

EL PUERTO DE ROSARIO
SU EVOLUCION HISTORICA
FACTORES DE SU PROGRESO

POR
JUAN JORGE GSCHWIND



CONFERENCIA LEIDA EN EL
SALON DE LA BIBLIOTECA
ARGENTINA DE ROSARIO, EL
22 DE OCTUBRE DE 1938. ©

EL PUERTO DE ROSARIO
SU EVOLUCION HISTORICA
FACTORES DE SU PROGRESO

POR
JUAN JORGE GSCHWIND



CONFERENCIA LEIDA EN EL
SALON DE LA BIBLIOTECA
ARGENTINA DE ROSARIO, EL
22 DE OCTUBRE DE 1938. ©

ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA

MIEMBROS DE LA FILIAL ROSARIO

PRESIDENTE

Doctor CALIXTO LASSAGA

VICE-PRESIDENTE

Doctor JULIO MARC

SECRETARIO-TESORERO

Señor JUAN JORGE GSCHWIND

Doctor NICOLAS R. AMUCHASTEGUI

Doctor JOSE LUIS BUSANICHE

Arquitecto ANGEL GUIDO

Monseñor Doctor ANTONIO CAGGIANO

Doctor FAUSTINO INFANTE

Profesor FRANCISCO M. SANTILLAN

Teniente General FEDERICO J. ZEBALLOS

EL PUERTO DE ROSARIO

SU EVOLUCION HISTORICA

FACTORES DE SU PROGRESO

Puede decirse con absoluta veracidad histórica que el puerto de Rosario comienza a adquirir importancia como tal a partir del año 1852. Desde 1725, en que, según opinión de la mayor parte de los historiadores, se estableció en este sitio el primer núcleo de población que dió origen a la actual ciudad, hasta que el general Urquiza liquidó el aciago período dictatorial, iluminando con destellos de patrióticas esperanzas el vasto horizonte de la República, por la acción redentora de Caseros, el movimiento comercial de Rosario y el tráfico fluvial en su puerto eran en realidad insignificantes.

Si nos remontamos a la época colonial, época del monopolio y del exclusivismo, nos bastará recordar lo que nos refiere el historiógrafo D. Pedro Tuella en su "Relación histórica del Pueblo y Jurisdicción del Rosario de los Arroyos, en el Gobierno de Santa Fe, Provincia de Buenos Ayres", quien en 1802 publicó esa descripción en el "Telégrafo Mercantil", periódico que se editaba en la capital del Virreinato.

"Los primeros que aquí se poblaron, —escribe Tuella—, erraron en la elección de sitio; porque una legua hacia donde se halla "el Arroyito de Salinas es mejor lugar por varios títulos, especialmente por el buen puerto que allí hay para las embarcaciones del "Paraná, requisito esencialísimo que no tiene este lugar donde está "la Capilla; y por esto no tiene comercio con las dichas embarcaciones, pues rara es la que aquí arriba".

El sitio por el cual expresa sus preferencias D. Pedro Tuella, es en la desembocadura del Arroyo Salinas hoy conocido por Ludue-

ña o Arroyito. Es indudable que nunca pudo imaginarse el extraordinario desarrollo que con el andar de los años había de adquirir el humilde poblado de entonces, convirtiéndose en una urbe vigorosa, con un puerto de importancia mundial.

Sigamos a Tuella en su exposición: “Es de tal forma desam-
 “parada esta playa que no se pueden asegurar en ella siquiera ca-
 “noas; porque las Suestadas alborotan el Paraná a lo infinito, y las
 “olas las hacen pedazos contra la tierra. Pero por fortuna hay re-
 “medio, y se puede hacer un puerto tan seguro como el mejor del
 “Paraná”.

Veamos ahora cual era a juicio de D. Pedro Tuella, el procedimien-
 to apropiado para lograr la ansiada transformación del puerto na-
 tural de Rosario. “Al pie de estas barrancas, —dice—, se encuentra
 “infinidad de piedras. muchas de tal mole que serían precisos barre-
 “nos para despedazarlas. Estas piedras a quienes todos desprecian
 “por inútiles en su concepto, yo, no obstante, las miro con estimación
 “porque pueden servir para cimientos de edificios, y sobre todo por
 “que me consta que son calcarias. Pero mientras no se les da otro
 “destino hagamos uso de ella para formar una Isleta artificial en
 “frente de esta Capilla, de forma, que entre la Isleta y la parte de
 “tierra quede una canal en donde puedan entrar embarcaciones para
 “estar al reparo de todos los vientos. Esta obra no sería muy cos-
 “tosa, pues con una o dos balsas formadas de canoas se traería por
 “el mismo Río de la distancia de menos de quatro quadras quanta
 “piedra fuese menester para levantar la dicha Isleta”.

Creo que hasta el momento debe ser este proyecto de Tuella, el primero que se conoce para transformar las condiciones naturales del puerto de Rosario en un sitio cómodo para el arribo de las pequeñas embarcaciones, que por aquellos tiempos surcarían las aguas del majestuoso Paraná.

Ocurrida la revolución emancipadora de 1810, el comercio y la navegación del Paraná siguen siendo restringidas por diversos factores y el desarrollo experimentado por el puerto de Rosario es escaso.

En realidad el principio de la libertad de los ríos interiores pactado con Inglaterra en el Tratado de 1825, siguió en el papel hasta 1852. Para la navegación del Paraná y del Uruguay hasta que Urquiza consagró la libertad fluvial, se establecían cláusulas especiales en los tratados y pactos celebrados entre las provincias ribere-

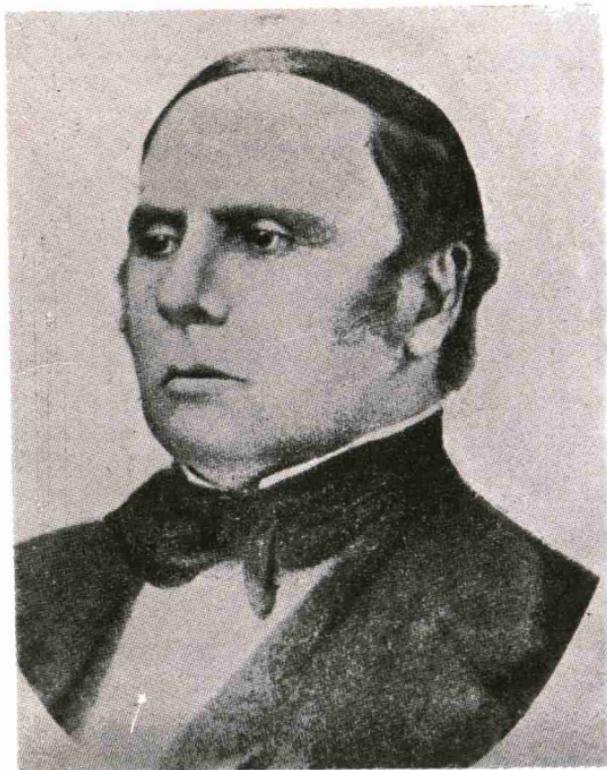
ñas. Así, por ejemplo, el tratado que se firmó en el Pilar el 23 de febrero de 1820 por los gobernadores Sarratea, Ramírez y López, determinaba en el art. 4º que en los ríos Uruguay y Paraná navegarían únicamente los buques de las provincias amigas, cuyas costas bañaban dichos ríos. Omitimos entrar en otros detalles, respecto del contenido que sobre la materia tenían los demás tratados y pactos interprovinciales, celebrados hasta el advenimiento de la era constitucional. La verdad y lo realmente de interés para el caso, es que por diversos factores no existía la libertad de navegación de los ríos interiores, en su verdadero y amplio concepto, sino que, como bien lo sostiene el Dr. Manuel Augusto Montes de Oca en su "Tratado de Derecho Constitucional" al referirse al tema, las partes contratantes aceptaban el principio de la librenavegación para los buques de las provincias amigas; pero no para las marinas mercantes extranjeras. Era una libertad sin resultados económicos eficaces para el desenvolvimiento del país, ya que cerraba las puertas al intercambio con las naciones de ultramar y se concretaba al mísero intercambio local. Por ello, con muchísima razón clamaba el gran Alberdi, refiriéndose a nuestros ríos, que "hacerlos del dominio exclusivo de "nuestras banderas indigentes y pobres, es como tenerlos sin navegación" y agregaba que para que ellos cumplieran con el destino que habían recibido de Dios, poblando el interior del Continente, era necesario "entregarlos a la ley de los mares, es decir a la libertad "absoluta", dando a la civilización de "la Europa actual lo que le negaron nuestros antiguos amos". La voz de Alberdi era el clamor de la sensatez, la visión del economista, las aspiraciones del patriota, clamor que resonaba en estos ámbitos de miseria, cuando la buena política podía transformar nuestras regiones privilegiadas, pero pobres, en una esplendorosa vitalidad, como fué posible cuando las instituciones impusieron el reinado del orden, de la armonía y del trabajo.

Durante la dictadura de D. Juan Manuel de Rosas, ya sea porque a éste le conviniese la clausura de los ríos con fines de absorción fiscalista, tendente a la dominación económica de los pueblos; bien que la medida le fuese impuesta por la situación que le planteaban los conflictos internacionales, que tuvo que afrontar durante largos años; o quizá, por la concurrencia de todos esos factores unidos, la realidad es que la navegación del Paraná estaba restringida y el puerto de Rosario no pudo tener el progreso que su situación le comparaba y que ya en 1847 empezaba a vislumbrarse.

Entre lo mucho que se ha escrito en materia de librenavegación de los ríos interiores en aquella época, recordaré algunos trozos de una serie de artículos publicados por Florencio Varela en “El Comercio del Plata” de Montevideo.

En uno de sus escritos, aparecido el 26 de agosto de 1847, Varela, refiriéndose al puerto de Rosario se expresaba así: “Allí se embarcan los cueros, la lana y demás frutos de las provincias, y se traen derechamente a Montevideo; y del mismo modo, se compran aquí los géneros que las provincias consumen, y se llevan al Rosario, de donde se conducen a sus destinos, en tropas de carretas o de mulas. Ese comercio, según después lo mostraremos, es mucho más fácil, más pronto y más barato para las provincias, que si lo hicieran directamente con Buenos Aires mientras los puertos de ésta permanezcan bloqueados. No es extraño, pues, que haya tomado grande vuelo en poco tiempo. Sabemos que últimamente esperaban en el Rosario grandes remesas de frutos del interior para exportarse por allí. Rosas, por supuesto, lo sabía mucho antes que nosotros. Ese nuevo giro del comercio le había puesto ya en muy grande inquietud. El último hecho que mencionamos le ha causado verdadero furor. El ve bien que las Provincias Argentinas están tocando prácticamente los males que les causa Rosas trabando la navegación del Paraná; y las ventajas que ellas pueden sacar de un comercio directo con el extranjero, cuando Buenos Aires está bloqueado; ve, en una palabra, que esas provincias están resolviendo por hechos prácticos la cuestión de si conviene o no la librenavegación del Paraná. Rosas, pues, se prepara a cortar, si puede, el comercio por el Rosario”.

Se deduce del contenido de este artículo, que sólo era necesario que se proclamara la libertad de las aguas del Paraná en favor del comercio internacional, para que el puerto de Rosario surgiera vigorosamente. Y si, como dice Gabriel Carrasco en una de sus obras, en 1852 sólo faluchas, goletitas y por caso raro algún bergantín o barca ascendían el Río Paraná, tardándose ocho, diez o más días para hacer el trayecto de Buenos Aires a esta ciudad, muy pronto había de contemplarse el espectáculo alentador de ver el puerto de Rosario poblado de barcos, en cuyos mástiles flameaban como símbolos de pacífica convivencia, las banderas de las naciones más civilizadas del mundo, y que el tráfico de un intercambio comercial cada vez más importante, había de contribuir a transformar esta

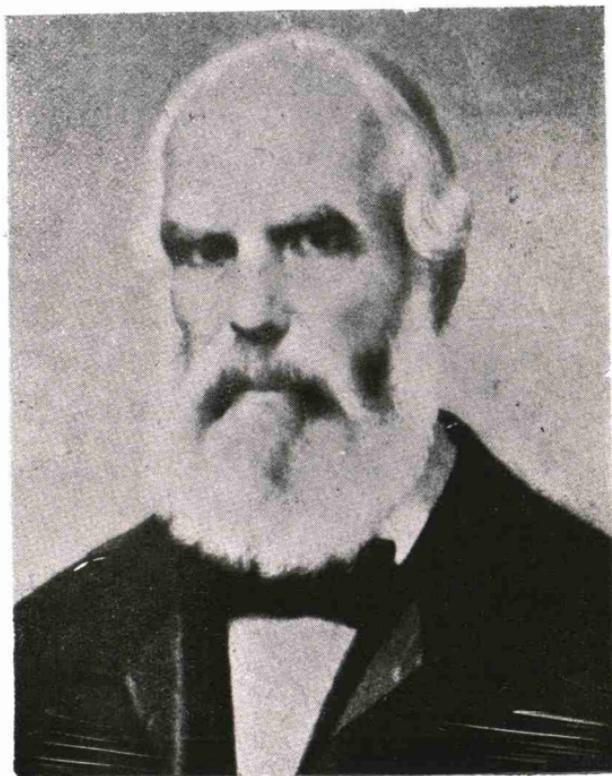


**General JUSTO JOSE
DE URQUIZA**

PROPULSOR DE L.
PROGRESO ECONO-
MICO ROSARINO.

**Don ESTEBAN
RAMS y RUBERT**

QUE CON URQUIZA
ERAN LOS PRINCIPALES ACCIONISTAS
DE LA "ASOCIACION
DEL MUELLE DE
ROSARIO".



modesta ciudad en la segunda de la República y su puerto en uno de los más activos y florecientes.



Con mucho acierto pudo el Presidente del Congreso Constituyente al contestar en 1852 el Mensaje con que Urquiza había instalado el mismo, manifestarle en uno de sus párrafos que la apertura de los ríos interiores a todas las banderas civilizadas y su librenavegación, era uno de los grandes derechos conquistados en Caseros. Y no puede discutirse que la influencia que esta medida tuvo en el desarrollo de la economía del país fué fundamental.

El general Urquiza, tanto en su carácter de Director Provisorio de la Confederación, cuanto en su calidad de Presidente de la misma, adoptó resoluciones y tuvo iniciativas que favorecieron directa o indirectamente el desarrollo del puerto de Rosario.

En uno de sus mensajes asentaba Urquiza estas palabras: “Los ríos que corren eternamente sin traer ni llevar nada, son la más perfecta imagen de una vida estéril y la reflejan en las poblaciones que los avecinan”. ¿Qué florecimiento, qué progreso podían experimentar las poblaciones y puertos situados sobre el Paraná, si sus aguas permanecían vedadas al comercio amplio y libre y al tráfico marítimo internacional?

Pero, felizmente para la República, el problema merecía a Urquiza una profunda preocupación y en su eficiente obra de estadista, comprendiendo las necesidades económicas de la Nación y en grado especial de las provincias litorales, llevó al terreno de los hechos lo que era en su espíritu una arraigada convicción.

En el Acuerdo de San Nicolás de los Arroyos de 31 de mayo de 1852, se había encomendado al Director Provisorio, encargado de las Relaciones Exteriores, reglamentar la navegación de los ríos de la República. Urquiza, muy pronto dedicó al asunto la atención merecida. El 28 de agosto de 1852 aparecía el decreto reglamentando las Aduanas y estableciendo definitivamente la librenavegación fluvial, la que fué consagrada, además, en la Constitución Nacional sancionada en 1853 en Santa Fe, que declaró que tanto los argentinos como los extranjeros podían navegar los ríos y costas y que la navegación de los ríos interiores de la República, era libre para todas las banderas, con sujeción a los reglamentos que dictare la au-

toridad competente. Y como un complemento de esas declaraciones el principio fué pactado en los tratados de librenavegación que se firmaron en San José de Flores el 10 de julio de 1853 con los gobiernos de los Estados Unidos, Inglaterra y Francia.

Superfluo es insistir en la influencia que estas disposiciones debían tener para el desarrollo de nuestro puerto y ciudad. Bien pudo decir complacido el presidente Urquiza, en su Mensaje al primer Congreso Legislativo Federal, al abrir sus sesiones el 22 de octubre de 1854 en la capital provisional de la Confederación, refiriéndose a la librenavegación del Uruguay y del Paraná, que “por estas grandes “arterias se ha precipitado un torrente de vida pujante” y agregaba: “Al impulso de su primera oleada hemos visto levantarse la Villa del Rosario a la altura de un verdadero emporio; ciudad importante, asentada sobre las barrancas arcillosas del Paraná, sin “molde ni preparación”. Y destacaba especialmente que “siendo el “Rosario el punto de acceso más inmediato para el comercio exterior, penetrando por las bocas del Guazú, es allí donde se dan “la cita los comerciantes de los últimos extremos de la Confederación, allí donde se reúnen todas las producciones, frutos y especies “que mueve el comercio argentino para recibir en cambio los géneros extranjeros; —allí donde bulle un considerable accesorio de “buques y marineros, carretas y conductores, trajinantes y re“cuas—; allí, finalmente, donde bajo las banderas de los cónsules “extranjeros y la protección del pabellón nacional, se transan los “mayores intereses del comercio de la República”.

En aquella época el comercio principal de Rosario se hacía con Buenos Aires y Montevideo. El Puerto de Rosario era el punto central donde convergían los productos de las diversas regiones del país. Ahí llegaban los cueros y las lanas de Córdoba, las ceras de Santiago del Estero, los azúcares de Tucumán, las pasas de Mendoza, los metales de la región andina, etc. Y era también el puerto que nutría a la mayor parte de la Confederación de productos elaborados de origen europeo, tales como tejidos, papeles, útiles de hierro y demás manufacturas.

Por otra parte, el Gobierno de la Confederación se preocupó de poner los ríos Paraná y Uruguay, en condiciones de navegabilidad para barcos de ultramar. Para ello consiguió la cooperación eficaz del Almirantazgo Británico, realizándose estudios y balizamientos de los ríos citados, dirigidas por el contraalmirante William J. Hope Jhonston. Alberdi, en su “Sistema Económico y Rentístico de la

Confederación Argentina'', hace alusión a algunos reconocimientos efectuados por el capitán Sullivan en 1846, en los ríos Paraná y Uruguay, cuyas cartas de navegación fueron publicadas por el Almirantazgo inglés y facilitaban la navegación de dichos ríos en una extensión inmensa.

El Reglamento de Aduana de 28 de agosto de 1852, al que ya nos hemos referido anteriormente, afectó a los gastos nacionales el producido de las Aduanas Exteriores de la República, entre ellas la de Rosario y otro Reglamento de fecha 3 de octubre de 1852, estableció normas respecto de las Aduanas y de la navegación de los ríos Paraná y Uruguay, ante la situación planteada por Buenos Aires. Contenía asimismo disposiciones relativas a las Aduanas, la Ley de Estatuto para la Organización de la Hacienda y Crédito Público, de 9 de diciembre de 1853.

El 15 de mayo de 1852 fué nombrado Capitán del Puerto y Comandante del Resguardo de Rosario D. Pedro Lassaga, quien desempeñó el cargo hasta el 1º de agosto de 1854, en que pasó a ser Administrador de la Aduana de Santa Fe.

En esta última fecha D. Ambrosio Calderón fué designado Administrador de la Aduana de Rosario; pero el 10 de febrero de 1855 se establecieron las "Administraciones de Rentas Nacionales" de las que dependían las Aduanas y con fecha 12 del mismo mes y año se nombraron para la de Rosario las siguientes personas: Administrador de Rentas, D. Gregorio Gómez; Contador, D. Tomás Arias; Tesorero, Coronel Gerónimo Espejo. Del Administrador de Rentas Nacionales dependían la Aduana y el Resguardo de Rosario.

Todos estos funcionarios eran patriotas distinguidos, que habían tenido destacada actuación pública o militar. El Sr. Gregorio Gómez presentó en 1857 su renuncia del cargo, la que le fué aceptada por decreto de 28 de mayo del citado año. En el mismo documento se hacen constar las condiciones de patriotismo, probidad, inteligencia y eficacia evidenciadas en el cumplimiento de sus deberes por el primer Administrador de Rentas Nacionales que tuvo Rosario.



La actitud de Buenos Aires con relación a las demás provincias dió origen a una medida de carácter político-económico contra la misma.

Los derechos diferenciales, establecidos por la Confederación como un medio no sólo de favorecer el aumento de sus rentas fiscales y fomentar el comercio directo con sus puertos, sino también como medida tendente a presionar a Buenos Aires e influir para su reincorporación definitiva al cuerpo de la Nación, se sancionaron el 19 de julio de 1856; pero el proyecto se presentó por los diputados Rueda y Lucero el 10 de diciembre de 1854. La misma demora en adoptarlo está evidenciando que se ha querido contemporizar, en lo posible, antes de recurrir a la tarifa diferencial.

La ley mencionada estableció derechos diferenciales sobre las mercaderías procedentes de "cabos adentro" y mantuvo los derechos existentes sobre las mercaderías procedentes de "cabos afuera" así como de "cabos adentro" del Uruguay, Paraguay y Brasil. Entendíase por "cabos afuera" los de San Antonio y Santa María, situados en la embocadura del Río de la Plata.

En el espacio de tiempo transcurrido hasta la sanción de la ley, la opinión pública y la prensa pudieron discutir ampliamente el asunto. En Rosario defendió la iniciativa el diario "La Confederación", que hizo una activa campaña en favor del comercio directo. Y en las provincias, especialmente en las del litoral, los comerciantes fueron francamente partidarios de aplicar las tarifas diferenciales, haciéndose en tal sentido numerosas peticiones a los poderes públicos. Entre ellas podemos recordar una solicitud de 14 de marzo de 1856, elevada por el comercio y vecindario de esta ciudad al Ministro del Interior, y que se publicó en "La Confederación" del 18 del mismo mes y año. Esa nota pide la sanción de una ley de derechos diferenciales, formulando al respecto extensas consideraciones.

Hay que señalar que el proyecto de 1854 fué ampliamente discutido en el Congreso, habiendo defensores e impugnadores y originándose un debate erudito sobre la materia. Al final, se impuso el proyecto por escasa mayoría.

Se dice que la ley de derechos diferenciales, no dió los resultados que se esperaban y que no tuvo mayor influencia en el desarrollo del comercio de la Confederación y sobre el aumento de sus rentas. No obstante, aunque los frutos no hayan alcanzado el margen que se deseaba, puede decirse, sin lugar a dudas, que la ley favoreció notablemente a la Confederación, y en especial al puerto de Rosario.

Según un resumen de los ingresos de las Aduanas Nacionales, que publicó el Departamento de Hacienda el 3 de mayo de 1856, des-

préndese que en 1854 la Aduana de Rosario ocupaba el primer lugar en cuanto a los ingresos, con la suma de \$ 621.632, siguiéndole en orden de importancia las de Corrientes, Gualeguaychú, Concepción del Uruguay, Paraná, Concordia, Victoria y Santa Fe.

Otro Informe Estadístico publicado en Rosario el 15 de enero de 1860, basado en datos de los registros oficiales de la Aduana local, nos revela que los principales productos exportados en 1859, eran por orden decreciente de importancia de valores, los siguientes: 1° Cueros vacunos; 2° Lanas; 3° Suelas; 4° Cerdas; 5° Cobre en barras; 6° Sebo. Siguen infinidad de otros productos en menor escala.

Los mejores clientes de Rosario en dicho año, fueron los Estados Unidos, Inglaterra, Montevideo, Buenos Aires, Francia, España, Italia, Brasil y Paraguay, respectivamente.

Y nos interesa destacar sobre todo este dato: La exportación de productos por el puerto de Rosario que en 1855 ascendía a pesos 2. 898.719,37, en el año 1859 se elevó a \$ 4.405.183,25, es decir, que en cuatro años, incluyendo el término en que estuvieron vigentes los derechos diferenciales, el aumento de la exportación sobrepasó la cifra de un millón y medio.

La ley de 19 de julio de 1856, reglamentada en 1857, estuvo vigente hasta el 24 de diciembre de 1859, fecha en que fué derogada. Como Rosario, al decir de Carrasco, ya había recibido el impulso que necesitaba para encaminarse rumbo al progreso, la derogación no influyó en la marcha sucesiva de sus actividades portuarias que en adelante fueron adquiriendo cada día mayor incremento.

Diremos aún sobre esta materia, que el 28 de julio de 1858 se sancionó una ley fijando tarifas diferenciales a los productos de la exportación, es decir, a los productos del país que se exportaran en buques de ultramar, venidos a los puertos de la Confederación, con destino a puertos de "Cabos afuera", para los cuales se establecía una tarifa ventajosa.

La sanción de esta ley era una aspiración de los rosarinos y la recibieron con visibles muestras de entusiasmo. "La Confederación" del 31 de julio de 1858 nos relata lo ocurrido el 30. "Se embanderó vistosamente la ciudad del Rosario, se iluminó por la noche revelándose en ese acto el júbilo de que está poseído el vecindario, con la acertada sanción dada por el Congreso a la ley sobre la exportación. Por la noche se organizó espontáneamente una serenata presidida por el señor Gefe Político, concurriendo muchos ciudadanos del comercio y un concurso muy crecido del pueblo. Flamea-

“ban las banderas nacionales a la cabeza de la banda de música militar, y ardía un incendio de cohetes que se mezclaban a los sonos de la música y a los alegres “Vivas al Congreso Nacional”, al “Gobierno Federal” a los Pueblos Confederados, al Gobierno de “la Provincia, y al Sr. Gefe Político”.



A la libertad fluvial se agregó pronto la iniciativa de construir un ferrocarril que ligara el puerto de Rosario con la ciudad de Córdoba. En realidad esta obra y toda otra que tratara de vincular el interior con el litoral, era un complemento de la buena política comercial y económica que el Gobierno de Paraná estaba dispuesto a seguir.

En enero de 1854 se resolvió por decreto, contratar un ingeniero en los Estados Unidos, para que efectuase los primeros estudios relativos al proyectado ferrocarril. El 5 de setiembre de igual año, el ingeniero Allan Campbell presentó al Gobierno Nacional su propuesta, para hacer el reconocimiento experimental de un camino de hierro, con el trayecto ya conocido, propuesta que aceptó Urquiza.

El 24 de junio de 1855 una ley aprobó el contrato firmado con el ingeniero Allan Campbell para efectuar dichos estudios preliminares del ferrocarril de Rosario a Córdoba. El 19 de marzo de 1863 se concretaba con el convenio respectivo, la concesión de la obra a D. Guillermo Wheelwright, de acuerdo a los planos y el informe que en 30 de noviembre de 1855 presentó el ingeniero Allan Campbell.

A los pocos días, el 18 de abril, llegaba a Rosario el Presidente de la República, General D. Bartolomé Mitre para inaugurar los trabajos, ceremonia que se realizó el 20. El ferrocarril de Rosario a Córdoba, denominado Central Argentino, se libró al servicio público en 1870. Se agregaba así un elemento nuevo y eficaz para el progreso de grandes extensiones de territorios y en especial para el porvenir del puerto de Rosario. Más adelante, el 4 de noviembre d 1883, se inauguraba el Ferrocarril Oeste Santafesino, construído por el colonizador D. Carlos Casado, desde Rosario a la colonia Candelaria, actual Casilda, obra que fué el resultado de un contrato de concesión otorgado por el gobierno de la Provincia el 12 de noviembre de 1881, en base a una ley sancionada por la Legislatura.

Aparte de los ferrocarriles antes mencionados, los primeros que

tuvo Rosario, se agregaron más tarde, en 1886, la línea del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, hasta la Capital Federal; y a fines del mismo año se abrió al servicio público la línea del nombrado Ferrocarril hasta Gálvez, que luego se prolongó sucesivamente a Rafaela, Sunchales y Tucumán.

El tramo hasta Sastre del Ferrocarril Córdoba y Rosario entró a prestar servicios el 15 de noviembre de 1896. Las demás líneas ferroviarias se construyeron en época más reciente.

Es de imaginarse la influencia de estas vías de comunicación sobre el desarrollo de Rosario y de su puerto, ya que contribuían a que sobre su recorrido se fundaran centros agrícolas, que luego enviaban sus productos para ser remitidos a los mercados extranjeros.

Y aquí hemos tocado otro elemento favorable al puerto. De nada sirven la libertad de los ríos y de comercio, como la existencia de un puerto geográficamente bien situado, si no hay producción que circule y que le de vigor.

A partir de 1870, el puerto de Rosario se vió favorecido por el gran aporte que significó la creación de colonias agrícolas en su zona de influencia.

En dicho año surge la colonia Candelaria, fundada por D. Carlos Casado y también creáronse las colonias Bernstadt y Jesús María, a las que se agregarían en 1871 las de Carcarañá, Hansa y Nueva Italia, en 1872 las de Cañada de Gómez y San Urbano y en 1875 las de Iriondo y Teodolina, para no nombrar sino las que surgieron en territorio de Santa Fe. En lo sucesivo, esta acción fecunda de la colonización se haría cada vez más grandiosa, con la lógica influencia sobre el desarrollo de nuestro puerto.



En 1852, el general Urquiza, Director Provisorio de la Confederación Argentina, abrió los ríos al tráfico de los barcos de todas las banderas; pero para completar la eficacia de esa sabia medida económica y facilitar las tareas propias del movimiento comercial, se hacía necesario colocar los puertos en condiciones favorables para el cumplimiento de las operaciones de carga y descarga.

La realización de algunas obras portuarias en nuestra ciudad era entonces un problema que estaba pendiente de solución, y de su



**Coronel SIMON
SANTA CRUZ**

QUE FUE MIEMBRO
DE LA PRIMERA
JUNTA ADMINIS-
TRATIVA DE LA
"ASOCIACION DEL
MUELLE DE ROSA-
RIO.

Dr. EUGENIO PEREZ

OTRO DE LOS COM-
PONENTES DE LA
PRIMERA JUNTA
ADMINISTRATIVA.



importancia se hacía eco el periódico rosarino “La Confederación” en su número de 29 de agosto de 1854, dedicando al asunto un editorial en el que se formulaban diversas consideraciones al respecto. “Hace algún tiempo —dice entre otras cosas— que se ajitó el importante asunto de la construcción de un muelle para el puerto de Rosario, hoy el mercado principal de la Confederación. Se habló entonces de varias propuestas de particulares; se dijo también que el Gobierno Nacional tomaría la empresa a su cargo; pero lo cierto es, que este asunto de tan preferente atención ha quedado en silencio, y que por hoy hemos tenido que conformarnos con el recurso provisional de una chata destinada a la descarga. Más vale algo que nada, es cierto, pero, ¿y si se pudiera construir un muelle? ¿Y si se pudiese abordar esta obra tan sencilla por una empresa particular? ¿Y si se concediese a una empresa la autorización de cobrar un derecho a los buques, por un tiempo determinado no se habría hecho una inmensa conquista?”

Se evidencia, pues, cuán rudimentarios eran los medios con que contaba en aquella época el puerto de Rosario para atender el comercio que comenzaba a adquirir cada día mayor volumen.

Por un comentario que el mismo periódico publicó el 7 de octubre del ya citado año, sabemos que una sociedad, constituida por personas de esta ciudad, había elevado a la consideración del Gobierno de la Confederación una solicitud exponiendo los detalles relativos a una propuesta para construir un muelle en el puerto de Rosario y adjuntando otros elementos vinculados a tal proyecto. “Conocemos prolijamente —escribe “La Confederación”— el plano y las ideas de la sociedad que ofrece construirlo; sabemos que el muelle tiene una extensión muy dilatada paralelamente al río, y que el plan de materiales garante una solidez incommovible, a la vez que, el sistema empleado dará lugar a la carga y descarga de muchos buques a la vez”.

No obstante los antecedentes que terminamos de mencionar, la realización de las primeras obras de mejoramiento del puerto de Rosario, se deben en realidad a la iniciativa del ciudadano norteamericano D. Eduardo Augusto Hopkins, agente general y fundador de una compañía de vapores que unía los Estados Unidos con el Paraguay, tocando sus naves los puertos argentinos.

Se encontraba el señor Hopkins en el puerto de Paraná, a bordo del vapor “Asunción”, cuando dirigió al Ministro del Interior una propuesta fechada el 29 de abril de 1855.

En su nota, el señor Hopkins, después de extenderse en consideraciones generales sobre el porvenir del país y las brillantes perspectivas de su desenvolvimiento económico, planteaba el proyecto en los siguientes términos: “El infrascripto, por lo tanto, solicita “que el Gobierno de V. E. le acuerde la concesión, en toda propiedad, de las 200 yardas cuadradas de terrenos en las playas, en las “tres ciudades de la Confederación llamadas Rosario, Paraná y Corrientes, en los parajes que él indicare siendo de propiedad nacional. En compensación de lo que suplica, promete: 1º Invitar a los “comerciantes de los puntos indicados a asociarse con él en un mutuo interés, reservándose el derecho de la dirección, por un término “de años que después se estipulará con ellos; 2º Principiar la construcción de los muelles en el Rosario y Paraná el 1º de agosto próximo o antes; 3º Principiar la construcción de muelles en Corrientes el 1º de febrero de 1856 o antes; 4º Se le concederán seis meses “para la conclusión de dichos muelles, a contar desde las fechas mencionadas; 5º Se le permitirá usar dichas concesiones, como propiedad de las distintas asociaciones para construir almacenes para “almacenar mercaderías, talleres, depósitos de lana y todo artículo “de comercio legal”.

La propuesta contiene otras cláusulas que se relacionan con el uso de los muelles y depósitos, carga y descarga de mercaderías, control, etc.

El vicepresidente del Carril, a cargo de la presidencia de la República, y su Ministro del Interior, Dr. Derqui, aceptaron la propuesta por resolución del 18 de mayo de 1855 y ella es el origen de los primeros trabajos efectuados en el puerto de Rosario.

Recordaremos, de paso, que el Gobierno de la Confederación firmó con los señores Smith Hermanos y Cía, el 14 de enero de 1856, un contrato para la navegación del río Salado, tanto para el tráfico comercial como de pasajeros, con buques a vapor, contrato que fué aprobado por el Poder Ejecutivo en acuerdo de ministros de la misma fecha, y según el cual el gobierno se comprometía a proporcionar a la empresa, sobre la costa del puerto de Rosario, un terreno de 200 varas cuadradas, destinadas a la construcción de muelles y almacenes.

El señor Hopkins trasladóse a esta ciudad para encargar el cumplimiento de los trabajos cuya concesión se le había otorgado. El 26 de marzo de 1856 se firmaba en Rosario, por ante el escribano don Narciso Baños una escritura en virtud de la cual el jefe político, don

Jacinto Corvalán, en nombre y representación del Gobierno de la Provincia, cedía y daba en propiedad a D. Eduardo Hopkins, un terreno de doscientas yardas cuadradas, situado en el bajo del río Paraná.

Esta escritura se encuentra en el protocolo del escribano Baños tomo de 1856, folios 53 al 58, que se conserva en el Archivo General de los Tribunales de esta ciudad. La delineación y mensura del terreno la efectuaron los agrimensores Bustinza y Blyth.

Por iniciativa de Hopkins y del señor Esteban Rams y Rubert, que también tuvo intervención en los trabajos portuarios proyectados, el 1 de agosto de 1856 se llevó a cabo en los salones de la Jefatura Política una reunión de vecinos.

En esta oportunidad los señores Hopkins y Rams expusieron sus planes relativos a la construcción del muelle, cuya concesión había acordado el Gobierno Nacional al primero de los nombrados y manifestaron que “deseosos de fomentar el espíritu de asociación “y que los vecinos de esta ciudad participasen de las ventajas de “dicha concesión, después de ser presentados los planos y el presupuesto de la obra, ofrecieron a la población acciones de la empresa, “proponiéndose la formación de una sociedad anónima”.

En dicha reunión se encomendó a los señores Eduardo A. Hopkins y Eugenio Pérez la redacción de los Estatutos respectivos y en una nueva asamblea quedó aprobada la fundación de la Asociación del Muelle en el Rosario”, la que se hizo cargo de la concesión otorgada en 1855 por el Gobierno y fijó un capital de veinte mil pesos fuertes, distribuído en acciones de veinte pesos.

El 6 de agosto se designó la Junta Administrativa, compuesta por los señores Manuel Salvatierra y Simón Santa Cruz y el Dr. Eugenio Pérez, actuando el señor Hopkins en calidad de ingeniero director de las obras del muelle.

El 7 de agosto de 1856, según dato que consigna Carrasco en los “Anales de la Ciudad del Rosario de Santa Fe”, se inauguraron los trabajos en el puerto, los que prosiguieron rápidamente, y el 6 de noviembre del mismo año, el periódico “La Confederación” felicitaba al señor Hopkins por el “éxito de sus afanes y por la inteligencia y actividad que despliega sobre esta tierra joven y anhelante de espíritus emprendedores y capaces”.

El 26 de febrero de 1857 comenzó a prestar servicios portuarios el muelle, el que también, más adelante, como lo manifiesta “La Confederación” en 1858, se había convertido en el lugar que prefe-

ría la población para paseo, no sólo por la belleza del panorama que desde allí se contemplaba, sino porque también era objeto de la curiosidad pública la llegada de vapores trayendo pasajeros que desembarcaban en ese sitio.

Concluída su tarea, el señor Hopkins, en 1857, regresó a los Estados Unidos; pero en junio de 1859 se encontraba otra vez en Rosario.

En un artículo que con el título de "Inundaciones" publicó el diario rosarino "El Sol", que dirigía el señor Gabriel Carrasco, en su número del 19 de octubre de 1878, se hace referencia a la gran creciente del río Paraná habida en 1858 y que causó daños cuantiosos al muelle. "Por muchos días —dice— pasan camalotes que día a día aumentan hasta tomar proporciones grandísimas: eran islas "con árboles y con profusión de ciervos, carpinchos, víboras y aún "tigres. Los buques anclados en este puerto garreaban arrastrados "por la fuerza de los islotes flotantes, y los marineros de los bergantines y grandes barcas tenían que cejar y buscar otro fondeadero. Una sola casa de comercio de San Lorenzo compró doscientos cueros de ciervo de los que cazaron los vecinos en esas islas flotantes que arrastraba la corriente. Esta inundación destruyó el "muelle construído en el Rosario por una sociedad anónima de que "era gerente Don Eduardo A. Hopkins, cuyos restos y derechos compró el señor D. Aarón Castellanos y lo reconstruyó levantando más "de una vara los terraplenes".

Veremos, a continuación, cómo terminó su existencia la primera asociación portuaria que hubo en Rosario.

El 20 de diciembre de 1859, según consta en una escritura pasada por ante el escribano de esta ciudad D. Ricardo de Xammar, comparecieron don José Arteaga, D. Camilo Aldao, D. José Fidel de Paz, D. Miguel Rueda y D. Enrique A. Blyth, componentes de la Comisión de la Sociedad Anónima del Muelle de Rosario, quienes manifestaron: Que considerando que dicha empresa no podía progresar, en virtud de que el muelle, sin producir recursos estaba gravado con una fuerte suma y viendo que por largo tiempo no se pudo conseguir reunión de los accionistas, no obstante los reiterados avisos y citaciones publicadas en los diarios, pués habían hecho abandono de sus acciones, el 7 de junio de 1859, se presentaron ante el Tribunal de Comercio, para que se llamase judicialmente a una reunión general de accionistas, lo que se hizo, citándose en los periódicos. Dicha reunión tuvo lugar el 19 de agosto, pero con sólo la presencia de los com-

parecientes nombrados y el asesor particular. Allí se declaró en quiebra a la "Asociación del Muelle de Rosario" y por mayoría de votos nombróse síndico a D. José Arteaga, a quien se le concedieron amplias facultades para vender en remate público el muelle y demás existencias y que con el producto obtenido se pagase lo adeudado, hasta donde alcanzare, lo que se aprobó por el Tribunal.

El remate se realizó el 7 de diciembre de 1859 y resultó comprador el señor Aarón Castellanos por la suma de 7.100 pesos.

Debemos destacar, con respecto a esta primera sociedad portuaria que tuvo nuestra ciudad, que los principales accionistas eran el general D. Justo José de Urquiza y don Esteban Rams y Rubert, que tenían 290 y 250 acciones, respectivamente.

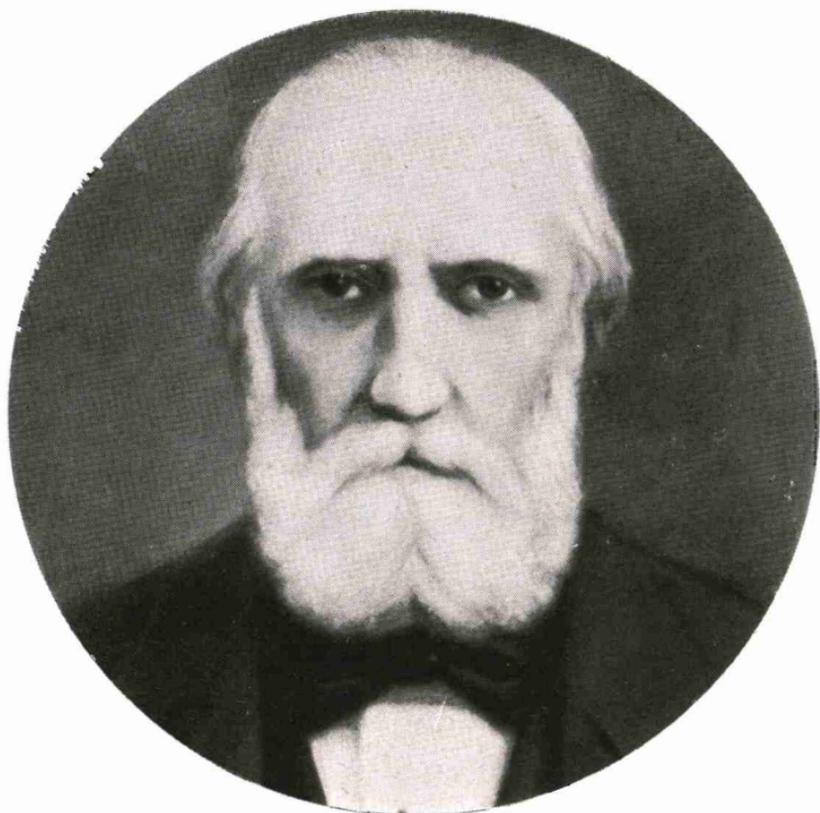
Y ahora algunas palabras sobre la personalidad del señor Hopkins.

Tuvo éste una larga actuación en diversos países sudamericanos, especialmente en el Paraguay. Hacia 1845 llegó a la Asunción con el carácter de Agente Especial del Gobierno de los Estados Unidos. Una de sus primeras preocupaciones fué la de procurar solución amistosa a las cuestiones existentes entre la Confederación Argentina y los paraguayos.

Para ello el señor Hopkins dirigió una nota al Presidente Carlos Antonio López, fechada en Asunción el 10 de noviembre de 1845, en la que después de anunciarle que los Estados Unidos reconocerían la independencia del Paraguay, ofrecía su mediación para buscar un arreglo conveniente a la situación imperante entre este país y Rosas.

El Presidente López contestó el 5 de diciembre del mismo año, aceptando los buenos oficios y exponiendo en su nota una serie de bases para el arreglo que se intentaría. Lo primero que exigía López era que la Confederación Argentina reconociese la independencia del Paraguay y que luego se firmaran tratados de navegación y límites.

Con el fin de realizar las gestiones pertinentes, el señor Hopkins trasladóse a Buenos Aires. Allí fué recibido por Rosas y Arana, con quienes trató la cuestión; pero pronto tuvo que convencerse de que iba derecho al fracaso. El dictador argentino sostenía, terminantemente, que el Paraguay era parte integrante de la Confederación y, en consecuencia no había posibilidad de obtener el reconocimiento de su independencia.



Don AARON CASTELLANOS

El resultado negativo de los esfuerzos de Hopkins produjo en éste una reacción que se exteriorizó en la extensa y enérgica carta que desde Buenos Aires remitió al general Rosas el 19 de marzo de 1846, la que fué publicada íntegramente en "El Nacional" de Montevideo.

Esta actitud de Hopkins confirma el juicio que Julio Victorica formula cuando sostiene, refiriéndose a dicho personaje, que era un "joven muy inteligente y emprendedor, pero de un carácter bastante violento".

El escritor D. Harold F. Peterson, en un estudio titulado "Urquiza y el enredo paraguayo-norteamericano" presentado al 2º Congreso Internacional de Historia de América, celebrado en Buenos Aires en 1937, se refiere a la intervención de Hopkins en el mencionado episodio. Dice que Hopkins, que ya había actuado en el Paraguay, llegó nuevamente a Asunción en 1853, como agente de la "United States and Paraguay Navigation Company", encargado de la misión de poner en marcha empresas industriales y comerciales, aserraderos, refinerías de azúcar, usinas para desmotar algodón y fábricas de cigarros. Además, el señor Hopkins fué designado Cónsul General de los Estados Unidos en el Paraguay.

El escritor Peterson considera a Hopkins como el causante principal del conflicto con el gobierno paraguayo, debido a su carácter "arrogante e insolente".

Ciertas actitudes de Hopkins dieron motivo a que el Presidente Carlos Antonio López le revocara, en 1854, el exequátur de Cónsul que le había otorgado y clausurara todas las empresas de la citada Compañía, que habían alcanzado un estado floreciente.

El activo y dinámico Hopkins tuvo que salir del territorio paraguayo y se produjo entonces el incidente del vapor "Water Witch", que culminó la gravedad del entredicho con los Estados Unidos, al que puso fin la amistosa intervención de Urquiza en 1859.

El señor Eduardo A. Hopkins era una persona ilustrada y estudiosa. En 1858 publicó en Nueva York la "Memoria histórico-política acerca de las regiones del Río de la Plata y países colindantes", dirigida por Hopkins al presidente James Buchanan.

Del mismo señor conocemos los siguientes libros y folletos: "La tiranía del Paraguay a la faz de sus contemporáneos", en la que relaciona las incidencias que tuvo con el presidente Carlos Antonio López, publicado en Buenos Aires en 1856; "Memoria acompañan-

do un proyecto de Ley, proveyendo los medios de disponer de las tierras públicas de la Confederación Argentina y otros objetos”, publicada en Buenos Aires en 1857. Finalmente, un “Memorial al Honorable Congreso Argentino sobre el mejor modo de abrir relaciones comerciales entre la República Argentina y la de Bolivia”, publicado en 1871.

Tales son algunos aspectos salientes de la personalidad del señor Hopkins, primer empresario del puerto de nuestra ciudad.



El muelle construido en el puerto de Rosario por el señor Eduardo Augusto Hopkins, que formó dicha sociedad anónima, fué rematado el 9 de diciembre de 1859 por orden judicial y fué adquirido por el señor Aarón Castellanos, quien lo reconstruyó y mejoró paulatinamente, invirtiendo en dicha obra muchos pesos y sin obtener mayores beneficios en su explotación.

Don Aarón Castellanos, natural de la provincia de Salta, donde había nacido en 1799, fué un hombre de espíritu emprendedor y de acción progresista. Proyectó y realizó diversas empresas de colonización y ferroviarias. Fué el fundador de la colonia Esperanza en 1856, la primera colonia argentina que se afianzó no obstante las adversidades y obstáculos que se presentaban. Más adelante el señor Castellanos formó parte de la “Comisión Promotora de la Inmigración de Rosario”, creada por el presidente Mitre en 1864. Finalmente, fué Jefe Político y miembro de la Municipalidad de Rosario, en cuya ciudad falleció en 1880, después de haber prestado meritorios servicios al país, especialmente en lo que concierne a su desarrollo económico.

Desaparecido el señor Castellanos, el muelle y las demás dependencias anexas pasaron a poder de sus herederos, quienes varios años después procedieron a su venta.

En efecto, consta en la escritura N° 557 pasada por ante el escribano de la Capital Federal D. Juan Bautista Cruz el 3 de agosto de 1887, que el señor Miguel Castellanos y las señoras Mercedes Castellanos de Anchorena, Ezequiela Castellanos de Yañis, Lucila Castellanos de D'Alkaine, Elena Castellanos de Scribener, Belén Castellanos de Martínez de Hoz y Sofía Castellanos, herederos de D. Aarón Castellanos y de doña Secundina de la Iglesia de Castellanos, ven-

dieron a los señores Camilo Aldao y Manuel Díaz los muelles y obras anexas por la suma de 336 mil pesos moneda nacional.

Los señores Aldao y Díaz en 1888 vendieron dicho muelle al Gobierno de la Nación.

Hacia la misma época en que el señor Castellanos adquirió el primitivo muelle, otro hombre dinámico iniciaba nuevas obras en nuestro puerto. Nos referimos a don Ignacio Comas, natural de la ciudad de Santa Fe, donde había nacido en 1822.

El señor Comas ocupó diversos cargos públicos en la provincia. Fué varias veces Jefe de Policía y diputado a la legislatura y también Municipal y Presidente del Concejo Ejecutor de Rosario. Debe señalarse que en su calidad de Jefe de la Guardia de Infantería de la ciudad de Santa Fe, llamada "los Cívicos", encabezó en la Capital de la Provincia el pronunciamiento contra Rosas, hecho acaecido el 23 de diciembre de 1851.

Don Ignacio Comas dedicó parte de sus esfuerzos para dotar algunas obras de mejoramiento al puerto de Rosario. Con ese fin construyó el muelle que llevaba su nombre y diversos edificios e instalaciones en terrenos que había adquirido en varias oportunidades, parte del Gobierno Provincial el 25 de agosto de 1859; otra fracción a D. Pedro Echerard el 11 de octubre de 1873 y otros lotes adquiridos sucesivamente el 15 de octubre de 1879 y el 17 de octubre de 1881.

Después de explotar esas obras durante muchos años, el señor Comas las vendió a la "Compañía Anónima Muelles y Depósitos de Comas", por escritura otorgada el 31 de agosto de 1889 por ante el escribano de esta ciudad don Jacinto Correa. Esta operación se efectuó por la suma de 480 mil pesos moneda nacional.

La "Compañía Anónima Muelles y Depósitos de Comas", se había constituido en Rosario por el término de 30 años, sobre la base de una concesión que el Gobierno Nacional había otorgado a D. Aquiles Chiesa el 29 de julio de 1889.

El capital de la compañía se fijó en un millón de pesos dividido en acciones de mil.

Era propósito de la Compañía construir muelles para carga y descarga de vapores, edificar almacenes y depósitos de Aduana, adquirir remolcadores y otras embarcaciones, celebrar arreglos con los ferrocarriles, etc.

El primer Directorio de la Compañía se componía así: Presidente, D. Aquiles Chiesa; Vice Presidente, D. Pedro Lino Funes;

Directores titulares: D. Gregorio Machain, D. Ignacio Comas y D. José Verdaguer. Directores suplentes: D. Esteban Frugoni, D. Juvenal Machado y D. Pedro Chiesa. Director Gerente: G. W. Gay. Este señor fué el que inició la fundación de la Compañía. Los estatutos respectivos los aprobó el Gobierno Provincial el 21 de agosto de 1889.

En lo que respecta a los edificios destinados a Aduana que hubo en Rosario a partir desde 1852, podemos recordar que en 1857 se habilitó el primero, construído por el señor Danuzio.

Posteriormente, el 30 de setiembre de 1865, el P. E. de la Nación designó una Comisión Especial integrada por el ingeniero Pompeyo Monetta, el Administrador de Rentas Nacionales señor Genaro Yañiz y los señores Marcelino Freyre, Emiliano Frías y Guillermo Perkins, para que estudiase el lugar en que debía construirse la Estación principal del F. C. C. A. en el puerto de Rosario y también designase el sitio que debía ocupar el edificio que el gobierno deseaba construir para Aduana Nacional.

Los planos de la Aduana de Rosario anterior a la actual, cuyo edificio fué demolido hace pocos años, se formularon en 1872 por la Oficina de Ingenieros Nacionales. La obra fué licitada y se adjudicó su construcción a la empresa Rezia y Sala el 2 de noviembre de 1872, por la suma de 134.000 pesos fuertes. El edificio en cuestión fué entregado al gobierno nacional a fines de febrero de 1874.



Conocidos ya los datos que se refieren a los primeros muelles construídos en el puerto de Rosario consideramos oportuno antes de entrar a exponer los trabajos realizados por vía administrativa o mediante concesiones a empresarios, dar a conocer sucintamente algunos detalles sobre las condiciones del río Paraná frente a nuestra ciudad.

El resultado de los estudios practicados respecto de las modificaciones que a través de los años ha sufrido el cauce principal del Paraná en las inmediaciones de Rosario, desde 1847 hasta 1900, se ha consignado en una interesante "Memoria" publicada por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación en el último de los años mencionados. El capítulo que trata el tema se titula "Estudio retrospectivo del Río Paraná frente al Rosario".

No vamos a entrar en consideraciones de carácter técnico, aje-

nas a nuestros planes; pero queremos señalar que no bastaba proyectar la construcción de las obras portuarias, sino que era indispensable efectuar previamente estudios minuciosos y fundamentales para asegurar no sólo el resultado práctico del puerto, sino también facilitar sus condiciones de navegabilidad.

A ese efecto recordaremos que existían mapas de los levantamientos efectuados por el Almirantazgo Británico en 1847 y 1857 y planos de los estudios del río en esta zona, realizados por el ingeniero Dahlquist en 1869; por el ingeniero Olivera en 1878 y otro del ingeniero Dominicó del año 1884.

Se deduce, además, por la revisión de los antecedentes sobre la materia que desde 1884 a 1893, no se hicieron estudios de esta naturaleza y que hasta 1898 se levantaron planos generales, no siempre correctos, a excepción del que confeccionó el ingeniero Déniard en 1897, que comprendía la parte Norte de la Isla del Espinillo y del Río Paraná, hasta Alberdi. Este es el más exacto.

Según los planos de 1869, 1878 y 1884, el cauce del Río Paraná frente a Rosario era mucho más profundo en aquellas épocas que en 1900. Otro detalle que surge de la observación de los mapas que desde 1847 hasta 1880 se levantaron, es que el antiguo cauce principal, atravesaba la Isla del Espinillo por el medio y aguas abajo, pasando al Este de la Isla del Francés.

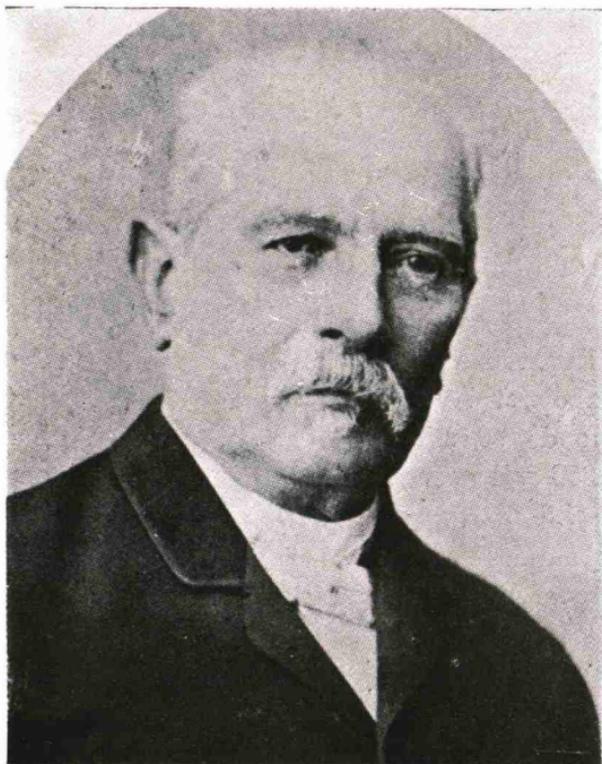
Todas esas transformaciones se debían a la formación de los bancos de arena y terrenos de aluvión.

Para efectuar los estudios preliminares a la construcción del actual puerto y aclarar algunos puntos sobre esos cambios que aparecían en la topografía de la zona, sirvieron de mucho las informaciones suministradas por un antiguo Práctico de la Sub Prefectura de Rosario, llamado Sotelo, que navegaba el Paraná desde 1857.

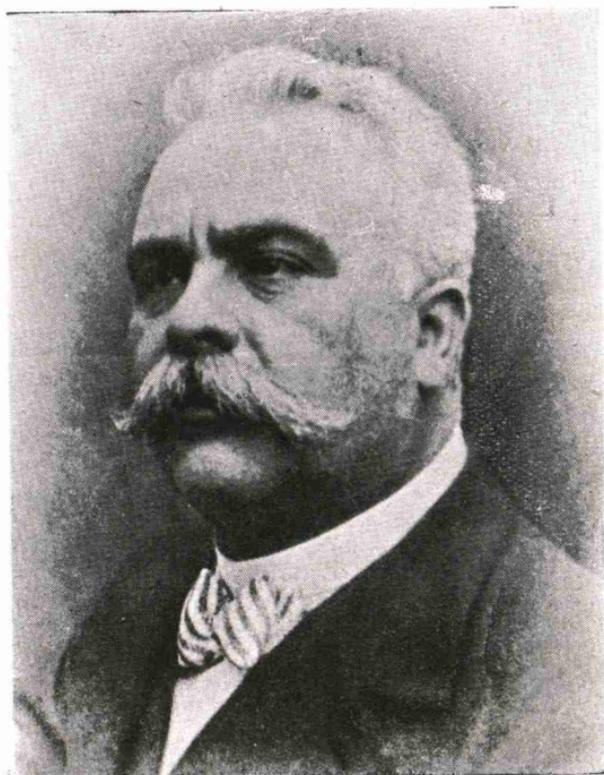
Cabe señalar, también, que desde 1847 hasta 1884, desaparecieron casi todos los terrenos bajos situados frente a las barrancas de Rosario.

Hay que agregar que con las constantes transformaciones del cauce, el puerto de Rosario se iba rellenando, de manera que aunque su situación geográfica era ventajosa, se complicaba el problema con ese factor natural, al que era necesario contrarrestar.

El Inspector General de Navegación y Puertos, señor Duclout, en setiembre de 1900 en el Informe que hemos tenido a la vista, propuso la solución apropiada para evitar los perjuicios que los cam-



Don IGNACIO
COMAS



Don JUAN CANALS

bios causaban al puerto de Rosario, solución que mereció ser aprobada por el Ingeniero Consultor del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, señor Corthell.



En 1869 y 1872, el Departamento de Ingenieros, previos los estudios correspondientes, propuso planes de trabajos para el Puerto de Rosario, que no se llevaron a la práctica por diversos motivos.

En 1870 fué autorizado por ley el P. E. para contraer un empréstito interno o externo de 30 millones de pesos fuertes, de los cuales debían destinarse 350 mil pesos para la construcción de muelles y almacenes en esta ciudad.

Una ley de 9 de octubre de 1876 facultó al P. E. para contratar con la Empresa del Ferrocarril Central Argentino, la construcción de un ramal que fuera desde la estación al puerto, así como obras de mejoramiento; pero el 5 de setiembre de 1878, otra ley reemplazó a la anterior, autorizando al P. E. sacar a licitación y contratar con una empresa cualquiera, la ejecución de las obras proyectadas en la ley de 1876. El 20 de noviembre de 1880, se firmó el contrato con los señores Rodríguez y Cía., para la realización de obras portuarias en Rosario. Este contrato lo aprobó el presidente Roca el 4 de marzo de 1881 y una ley de 28 de diciembre del citado año, declaró de utilidad pública la expropiación de los terrenos necesarios para el ramal que iba de la estación al puerto.

Hasta el 12 de enero de 1884 los señores Rodríguez y Cía., solo habían construído un murallón y un muelle de madera. Mientras tanto la evolución comercial de Rosario iba en constante aumento y se hacía sentir cada vez más la necesidad de encarar en forma seria, el problema de dotar a esta ciudad de un puerto con las condiciones requeridas, pues los muelles oficiales y particulares que existían no eran suficientes.

Debemos considerar que si en 1855 el movimiento de buques en el puerto de Rosario alcanzó a 370 bareos a vapor y a vela, con 16.297 toneladas, entrados, y 241 bareos con 7.826 toneladas, salidos, ya en 1884 el aumento era considerable. En efecto, en dicho año llegaron al puerto local 3.939 buques con 823.465 toneladas y partieron del mismo 3.885 buques con 792.304 toneladas. Ese movimiento de 1884, debe clasificarse así: 788 buques de ultramar y 7.036 bu-

ques de cabotaje. Esta pequeña dosis de estadística, es suficiente para que podamos aquilatar el progreso experimentado en tres décadas más o menos.

En 1884 ya el comercio de Rosario con los países europeos, especialmente con Inglaterra, Francia, Italia y Alemania representaba un factor importante. Había líneas de vapores directas entre Rosario y puertos europeos. Carrasco dice que en el citado año había seis líneas inglesas, tres francesas, tres alemanas, una española y una belga, cuyos nombres suministra, pero que omitimos para abreviar tiempo.

Se deduce, pues, que la realización de obras portuarias era algo apremiante. La ley de 22 de octubre de 1883 había autorizado los estudios destinados a mejorar el puerto de Rosario, los que fueron practicados por el ingeniero Dominico. Los trabajos correspondientes debían hacerse por intermedio del Departamento de Ingenieros Civiles. Otra ley, la de 23 de octubre del mismo año autorizó al P. E. a hacer una emisión de 30 millones de pesos en títulos de deuda externa para Obras Públicas y determinó que de lo que se obtuviese debían destinarse 2 millones para la construcción de un puerto en Rosario.

En cuanto al contrato que oportunamente celebró el gobierno con Rodríguez y Cía., fué rescindido en 1884.

El 6 de octubre de igual año, el P. E. aprobó el plan general de obras para el puerto de Rosario, dividiéndolo en dos Secciones.

Llamóse a licitación, pero como la única propuesta presentada excedía el presupuesto básico, el 20 de enero de 1885 se encargó al Departamento de Ingenieros construyera las obras por administración, es decir, las referentes a la primera Sección.

Los trabajos comenzaron el 21 de marzo; pero se desarrollaron con mucha lentitud, hasta que, como se verá enseguida, el gobierno apeló nuevamente a la acción privada.

Es realmente muy poco lo que se hizo desde que se construyera el primer muelle en 1856 hasta 1885, para modificar las características del puerto de Rosario y elevarlo a su categoría apropiada, en consonancia con la vasta zona que debía servir.



Debemos, ahora, dedicar algunas palabras a don Juan Canals,

que fué, indudablemente, uno de los elementos propulsores del puerto de Rosario en aquella época.

Don Juan Canals, natural de Gracia (Barcelona), donde había nacido el 5 de agosto de 1849, llegó a Buenos Aires el 23 de abril de 1870 y en agosto de dicho año se radicaba en Rosario.

Sus primeras actividades en nuestra ciudad, estuvieron vinculadas al comercio mayorista; pero dotado de inteligencia y de espíritu emprendedor, pronto le vemos actuar en iniciativas de mayor aliento, dedicándose a la construcción de afirmados, edificios públicos y obras portuarias en Rosario.

Organizó su propia flotilla de embarcaciones para transportar los adoquines de granito, procedentes de Carmelo (Uruguay), flotilla constituida por los vapores "Litoral", "Interior", "Inmortal Adela", "Nevera", el remolcador "Piloto" y varias chatas.

En sus constantes actividades, el señor Canals logró, siendo muy joven aún, formar una cuatiosa fortuna, que luego perdió como consecuencia de la crisis económica de 1890.

Por un contrato fecha 31 de diciembre de 1888, el Gobierno de la Nación acordó a D. Juan Canals la construcción de una parte del puerto de esta ciudad, o sea la Sección Primera del mismo. Más adelante, el convenio del 13 de marzo de 1889, aclaró el alcance del contrato de 1888, estableciéndose que la construcción de las obras debía realizarse en el término de tres años, pudiendo prorrogarse por dos años más.

Durante ese lapso, el señor Canals percibiría los derechos de muelles, eslingaje y depósitos en la parte por él construída y explotada, en compensación de los desembolsos y gastos efectuados y si al terminar la vigencia del contrato tales entradas no hubiesen cubierto las sumas invertidas en esas obras portuarias, el Gobierno debía abonarle el saldo.

En este contrato estaba incluída la conservación y explotación de los muelles y depósitos que el Gobierno de la Nación había adquirido a los señores Aldao y Díaz.

Al poco tiempo, de acuerdo con los términos de la ley de 7 de noviembre de 1888 y licitación respectiva, el señor Canals obtuvo la concesión de nuevos importantes trabajos. En esta oportunidad se presentaron para realizar las obras en la Sección Sud del puerto, dos propuestas: la de Luis Barbieri y Cía. y la de D. Juan Canals. Esta última fué aceptada el 20 de julio de dicho año. De acuerdo con la concesión, D. Juan Canals quedaba autorizado para construir

y explotar por el término de cuarenta años en la ribera sud de Rosario, entre la calle 9 de Julio y el llamado Puerto Plaza, un muelle y explanada adyacente, muelles, edificios destinados a depósitos, etc., en una longitud no menor de cuatro mil metros.

Las obras que debía ejecutar el señor Canals eran importantes. Comprendían, también, una estación de carga, otra de pasajeros, depósitos generales, depósitos fiscales y de inflamables, edificio para aduana, Hotel de Inmigrantes y demás elementos para la carga y descarga. Tenía que invertir una suma no menor de doce millones de pesos.

En compensación, el concesionario cobraría todos los derechos de muelles, eslingaje y depósito, bajo el control del gobierno y de acuerdo con las tarifas nacionales, mientras estuviese vigente el contrato respectivo. Pasados los cuarenta años, todo quedaba gratuitamente de propiedad del Gobierno Nacional.

El señor Canals presentó como fiador a D. Eloy Palacios y el 16 de enero de 1890 elevó los planos, que fueron aprobados el 26 de junio.

Para llevar a la práctica sus proyectos, el señor Canals organizó la "Sociedad Anónima Puerto del Rosario de Santa Fe", cuyos estatutos fueron aprobados por el Gobierno de la Nación el 8 de mayo de 1890.

El objeto de dicha sociedad era desarrollar en toda su amplitud los planes del señor Canals, manifestados en las concesiones que le había acordado al mismo el Gobierno. Para ello la Sociedad adquirió tales concesiones y se constituyó por el término de cuarenta años, con un capital de quince millones de pesos oro sellado. He aquí los accionistas suscriptos: Eloy Palacios y Juan Canals, con 18 mil acciones cada uno; Isidro Canals, José Dam y José Preto, con 8 mil acciones cada uno; Dr. Ricardo Parera, Nicasio Vila y Javier Munueta, con 6 mil acciones cada uno; José Materola, Carlos F. Palacios, Polar Oscoide, Poncio Pons, Juan Crespo, Alwin Schneider, Emilio Ortiz, Dr. Manuel Bereterbide, Lorenzo Gundo, José de Urquiza, Pedro Montero, Inocencio Bustos, Juan Cabanellas, Carlos W. Blyth, Alfonso Diñas, Francisco Gansul, José Yensen, José Subirá, Manuel Carreras, Rafael Almeirote, Salvador Villalonga y Angel Artal con 3 mil acciones cada uno. Estos datos se encuentran en el libro 6, folios 23 a 35 de "Contratos" del Registro Público de Comercio de esta ciudad.

El primer Directorio designado para actuar por 6 años, lo componían los siguientes accionistas: Eloy Palacios, Juan Canals, Isidro Canals, José Dam, Emilio D. Ortiz, Ricardo G. Parera, Nicasio Vila, José Preto, Javier Munuce, Poncio Pons, José Manderola y Juan Cabanellas.

Parecía así iniciada en el puerto de Rosario una obra de grandes proyecciones; pero la situación económica del país contribuyó al fracaso de los planes del señor Canals

El 11 de octubre de 1892, estando ya ejecutadas parte de las obras, el Poder Ejecutivo rescindió el contrato, imputándose las causas a fuerza mayor. En lo que respecta al contrato celebrado con el señor Canals en 1888, el Poder Ejecutivo lo rescindió por decreto del 19 de agosto de 1892.

Estas cuestiones terminaron con un arbitraje, representando al Gobierno D. Guillermo Torres y a los concesionarios el ingeniero Alwin Schneider, actuando como tercero en discordia el Dr. Enrique García Merou.

En cuanto al señor Canals, que como hemos visto tanto se preocupara por el mejoramiento de nuestro puerto, falleció en la ciudad de Buenos Aires el 3 de enero de 1901, sin recursos, después de haber llegado a reunir muchos millones de pesos. La crisis económica de 1890 y la falta de solidaridad de algunos capitalistas, se encargaron de liquidar su fortuna.



El 31 de octubre de 1899, el entonces Presidente de la Nación general D. Julio A. Roca y su Ministro de Obras Públicas D. Emilio Civit, enviaron al II. Congreso un Mensaje, en el que se manifestaba que el P. E. había organizado oportunamente Comisiones para que efectuaran el estudio de los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay, como también de los puertos situados en sus costas, todo ello según detalles especificados en la "Memoria del Ministro de Obras Públicas" presentada a las Cámaras.

"Entre los estudios mencionados, —dice el Mensaje—, tocan "a su término los que servirán de antecedentes para la construcción de un Puerto en el Rosario de Santa Fe, trabajo que por su "naturaleza y la situación del Tesoro, el P. E. cree que debe entre- "garse a la iniciativa privada bajo el control y la vigilancia suya".

“El P. E. piensa igualmente que, con la simple enunciación de “un proyecto tendiente a realizar aquellas obras, la idea y el propósito quedan completamente motivados, desde que se trata de “una empresa eminentemente nacional, cuya ejecución reclama desde largos años con justísima insistencia, no sólo la Provincia de “Santa Fe sino también las del interior de la República, y el P. E. “se permite pedir entonces a V. IL. la sanción del adjunto proyecto “de ley, a cuyo efecto lo declara incluido entre los de prórroga del “actual período legislativo”.

El proyecto a que hace referencia el P. E. en su mensaje, establecía el llamado a concurso para la construcción y explotación de un puerto comercial en Rosario y determinaba las bases y condiciones de dicho concurso.

Cabe señalar que la construcción del puerto de Rosario, había motivado constantes gestiones ante el Gobierno Nacional, formulándose pedidos por el comercio, la industria y el vecindario. Entre esas peticiones puede mencionarse una que se envió al Senado de la Nación y que fué leída en dicho cuerpo legislativo en la sesión del 19 de diciembre de 1899, presidida por el Dr. Norberto Quiro Costa. Esa solicitud fué presentada por la “Asociación Popular Canalización de los Ríos y Puerto de Rosario”. La firman en su carácter de Presidente y Secretario de la misma entidad los señores Gregorio J. Machain y Alberto J. Paz, respectivamente.

La nota aludida manifiesta que la petición se había votado por aclamación en una gran asamblea popular. Agregaba que la canalización del Río Paraná y la construcción del puerto de Rosario, debían ser objeto primordial de la atención nacional.

“El Rosario, —decía la nota en uno de sus pasajes—, no se “presenta como postulante en nombre de intereses exclusivamente “propios o localistas. Es en nombre del engrandecimiento del país “que se presenta a las autoridades nacionales para reclamarles la “pronta sanción de una obra que no admite dilaciones, sin grandes “perjuicios para dos terceras partes a lo menos, de las provincias “de la República”.

Después de leída esta solicitud de la entidad rosarina, pidió la palabra el senador Maciá y mocionó en el sentido que se alterara el orden del día, dándose preferencia al asunto del puerto de Rosario. Idéntico pedido había ya formulado a la presidencia del cuerpo la Comisión del Interior, que tuvo a su cargo el estudio del proyec-

to y que la integraban los senadores Miguel Cané, Carlos Doncel y F. García.

El despacho de la citada Comisión, al que se dió lectura llevaba fecha 15 de diciembre de 1899 y en él se aconsejaba la aprobación del proyecto del P. E. El informe estuvo a cargo del senador Cané, quien se expidió en un discurso francamente favorable a la iniciativa y formuló interesantes consideraciones relativas al problema. Su exposición enjundiosa, terminaba con las siguientes palabras: “Más de una vez, señor Presidente, bajo la impresión de orgullo que me produce el desarrollo colosal de la Capital de la República, a la que tengo el alto honor de representar, he arrojado una mirada inquieta al resto de mi país. La desproporción es enorme y empieza a llamar la atención del mundo como un fenómeno único, que puede importar un peligro del porvenir.

“La cabeza poderosa y fuerte se levanta hacia las nubes y mira el horizonte con confianza; es necesario pensar en el cuerpo, darle vigor y aliento para soportarla. Sea el Puerto del Rosario, la gran arteria por donde corra la vida nacional llevando sangre caliente y generosa a todos los extremos, esperanza y fe en el éxito a todos los que luchan”.

El proyecto fué aprobado y pasó a la Cámara de Diputados, la que lo consideró en la sesión de 20 de diciembre del mismo año. Presidió D. Marco Avellaneda. El diputado Llobet, después de referirse a la imperiosa necesidad de resolver el problema del puerto de Rosario, dijo que el proyecto del P. E. tenía ya el voto de la opinión pública. Pidió que se tratara sobre tablas. Hubo un breve debate. El diputado Emilio Mitre sostuvo que el P. E. debía encarar en forma definitiva, mediante una ley, la construcción del puerto en cuestión, para evitar dilaciones. El proyecto se sancionó en los términos propuestos por el P. E. y el 27 de diciembre de 1899 quedó convertido en ley, registrándose con el N° 3885.



Por decreto de 10 de setiembre de 1900. Hamóse a concurso para la construcción y explotación de un puerto comercial en Rosario, sobre la base de lo determinado en la ley N° 3885.

Las propuestas debían someterse a un Jurado compuesto por las siguientes personas: Ingeniero Elmer J. Corthell, Consultor del



Tte. General Don

JULIO A. ROCA

PRESIDENTE DE LA
REPUBLICA EN EL
PERIODO 1898-1904

**Dr. RODOLFO
FREYRE**

GOBERNADOR DE LA
PROVINCIA DE SAN-
TA FE EN EL PERIO-
DO 1902-1906



Ministerio de Obras Públicas; ingeniero Emilio Mitre; ingeniero James Dobson, ex-ingeniero Jefe del Puerto de Buenos Aires; ingeniero Luis A. Huergo, ex-ingeniero Director del Puerto del Riachuelo; ingeniero Luis Luiggi, ingeniero del Puerto Militar de Bahía Blanca; ingeniero Otto Krause, catedrático de la Facultad de Ciencias Exactas de la Capital Federal, y señor Gregorio Machain, presidente de la "Asociación Popular Canalización de los Ríos y Puerto del Rosario".

Al concurso se presentaron varias propuestas, a saber: Hersent et Fils y Schneider y Cía., de París; Pauling y Cía., de Londres, y un Sindicato de Empresarios belgas y franceses compuesto por los señores Allard, Coiseau, Cousin, Couvreur, Dolfus, Duparehy y Virot.

El fallo del Jurado colocó en primer término a los señores Hersent y Schneider, resultando clasificados segundos Pauling y Cía., y terceros los componentes del Sindicato Franco-belga.

Por decreto de 17 de abril de 1902, se le adjudicó a los primeros la concesión de la obra. El 16 de octubre del mismo año se firmó el contrato entre el Gobierno Nacional y la Empresa concesionaria Hersent et Fils y Schneider y Cía., representada ésta por el ingeniero Abel Pagnard.

Según los términos de dicho contrato, los concesionarios tomaron a su cargo construir y explotar el puerto de Rosario de acuerdo con la ley 3885 y la licitación de 18 de enero de 1902 así como de conformidad con los planos aprobados y además las siguientes condiciones: Construcción de 3.870 metros de muelles, dragados y obras de corrección, vías férreas y calzadas, depósitos y edificios necesarios, así como los elementos indispensables para el funcionamiento del puerto, hasta un presupuesto máximo de 11.600.000 pesos oro sellado.

Se fijó un término de cuarenta años a contar desde el 16 de octubre de 1902 para la explotación por parte de los concesionarios, a cuyo vencimiento todos los terrenos, muelles, edificios, maquinarias y demás accesorios deberán pasar en buen estado de conservación y sin cargo alguno a poder del gobierno nacional.

Los empresarios se obligaron a fundar una sociedad anónima con un capital de 10.000.000 de francos para tomar a su cargo la parte financiera de la construcción, explotación y administración del puerto.

En su Mensaje de Mayo de 1902 al Congreso, el presidente de la República Teniente General D. Julio A. Roca anunciaba la buena nueva en estos términos: “El problema secular de la construcción del Puerto de Rosario está resuelto y antes de finalizar vuestras sesiones se dará comienzo a los trabajos para terminarlos totalmente dentro de cinco años”.

Y efectivamente, la inauguración de las obras tuvo lugar el 26 de octubre de 1902, con la presencia del Exmo. Sr. Presidente de la Nación Teniente General Roca, el Ministro de Obras Públicas D. Emilio Civit, el Ministro de Marina D. Onofre Betbeder, el Gobernador de la Provincia Dr. Rodolfo Freyre, el Obispo de Santa Fe Dr. Juan A. Boneo y otras personalidades, así como de millares de personas que dieron un marco de solemnidad y realce a tan grata fiesta del progreso.

La Comisión de Honor para recibir al Presidente y demás huéspedes, la integraban los señores Pelayo Ledesma, Ciro Echesortu, Alberto J. Paz, Cornelio Casablanca, Dr. Federico B. Valdez, Roberto Fisher, Dr. Camilo R. Aldao, Mariano Marull, Dr. Luis A. Vila, Juan Benegas, Dr. García González, Dr. Jacinto Fernández, Santiago Pinasec, Esteban Frugoni, Miguel S. Coronado, Dr. Domingo del Campo, Luis P. Suárez, Emilio D. Ortiz, Lástenes Colombres y Alfredo J. Rouillon.

El Presidente de la República arribó en el “Libertad”, escoltado por una escuadrilla fluvial, siendo recibido por las autoridades provinciales, municipales y por la Comisión respectiva. Desembarcó a las 14 horas, iniciándose la ceremonia con el Himno Nacional. A continuación el Gobernador Dr. Freyre dijo el discurso de bienvenida, hablando después el Presidente Roca, quien comenzó diciendo: “Acababa de suscribir los pactos de arbitraje y armamentos con Chile, que han abierto una era de paz y tranquilidad para las dos naciones, cuando me tocó la fortuna de firmar el contrato definitivo que asegura la construcción del Puerto de Rosario, como si esta obra de progreso fuese la primera consecuencia de aquel grande y plausible acontecimiento internacional”.

Refiriéndose a esta ciudad, agregó: “Colmena activa y laboriosa, espécimen y representación del progreso argentino, con mucho del tipo que ha de tener la nación futura, abriga el Rosario la noción clarísima de lo que esta obra significa, y sabe que ella contribuirá más que nada a su más rápida prosperidad y engrandecimiento. Me asocio vivamente a sus esperanzas y alegrías. Las amar-

“guras y sinsaberes que proporciona el poder tienen su compensación cuando pueden realizarse obras útiles y grandes. La íntima satisfacción que experimento en estos momentos me trae el recuerdo de otra parecida que sentí allá lejos, la tarde de un día de mayo, cuando después de una marcha penosa y llena de dudas e incertidumbres, a través del desierto, bebía por primera vez las aguas puras y cristalinas del Río Negro”.

Le siguió en el uso de la palabra el ingeniero Abel Pagnard, en nombre de la Empresa Concesionaria del Puerto. Después el representante de la “Asociación Popular” Dr. Federico B. Valdez expresó en un hermoso discurso los sentimientos de la población rosarina, ante tan fausto acontecimiento y refiriéndose a la constante preocupación del presidente Roca por el problema del Puerto local, terminó con estas acertadas palabras: “Este alto ejemplo de carácter en aras de un bien que la Nación aplaude, arranca un título a nuestra gratitud, después de constituir un timbre de gloria para vuestro gobierno. Pasará el tiempo, se habrán apagado los últimos ecos de las fiestas; pero a pesar de las discusiones que pueda suscitar vuestro nombre en el seno de los partidos, en la atmósfera caldeada de las asambleas públicas, no ha de faltar un rayo de justicia que abra a los ojos de las multitudes la página de nuestra historia en que acabáis de consagrarnos la obra de mayor porvenir”.

Colocóse la piedra fundamental, labrándose el acta correspondiente. La ceremonia religiosa de estilo estuvo a cargo del Ilmo. Sr. Obispo Dr. Juan Agustín Boneo, asistido por el Presbítero D. Nicolás Grenón.

Y así, señores, aquel puerto natural solitario y desamparado, desierto de embarcaciones, de que nos habla Tuella en su Relación histórica en 1802, llegó a convertirse después de titánicos esfuerzos, en orgullo legítimo de la República y en uno de los puertos más importantes del mundo.

En las barrancas de este hermoso Paraná, que un día vieran ondear por vez primera la enseña de la nacionalidad, ideada en un rasgo de genial inspiración por una de las glorias más puras de la Patria, el benemérito general D. Manuel Belgrano, en estas mismas barrancas se levantó, al fin, el puerto capaz de atender la pujanza formidable del comercio que por él circula.

Y el río soberbio y rumoroso, otrora camino de aventuras, por donde se internaran en el corazón del Continente las naos de auda-

ces conquistadores como Caboto, Irala, Ayolas, Mendoza, Garay y tantos otros intrépidos marinos, ese mismo río, veía florecer en sus márgenes el genio del trabajo humano.

Señores: Un gran presidente de los argentinos, militar y estadista ilustre, el general D. Justo José de Urquiza, libertador de esta tierra generosa del yugo de la dictadura y fundador indiscutible de la organización nacional, echó las bases de la grandeza de nuestra ciudad y de su puerto. Otro gran presidente, el teniente general D. Julio A. Roca, conquistador del desierto y gestor sensato de nuestra amistad internacional con Chile y el Brasil, le ofrendó el puerto que necesitaba para que pudiese marchar decididamente hacia el destino grandioso que la Providencia le ha deparado.

Rosario tiene ahora, ante su porvenir, dos problemas que afectan a su economía y que debe resolverlos con inspiración patriótica. Me refiero al Canal Mitre y al próximo traspaso a poder del Estado de su puerto. Confiemos en que los poderes públicos respectivos, así como las instituciones y el vecindario en general, sabrán prestar a ambos asuntos la atención requerida.

Rosario tiene, también, dos deudas muy grandes que saldar. Urquiza y Roca esperan las estatuas que han de simbolizar la gratitud de un pueblo; pero si por desgracia ocurriese con ellos lo que para vergüenza de la República está pasando con el Monumento a la Bandera Nacional, nos quedará, por lo menos, la inmensa satisfacción patriótica de pensar que si carecen de monumentos esculpidos en el granito y en el bronce, ya sus compatriotas agradecidos le han levantado en sus corazones el más consagratorio de los monumentos, que es el recuerdo perenne de sus nombres gloriosos, como símbolos de vidas ejemplares y próceres constructivos de la nacionalidad. (*).

(*) El 16 de octubre de 1942 el Puerto de Rosario pasó a poder del Gobierno Nacional.

Imprenta ROMANOS Hnos.
San Juan 881 - Rosario
