recientemente modernizado se vieron relegados por la política empresarial francesa. La Sociedad Puerto de Rosario tenía atribuciones exclusivas para construir, explotar y administrar kilómetros de la ribera sobre el río Paraná y desde esa posición de poder impuso sus términos al comercio local. Importadores y exportadores, agentes marítimos, despachantes de aduana, armadores, intermediarios de distinta índole formularon continuas reclamaciones al gobierno nacional, al Congreso y a la Justicia argentina, en especial por lo que consideraban una arbitraria fijación de tarifas y más aún, por establecer gravámenes no

* El presente trabajo se ha realizado en el marco de la Carrera de Investigación Científica de Conicet. Los autores agradecen al CPN Oscar Tramannoni por su colaboración.
** CONICET-IDEHESI-Nodo IH – Email: migueldemarco@conicet.gov.ar
*** Centre F. Viète-UBO de Brest, Francia – Email: bruno.rohou@univ-brest.fr

dispuestos en el contrato, los que fueron suprimidos una vez nacionalizado el puerto en 1943, por considerarse que no eran los establecidos para los puertos por el Congreso de la Nación.[1] En los hechos se argumentó que el puerto de Rosario resultó siendo más gravoso que el de Buenos Aires.[2]

En la presente ponencia se analiza los posicionamientos de dos actores intervinientes: la diplomacia local francesa (al tratarse de una firma de capitales de esa nacionalidad) y el Consejo Asesor Puerto de Rosario, surgido a instancias de las autoridades y profesores de la Facultad de Ciencias Matemáticas de la Universidad Nacional del Litoral, luego contó con el auspicio de las más poderosas instituciones de la producción y el comercio local.

La postura dura de relacionamiento que mantuvo la empresa con los sectores más representativos de la elite política, económica, social y cultural rosarina había sido una constante a partir de que la misma, ya en 1905, a tres años de la colocación de la piedra basal, había solicitado al gobierno nacional que el contrato de concesión fuera rescindido o modificado. Si bien el foco del malestar se relacionaba con la percepción de las tarifas portuarias, el discurso de la dirigencia argumentaba que la avidez particular se imponía a los intereses de la comunidad. El origen de las discrepancias surgió en los días previos y los que siguieron a los grandes festejos con la que Rosario homenajeó al presidente Roca por haber puesto la piedra basal del largamente anhelado puerto moderno, el 26 de octubre de 1902. La empresa Hersent argumentó tener dificultades para reunir los capitales necesarios y pidió al gobierno la modificación de la cláusulas del contrato firmado el 8 de julio de 1902, lo que ocurrió el 15 de octubre siguiente. Entre los beneficios acordados a la empresa y que no figuraban en el primer contrato estaban que ella pudiera percibir directamente el producido total de las entradas del puerto sin el control, sin la intervención, ni el conocimiento del Poder Ejecutivo, la reducción de metros lineales de obras, la duplicación del presupuesto de obra original, entre otros aspectos. La producción cerealera desbordó las expectativas más halagüeñas y las flamantes instalaciones del puerto de Rosario resultaron insuficientes y en cambio la empresa no realizó las ampliaciones requeridas y pretendió se le respetaran las condiciones de exclusividad asignadas no sólo en el área ribereña central donde construyó mil metros de muelles, sino también en las que el contrato les asignaba como zona subsidiaria, 20 kilómetros al norte del arroyo Ludueña y 20 kilómetros al sur del arroyo Saladillo, (cursos de agua que delimitaban la ciudad). No sólo se prohibía en ese radio la construcción de toda

[1] Boletín Oficial de la Bolsa de Comercio de Rosario, 15 de noviembre de 1942.

[2] MARTA FRUTOS DE PRIETO, Desenvolvimiento de la Sociedad Anónima puerto del Rosario, 1902-1942, actas del V Congreso de Historia Nacional y Regional de Historia Argentina, Academia Nacional de la Historia, tomo II, Buenos Aires, 1987, p. 277-278.

instalación portuaria distinta a la empresa sino el pago obligatorio a todo buque que fondeara frente a Rosario sin tocar el puerto, lo que se consideró en abierta violación a la Constitución Nacional. Esta situación volvió propicia la suerte de los pequeños muelles de localidades ribereñas situadas aguas arriba de la concesión: los embarcaderos de Puerto Borghi, San Lorenzo, San Martín, Cerana, y Gabotto. [3] Los exportadores locales que ya pagaban por una locación de servicio en el área también le tuvieron que pagar a la empresa francesa por servicios que no prestaba.[4]

A la par de este perjuicio económico que produjo el malestar en la clase dirigente rosarina vinculada al comercio y la producción, también contribuyó a que Rosario dejara de ser una ciudad portuaria para transformarse en ciudad puerto.

Una sociedad como Rosario que se transformaba urbanísticamente y de forma acelerada lo hizo de espaldas al paredón de las instalaciones de la Sociedad Puerto de Rosario, cuando eran múltiples las áreas de uso común que requerían del diálogo entre los intereses del puerto y los intereses de la ciudad.

Durante las tres décadas siguientes el problema de las tarifas del puerto de Rosario no se resolvieron y los gobiernos conservadores, radicales, demócratas progresistas y neoconservadores que se sucedieron fueron impotentes para intervenir en el conflicto planteado. A todo esto no se adelantó en la conservación de la ruta navegable para mantener la profundidad del río Paraná en 21 pies ni se había dado principio al Canal Mitre aprobado por el Congreso en 1910. Sin embargo, ésta elite cerró filas ante las huelgas de los trabajadores portuarios que reclamaban condiciones salariales y dignas de trabajo, mediando para que las mismas fueran levantadas para no interrumpir la actividad portuaria que producían perjuicios cuantiosos, en primer lugar a los sectores vinculados con la comercialización del cereal. Cuando la Segunda Guerra Mundial interrumpió el flujo del comercio internacional y con ellas las exportaciones, el malestar de cuatro décadas hacia la empresa hizo eclosión, introduciéndose en la confrontación la expansión e instalación de un discurso que comenzó a preocupar a la cancillería francesa por entender que el mismo representaba grados de hostilidad preocupantes. La casi totalidad de la prensa periódica nacional instaba su traslado a la órbita pública.[5]

[3] RICARDO M. ORTÍZ, Valor económico de los puertos argentinos, Editorial Losada, Buenos Aires, p. 70.
[4] ENRIQUE VILLAMAJÓ, "El problema del puerto de Rosario", Banco Popular de Rosario, 1942, P. 5.
[5] En el caso del diario *La Nación*, que desde 1902 se opuso a la concesión privada del puerto, recordaba que desde la década del 20 ya pedía que se adelantara su restitución, *La Nación*, 29 de febrero de 1940.

Profesores, jóvenes graduados y estudiantes de las flamantes facultades de la Universidad Nacional del Litoral en Rosario, que abrieron sus puertas en 1920, tomaron participación en los reclamos, y elaboraron distintas propuestas tendientes a que el Estado instrumentara políticas de coordinación y planificación del desarrollo, y será en la década del 30, con el surgimiento en los gobiernos nacionales, provinciales y municipales, que aquellos profesionales pasaron a desempeñarse en la función pública.

Hacia principios de 1940, y ante las vacilaciones del gobierno nacional que postergó una declaración explícita acerca de cuál sería su decisión con respecto del puerto de Rosario: si prorrogaría o no la concesión existente, y de asumir la administración del puerto, cómo lo haría, y ante similar actitud de los gobiernos provinciales y municipales, el profesor y consejero de la Facultad de Ciencias Matemáticas, el ingeniero Erico A. Rosenthal, (un apellido que era sinónimo de comercio importador y de grandes almacenes portuarios), propuso una Comisión de Estudios de los Problemas Portuarios de Rosario (denominada en la práctica "Comisión Asesora") que estudiara los problemas derivados de la caducidad de la concesión. La misma se creó en la Facultad de Matemáticas el 30 de octubre de 1940. Se encargó la presidencia de la misma al decano de la casa, el ingeniero Cortés Plá, (hijo del inmigrante catalán Antonio Plá, y hermano de Armando y Roger, los dos radicados en Buenos Aires, uno trabajando en el ministerio de Obras Públicas y el otro en el periodismo y la literatura).[6]

Dicho decano fue en la década del 30 un hombre consagrado al crecimiento de la casa en la que se había formado, proyectándola además internacionalmente. Se encontraba en la cumbre de su gestión académica (había contratado al científico italiano Bepo Levi, perseguido por Benito Mussolini, y al exiliado republicano español Luis Santaló para generar un instituto científico en la Facultad). La facultad fue un ámbito propicio para la radicación de intelectuales y profesionales proscriptos por el nazismo y el fascismo. Al estallar la Segunda Guerra Mundial adhirió a las entidades pro aliadas, y como se verá más adelante guardaba una estrecha relación con el consulado francés en Rosario, del que era su Consejero Cultural. Este posicionamiento lo situó en el ojo de la tormenta hacia 1943, pero eso ya es otro tema. Cortés Plá trabajó en la mencionada Comisión Asesora junto a otros docentes de la casa: los ingenieros Erico Rosenthal, y Luciano Micheletti, y el doctor Ángel y Ortíz Grognet; y con los ingenieros Rómulo Bonaudi y Luis Sobrino Aranda por la Asociación de Ingenieros de Rosario. Por otra parte, autoridades de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y

[6] MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (H), Ciudad puerto, Universidad y Desarrollo Regional, Rosario, 1919-1968, Idehesi Conicet, Cehdre, Rosario, 2013, p. 361-369.

Políticas, que bajo la dirección del jurista Rafael Bielsa, (el segundo latinoamericano en integrar el Instituto de Derecho Internacional Público de París, y miembro correspondiente por la Argentina del Instituto de Derecho Comparado de la Universidad de París), presidía el Colegio de Abogados. Esta institución, sesionó especialmente para dictaminar en relación con el futuro del puerto de Rosario, sosteniéndose que el mismo debía ser administrado mediante la creación de un organismo autárquico, con plena capacidad para gobernarse por sí mismo con atribuciones creadas por ley y con capacidad para determinar sus propias tarifas. Más aún, en un congreso de abogados se especificó que en dicha comisión debían estar representados los gobierno nacionales, provinciales y municipales y los usuarios del puerto. A la comisión asesora se sumaron representantes de la Bolsa de Comercio, la Federación Empresaria y la Asociación de Ingenieros, que adhirieron a la iniciativa: Atlántico Dianda, Ernesto Fábrega, Germán M. Fernández; Ernesto Daumas, y Enrique Villamajó, entre otros.[7]

Si bien el concepto más claro que disponían los rosarinos es que se estaba frente a la inminencia de un traspaso de "su puerto" en poder de "los franceses" a "la Argentina", la caducidad del contrato de la concesión no era una simple transferencia de dominio. Su trataba de una problemática de gran complejidad que abarcaba múltiples aspectos y que de su resolución dependería el devenir de la región. Así lo interpretaban los actores universitarios y en especial los miembros de la Comisión Asesora, y por eso se conformaron "sub grupos" de estudios. Uno dedicado al análisis de la tarifa y los problemas derivados de la interpretación del decreto de 1935, relativo a las cuentas de la empresa.[8] El primer paso era reunir la documentación pertinente. Se solicitó a la Sociedad Puerto de Rosario la entrega de documentación con informes sobre el movimiento y administración portuaria sin obtener respuesta ni colaboración, tal como era política de la empresa desde hacía más de veinte años. El segundo conseguir adhesiones. En noviembre de 1940 visitó Rosario el embajador argentino en el gobierno de Inglaterra, Tomás Le Breton, y los integrantes de la Comisión Asesora: Plá, Fernández, Ortíz Grognet, y Luciano Micheletti, se reunieron para interiorizarlo de la situación planteada y obtuvieron del diplomático el compromiso de apoyar "las aspiraciones de la ciudad, relacionadas con el propósito de que las fuerzas vivas tengan participación en el régimen futuro del puerto".[9]

El 16 de octubre de 1940 el ministerio de Obras Públicas de la Nación, a través de la Escribanía de Gobierno, le comunicó a la Sociedad Puerto de Rosario, que no se renovaría la

[7] TULIO SERVIO ROSSI, "La futura administración del puerto de Rosario", en el Boletín de la Bolsa de Comercio de Rosario, 15 de agosto de 1942.
[8] La Capital, 5 de noviembre de 1941.
[9] Ibídem, 19 de noviembre de 1941.

concesión. Legisladores santafesinos en el Congreso presentaron distintos proyectos relacionados con el traspaso a la órbita estatal y la adhesión a la política adoptada en tal sentido por el gobierno de Castillo. Cortés Plá, fue tajante: "La nacionalización del puerto es una medida de gobierno inexcusable. Hablar de renovar el contrato de concesión es conspirar contra el progreso del país. Rosario exige su puerto. Mantener el monopolio otorgado a la empresa particular, significa perseverar en la política de depender en todas las cuestiones vitales para el engrandecimiento y prosperidad de la Nación, de factores extraños a la vida de la colectividad, de intereses privados que gravitan sobre los colectivos. En rigor, todo servicio público debe ser prestado y dirigido por el Estado".[10] También explicó que era necesario comprender que ante la incertidumbre del futuro de un mundo en guerra "el país debía ir laborando su independencia económica y, para ello, lo primero era incautarse de todos los servicios públicos: puerto, líneas férreas, luz y otros".[11] Si era admisible que cuarenta años atrás Argentina recurriera a consorcios extranjeros para acelerar su progreso, "hoy, y cada día más que pase será necesario que el Estado recupere los servicios públicos por razones de propia seguridad".[12]

Dos semanas después de convocada dio a conocer un extenso informe que fue crítico hacia el papel desempeñado por el concesionario privado y hacia el rol del gobierno nacional por no mantener navegable el río Paraná. Al igual que el decreto nacional del 10 de octubre de 1941, calificó de ilegal el decreto del 29 de noviembre de 1935 por el que se aprobaron cuentas y "diéronse al contrato originario nuevas interpretaciones". [13] Luego de una reunión sostenida con el ministro de Obras Públicas de la Nación, Oría, Cortés Plá transmitió a la prensa: "Pueden afirmar que el 16 de octubre del corriente año, el doctor Oría tomará posesión del puerto en nombre del gobierno nacional. La decisión gubernamental es seria y definitiva. Si hubiere diferendos, ellos se resolverán, como sostenía nuestra comisión, por medio de la Justicia". De esta manera se descartaba la posibilidad de un juicio arbitral. "No cabe aquí un juicio arbitral. El convenio del año 1935 que obliga a la Nación a pagar cerca de 100.000.000 de pesos es fundamentalmente nulo. Un decreto no puede jamás modificar una ley. Lo que corresponde es, conforme al contrato de concesión, que en lugar de abonar esa suma exorbitante, el país reciba el puerto sin cargo y perciba además cerca de seis millones de pesos, ya descontado el importe de las obras nuevas." [14]

[10] Ibídem, 31 de noviembre de 1941.
[11] Ibídem.
[12] Ibídem.
[13] Ibídem, 28 de enero de 1942.
[14] La Capital, 3 de marzo de 1941.

Las posturas dentro de la Comisión Asesora, sobre cómo se había llegado a esta situación, no eran unánimes y variaron de acuerdo a los intereses particulares y sectoriales. Atlántico Dianda, presidente de la Bolsa de Comercio, apoyaba al igual que Cortés Plá (y otros universitarios) la no renovación del contrato, los cuestionamiento a los beneficios que el mismo otorgados en su momento al concesionario ("el pecado existió y existe en lo que podríamos llamar exceso de previsión en favor del concesionario")[15] y la propuesta de conformar luego un régimen de administración autárquica integrada por funcionarios públicos y fuerzas representativas de Rosario. Pero si bien reconocía que las instalaciones eran incómodas e insuficiente para el volumen de las operaciones , y que la Sociedad Puerto de Rosario "había descuidado el progreso y hasta el crédito del puerto" de las responsabilidades por esa situación y sostuvo que "las ampliaciones no se habían realizado porque así convenía a los intereses fiscales y porque sólo así podía asegurarse la nacionalización del puerto para 1942", en el sentido de que el gobierno no había autorizado nuevas obras (en 1909, en 1928 y si en 1931 a condición de que ella se tasaran por su valor técnico y no comercial) por temor a no disponer del dinero suficiente como para reconocerlas al momento de su recuperación obligando a una nueva prórroga que por disposiciones del contrato debería ser por el mismo período que el original, es decir, hasta 1982.[16] Las obras de ampliación presentadas por el puerto en 1931 importaban 37.403.069 pesos en moneda legal, aunque como consecuencia de las disposiciones contractuales, el valor de rescate de esa obra nueva se elevaría 62.463.125 pesos, más del costo de las mismas. Según Dianda, "así cómo en su propósito de beneficiarse con este triple negocio que consiste en construir sin competidores, en explotar los servicios de un puerto en pleno progreso, y en "vender" luego por un precio en mucho superior al costo las instalaciones amortizadas parcialmente y bastante desgastadas por el uso la empresa concesionaria ha descuidado el progreso y hasta el crédito del puerto".[17]

El ministerio de Obras Públicas de la Nación, el 23 de abril de 1942 designó formalmente una comisión "ad honorem" para asesorar al gobierno sobre el traspaso al Estado del puerto de Rosario integrándose la misma con funcionarios del área de puertos y vías navegables. Esta nueva comisión se reunió en dicha cartera. Fue designado presidente le ministro Oria y secretario el Jefe de la Oficina del Puerto de Rosario, Adolfo Silenci de Stagni. Fue invitado a participar el titular de la Bolsa de Comercio, Atlántico Dianda. Al confirmar el presidente Castillo la decisión del gobierno de no renovar la concesión, la

[15] Boletín Oficial de la Bolsa de Comercio de Rosario, 15 de agosto de 1939, p. 7
[16] Ibídem.
[17] Ibídem, p. 8.

empresa francesa inició un pleito legal contra el gobierno nacional, lo que dificultó aún más el diálogo entre las partes.[18]

En el documento final de la Comisión Asesora "rosarina" para diferenciarla de "la nacional" recientemente conformada, elevada formalmente al ministro Oria, y dado a conocer en marzo de 1942, predominó la elaboración de propuestas hacia un futuro donde el puerto de Rosario contribuyera al federalismo argentino, a la industrialización, y al desarrollo del cono sur. Las tres conclusiones finales fueron muy elocuentes: "1) Debe crearse una zona industrial con asiento en el puerto de Rosario; 2) Debe fomentarse el comercio de cabotaje; y 3) Debe hacerse conocer las ventajas que ofrece el puerto de Rosario con motivo de atraer actividades hacia esta parte del país".[19]

Es ampliamente significativo que tanto en este extenso documento como en otras declaraciones públicas la Comisión Asesora no se hicieron referencias al origen "francés" de la firma, ni involucró de manera alguna a Francia (no aparece mencionado dicho país ni aun al historiar el otorgamiento de la concesión), a la diplomacia o a la colectividad francesa local y sí a la empresa como tal, en su rol de concesionaria particular. Como se dijo, Cortés Plá, era consejero cultural del consulado francés, admiraba dicho país, y había fomentado desde la Facultad el intercambio cultural con Francia. Por su adhesión a la causa Republicana en la Guerra Civil española, cuando ésta concluyó, participó del movimiento de ayuda a los exiliados de ese país en Francia. Ernesto Daumas, que en nombre de la Federación del Comercio y la Industria tenía a su cargo, junto a Atlántico Dianda, obtener el concurso del presidente de la Nación para que el puerto fuera entregado a un ente mixto autárquico (tal como se lo solicitaron formalmente en su visita a Rosario en 1941), presidió y fue integrante de la Alianza Francesa local. Por eso, en la propuesta formal de la comisión se destaca la de dotar al puerto de un perfil industrial acorde a la evolución del sector en las últimas décadas. El puerto de Rosario debía ser la cabecera de una nueva zona industrial especialmente promovida, al igual que el tráfico de cabotaje (hasta el momento la defensa de la condición de ultramar era predominante) y dar a conocer las ventajas del puerto dentro y fuera del país para prestar especiales servicios a los países limítrofes como Paraguay y Bolivia, una propuesta defendida en el seno de la Comisión por el industrialista Enrique Villamajó. En el mismo sentido que el expresado por esta comisión, el gobierno nacional terminó desatendiendo las

[18] Boletín Oficial de la Bolsa de Comercio de Rosario, 30 de abril de 1942.
[19] La Capital, 15 de enero de 1942.

reclamaciones económicas del concesionario privado y desaprobando las cuentas presentadas en sus balances por la empresa de la Sociedad del Puerto de Rosario. [20]

La proximidad del término de la concesión también despertó el interés de estudiantes e integrantes de los seminarios de investigación de la facultad, observándose que al igual que el criterio dominante en la dirigencia se reclamaba que el puerto pasara a ser administrado por un ente mixto que respondiera al desarrollo nacional y regional.[21]

En 1942, el ayudante de Seminario de Investigación en la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, Gustavo A. Meira, escribió en la revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Comerciales un artículo sobre el puerto, calificando al 16 de octubre de 1942, día del vencimiento de la concesión que disponía la empresa de capitales franceses en el puerto de Rosario, "como uno de los hechos más trascendentales de su historia económica", aunque se lamentaba que a pesar de la proximidad de la fecha el gobierno nacional no hubiera resuelto la política portuaria a seguir, limitándose a adelantar que el puerto sería explotado por el Estado y ya no por una empresa privada, a lo que adhería. Además, "los apetitos desmedidos" de la firma concesionaria, que aseguró habían repercutido negativamente en la industria y el comercio de la ciudad y su región, volvían imposible encontrar "alguien dispuesto a repetir el ensayo".[22]

En la opinión de Meira, el camino más conveniente era el de la creación de una empresa fiscal con posesión única del puerto, administrado por una entidad autárquica compuesta por técnicos capaces nombrados por el Estado Nacional; un directorio o comisión administradora, con representantes de la Municipalidad y fuerzas vivas de la ciudad, adelantándose de esta manera unos cincuenta años a lo que sucedió en definitiva, como anteriormente se dijo, en 1994 con la constitución del actual Ente Regulador del Puerto de Rosario (Enapro), ya en manos de la provincia.

Esta opinión fue la predominante entre el grupo de docentes e investigadores de dicha casa en el período y fueron coincidentes (con diferentes matices) con las sostenidas desde las principales instituciones coordinadoras de los intereses regionales (públicas o privadas, de la producción, el comercio, y las asociaciones profesionales) y por los medios periodísticos vinculados a los mismos. En estos actores universitarios y comerciales se puede observar el

[20] La Capital, 15 de septiembre de 1941.
[21] JULIO C. RODRÍGUEZ ARIAS, La estatización del puerto de Rosario en 1942. Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Política, Rosario, 1942.
[22] GREGORIO A. MEIRA, "El puerto de Rosario. Su pasado. Su presente. Su futuro", en la RFCECP, de la Universidad Nacional del Litoral, 4 serie, tomo I, Nº. 1, Mayo agosto de 1942, Rosario, 1942, p. 43.

peso de la tradición histórica liberal fomentada por el sistema educativo nacional en Rosario a principios del siglo XX y que entre otros aspectos coincidía en situar a Justo José de Urquiza como la figura histórica relevante del pasado local, y a la decisión de abrir los ríos al comercio internacional la clave del desarrollo. Por entonces, uno de los profesores fundadores de la facultad de ciencias económicas y Procurador General de la Nación, quizás el historiador con mayor proyección argentina de la ciudad, el doctor Juan Álvarez, publicó su Historia de Rosario, en cuyo último capítulo efectuó una visión crítica de la dirección que en materia económica estaba tomando el país y la situación de abandono que se encontraba la ciudad por parte del gobierno nacional en materia de transporte y comunicaciones, siendo además perjudicada por tarifas portuarias que mientras perjudicaban al comercio rosarino beneficiaban al de Buenos Aires. Junto a otro profesor de la UNL, Dante Ardigó, Álvarez se situó en el sector de catedráticos liberales que no ocultaron su oposición a la economía dirigista en ciernes, que según él perjudicaba especialmente a Rosario por la cantidad de trabas y restricciones impuestas al desarrollo local. [23]

El caso del citado Cortés Plá, adquiere mayor dimensión si se tiene en cuenta que simultáneamente propició dos movimientos tendientes a que recursos universitarios participaran en la resolución técnica de dos temas: el futuro del puerto y la administración de la Empresa Municipal de Transporte Urbano, de candente preocupación en la vida cotidiana de los rosarinos.

Francia en Rosario

En 1902, cuando la firma Hersent et Fils y Schneider y Cía, obtuvo la concesión para la construcción y explotación del puerto de Rosario, disponía del prestigio técnico que daban sus antecedentes internacionales en materia de construcciones portuarias y obras de infraestructuras como el Canal de Suez; de avales financieros comprobables, y en tiempos que los capitales de ese origen secundaban a los ingleses en las cuantiosas sumas invertidas en Argentina, y Francia disponía de una potencia naval capaz de expandir sus sueños colonialistas por los cinco continentes. Existía una cámara comercial entre Francia y la Argentina. En el ámbito provincial y local, la Compagnie Francaise des Chemins de Fer de la Province de Santa Fe, establecida en 1888, construía un vasto entramado uniendo las colonias santafesinas y con los puertos de Santa Fe y Rosario, constituido su capital con bonos

[23] JUAN ÁLVAREZ, Historia de Rosario, 1689-1939, 1 Reimpresión, Santa Fe de la Vera Cruz, 1981, p. 658.

colocados en el mercado financiero de París. Tanto esta empresa como la de Hersent y Schneider, provenían de la industria metalúrgica francesa y el mismo grupo inversor.[24] Fueron pocos los que en ese momento advirtieron la dimensión de las ventajas que las cláusulas del contrato de construcción y explotación del puerto de Rosario otorgaba a los capitales de grupos inversores franceses para completar el eslabón de un dominio empresarial que había tomado como jurisdicción a la provincia de Santa Fe. Al control de gran parte del sistema ferroviario santafesino y del puerto de Colastiné (por donde salía la producción de los departamentos del centro y norte) se sumaba ahora la explotación portuaria exclusiva del gran Rosario, por donde se comercializaba la producción cerealera de medio país. En dicha ciudad entre 1887 y 1929, más del 40% de su población fue extranjera. La colectividad francesa era numéricamente la tercera en importancia, muy por detrás de los italianos y españoles lo que por otra parte fue también un elemento que influyó en la llegada de capitales de esa nación a Rosario y Buenos Aires, convertidas "en una cabeza de puente verdadera para su comercio con América del Sur". Entre las valoraciones tenidas en cuenta por los principales hombres de negocios parisinos era que en esas ciudades "existía una fuerte colonia francesa, a la vez numerosa y activa, que disponía allí de una Cámara de comercio oficialmente reconocida".[25]

En el mayor momento de auge exportable del puerto de Rosario, hacia 1927, de sus 407 mil habitantes, 224 mil eran extranjeros, y de ellos 3.292 de nacionalidad francesa. Escasa si se compara con los de origen italiano, 79.920 o los españoles, 66.460; pero poderosa en relación con las posiciones económicas, culturales y sociales detentadas, al igual que lo sucedido con alemanes, 2.514 habitantes, e ingleses, 1.666.[26] Hacia 1888 ya funcionaba una Sociedad de Ayuda Mutua Francesa, la Sociedad Bianfiaisanse et Ripatriment, una Cámara de Comercio Francesa, y el consulado de dicho país[27]. En 1912 se constituyó el Banco Francés e Italiano para la América del Sur (compuesto con capitales de la Societé General de París, Paribas Internacional, Banco de Indochina y Suez, y Banco de Milán, (presidido por uno de los más poderosos empresarios de la colectividad, Marcelo Martín), y luego el Banco Francés y del Río de la Plata. La torre de la "Estación Francesa" de ferrocarriles se levantaba con su elegancia rigiendo con su jerarquía urbana del oeste de la ciudad y las instalaciones de ese ferrocarril daban el nombre de el "barrio de la Francesa" a esa zona. En el centro se encontraba el complejo ferroportuario de la Sociedad Puerto de Rosario, con sus edificios de

[24] ANDRÉS REGALSKY, La Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe, en la edición del Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe, 1891/1948, Buenos Aires, Fundación Antorchas, 1991, p. 15.
[25] DOMINIQUE BARJOT. La grande entreprise française de travaux publics (1883-1974). Economica,1991 p. 173.
[26] HÉCTOR M. ENZ, El cuarto censo municipal de Rosario, en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Política de Rosario, Tercera serie, cuarto número de 1935, p. 23-34.
[27] Guía General de la Exposición del Rosario de Santa Fe, Muestra Industrial de 1888.

administración (actual sede del ENAPRO), galpones y dársenas. También la actividad aeronáutica tuvo en la colectividad a sus impulsores, a través de uno de los más acaudalados miembros de la misma, Jorge Roullión. En 1912 abrió sus puertas la "Alianza Francesa" de Rosario, que desplegó una intensa actividad de intercambio social y cultural muy tempranamente. Fueron sus principales impulsores Enrique Stein; y Augusto Flondrois, su primer presidente, que al mismo tiempo lo era de la Sociedad Puerto de Rosario. [28] En las facultades locales, la bibliografía procedente de Francia ocupaba un lugar principal, por sobre la italiana, y la española, y la enseñanza del idioma ocupaba un lugar en la currícula en la enseñanza secundaria y universitaria. Juan Álvarez recuerda que la finalización de la Primera Guerra Mundial fue celebrada por miles de rosarinos en las calles entonando La Marsellesa. El mencionado Flondrois, nacido en la región francesa de Vendée, estuvo al frente de la dirección del puerto de Rosario desde 1903 a 1923, un poco más de la mitad del período de la concesión. Ingeniero de profesión, arribó a Rosario a los 39 años de edad y participó de distintas instituciones y redes de relacionamiento de la sociedad local: como se dijo presidió y fundó la Alianza Francesa pero también integró la Primera Comisión Municipal de Bellas Artes, que procuró sentar las bases de exposiciones periódicas de artistas plásticos y construir un museo; presidió el Comité Franco Belga en el período 1914-1918, para auxiliar a los familiares de las familias que tenían a un hombre luchando en la Guerra, (lo que le valió de distinciones de dichos países y de Gran Bretaña) y presidió el Club Francés. [29] Al fallecer en 1922 el administrador general de la Sociedad del Puerto de Rosario, M. le Comte Armas, en 1923 fue llamado a París para ocupar la presidencia de la Sociedad Puerto de Rosario.[30] Cuando en 1910 fue recibido en la ciudad Georges Clemenceau, quién sería Primer Ministro en la Guerra Mundial, se encontró con Flondrois, destacando Clemenceau en sus memorias la coincidencia de que ambos eran originarios del mismo pueblo de la Vendée. El político escribió su impresión sobre la ciudad: "Por su aspecto exterior, Rosario de Santa Fe no se diferencia sensiblemente de Buenos Aires. La misma arquitectura florida, el mismo cuidado por aparecer grande y la misma actividad laboral, aunque menores naturalmente. La razón de ser de Rosario es su puerto, que domina el Paraná". En dicho escrito destaca la pertenencia francesa de las empresas encargadas de las obras, que el visitó, las que habrían superado "con energía y seguridad de método" los obstáculos de la naturaleza, siendo prontamente superadas las expectativas de su movimiento exportador, lo que explicaba el desarrollo de la ciudad, las

[28] La Capital, 23 de noviembre de 1912.
[29] Ibídem, 19 de octubre de 1937.
[30] Société Du Port Du Rosario, Assamblée Générale ordinaire, Exercice 1921, Rapport du Conseil d´Administration, 23 de junio de 192,p. 677. http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5487581h.

buenas perspectivas de invertir en la compra de propiedades, y la rivalidad de la capital provincial, Santa Fe. Define a Flondrois como "uno de nuestros excelentes compatriotas". Y agregó: "Un hombre tan modesto como amable, que honra la condición de francés".[31]
Como muestra de la fortaleza de la colectividad francesa se decidió dotar al consulado de un edificio propio y fue un inmigrante enriquecido por el comercio rosarino, Santos Manfredi, quien en 1929 decidió donar a tal fin un local en calle Urquiza. Ya en la primera guerra había dado señales de su gratitud hacia su patria natal construyendo un hospital en su ciudad. Era presidente de la Sociedad de Beneficencia Francesa, Consejero de la Alianza Francesa y directivo de la Bolsa de Comercio, recibiendo de su país la condecoración de Caballero de la Legión de Honor por los servicios prestados.[32]

¿Cuándo cambió la relación de la SPR con la ciudad? ¿Tuvo que ver el reemplazo de Flondrois, que tan activa participación tuvo en la sociedad rosarina por Andrés Stévenin? ¿Se debió a la agudización de los conflictos en la percepción tarifaria? ¿Esta situación hubiera implicado otro tipo de modalidad de representante? Según Gustavo Chalier una situación similar se registra en el Puerto de Arroyo Pareja en Bahía Blanca cuando el ingeniero Abel Pagnar, que trabajó para la empresa Hersent en Rosario, asumió su construcción. Habría establecido una cordial relación con los actores locales pero falleció en 1913 siendo remplazado por el ingeniero Dufaur, que proviniendo de construcciones portuarias en Indochina y África aplicó un criterio colonial para los obreros locales. En 1922, el Puerto de Arroyo Pareja pasó a ser administrado por la Cía. del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano, en cuyo directorio había varios integrantes de la Sociedad Puerto de Rosario y la sociedad portuaria de Arroyo Pareja, pasando este último a iniciar una etapa de bonanza y prosperidad que se mantuvo hasta 1930.[33]

En el orden internacional Francia atravesaba precisamente en 1922 una crisis política, económica e institucional, como consecuencia de las heridas abiertas en la posguerra, y que provocó la renuncia del primer ministro, Aristide Briand. Según un diario de la capital provincial, Europa estaba "enferma y desorientada".[34]

La Segunda Guerra Mundial en Rosario

[31] GEORGES CLEMENCEAU, La argentina del Centenario, p. 154-155.
[32] La Capital, 11 de junio de 1929.
[33] Ver al respecto trabajos de Gustavo Chalier.
[34] Diario Santa Fe, Santa Fe, 14 de enero de 1922.

Francia declaró la guerra a la Alemania de Adolf Hitler, el 3 de septiembre de 1939, como reacción a la ocupación de Polonia. A mediados de mayo de 1940 la Whermacht inició la ocupación de territorio francés, el 14 de junio ocupó París y el día 22 se concluyó el armisticio franco-alemán por el cual el territorio francés quedó dividido en dos zonas, una bajo la ocupación del Reich que comprendía el controlar del litoral atlántico para iniciar desde allí una invasión contra Inglaterra y neutralizar la flota gala. La zona "libre", bajo la autoridad francesa, con sede en la ciudad de Vichy, ocupaba parte del sur del territorio del país, con salida portuaria al Mediterráneo. La sede de la Sociedad Anónima del Puerto de Rosario, quedó entonces bajo la jurisdicción del invasor, lo que terminaría siendo decisivo para su retiro de Rosario. El gobierno de Vichy, conducido por el mariscal Petain tuvo un matiz autoritario, defendido por fuerzas reaccionarias de derecha y las funciones de jefe de gobiernos quedaron asumidos por las del jefe de Estado y el Consejo de Ministro disponía de un poder consultivo.[35] En febrero de 1938 había asumido la presidencia de la Argentina Roberto M. Ortíz, representando al radicalismo antipersonalista, quién adoptó una postura de neutralidad pero de una marcada postura aliadófila. La renuncia de Ortíz motivó la asunción como presidente de Ramón S. Castillo, conservador proclive a las presiones de los sectores más conservadores y nacionalistas de la Argentina, proclives al Eje. Así comenzó una etapa que desembocaría en el golpe militar del 4 de junio de 1943, caracterizada por la división en los distintos estamentos de la sociedad argentina entre los partidarios de los aliados (Estados Unidos ingresó a la Segunda Guerra luego del bombardeo de Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1941) y los germanófilos. El gobierno central, cada vez más débil, trató de mantener el equilibrio entre unos y otros aumentando la incertidumbre y la desazón. En este panorama arribó a la Argentina en julio de 1940 el embajador designado por Petain, Charles Tripier, que se encontró una embajada sin recursos al punto que tuvo que licenciar a su personal. Se acogió a los beneficios de la jubilación y se radicó en la provincia de Córdoba.[36] La endeblez financiera del gobierno francés para el mantenimiento de su diplomacia en Argentina fue tal que llegó a cerrarse el consulado de Mendoza (que reabrió como una cancillería) y a evaluarse la posibilidad de vender la mansión lujosa que ocupaba la embajada en Buenos Aires. Tripier fue reemplazado por Marcel Peyrouton, que como representante del gobierno de Vichy, pregonaba abiertamente el colaboracionismo con "Alemania". Había sido embajador en la Argentina entre 1936 y 1940 (culminando de esta manera una carrera que en la política

[35] HEBE CARMEN PELOSI, Vichi no fue Francia, Las relaciones franco-argentinas (1939-1946), Ediciones Nuevo Hacer, Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires, 2003, P. 18-22.
[36] Ibídem, p. 56.

francesa se denominaba "colonial" en alusión a que se había desempeñado casi por completo fuera de ese país, en su caso en Tahiti, Madagascar, Togo, Algeria, Túnez y Marruecos). En ese año fue convocado por Petain a Vichy para ocupar el relevante cargo de ministro del Interior cabiéndole la responsabilidad de firmar el primer estatuto de persecución a los judíos, por lo que fue juzgado en 1948. Por su lealtad se convirtió en una de las figuras más relevantes de ese gobierno interviniendo en las disputas por el poder hasta que cayó en desgracia, en febrero de 1941, y designado nuevamente embajador de Francia en Argentina.[37] No desconocía por lo tanto el conflicto originado por el vencimiento de la concesión de la Sociedad Puerto de Rosario, el que de cumplirse restaba a los capitales franceses de un punto estratégico. No sólo Vichy, sino su aliada Alemania perdía terreno en manos de capitales aliadófilos. En informes a su gobierno advertía que los germanos "perdían terreno en América Latina, en gran parte por la influencia preponderante de Estados Unidos" porque muchos países se habían convertido en mercado principal de importación y exportación del país del norte, y responsabilizada de esta situación "a la torpeza de los diplomáticos y propaganda alemana", al mismo tiempo que aseguraba que el gobierno argentino en los hechos aparecía cada vez más dependiente de Inglaterra en el aspecto económico aunque la mayoría del país conservaba simpatías por Francia.[38] Sin embargo, "la francofilia" argentina era predominantemente "aliadófila" y por lo tanto los principales diarios del país e instituciones de su colectividad lo identificó a Peyrouton con "la antifrancia", simpatizante del bloque totalitario, y en especial con el Reich. En la provincia de Santa Fe los diarios de mayor tirada manifestaron a través de sus editoriales el respeto por los ideales eternos de la Revolución Francesa que aseguraban no era representado por Vichy.[39] Las acusaciones de germanófilo hacia el embajador se fortalecieron con la designación del espía Roberto de la Marc como consejero político de la embajada para estrechar relaciones con el embajador alemán en Buenos Aires.[40] La virulencia de estos sectores contra el embajador fue aumentando y éste protestó oficiosamente al Ministro de Relaciones Exteriores de Argentina por las declaraciones de la prensa y por las expresiones del Comité Charles de Gaulle, quién tuvo hacia él respuestas evasivas.[41]

[37] Ibídem, p. 72-73.
[38] Ibídem, p. 66-67.
[39] El Litoral y El Orden de Santa Fe, La Capital y La Tribuna de Rosario, 14 de julio de 1941 y 1942.
[40] MERCEDES TERRA, Roberto de la Marck, un espía de fuste, Trabajo presentado en las IX Jornadas de Investigación de la Facultad de Ciencias Sociales, UdelaR, Montevideo, 13-15 de septiembre de 2010. p.6.
[41] Pelossi, ibídem, p. 73-75.

Permaneció en el cargo hasta el 19 de abril de 1942, en el que presentó su renuncia para luego ser trasladado por su gobierno a Argel donde fue designado como gobernador general hasta que el territorio fue liberado por de Gaulle, y él apresado.[42]

Su reemplazo al frente de la Embajada en Argentina no fue inmediato. Pasaron ocho meses para que el cónsul en Rosario, George Déniker, fuera llamado a Buenos Aires para desempeñarse como encargado de negocios y por lo tanto fue el último diplomático del gobierno de Vichy antes de la "suspensión" de las relaciones de Argentina con los países ocupados por Alemania. Déniker, había asumido como cónsul en Rosario, el 20 de enero de 1941, una ciudad y una jurisdicción clave para los intereses franceses porque era en dicha ciudad y su provincia la región donde sus connacionales disponían de mayores recursos invertidos. Intervino por lo tanto en el momento más álgido del conflicto entre el Estado argentino y la Sociedad Puerto del Rosario, y recién cuando meses después de concluirse el traspaso de las instalaciones del puerto a la órbita nacional, dejó el consulado el 7 de diciembre de 1942 y trasladado a Buenos Aires. Alemania en noviembre había invadido militarmente la jurisdicción de Vichy completando la invasión de todo el territorio francés. Déniker decía que la Argentina era un país "acogedor, donde el hijo de francés nacía argentino, olvidaba la lengua de sus padres, solía no inscribirse en el registro consular y casi nunca concurría a las convocatorias." [43] En la ciudad capital de la provincia de Santa Fe, existía un agente consular, que por entonces era Mauricio Toupet.[44]

Según el predecesor del embajador Peyrouton, Tripier, los franceses en la Argentina se dividían en tres grupos. Los goullistas, los que luego del desembarco anglonorteamericano en África creían haber llegado el fin de Petain, y los pocos que seguían sosteniendo al gobierno de Vichy, entre ellos, el encargado de negocios, Déniker. Éste había prometido fidelidad a Petain y sostenía que era uno de los funcionarios del gobierno que no se dejaría influenciar por los Estados Unidos de Norteamérica en su política de continua expansión en América Latina en detrimento del lugar que hasta entonces había ocupado Francia, según sostenía.[45]

A la penuria administrativa de las legaciones se sumaban las dificultades financieras de aquellas empresas y casas comerciales que en argentina eran filiales de capitales franceses. En los puertos los barcos mercantes pertenecientes a esa bandera quedaron inmovilizados ante la posibilidad cierta de ser capturados o destruidos por los aliados. El mismo día que Déniker

[42] Ibídem, p. 76.
[43] MARÍA OLIVEIRA-CÉZAR, "Cuando en Francia querían ser ricos `como un argentino´", en La Nación, 13 de febrero de 2000.
[44] El Litoral, 14 de julio de 1942.
[45] PELOSSI, Ibídem, p. 97.

asumía como cónsul en Rosario, la flota francesa en Indochina era perseguida y destruida por la siamesa. Por otra parte, la Argentina, que estaba formando su propia flota mercante y a tal fin había adquirido 16 buques italianos, y ofreció comprar tres naves francesas.[46]

La actitud de los diplomáticos franceses locales

Una carta dirigida por Déniker desde el consulado francés de Rosario a su embajador Peyruton, el 1 de diciembre de 1941, permite comprobar que ambos diplomáticos recabaron información sobre la cuestión planteada por la finalización de la concesión del puerto recién a menos de un año de que la misma ocurriera, y esto en gran parte se explica teniendo en cuenta la inestabilidad política del gobierno de Vichy al que pertenecían. Déniker realizó ante Peyruton "una presentación objetiva de los hechos" para entender los problemas existentes en el puerto rosarino y explicitar una posible postura a adoptar que resumió con las siguientes palabras: "No estaría mejor sin embargo de preguntarse si debemos considerar la lucha de interés que empieza como un puro conflicto entre una sociedad privada y un estado extranjero y de asistir nada más que en espectador?".[47]

Para Déniker tanto la posición de la Sociedad Puerto de Rosario como el gobierno argentino era "fuerte", y mientras la primera "era nada más que jurídica", el segundo disponía a su favor "la opinión pública". El principal referente del primero era el director Stévenin, del que el cónsul dijo: "pretende que el dinero que cobra el puerto no le enriquece para nada y que toda la plata va en los bolsillos de acreedores", y opinó que a pesar de los déficit repetitivos, "los accionistas salen de 39 años de construcción, explotación y financiamiento con muchos beneficios", y entre ellos estaban los propios "Stévenin, Hersent, Hausermann ect.", aclaró Déniker a Peyruton, una afirmación a tono con lo que sostenían el amplio arco que sostenían la conveniencia de la no renovación de la concesión. El cónsul creía prueba suficiente de ello la constitución de las Sociedades "PUMA", filial argentina de la Sociedad Hersent, "FLORIDA", sociedad inmobiliaria de la calle de este nombre en Buenos Aires, etc... "con la cual aparece la voluntad de constituir en Argentina reservas de devisas y fuentes

[46] Ibídem, p. 172.
[47] GEORGES DÉNIKER, consulado de Francia en Rosario a su excelencia, Señor Marcel Peyruton, Embajador de Francia en Argentina, en Buenos Aires, Rosario, 1 de diciembre de 1942, Centro de Archivos Diplomáticos *de Nantes, Francia* (en adelante *CADN*), CADN (cota 132PO/3/69).

nuevas de ganancia delante la incertidumbre del futuro de nuestra moneda y de nuestro país".[48]

El vocero de la postura Argentina era el ministro de Obras Públicas, Salvador Oria. Su discurso se apoyaba en el discurso oficial que encontraba acogida en la prensa. Al respecto Déniker opinaba: "las palabras `nacionalización´, `argentinismo´, `liberación de la tutela extranjera´ tienen el poder excitante del alcohol", y el propio Oria, al visitar al puerto dijo que se había "abusado de la candor de una nación todavía un poco joven e inexperimentada con respecto a las finanzas públicas".[49]

Dentro de la correspondencia diplomática se anexaron recortes del diario oficialista "El Pampero", de Buenos Aires. Entre ellos el de la edición del 28 de diciembre de 1941 que titulaba "La expropiación del puerto de Rosario es un sentir popular", "El país necesita puertos libres" y que "la empresa se refugiaba en una maniobra falsa" al presentar un déficits por 102 millones de pesos a causa de "un cálculo caprichoso", al contabilizar el activo al valor real del peso oro sellado en su paridad con el oro papel, es decir a 2,27 mientras que el pasivo y erogaciones se cotizaba al cambio del día, eligiéndose uno en el que el papel oro sellado había 5.80 pesos papel. No es casual que también se afirmara que el mayor accionista de la sociedad era el poderoso industrial Otto Bemberg.[50]

También desde el consulado rosarino se envió a Francia un artículo del diario "La Prensa" que haciéndose eco de una publicación proveniente de dicho país asegurando que en un plazo de 10 años, entre 1923 y 1933, la Sociedad que tenía un capital de 10 millones de francos había obtenido 128 millones de francos de beneficios; y que el valor de las acciones habían aumentado 40 veces desde su creación.[51]

Tanto "El Pampero" como "La Prensa", responsabilizaba al ex ministro Pinedo y su sucesor por el arreglo de 1935 que admitía la reclamación de la empresa.

En este grado de discusión Stévenin consideraba que el Estado podía llegar a tomar el puerto por la fuerza, relataba Déniker pero él lo consideraba "poco probable".[52] En cambio,

[48] Ibídem.
[49] Ibídem.
[50] El Pampero, Buenos Aires, 28 de diciembre de 1941.
[51] La Prensa, Buenos Aires, 20 de diciembre de 1941.
[52] GEORGES DÉNIKER, consulado de Francia en Rosario a su excelencia, Señor Marcel Peyruton, Embajador de Francia en Argentina, en Buenos Aires, Rosario, 1 de diciembre de 1942, CADN (cota 132PO/3/69).

disponía de elementos como para afirmar que el gobierno argentino "no consentiría una prórroga de la concesión" porque esta implicaría una "humillación imposible de arriesgar".[53] Ante esta situación no habría otro camino que un acuerdo en las que ambas partes cedieran algo de sus pretensiones, advertía, no sin preguntarse en consecuencia "¿por qué este abandono no sería rentable a nuestro país y susceptible de mejorar nuestro equilibrio financiero con la Argentina?".[54]

La propuesta de Déniker en este sentido se semejaba a la fórmula similar a la que se había utilizado en abril 1925, para poner un término a la larga discusión franco-china sobre el "franco-oro", y que tuvo su origen en el acuerdo de paz y las sanciones económicas impuestas por las naciones europeas a China, en diciembre de 1901, como indemnización por la rebelión de los bóxers.[55] Tal era la propuesta de Déniker: "salvaguardando las apariencias de unos y los intereses de los otros, un acuerdo con el primer artículo diría que el puerto pasa al poder del Estado sin cargo alguno y un articulo 2 que el Estado Argentino se compromete a incorporar `algunos bonos pendientes´ en el clearing de los bienes francés en Argentina y argentino en Francia."[56]

Lo que el cónsul quería destacar es que el "aspecto francés del problema", y por el cual la representación diplomática debía interesarse era el destino de los ahorristas franceses en bonos, los que podrían pasar de una empresa a otra.[57]

Esta carta fue acompañada por un detallado informe referido al origen del contrato y sus 75 artículos. De gran interés a esta ponencia es el contenido del subtítulo: "Pretensiones de los rosarinos", lo que implica un reconocimiento de sus ciudadanos como "actores" colectivos del proceso. El cónsul identificó el comienzo de estos reclamos con una encuesta de un diario (en referencia a *La Capital*) a diversas personalidades con respecto del futuro del puerto. Desde ese momento, señaló, habían aparecido "diversas codicias, matizadas de un

Ibídem.
[53] Ibídem.
[54] Ibídem.
[55] La denominada controversia franco oro, y que tuvo en vilo a la diplomacia francesa y china, originada en el extenso litigio que ambos países sostuvieron desde las primera décadas del siglo XX acerca del monto y la moneda correspondientes de la indemnización que éste último país pagaba a los galos por la rebelión de los Boxer. Por el acuerdo de 1925 se acordó un mecanismo de compensación que traspasó recursos en dólares estadounidenses oro a través de la Banque Industrielle de Chine, bonistas franceses, instituciones educativas y filantrópicas franco-chino. The Sydney Morning Herald (NSW : 1842 - 1954), Thursday 23 April 1925, page 9
[56] GEORGES DÉNIKER, consulado de Francia en Rosario a su excelencia, Señor Marcel Peyruton, Embajador de Francia en Argentina, en Buenos Aires, Rosario, 1 de diciembre de 1942, CADN (cota 132PO/3/69).
[57] Ibídem.

nacionalismo cerca de la xenofobia", fomentada con la publicación de artículos de "tono violento" que "curiosamente nunca se refería a las cuentas", escondiéndose cuestiones financieras con las que anteriormente habían estado de acuerdo. Déniker identificó puntualmente dentro del frente constituido por "los rosarinos", que por otra parte estaban "animados" de "intereses y sentimientos" propios: a la Municipalidad, el Concejo Deliberante, la Federación Gremial de la Industria, y del comercio. Por esta documentación se observa entonces claramente la diferenciación por parte del consulado francés de actores locales, "los rosarinos" (públicos y privados); actores nacionales "el gobierno argentino"; y actores internacionales, (la Sociedad del Puerto de Rosario en su carácter de empresa con bonistas franceses). Los conflictos entre estos dos últimos se originaba en que por los artículos 4 y 63 del contrato de concesión, la toma de posesión suponía el pago de determinados importes. Si bien el Estado no pensaba eludir a sus obligaciones, aclaraba Déniker, tenía una opinión diferente de la opinión de la Sociedad concesionaria con respecto a la moneda en la que estos pagos tenían que estar evaluados. Según la interpretación del gobierno argentino la compensación hacia la Sociedad del Puerto debía rondar en 5 millones de pesos moneda nacional mientras que según el criterio de esta sociedad, le correspondía entre 90 a 100 millones de pesos moneda nacional. La deuda reclamada por la firma concesionaria estaba estipulada por ella en oro y hacía referencia a "un déficit de explotación", que el propio Déniker en función de las ganancias obtenidas en 1939 (reconocida por la Junta General de la Sociedad en París) "parecía un poco paradójica".[58] Dentro de estas reclamaciones, la disparidad central se encontraba en la "moneda de cuenta". La unidad monetaria argentina estableció dos monedas: el peso oro sellado y el peso moneda nacional pero Stévenin le había explicado que ellos sostenían que su contrato era "en oro" y que cuando debió pedir dinero prestado para cubrir sus déficit de explotación lo hizo por medio de obligaciones en francos definidos por un peso de oro.[59] Tal vez esta postura sería menos criticada, reconocía Déniker "si se podía establecer con certeza que los constructores y los explotadores, que son, al fondo, los autores de las facturas que hay que pagar… eran verdaderamente distintos de los emisores de las obligaciones y de sus suscriptores".[60]

La distancia que el cónsul adoptó al referirse a los dichos de Stévenin era proporcional al descrédito que la Sociedad Puerto de Rosario disponía ante la opinión pública en cuanto a

[58] GEORGES DÉNIKER, consulado de Francia en Rosario a su excelencia, Señor Marcel Peyruton, Embajador de Francia en Argentina, en Buenos Aires, Anexo a la carta de Rosario n°88 del 1/12/1941.
[59] Ibídem.
[60] Ibídem.

la transparencia de su administración y en cuanto a su concepto de explotación. Desde 1918 en adelante, la empresa solicitó y obtuvo del gobierno argentino su solicitud de adaptar sus tarifas sobre los del Puerto de Buenos Aires y cuando en 1921, las tarifas de éste último fueron aumentadas el 30 %, la Sociedad pidió seguir la progresión. La Bolsa de Comercio de Rosario protestó considerando que esto paralizaba el comercio local y por eso el Estado decidió una disminución de tarifas, y no sin resistencias, la Sociedad accedió pero, se declaró en "déficit de explotación". De allí que era tan importante la inspección de los libros de la empresas. En 1921 se conoció el dictamen del procurador del tesoro acerca de las finanzas del puerto, al comprobar la denuncia presentada por la Dirección General de Navegación y Puertos que había acusado a la Sociedad del Puerto de Rosario de haber anotado en sus cuentas cantidades mayores que las empleadas en el servicio de intereses y amortizaciones de las obligaciones y acciones, beneficiándose indebidamente en varios millones de pesos. Esto produjo un repudio unánime en la opinión pública rosarina: En respuesta, la empresa decidió poner fin al examen que el gobierno efectuaba de sus libros, entendiendo "que conforme al contrato y la ley, la intervención del concedente se limitaba al control de las entradas brutas y que no tenía derecho al examen de otros libros". Según Stévenin, esta decisión no restaba claridad ni transparencia al sistema de recaudación, porque a través de la oficina de Inspección del Puerto, conocía diariamente cuanto la Sociedad percibía. Una vez este designado director del puerto de Rosario conservó la misma postura hacia el contralor estatal.[61]

La tarifa que regía en el puerto de Rosario era de dos clases: generales, comunes a todos los puertos de la Nación y las que se desprendían por el contrato de concesión. Por el artículo 63 del contrato de 1902 estas últimas podían ser “prudentemente aumentadas” en caso de déficits de la explotación portuaria; y por el artículo 40, se estableció que estas podían ser sujetas a revisión cada cinco años entre el Poder Ejecutivo y la empresa. De allí que en este esquema, protegido por una ley y por el contrato mismo, era indispensable determinar los gastos de explotación y mantenimiento porque de ello dependía la fijación de los déficits de explotación, que en el caso de la empresa francesa fueron exhibidos como reiteradamente, sin interrupción, en una especie de resarcimiento constante. De esa manera, por el artículo 63 la explotación tenía asegurado un resultado positivo, que debía cubrirse con el 40% de los ingresos por tarifas, este resultado se mantenía a costa de los usuarios y el tesoro nacional. Además de los gastos de explotación y mantenimiento dependía la “receta neta”, es decir, el

[61] MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (H), El puerto de los rosarinos.

60% restante de los derechos portuarios con el cual se pagarían los intereses del crédito tomado para constituir el capital de la Sociedad, la amortización del capital, los ingresos correspondientes al Estado y a la empresa. El artículo 67 del contrato establecía que el Estado era socio en las utilidades de explotación percibiendo el 50% de las mismas, habiendo recibido hasta 1932 26 millones de pesos moneda nacional.[62]

El cónsul francés manifestó una sospecha que era en definitiva la "piedra del escándalo" denunciada por la dirigencia rosarina: la arbitraria confección del balance de la empresa impedía determinar con exactitud tanto los gastos de explotación y mantenimiento pero también si la Sociedad Puerto de Rosario no se aseguraba triples carriles ganancias siendo a la vez concesionarios, proveedores y bonistas.

Por otra parte, un contrato de estas características, firmado a largo plazo debió afrontar modificaciones sustanciales en las financias internacionales y locales. Las conflagraciones mundiales, graves crisis económicas, la sucesión de etapas políticas muy disímiles: del régimen conservador a la Argentina del sufragio Universal y del radicalismo, el golpe de Estado del 30, el neoconservadurismo, y el nacionalismo. En el período se sucedieron ocho gestiones presidenciales distintas y una de facto.

Desde el punto de vista de la evolución monetaria el país había pasado por distintas alternancias. La ley del puerto de Rosario se sancionó durante el régimen de convertibilidad, que establecía 1 peso oro sellado por 2,2727 pesos moneda nacional. El contrató fue calculado sobre esta cotización pero para 1942 el pesos oro valía siete veces más y la Sociedad Puerto de Rosario argumentaba cumplía con sus compromisos con el Estado nacional al peso moneda nacional tal como se había pactado en 1902. Sin embargo afirmaba que todos sus compromisos, la deuda tomada en Europa, y gastos de mantención y explotación se habían realizado en pesos oro. A todo esto el país salió de la convertibilidad en 1914 a causa de la Guerra y volvió a ella en 1927 pero sólo por dos años. En 1931, al conocerse el abandono del patrón oro por parte del Reino Unido se sujetó el peso al dólar y este fue el inicio de una sucesión vertiginosa de medidas de distinta orientación hasta que se creó en 1932 una

[62] REMO GANDINI, El puerto de Rosario, tesis. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1940, p. 58.

Comisión de Control de Cambios y luego una Caja de Conversión la que en 1935 se dejó de lado a crearse el Banco Central con el objetivo esencial de regular la moneda y el crédito.[63]

Las dificultades experimentadas por el comercio internacional durante la Primera Guerra posibilitó que la firma francesa obtuviera la autorización para aumentar sus tarifas a las aplicadas en la Capital Federal, y cuando estas tres años más tardes aumentaron un 30% la Sociedad del Puerto de Rosario también las aplicó en su jurisdicción. En 1928, el entonces ministro de Obras Públicas, Ricardo M. Ortíz, llegó a la conclusión que las tarifas del puerto de Rosario debían rebajarse en un 50% (operar en la ciudad era el doble de caro que en Buenos Aires). El gobierno, que por otra parte estaba inmerso en una crisis institucional a causa del golpe de Estado, perdió.

Será recién en 1933 cuando una comisión asesora nombrada por el gobierno provisional estableció que a partir de 1933 las tarifas debían retrotraerse a 1911. Esta medida fue aceptado con beneplácito por la opinión pública rosarina pero la Sociedad Puerto de Rosario se negó a acatar del decreto presidencial[64] e inició una serie de reclamaciones judiciales por parte de la empresa quién en definitiva "ganó la partida", al obtener que la Corte Suprema declarara nulas las rebajas tarifarias. Las tarifas y derechos del puerto de Rosario siguieron siendo las más caras del país, y constituían un régimen propio distinto a los demás puertos, porque los servicios no se cobraban según la naturaleza e importancia de los mismos, y sí persiguiendo la obtención de una mayor renta.[65]

El triunfo judicial obtenido envalentonó a la empresa que exigió al gobierno nacional indemnizaciones por daños y perjuicios a causas de la aplicación de las rebajas, llegándose en definitiva la suscripción de un convenio-transacción, el 29 de noviembre de 1935, y por el cual mientras el Ejecutivo aprobó las cuentas de la Sociedad en los últimos cuatro años, la concesionaria desistía de todos los daños e intereses derivados de la rebaja compulsiva de las tarifas. El convenio de 1935, suscripto por el ministro de Hacienda de la Nación Federico Pinedo, y el delegado de la Sociedad, Gilberto Hersent, también puso punto final a otra de las grandes discrepancias interpretativas entre el gobierno y la empresa. Quedó establecido que no podía reconocerse la existencia de una cláusula oro en el contrato de 1902, porque esa

[63] MARIO RAPOPORT, Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003), Emecé, Buenos Aires, 2007, p. 223.
[64] REMO GANDINI, El puerto de Rosario, tesis. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1940, p. 57.
[65] MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (H), El puerto de los rosarinos. Ibídem.

expresión no significaba la designación de una moneda especial, habiéndose pactado como moneda al peso papel. El polémico artículo 42 del contrato se refería a que sólo los derechos portuarios se cobrarían en oro sellado o en moneda de curso legal, al cambio del día en la Bolsa de Buenos Aires. Asimismo se reconoció que según el mandato de la ley N°3885 la explotación del puerto debía cubrirse con los recurso que la misma produjera, y por lo tanto era incongruente admitir la existencia de la cláusula oro para el servicio financiero, tal como lo sostenía la empresa, pues éste se pagaba con los ingresos del puerto que se recaudaban a 2,2727 pesos papel.[66]

En mérito al polémico decreto del 29 de noviembre de 1935 que admitió y reconoció una nueva interpretación de las cláusulas monetarias del contrato, retrotrayendo sus efectos hasta 1930, los ejercicios de la década se presentaron con déficits. Una tesis doctoral presentada por un estudiante de la Universidad de Buenos Aires en 1940, acera de este caso de candente actualidad destacaba con acierto que el conflicto con la Sociedad Puerto de Rosario demostraba la falta de capitales del Estado para la correspondiente expropiación (reclamada en el Congreso ya en 1906) pero fundamentalmente la falta de estudios para poder determinar y evidenciar los costos de explotación argumentados por el concesionario.[67]

El cónsul Déniker responsabilizó al entonces Ministro de Hacienda Pinedo como el responsable de ese arreglo que dice no sólo se aplicó con respecto al aprobación de los balances de 1931 hasta 1934, sino desde ese último año a 1938, cuando el nuevo gobierno de Castillo negó aprobación a las cuentas de 1939. Por el artículo 2 del arreglo la Sociedad del Puerto consentía a renunciar una reclamación de doce millones de pesos monedas nacional a consecuencia de déficit consecutivos a la disminución de tarifas pero por el artículo 3 de los métodos de cálculo de oro de la Sociedad, elegía una fórmula que permitía reclamarle más de cien millones.[68]

Al describir los actores locales intervinientes Déniker señala la constitución de una "comisión oficiosa" integrada por el presidente de la Bolsa de Comercio de Rosario, Dianda y por el presidente de la Federación Gremial, Daumas, que apoyaba a la comisión de estudio "presidida por el ingeniero Cortés Plá, Deán de la Facultad de las Ciencias y quien es también

[66] El puerto de los rosarinos.
[67] REMO GANDINI, El puerto de Rosario, tesis. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, 1940, p.64.
[68] GEORGES DÉNIKER, consulado de Francia en Rosario a su excelencia, Señor Marcel Peyruton, Embajador de Francia en Argentina, en Buenos Aires Anexo a la carta de Rosario n°88 del 1/12/1941.

el Presidente de nuestra Comisión de Cultura francesa".[69] Sobre su postura informó: "Este matemático comenzó observando que nadie sabe de lo que valdrá el oro sobre el mercado de 1942" y por lo tanto que no se podía decir cuánto dinero aceptaría la Sociedad del Puerto por el Estado para devolverle el puerto. Y agrega: "Cortés Pla también se queja de no haber podido obtener algún texto, alguna documentación, ni sobre todo el famoso decreto Pinedo".[70]

Déniker informó que el ministro de las Obras Públicas de la Nación, Oria, llegó a Rosario, el 28 de noviembre y visitó el Puerto comprometiéndose ante "las fuerzas vivas" de la ciudad que "el Gobierno no fallaría en su deber hacia los intereses de la Nación, haciendo honor a sus compromisos". Asimismo expresó que los diarios *La Prensa*, de Buenos Aires, y *La Capital* de Rosario, era la que más se había ocupado del conflicto, y que el ex ministro Pinedo pudo exponer sus teorías sobre el pago en oro a través de las columnas de La *Nación*.[71]

Déniker confluye que el conflicto se podría resolver satisfactoriamente para ambas partes con la devolución del puerto al gobierno nacional y con la indemnización a la empresa de una suma sensiblemente inferior a la que solicitaba, porque en su opinión costaba admitir las cifras del déficit sostenida por sus compatriotas. "En conclusión, si es exacto que la Sociedad francesa del Puerto de Rosario realizó desde el 1902, una serie de beneficios excepcionalmente importantes, si logró reducir por un sistema ingenioso de emisión de obligaciones, los `riesgos´ y los `peligros´, es verdad también que el Estado argentino va a heredar de un instrumento excelente, que dio prueba, y, sin el cual, se puede decirlo bien, Rosario sería lejos del desarrollo actual. Un instrumento tal vale bien gastos de doce o hasta de treinta millones y creo que el Estado está dispuesto para hacerlo pero comprendemos que se haga tirar la oreja para sacar cien millones de su bolsa sobre todo que tiene que recibir el puerto `neto de toda carga´. Porque es verdaderamente paradójico de pretender que un instrumento que `rindió así´ durante 40 años fue constantemente deficitario hasta el punto de dejar una deuda de cerca de un mil millones de francos!".[72]

Las últimas palabras añadidas a extenso informe por el cónsul fueron destinadas a expresar que la ardua prédica que manifestaban los rosarinos "en cuanto a sus derechos en el futuro del puerto" era mayor aún por la existencia de "un cierto resentimiento con respecto a

[69] Ibídem.
[70] Ibídem.
[71] Ibídem.
[72] Ibídem.

las personalidades dirigentes del Puerto", las que según las afirmaciones del propio Déniker "se abstuvieron de contribuir a los embellecimientos o a las obras caritativas de la ciudad, lo que es de tradición, para cada uno que hace aquí fortuna".[73]

La relación entre el gobierno argentino y la empresa Sociedad Puerto de Rosario quedó rota, como se dijo, a principios de 1942 cuando el Poder Ejecutivo Nacional decidió derogar el decreto del 29 de noviembre de 1935, firmado por el administrador Stévenin y el ex ministro de Hacienda Pinedo,[74] que fue situado por la prensa oficialista como él principal responsable de la situación creada y de la deuda que de esa manera "impuso a la Nación". Tituló a toda página *El Pampero*: "El gobierno nacional ganó otra batalla en la liberación económica de nuestra patria", y debajo "el puerto de Rosario vuelve al patrimonio fiscal", "se ha cumplido la promesa que hiciera el doctor Oria", "un nuevo triunfo de *El Pampero*", "La empresa deberá abonar al Erario Fiscal 6 millones de pesos" y "De esta forma se reduce a un saldo positivo la duda que Pinedo impuso a la Nación".[75] Este diario fue más allá a denunciar al ex presidente Justo y a Pinedo como los protagonistas de "un affaire" beneficiando a una expresa extranjera. El gobierno de Castillo se amparó en el dictamen del Procurador General de la Nación, el rosarino Juan Álvarez, historiador, fundador de la Biblioteca Argentina, jurista y profesor fundador de los estudios universitarios en Rosario, persona emblemática del liberalismo local, y por ende afín al pensamiento de la comisión asesora de que el puerto debía ser administrado por un ente mixto integrado por las fuerzas de la producción, que afirmaba que por ley la empresa no tenía más compensación que explotar el puerto por su cuenta y riesgo.[76]

La empresa decidió someter judicialmente sus reclamos y medidas precautorias, para dificultar la posesión del puerto, según el gobierno.

Lo que al mismo tiempo implicó la elevación del tono de confrontación por parte de los funcionarios argentino. La diplomacia francesa recibió informes desde este conflicto desde la época de la administración del Flondrois, así como las denuncias traducidas al francés de los funcionarios argentinos de las reparticiones del área que advertían sobre maniobras especulativas incursas en el delito de "fraude" de la empresa en detrimento del Erario Público

[73] Ibídem.
[74] La Prensa, 30 de enero de 1942.
[75] El Pampero, 30 de enero de 1942.
[76] Ibídem.

y a favor de sus ingresos,[77] mientras la Sociedad Puerto de Rosario, amparada en la opinión de sus abogados se defendían afirmando que actuaban sujetos a las disposiciones contractuales.[78]

La disposición de la Prefectura Marítima adoptada en 1939 a causa del inicio de la Guerra, de clausurar el tránsito peatonal y vehicular por el puerto a partir de las 18, y redoblar la vigilancia armada, contribuyó aun más a resaltar el carácter de lo que estaba en juego.[79] Mientras, los muelles continuaban vacíos. A principios de 1942 los diarios "La Prensa", "El Pampero" y "La Capital", subrayaron "la situación de abandono" de las instalaciones y que "reinaba el caos en la atención de los servicios".[80] Se recordaba que la construcción de una Estación Fluvial de pasajeros y muelles de cabotajes para Rosario dispuesto por el Congreso de la Nación para Rosario en 1934 no se había podido concretar porque la empresa lo quería a ser a un precio mayor al estipulado y amparada en el monopolio otorgado no admitía que otra lo hiciera, y esa era la razón para que la segunda ciudad del país y principal puerto exportador tuviera por estación de pasajeros un galpón de zinc de cuatro por seis metros.[81]

En el Congreso de la Nación, el ministro Oria, tras las apreciaciones del diputado rosarino Manuel Rodríguez Araya que recordó la exclusividad de la explotación cuarenta kilómetros fuera de la ciudad de Rosario, afirmó: "está en juego la suerte de una importante porción del territorio argentino, es lo que por desgracia ha pasado durante largo tiempo haciendo acrecentar la aspiración y el afán de dominio constante de esas tierras del Paraná por la empresa, que quiere permanecer en ellas otro medio siglo por lo menos, contando con nuestra debilidad o nuestra incuria".[82] En la misma intervención el ministro dijo a los legisladores que "ceder puertos era cortarse las manos, mutilar el Estado, disminuir la soberanía y el poder", y que "no era posible tolerar la situación" porque el grado de la evolución económica del Estado argentino, y "el orgullo colectivo" así lo requería, y que los obstáculos de la empresa parecían "más bien maniobra de factoría, de colonia, y en tiendo que a la altura de la vida que hemos llegado, no podemos mantener esa situación".[83] El diputado, santafesino, Rodolfo A. Dietrich apoyó al ministro calificando a la actitud de la empresa de no entregar al puerto como de "ofensa e ignominia". "Frentes a las oscuras potencias

[77] Carta del Director General de Navegación y Puertos de la Argentina, Canale, al ministro de Obras Públicas de la Nación, Pablo Torello, 10 de marzo de 1921. CADN (cota 132PO/3/69).
[78] Carta de Augusto Flondrois al ministro de Francia en Buenos Aires, Roger Clausse, Rosario, 18 de junio de 1921. CADN (cota 132PO/3/69).
[79] La Capital, 4 de noviembre de 1939.
[80] El Pampero, 12 de enero de 1942.
[81] Ibídem.
[82] Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la República Argentina, 4 de septiembre de 1942, p. 3.309.
[83] Ibídem, p. 3.316

monopólicas del monopolio, acostumbrado a obrar como Compañía de Indias en factoría extraña y sin bandera, opongamos la Argentina unánime en defensa de su decoro y de su integridad".[84]

El administrador general de la Sociedad Puerto de Rosario[85], Gilberto Hersent, había dispuesto viajar a Buenos Aires para participar de las negociaciones. Sin embargo, Gran Bretaña le negó el permiso correspondiente cuando se aprestaba a cruzar el atlántico desde Lisboa quizás conociendo de que tanto la sede de la firma como otras empresas a la que se encontraba vinculado, se encontraban en la zona ocupada por los nazis. Portugal era un país neutral y un puente de salida de Europa pero al disponer Gran Bretaña del control de la navegación del Atlántico, al que se sumaría a esa altura Estados Unidos ingresando a la Guerra, ejercía el contralor de lo transportado en buques neutrales. En tal sentido Inglaterra concedía o denegaba los "navicerts". La embajada francesa en Buenos Aires solicitó su mediación al gobierno argentino para que fundando la necesidad de su presencia se revirtiera la falta del "navicerts" que necesitaba Hersent.[86] Roberto Gaché, subsecretario de Relaciones Exteriores contestó: "Cúmpleme hacer saber a S.S. que el Gobierno de Gran Bretaña lamenta no poder, por el momento, conceder el permiso requerido".[87] De esta manera, el representante de la Sociedad Puerto de Rosario, en un momento clave en las discusiones sostenidas con el gobierno de Castillo, quedaba marginado de la escena.

Al decreto del 28 de enero de 1942 del gobierno rechazando el acuerdo de noviembre de 1935, al dictamen del Procurador General de la Nación se sumó en el mes de abril la resolución del Procurador del Tesoro no haciendo lugar a la demanda de la misma sobre la anulación de lo actuado por el presidente Castillo y en cambio declarando nulas todas las disposiciones administrativas adoptadas sobre el tema durante la presidencia de Justo.[88] El 13 de octubre la Cámara Federal de Apelaciones rechazó el pedido de no innovar presentada por la Sociedad Puerto de Rosario en demanda contar la Nación por rendición de cuentas. No haberlo hecho el gobierno no hubiera podido tomar posesión y dado lugar para una

[84] Ibídem, p. 3.320.
[85] El 11 de septiembre la Sociedad Puerto de Rosario publicó una extensa solicitada en el diario La Capital: "La concesión del puerto de Rosario", pidiendo al presidente Castillo garantías de que respetaran sus derechos hasta que se terminara de expedir la Corte Suprema de Justicia ante el conflicto planteado. La Nación, 28 de septiembre de 1942.
[86] Nota de la embajada de Francia en la Argentina, al ministro de Relaciones Exteriores y Culto, E. Ruiz Guiñazú, Buenos Aires 24 de septiembre de 1942 enviada
[87] Nota del subsecretario de Relaciones Exteriores de la Argentina al encargado de negocios de la embajada francesa en Buenos Aires, Buenos Aires, 30 de septiembre de 1942.
[88] El Pampero, 4 de junio de 1942.

renovación automática de la concesión por cuarenta años más según cláusulas sostenidas por la empresa.[89]

La postura de Cortés Plá

Cortés Plá, convertido en 1942 ya en el principal vocero del movimiento de la sociedad civil que proclamó su decisión de intervenir en la administración del puerto de Rosario sostenía que éste debía organizar su estructura con un criterio económico y no fiscal, porque "el puerto era una estación de trasbordo debiéndose abonar por el servicio portuario una retribución lisa y llana de su servicio. Cuando comprendamos esto, nuestros puertos dejarán de ser mencionados en el mundo entero con calificativos nada gratos"[90], afirmó. Citaba como concluyente el informe del ingeniero Nijhoff, de 1931, sobre la situación del puerto de Buenos Aires, que decía que no había sido nunca manejado como "empresa industrial" y sí como "un objeto fiscal", siendo un nuevo impuesto al transporte. Esto hacía que los puertos argentinos fueran "los más caros del mundo" por lo que creía necesario hacer un "viraje total" que permitiera sólo cobrar tasas condicionadas a la rapidez del trasbordo y embarque, y no tarifas aplicadas arbitrariamente en detrimento de uno u otro puerto. Por otro lado, las múltiples operaciones portuarias involucraban distintas funciones que merecían ser tratadas en forma idónea, de ingeniería, de índole técnica legal y administrativa, de relaciones con el público, con el personal y los obreros. Por eso, en relación con el puerto de Rosario había que descartar como soluciones todas aquellas que implicaran una prórroga en la concesión, tal como era la postura del Poder Ejecutivo Nacional, quedando como únicos caminos posibles que dependiera del gobierno o tuviera autarquía. Descartó desde el principio la constitución de un ente mixto, con aporte de capital privado, por considerar que Rosario y su zona de influencia habían pagado varias veces el valor de su puerto como para que se pretendiera que sólo era posible un desprendimiento de jurisdicción estatal, si se contribuía a pagar el puerto. El puerto no le costaba nada al gobierno nacional, aseguró, y más teniendo en cuenta que debía recibir de la empresa concesionaria seis millones de pesos moneda nacional pero además hasta 1931, según datos de la compañía francesa, se habían acreditado más de 26 millones de pesos al Estado en función de utilidades, cifras que podía ser muy probable

[89] La Prensa, 14 de octubre de 1942.
[90] CORTÉS PLA, "El problema del puerto de Rosario", Ciclo de Conferencias Radiotelefónicas organizadas en 1942 por la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos y afines, Rosario, 1942, p. 17.

teniendo en cuenta que "el negocio del puerto de Rosario está clasificado como uno de los más grandes de los realizados en el mundo por cualquier empresa".[91]

La Nación se preparaba entonces para recibir un puerto del que había obtenido abundantes beneficios y bastante habían contribuido Rosario y su zona de influencia para pretender participar en el gobierno de su puerto. Por todo esto sostenía que debía instituirse un ente autárquico con participación directa de los que estaban vinculados a las actividades portuarias. "Una dirección rápida, capacitada, eficaz y barata, que aleje el burocratismo y escape de una organización inconcebible como la establecida en Buenos Aires", tal era "el clamor" de los que habían estudiado "desapasionadamente el tema", y que se había visto reafirmado por el dictamen de la Comisión de la Organización de la Marina Mercante, instituida en 1934, con sugerencias que no habían sido replicadas. El puerto autárquico, en manos de los rosarinos, gozaría de la misma independencia en materia de descentralización que la empresa privada, pero con la gran diferencia de que "todos los beneficios obtenidos en lugar de irse al extranjero quedarían en el país, contribuyendo así a su progreso".[92] En cambio, si se optaba por el nombramiento de un delegado gubernamental supeditado a directrices de Buenos Aires, significaría aumentar "el centralismo absorbente que terminará por aniquilar al país y burocratizará a lo que debe ser visto como un ente industrial".[93] La manera más cauta con la que obraría el gobierno, explicó, sería conservando al puerto en su autarquía actual pero haciéndolo depender de un organismo mixto con representación gubernativa y privada. "El puerto de Rosario debe ser gobernado desde aquí"[94], concluyó.

Otra de las cuestiones en la que intervino Cortés Plá fue en actuar oficiosamente para que los empleados de la empresa concesionaria mantuvieran sus puestos de trabajo, obteniendo del ministro Oría la confirmación de que serían respetados todos los puestos en distintas oportunidades, descartando los rumores de posibles cesantías y llevando a la tranquilidad a miles de hogares. Es más, advirtió sobre la necesidad de que en el proceso por venir "se respetaran a los recursos humanos", llevándoles la seguridad de la estabilidad laboral. "Sería de desear que en el nuevo régimen del puerto de Rosario el personal fuera considerado como ser humano que comparte tareas y responsabilidades, brindando así una experiencia social de cuyos resultados, estaba seguro, no habría de arrepentirse".[95]

[91] Ibídem, p. 22.
[92] Ibídem.
[93] Ibídem, p. 23.
[94] Ibídem.
[95] Ibídem, p. 24.

El acto del traspaso del puerto en el informe del cónsul

A las 10 de la mañana del 16 de octubre de 1942, una comitiva presidida por el director general de Navegación y Puertos de la Nación, ingeniero Humberto Meoli, otros funcionarios del área y el escribano de la presidencia de la República; se apersonaron al edificio de la Sociedad Puerto de Rosario para firmar el acta de toma de posesión de las instalaciones. Por la empresa se encontraban Andrés Stévenin y el abogado González Litardo. Luego de dar vivas la concurrencia a "la República" y "al primer gobierno argentino que se ocupó de Rosario" se produjo formalmente la toma de posesión. Participaron como testigos una comisión de notables integradas por Lassaga, Lejarza, Benvenuto, Echesortu, Ricardone, Berlingeri, López Zamora, Daumas, Rouillón y Plá, los tres últimos reconocidos mediadores de la fraternidad entre Francia y Rosario. Luego se realizó un inventario y por la tarde los actos públicos con la visita del primer mandatario.

El relato del cónsul Déniker acerca de la toma de posición del puerto de Rosario se refiere a que esta se efectuó en dos planos: uno espectacular y otro oculto. El primero se caracterizó por el protagonismo del presidente de la República, los desfiles, discursos y declamaciones. "Ha sido recibido por una muchedumbre bastante poco numerosa, a pesar de las llamadas al entusiasmo lanzados por las autoridades locales", dijo el cónsul. El segundo de los actos fue "a puertas cerradas", en las oficinas de la Sociedad, a media mañana, con la presencia de un representante del gobierno y otro de la empresa, acompañados de sus respectivos notarios. Stévenin se había reunido días antes en la embajada francesa de Buenos Aires junto al encargado de negocios Guy Le Roy de la Tournelle, y los consejeros financieros y comerciales para conversar sobre la fórmula de la entrega del puerto bajo protesta fundándose en el artículo 63 del contrato y por eso en ese momento logró que fuera incorporada en el acto de posesión por parte del gobierno argentino. En la descripción que efectuó Déniker de esa jornada se destacan dos elementos que superan el campo de la anécdota de color e ilustran sobre la división entre las colectividades extranjeras de Rosario acerca de las posturas aliadófilas y germanófilas. "Pasando delante del Club Alemán, anotamos algunos gritos de ¡viva la neutralidad!", destaca Déniker. Por otra parte, el protocolo indicaba que correspondía a las delegaciones consulares izar sus banderas al tope en homenaje a la visita del presidente argentino, tal como lo hicieron el Consulado de Alemania y el de los Estados Unidos. Sin embargo, Déniker, teniendo en cuenta que dicha fiesta era "con ocasión de un acto de fuerza con respecto a una sociedad francesa" tal como expresó resolvió manifestar su disidencia a través de lo simbólico: "icé el pabellón del consulado sólo

a las 15 horas", no sin reconocer que dicha "sutileza jurídica y protocolar pasaría por totalmente inadvertida". Por último informó que los diarios locales, al día siguiente del acto reflejaron "un desengaño amargo de lo que el puerto sea administrado por Buenos Aires y no por Rosario, y de lo que, en consecuencia las tarifas sean igualadas y lo que haya que pagar ahora el 2,5 % más que cuando Sociedad administraba el Puerto".[96]

Por su parte el encargado de negocios al frente de la embajada en Buenos Aires, Latournelle describiendo a su gobierno el acto de posesión consignó que "hasta el último minuto el representante de la empresa ha protestado por el abuso de poder", afirmando que "sólo cedió a la fuerza", y era el corolario de una campaña de muchos años adversa a la empresa realizada "por los poderes públicos y toda la prensa". En tal sentido explicó que el propio ministro de Obras Públicas de la Nación y el gobernador de la provincia de Santa Fe habían denunciado el afán de lucro de la empresa y la ignorancia que ésta había manifestado de los intereses nacionales. Latournelle dijo que Stévenin creía que no era el momento de una intervención del gobierno francés porque dada las circunstancias "podría hacer más daño que bien" porque existía una prédica muy exacerbada sobre la soberanía nacional argentina fomentaba por el mismo gobierno argentino y que por lo tanto "no se vería muy bien la intervención de un gobierno extranjero". [97]

Pasadas unas semanas Stévenin habría cambiado de opinión y por eso Latournelle se entrevistó con el Ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina para expresarle "la emoción producida en la Francia por los violentos ataques de la prensa argentina contra la Sociedad del Puerto de Rosario". Recordó la actitud correcta de la empresa que había realizado sus compromisos, y destacó el papel beneficioso que habían tenido en la relación franco-argentina los integrantes de las cámaras de fomento comercial entra ambos países. Siguiendo con su informe explicó que "el Ministro respondió enérgicamente que la justicia examinó las reclamaciones de la Compañía y que la reputación y el crédito de Francia nunca habían sido asociados estan a la acción de unos especuladores". También prometió enviar un memorándum al gobierno francés conteniendo los puntos de vista de su gobierno. Latournelle expresó entonces que en su parecer era "muy lamentable para nuestros ahorros que los directores de la Sociedad del Puerto de Rosario hayan ignorado sistemáticamente los representantes de Francia".[98] Y concluyó: "De mis conversaciones con el ministro de Relaciones Exteriores que recogí de hecho la impresión de que la actitud del gobierno

[96] GEORGES DÉNIKER, consul de Francia en Rosario a Monsieur Guy Le ROY de la TOURNELLE, Chargé d'Affaire de France à Buenos Aires, Rosario, el 20 de octubre de 1942, CADN (cota 132PO/3/69)
[97] Buenos Aires, 17 de octubre de 1942.
[98] Ibídem.

argentino habría sido diferente si el gobierno francés antes del actual juicio, se habría presentado en defensa de los empresarios portuarios".[99]

Los concesionarios continuaron litigando contra el gobierno argentino a pesar de los reveces obtenidos. El 3 de diciembre de 1943 la justicia federal rechazó en todas sus partes un pedido de empresa para recobrar el puerto argumentando que no correspondía haberles privado de la explotación sin su previa conformidad, y que la misma se había realizado a las 10 de la mañana del 10 de octubre de 1942 y no a las 24 horas.[100]

[99] Ibídem.
[100] El Pampero del 30 de septiembre y 3 de diciembre de 1943.