

Actores de los hinterland portuarios: La Federación Gremial del Comercio y la Industria de Rosario.

Por Miguel Ángel De Marco (h) *

Así como las ciudades portuarias regionales (CPR) intervienen en la configuración de sus respectivos “hinterland” y “foreland” también inciden en las estructuras regionales adoptadas por aquellas instituciones sobre las que apoyan su dinámica relacional y la construcción de los discursos identitarios de legitimación y pertenencia. Tal se desprende de esta investigación que analiza la evolución de la Federación Gremial del Comercio y la Industria de Rosario, fundada en 1919, por empresarios y comerciantes en defensa de los intereses del sector. La ponencia analiza específicamente la retroalimentación de dicha dinámica a través de determinadas secuencias de interfaces: las obras de dragado del río Paraná, la construcción del canal Mitre, la comunicación regular con Victoria, el desenvolvimiento del puerto, la operatoria de las instalaciones portuarias de importación y exportación, los reclamos por su administración descentralizada y la integración en las diversas comisiones relacionadas con su reactivación.

Este trabajo se sustenta en el análisis de las actas manuscritas e inéditas del Consejo Directivo de la mencionada Federación, desde sus inicios hasta la creación del Ente Administrador del Puerto de Rosario, hace 25 años; testimonios orales y el relevamiento de fuentes hemerográficas.

1.Introducción

Las ciudades portuarias en su dimensión relacional regional han transformado su entorno, y han gestado instituciones que mediaron en la interrelación de las fuerzas entre el “foreland” y ese “hinterland”.¹

Es por eso que para analizar la dinámica del desarrollo regional de una ciudad portuaria cobra significancia efectuar estudiar a los actores institucionales intervinientes en las instancias de “interfases” entre la ciudad, el puerto y la región como un sistema funcional, que atrae, importa y exporta, administrando los flujos de bienes y servicios.² Ese sistema (CPR), a lo largo de los siglos, ha generado actores institucionales. Tomando como caso a la ciudad argentina de Rosario, en la provincia de Santa Fe, a través de distintas publicaciones he analizado a sus actores en los siguientes grandes grupos: actores del mercado; actores del conocimiento, (receptores y refractarios); actores de las relaciones exteriores; actores de la integración cultural; de la integración fluvial y de la identidad cultural. Una perspectiva que obliga a los historiadores de los puertos “a ir más allá” de las instalaciones portuarias y su operatoria logística para comprender por ejemplo la evolución de las áreas de influencia de los puertos en tiempo y espacio, parámetros que suelen ser pertinentes para valorar la intensidad del desarrollo alcanzado por un sistema CPR.³

* Investigador del Idehesi Conicet-Nodo IH.

¹ F. BROEZE, *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*, London-New York, 1987.

² Brian Hoyle, *Global and Local Change on The Port-City Waterfront*, *Geographical Review*, Vol. 90, No. 3 (Jul., 2000), p. 404.

³ MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (H), “El Centro de Corredores de Cereales: El dinamismo en la comercialización de la producción granaria y su incidencia en la integración y el desarrollo regional”, en el libro, *Los 100 años del Centro de Corredores de Cereales de Rosario*, BCN Gráficas, Rosario, 2007.

La Nueva Economía Institucional (NEI), encabezada por Ronald Coase y Douglas North, como cuerpo teórico relevante surgido en la economía en las últimas décadas, ha favorecido la propuesta del Análisis Histórico Institucional, representado por Avner Greif, y el Análisis Comparativo Institucional, de Masahiko Aoki, que han dado lugar al Análisis Institucional Histórico y Comparativo (AIHC) considerados la frontera de la investigación en historia económica institucional. Este campo ha destacado la importancia de las instituciones, mercantiles y no mercantiles, formales e informales, en el buen funcionamiento de los mercados, las que al ser permeables a las creencias culturales de cada realidad y cada circunstancia histórica obliga al estudio de casos en una doble vía entre el conocimiento económico y el histórico.⁴

Teóricos de la NEI y la AIHC, sostienen que las instituciones afectan el desarrollo económico, los incentivos de los individuos y la acumulación del trabajo y capital, y que existen elementos relevantes para evaluar la eficiencia institucional: el abaratamiento de las transacciones y la capacidad de garantizar la “credibilidad de los compromisos”.⁵ Las instituciones vinculadas al desarrollo de la región de Rosario reconocieron en el puerto y la navegabilidad del río Paraná un rasgo prioritario del mismo al punto que extendieron “su institucionalización” sobre la actividad portuaria, tanto en el período que el mismo estuvo bajo la concesión de una empresa particular o administrado por el Estado, en procura de la defensa de intereses comunes, que se podrían resumir precisamente en una estructura de “gobernanza”, en la que la disminución de los costos y previsibilidad de la operatoria estuviera siempre presente. Uno de los caminos abiertos por la NEI y la AIHC, es la “narratoria analítica” que posibilita, en nuestro caso indagar sobre el papel desempeñado por las instituciones, en este caso, la Federación Gremial del Comercio y la Industria de Rosario (en adelante FECOI), en su rol de actor de su CPR de incumbencia, cotejando el discurso con evidencia empírica, lo que por otra parte abre la posibilidad de evaluar, hasta qué punto esa institución (al igual que ya se ha hecho con otros actores portuarios por quién escribe) contribuyó a la estructuración política, “moldeando estrategias, definiendo objetivos y encarrilando situaciones de conflictos y cooperación”,⁶ y que permitiría justipreciar la centralidad de estos actores institucionales y de la misma actividad portuaria en la historia de Rosario y su región, por qué no, en relación con las políticas públicas para el desarrollo de la infraestructura federal de transporte.⁷

Otro aspecto que se propone esta ponencia pasa por cotejar la simultaneidad y adaptación de la organización interna y la expansión de la FECOI (institución) con su CPR de pertenencia (sistema), a través de la retroalimentación de dicha dinámica a través de determinadas secuencias de interfaces: las obras de dragado del río Paraná, la construcción del canal Mitre, la comunicación regular con Victoria, el desenvolvimiento del puerto, la operatoria de las instalaciones portuarias de importación y exportación, los reclamos por su administración descentralizada y la integración en las diversas comisiones relacionadas con su reactivación. Por otra parte, evaluaremos la aplicación de la metodología “Anyport”, proveniente de la historia de la relación puerto y ciudad, y la historia de la tecnología, para comprobar en que

⁴ Gonzalo Caballero, “Instituciones e historia económica: Enfoques y teorías institucionales”. *En Revista de Economía Institucional*, vol. 6. N. 10, primer semestre 2004, p. 150.

⁵ *Ibidem*, “La narrativa analítica institucional. Conjugando teoría y evidencia para el caso de la política económica española”, *Revista Galega de Economía*, vol. 17, núm. 1, 2008, p. 4.

⁶ María Graciela Méndez, “El Estado y las políticas públicas. Las visiones desde el neoinstitucionalismo”. Seminario de Doctorado “Lecturas para un Sociología del Estado: desde el pensamiento clásico al contemporáneo.” Dr. Osvaldo Lazzetta. Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales. Universidad Nacional de Rosario, p. 18. Disponible en: <http://rephip.unr.edu.ar/> [agosto 20 de 2011].

⁷ José Mateo, “Presentación dossier: Las políticas públicas: una arena para múltiples conflictividades y un campo para los estudios sociales”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales [En línea]*, publicado el 6 de enero de 2018, consultado el 14 de mayo del 2019. URL: <https://estudiosmaritimossociales.org/archivo/remss-12/presentacion-dossier/>

medida ésta es válida para entender la relación entre el actor, su saber y el producto final aplicado en función de la operatividad portuaria.⁸

Este trabajo se sustenta en el análisis de las actas manuscritas e inéditas del Consejo Directivo de la mencionada Federación, -que por primera vez fueron puestas a disposición para una investigación-, desde sus inicios hasta la creación del Ente Administrador del Puerto de Rosario, hace 25 años; testimonios orales y el relevamiento de fuentes hemerográficas

2.Respuestas institucionales frente a la crisis

El surgimiento de la Federación Gremial del Comercio y la Industria de Rosario se produjo en un contexto inédito y complejo. Hacia 1919, la ciudad, con sus 170 mil habitantes, era uno de los centros económicos más promisorios del continente americano. Disponía de un moderno complejo ferroportuario que la ubicaba como la gran plataforma del comercio exportador del interior del país. Sin embargo, a partir del estallido de lo que se dio en llamar la Primera Guerra Mundial, sufrió los embates de las crisis financieras del período y en especial la interrupción de las rutas navieras. El temor y la incertidumbre, de ver caído sólidos imperios; la incógnita de lo que sucedería con las industrias y nuevos mercados surgidas ante la necesidad de sustituir importaciones; el agravamiento de la cuestión social y la percepción empresarial de que el partido que debutaba en la presidencia de la Nación, la Unión Cívica Radical, no estaba dispuesto a evitar con la energía de otras épocas la represión de lo que se entendía como una convulsión del sistema.

A la par, amplios sectores de la sociedad, estaban inmersos en la carencia de servicios básicos desde aspectos sanitarios, habitacionales y educativos, lo que favoreció la expansión del movimiento obrero organizado y la amplia adhesión a las manifestaciones de proyectos y huelgas. El clima de incertidumbre fue mayúsculo. Una cantidad impensable años antes de desocupados e indigentes mendigaban a diario ya no en los barrios, también abandonados a su suerte, sino en el centro mismo de la urbe de los flamantes palacios de las familias con fortunas.

La necesidad favoreció el surgimiento de asociaciones civiles de protección mutua en base a objetivos comunes⁹ las que se fortalecieron constituyendo federaciones de trabajadores: universitarios, maestros gráficos, ferroviarios, obreros marítimos, agrícola y ganaderas. Sin embargo, los medianos y grandes comerciantes e industriales locales, más allá de la participación que pudieran tener individualmente en la Bolsa de Comercio, el Centro de Corredores de Cereales, el Mercado de Productos Nacionales y la Sociedad Rural, no habían podido constituir una asociación industrial que perdurara en el tiempo. La debilidad del asociacionismo empresarial en Santa Fe no fue ajena de lo que sucedía en el país. Esta situación sumada al creciente activismo de las organizaciones obreras condujo a que un grupo de empresarios de Buenos Aires propusiera la creación de una confederación de cámaras comerciales, industriales y agroganaderas, integrada por delegados. Así fue como se creó en 1910 el Comité de Comercio e Industria, sobre el cual se constituyó en 1915 la Confederación Argentina del Comercio, la Industria y la Producción (CACIP). Apenas cuatro años más tarde, y cuando el circuito económico internacional volvió a ponerse en marcha luego de la Primera Guerra, surgió en mayo de 1919 la Federación Gremial del Comercio y la Industria de Rosario.¹⁰

⁸ Bruno Rohou, Modelando los puertos de Brest (Francia), Rosario y Mar del Plata (Argentina) como macrosistemas tecnológicos complejos: aplicación al modelado del conocimiento para la historia de la ciencia y la tecnología. Historia, filosofía y sociología de las ciencias. Universidad de Bretaña Occidental (UBO), 2018. Francés.

⁹ María Celia Bravo y Sandra Fernández, Formando el espacio público: Asociacionismo y política, siglos XIX y XX, Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2014, p. 8.

¹⁰ Maria Silvia Ospital, "Organizaciones empresarias en la década de 1910 en Argentina. La Confederación Argentina del Comercio, de la Industria y de la producción", en Actas del Octavo Congreso Nacional y Regional de

Una reunión preliminar había tenido lugar el 6 de mayo, convocada por el inmigrante malagueño Emilio Rey, socio gerente de la “Casa Zamboni”, imponente tienda del centro de la ciudad. El prestigio e iniciativa de Rey coadyuvó a que un grupo de personas consideraran haber llegado la hora de “constituir debidamente una institución gremial” ... “defensora de los intereses morales y materiales de sus asociados”, (integrada por comerciantes e industriales) “al mismo tiempo representativa de sus intereses ante los poderes públicos y ante toda entidad gremial o personal”.¹¹

El sábado 31 de mayo de 1919 participaron de la reunión fundacional en el edificio de la Bolsa de Comercio, situado por entonces en San Lorenzo 1067, treinta y tres personas. Aquellos hombres eran comerciantes, inmigrantes e hijos de inmigrantes, con locales en el centro de la ciudad, y por ende se encontraban al final de una cadena de comercialización mayor. Su prosperidad se relacionaba con la posibilidad de trabajar diariamente, atendiendo a las necesidades de la población. En su mayoría compraban y vendían productos introducidos al país y a la ciudad por vía marítima-fluvial, o provenientes del interior, en menor medida, a través del ferrocarril. Por lo tanto, la disponibilidad y el valor de sus mercancías estaban relacionadas con la dinámica de al menos dos ciudades portuarias, Buenos Aires y Rosario. Eran partes de un mismo mercado y logística, y por eso se volvía indispensable velar y garantizar el impulso y ritmo de la comercialización. Se enunciaron a manera de objetivos principios que se podrían resumir en solidarizar a sus asociados en la defensa de los intereses comunes y en garantizar al comercio el ejercicio pleno de los derechos consagrados por la Constitución Nacional y las leyes del país; gestionar ante las autoridades medidas fiscales y administrativas la disminución de los gravámenes sobre los productos de primera necesidad, y patentes e impuestos que afectaran al comercio y la industria; informar y asesorar a sus miembros, brindarles asistencia jurídica, médica, subsidios por enfermedad, cubrir con una caja colectiva de seguro los accidentes de trabajo; asegurar la paz social, consolidando las relaciones laborales para al mejoramiento de empleados y obreros, y creando tribunales de conciliación y arbitraje para solucionar los conflictos suscitados entre ambos sectores.¹² Fue electo para presidente, el doctor Juan Muzzio; vicepresidente primero, José Terán; vicepresidente segundo, Emilio Rey; secretario, Pedro Escauriza; prosecretario, Jorge Mc Haydy; tesorero, Atilio Castagnino, y para delegados Juan Bussaglia, José Lamolla, y Fernando Casals. Suplentes, Carlos U. Perret, y Roque Cassini. Juan Muzzio era hijo nada menos que de Casimiro Ángel Muzzio, uno de los primeros empresarios importadores que procedente en primer término de su Italia natal y luego de Buenos Aires, abrió una casa comercial en Rosario en 1850 y fue promotor de una flota naviera con capitales locales.¹³

El estudio de las actas manuscritas del Consejo Directivo revela la continua recurrencia al cumplimiento de dos premisas de acción: la receptividad, consejo y asesoramiento hacia los problemas y dificultades de los socios (imprescindible para alcanzar un necesario grado de solidaridad gremial) y la intervención a favor de los intereses generales de la región (perspectiva que los situaba en un rol de actores insoslayables ante los gobiernos y la sociedad en general).

Al cumplir la FECOI en 1949 treinta años de vida exhibía una fortaleza institucional muy distante la fragilidad de los primeros años. Disponía de una organización mayor que cualquier organismo estatal del interior del país dedicado al comercio y la industria. Su sede era un “ir y venir” de integrantes socios y empleados. Contaba con 3.180 asociados y compró la mansión Copello para que allí funcionara su sede, la que fue sede de sus 58 cámaras.¹⁴

Historia Argentina, Academia Nacional de la Historia, celebrado en “La Rioja”, 2 al 4 de octubre, Buenos Aires, 1998, p. 351.

¹¹ Archivo de la Federación Gremial del Comercio y la Industria de Rosario, (en adelante AR-FECOI) Libro de Asambleas Generales, Manuscrito, páginas 1-12.

¹² *Ibidem*.

¹³ Archivo privado del ingeniero Mario Giraldo, nieto de Juan Muzzio. Rosario.

¹⁴ Revista de la Federación Gremial del Comercio e Industria de Rosario, Número 30 Aniversario, mayo de 1949.

3.El puerto insuficiente

A veinticinco años de haber sido concesionada la construcción y explotación del puerto moderno de Rosario a la firma francesa Hersent et Fils e Schneider, las nuevas instalaciones resultaban insuficientes para la dimensión alcanzada por el comercio de exportación e importación. Ellas habían sido calculadas en 1899 para atender un movimiento de 2.100.000 toneladas anuales sin embargo, para 1927 se movían 6.800.000, lo que motivó que en ese año el comercio rosarino iniciara una nueva campaña para insistir ante el gobierno nacional que este obligara a la empresa a construir nuevos muelles.¹⁵

La FECOI participó de la misma, dirigiendo notas a los ministros de Obras Públicas y de Hacienda de la Nación, suscribiendo memoriales junto a otras instituciones locales, y sacó provecho de la oportunidad para señalar la conveniencia de modificar la ley que obligaba que los fletes terrestres de importación llegaran primeramente a la Aduana de Buenos Aires y luego al resto de la República, proponiendo que dichos fletes llegaran directamente a Rosario haciendo Aduana en ella.¹⁶ Un año más tarde, ya habiendo sido electo Hipólito Yrigoyen nuevamente como presidente de la República estalló un movimiento huelguístico que afectó la actividad portuaria, considerado por la dirigencia como el corazón de la dinámica económica regional. Los estibadores cercaron los accesos a las instalaciones de la Sociedad Puerto de Rosario y se suspendieron las operaciones. El Consejo Directivo de la FECOI advirtió sobre las graves consecuencias que esto depararía ya que el Centro de Navegación Transatlántica había aconsejado a las empresas navieras que no aceptaran cargas para el puerto de Rosario por considerarlo un destino atravesado por la anormalidad. Asimismo, sostuvo que las autoridades no garantizaban la libertad de trabajo, responsabilizando directamente al jefe político Ricardo Caballero, hombre de confianza de Yrigoyen, y quién había dado orden a la policía de no intervenir. La entidad decidió ofrecerse como mediadora en el conflicto, entrevistarse con los huelguistas el Centro de Exportadores y constituirse en sesión permanente. Viendo que las posiciones de las partes eran inflexibles y que se sucedían hechos de violencia, denunciados por sus asociados, hizo llegar su protesta al gobernador de Santa Fe y al ministro del Interior de la Nación, pidiendo la remoción de las autoridades policiales. Ante la falta de respuesta, junto a la Bolsa de Comercio y otras instituciones, decidió cambiar de estrategia y se resolvió el cierre del comercio en general por el término de 48 horas.¹⁷

Por entonces la FECOI también adhirió a iniciativas de la dirigencia regional que se consideraban esenciales al progreso a Rosario: la construcción de una estación ferroviaria central para Rosario, el tendido del Ferrocarril a Mendoza y el ensanche del puerto local, enviando telegramas al ministro de Obras Públicas del presidente Hipólito Yrigoyen, el dirigente rosarino Benjamín Ábalos. También hizo lo propio con el ministro de Marina, haciéndole saber su preocupación por los obstáculos que ofrecía a los buques de gran calado del paso de Martín García. Por entonces el titular de la entidad, Boero, presentó y apoyó la iniciativa de un socio de implantar un servicio regular de transporte por vía fluvial entre Rosario y la ciudad de San Nicolás, con tarifas económicas, por reportar beneficios al comercio rosarino y asimismo “recuperar dicha plaza comercial”. También se estudió la propuesta de otro consejero de que la Federación tomara a su cargo la iniciativa de adquirir un barco para el transporte de mercaderías generales con destino a los puertos del litoral y se decidió solicitar a los socios que apoyaran a la iniciativa del Agente Marítimo, Jorge R. Borzone, que había destinado un barco para transportar mercadería desde Rosario a los

¹⁵ Miguel Ángel De Marco (h), La batalla por el puerto de Rosario, Ciudad Argentina, Buenos Aires, 1999, p. 282.

¹⁶ AR-FECOI, Libro de actas reuniones del Consejo Directivo, tomo I, Acta N. 77, p.153.

¹⁷ *Ibidem*. Acta N. 98, p. 201-213. Y siguientes.

puertos entrerrianos del río Uruguay. Por pedido de varios asociados la Federación se dirigió a los poderes públicos para que pusieran un freno a los aumentos de las tarifas aplicada por la empresa concesionaria del puerto de Rosario a los productos importados. La Sociedad Puerto de Rosario, de capitales franceses, replicó los dichos de la Federación por distintos medios locales. La opinión del Consejo Directivo fue similar a la sostenida por la Bolsa de Comercio en ese entonces, la única forma de lograr un buen funcionamiento operativo del puerto era con su expropiación. En los años siguientes, reunidas las autoridades de la Federación con el gerente del puerto, adquirieron el convencimiento de que a poco más de una década de la finalización del contrato de concesión, la empresa francesa no invertiría en las tan requeridas ampliaciones de los muelles, y no modificaría su postura en cuanto a las tarifas. Al igual que la Bolsa, consideraba que no había que esperar a 1942 (fecha en la que recién se podría renovar la concesión) para proceder a su expropiación. El gobierno nacional había dejado trascender que esa era su voluntad, además porque la empresa se negaba a presentar los libros correspondientes. La Federación entendía que su apoderado en Buenos Aires, Miguel Culaciati, era una de las opiniones más autorizada y ya había conversado con el ministro Ábalos al respecto, quién le había señalado la complejidad de una expropiación. Por esto se decidió que en adelante la institución se limitaría a conseguir mejoras que por el momento satisficiera al comercio y a la navegación, sin perjuicio de seguir apoyando su recuperación.¹⁸

En ese afán es que en octubre de 1931 solicitó la creación de una zona franca, entendiendo que sería un instrumento para la expansión regional de la producción local: “Además de un aumento en el tráfico marítimo y de cabotaje, tendríamos como resultado la instalación de industrias de transformación que podrían colocar sus manufacturas en Paraguay, Bolivia y algunos estados del Brasil”. Y agregaba: “Debemos tratar de aumentar el radio de influencia de nuestro puerto y es la zona franca un factor importante para conseguirlo”.¹⁹

En la revista de la FECOI se expresó muy claramente lo que significaba en la década del 30 el puerto: siendo el mayor de la argentina en cuanto exportación de cereales y el segundo en importación, “el más firme puntal del poderío y progreso de Rosario” no era fuente de ingresos fiscales a favor de su región y no le importaba al gobierno nacional, el que no había dudado en 1902 en enajenarlo al usufructo particular francés, por decir que no contaba con 2 millones de pesos para una obra de trascendencia nacional pero si había dispuesto 200 millones para construir la avenida 9 de Julio en Buenos Aires. “Para ninguno de los gobiernos nacionales existió el puerto de Rosario, y cuando lo recordaron fue para dejarlo todo tal como estaban, luego de formular promesas”.²⁰ Esta situación se evidenciaba en la falta de dragado para que los barcos pudieran cargar sus bodegas completas y salir del río sin inconvenientes, en la no concreción del canal Mitre, en la ausencia de oficinas nacionales con facultades de contralor y que facilitarían el rápido despacho, y en la inexistencia de un Hotel de Inmigrantes, todo lo cual podía ser sostenido con los dividendos que obtenía la empresa concesionaria. En materia legislativa, la FECOI propuso en 1940 a la Cámara de Diputados de la Nación la sanción de una ley que condujera a la descentralización del sistema de cabotaje nacional y al crecimiento de todos los puertos del litoral; y ante la aproximación del término del contrato de concesión a la empresa Hersent Et fils e Schneider, que ocurriría en octubre de 1942, la aprobación de una ley que otorgara la autarquía del puerto de Rosario. Sin embargo, esto no ocurrió. El presidente de la Nación, Ramón Castillo, tomó posesión del mismo y lo transfirió a la órbita de estatal, quedando su administración en Buenos Aires. Producido el golpe de Estado del 4 de junio de 1943 e intervenida la provincia de Santa Fe, entregó un memorial al gobernador de facto protestando, entre otros aspectos, por la situación de “paralización total del movimiento portuario”, que afectaba al litoral y al centro norte del país, “como consecuencia de una política administrativa y financiera centralista que favorece en su

¹⁸ *Ibíd.* Actas 99 a 105, p. 213-230.

¹⁹ *Ibíd.* Tomo II. Acta 129, p. 48-49.

²⁰ Revista de la Federación Gremial del Comercio e Industria, Enero de 1931, Año VI, N. 51. p. 3.

desmedro a otros puertos competidores, cuya actividad se ha acrecentado al amparo de ese injustificado proteccionismo y de un sistema impositivo y tarifario injusto, ya que no se funda en el verdadero costo de las instalaciones y de su explotación”.²¹

Por otra parte, la entidad promovió el acercamiento diplomático, comercial, y cultural con países hermanos integrantes del gran hinterland del puerto rosarino: Paraguay y Bolivia, auspiciando reuniones en su sede para la constitución de cámaras comerciales argentino paraguayas y argentino bolivianas.²²

Durante las presidencias de Juan Domingo Perón, la FECOI, a través de su presidente Ángel Borghi, participó activamente en la fundación, organización y primeros pasos de la Confederación Argentina de la Producción, la Industria y el Comercio, CAPIC, participando en reuniones convocadas por la Confederación General Económica (CEE), y adhiriendo en la organización de los Congresos del Trabajo. En estas instancias se continuó sosteniendo la conveniencia de la autarquía del puerto y el menoscabo que para Rosario y su región representaba la política portuaria, que continuó centralizada en Buenos Aires, y la vigencia de una legislación aduanera que imposibilitaba la utilización del puerto de Rosario para la comercialización de los cuatro productos fundamentales utilizados en su comercio y la industria: Hierro y sus derivados, yerba mate y café, maderas y yute. Para colmo de males, en febrero de 1948, la Conferencia de Embarcadores de Inglaterra resolvió suspender el tráfico directo a Rosario, Santa Fe y Bahía Blanca. Estas preocupaciones fueron compartidas al presidente de la República, Juan Domingo Perón, en una audiencia concedida en la Casa Rosada en junio de 1948, oportunidad en la que se hizo lo propio con el presidente del Consejo Económico Nacional, Miguel Miranda, y con el primer titular de la flamante Secretaría de Transportes, recientemente creada, teniente coronel Juan Francisco Castro, a quienes se invitó a visitar Rosario y así conocer sin intermediarios la situación.²³

La prédica por la autarquía y reactivación del puerto local no tuvo el eco deseado en el gobierno nacional más allá de las expresiones de apoyo recibidas el que, luego del golpe de Estado de 1955, no modificó su tónica. En cambio, el interventor del gobierno provincial, el vicealmirante Carlos Garzoni, se puso al frente de un nuevo movimiento de opinión que además a las entidades del sector comercial, industrial y productivo involucró a entidades intermedias de bien público. Así surgió una Comisión Consultiva Local del puerto de Rosario para lograr su autarquía, integrada por la FECOI. En enero de 1957 se produjo un acontecimiento clave en la dinámica del sistema de Rosario como ciudad puerto exportadora cuando luego de años de inactividad reinició sus tareas el Mercado a Término de la Bolsa de Comercio de Rosario. “Se opera en buen momento la rehabilitación de los mercados, como un reencuentro de los mismos con la libre empresa”,²⁴ señaló el presidente de la institución en esa oportunidad. En marzo se inició, en el mismo recinto de la Bolsa, la venta libre de maíz, maní y girasol. La política de inserción de Argentina en las instituciones internacionales de crédito definió la política exterior argentina y el acercamiento con los Estados Unidos de Norteamérica.²⁵

Con la llegada al poder de la Unión Cívica Radical Intransigente en a la presidencia de la Nación y al gobierno de Santa Fe en 1958, se instauró un discurso tendiente a la integración federal para el desarrollo, que incluía la reactivación del comercio fluvial y los puertos del litoral. La FECOI, mientras por un lado continuó integrando el Consejo Consultivo para la autarquía del puerto (luego Junta Pro Puerto de Rosario), desde la conducción de la denominada Acción Coordinadora de Instituciones Empresarias Libres (ACIEL), agrupación intersectorial creada por la Unión Industrial Argentina (UIA), en 1959, bregó por una política que otorgara herramientas para el postergado renacimiento de los puertos del interior. El

²¹ *Ibidem*. Tomo III. Acta N. 253, p. 18.

²² *Ibidem*. P. 19.

²³ *Ibidem*. Tomo V. Acta N. 318, p. 85.

²⁴ *La Capital*, 31 de enero de 1957.

²⁵ Noemí Brenta, *Historia de las relaciones argentinas y el FMI*, Eudeba, Buenos Aires, 2013, p. 163.

nuevo gobernador de Santa Fe, Carlos Sylvestre Begnis y su ministro de Hacienda, Juan Quilici, reconoció a la FECOI, su rol en tal sentido.²⁶

En el transcurso de la década del 60 desde el poder central se continuaron tomando decisiones que indicaban que el proceso de absorción de la operatoria portuaria en Buenos Aires estaba lejos de revertirse, como la falta de inversión y mantenimiento de las instalaciones y el traslado de grúas y maquinarias a Buenos Aires. A manera de ejemplo, puede mencionarse la decisión del gobierno nacional del año 1967 de limitar al puerto de Buenos Aires las entregas de azúcar “crudo”, destinado a la exportación, excluyendo a los puertos de Santa Fe y Rosario por el que tradicionalmente se movilizaba el 50% del saldo exportable. Desde el primer momento la FECOI protestó ante el secretario de Industria y Comercio de la Nación, Ángel Sola, contra la medida que consideraban “una manifestación de la mentalidad centralizante que continúa predominando en las reparticiones oficiales, pese al deseo del gobierno de corregir una política que impide el desarrollo armónico de todo el país según las posibilidades de cada región”.²⁷ Los puertos santafesinos mencionados, a diferencia del de Buenos Aires disponían de galpones libres para el almacenamiento y además podía realizar las operaciones en seis días contra los veinte que se demoraba en la Capital Federal. Concluía que “la rapidez de las operaciones debía estimular a las autoridades al uso natural del puerto de Rosario para la salida a ultramar de la producción de su ‘hinterland’, pues lo contrario es antieconómico e inclusive antinatural”.²⁸

Hacia 1969 “las fuerzas vivas” de la ciudad, entre ellas la FECOI, apoyaron la labor de una comisión mixta designada para la actualización del anhelado proyecto de una planificación integral del puerto de Rosario. Este fue aprobado por el gobierno nacional en noviembre de 1970 y cinco años más tarde, durante la presidencia de María Estela Martínez de Perón y la gobernación de Carlos Sylvestre Begnis, se inauguró la primera etapa, que incluyó: un muelle de hormigón armado, el dragado de una dársena interior con un canal de acceso de 200 metros de ancho, la construcción de un elevador de 80.000 toneladas de capacidad, obras de atraque y contención de terraplenes, etc. Sin embargo, fue mucho más lento el proceso tendiente a dotarlo del equipamiento necesario para la operatoria. En los inicios de la dictadura cívico militar que asumió la conducción del país en 1976, con la priorización del modelo agroexportador, se concretó la inauguración del Canal Emilio Mitre, cuyas obras habían sido suspendidas en 1930, y se habilitaron nuevas terminales privadas en el Gran Rosario. Factores que tuvieron implicancia directa en el incremento de las toneladas exportadas, superando los valores más altos obtenidos en la década del 30.²⁹

No obstante, estos resultados que estaban señalando la revitalización del puerto rosarino, la FECOI continuó sosteniendo la necesidad de su autarquía antes que su municipalización, como pretendía el por entonces intendente de facto, el demócrata progresista Alberto Natale. Este visitó en marzo de 1982 a las autoridades de la institución para proponerle “encarar un movimiento entre las fuerzas vivas de la ciudad para lograr la municipalización de entes como Agua y Energía, Obras Sanitarias, el Puerto de Rosario, etc.”³⁰. El consejero Brachetta, estudioso del tema, explicó que “existían muchos antecedentes a nivel mundial, principalmente en ciudades costeras con grandes puertos, como las ciudades hanseáticas alemanas, que tenían el manejo, administración y explotación de estos por sus fuerzas vivas”.³¹ Se creyó oportuno estudiar el proyecto del intendente. Al producirse la derrota en la Guerra de Malvinas, meses más tarde, el camino hacia el retorno de la democracia se

²⁶ Miguel Ángel De Marco (h), “La reactivación de los puertos del río Paraná en el discurso del desarrollismo antifrigerista, 1958-1976”, en *Los espacios portuarios. Un lugar de encuentro entre disciplinas*. María Emilia Sandrín y Nicolás Biangardi (compiladores), Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, 2015.

²⁷ Revista de la Federación Gremial del Comercio y la Industria de Rosario, Año XXXVIII, N. 434, Enero-Marzo, 1968, p. 7.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ Revista de Rosario, auspiciada por la Municipalidad de Rosario, 1980.

³⁰ AR-FECOI, Libro de actas reuniones del Consejo Directivo, tomo XI, Acta N. 760, p. 25.

³¹ *Ibidem*. P. 26.

precipitó. Ya durante la presidencia de Raúl Ricardo Alfonsín, y promovida por la intendencia de Horacio Usandizaga, se volvió a reconstituir una comisión municipal Pro Puerto, que nuevamente la FECOI integró y que adquirió protagonismo a partir de 1991, cuando en el marco de un proceso de apertura e integración económica de la Argentina a los mercados internacionales y de reforma del Estado iniciada por el presidente Carlos Menem, se puso en discusión una nueva ley de puertos. El entonces presidente de la institución, Edgardo Moschitta, por indicación de los consejeros de la entidad que sostuvieron que el estudio y aprobación de la ley en cuestión “hacía al espíritu” de la Federación, se reunió además con el edil Caamaño, que en el Consejo Municipal presidía la comisión encargada del tema. También se ofreció apoyo a la Cámara de Propietarios de Puertos Privados Comerciales, que funcionaba en la Bolsa de Comercio de Rosario y se difundieron los proyectos existentes en la Cámara de Comercio Exterior de la propia FECOI. El consejero Carlos Gardebleb, con vasta experiencia en el ámbito de la empresa y la construcción, fue asignado a dicha comisión Pro Puerto, en donde comprobó que “todos coincidían” en que se podía comprobar “un deterioro en el funcionamiento y que se producían trabas en el desenvolvimiento en general”, y que él se mantenía coherente con la tradición institucional favorable a la privatización y la descentralización del mismo. La comisión pro-puerto que funcionaba en el seno del Consejo Municipal, se transformó en Comisión Ejecutiva Mixta, donde en adelante se concentraron las conversaciones.³²

El 1 de noviembre de 1991, por decreto del Poder Ejecutivo Nacional, se declaró la Desregulación Económica de la actividad portuaria y al año siguiente, la ley 24.093 propició la reconversión del sistema nacional a partir de la descentralización y federalización de la administración y de la privatización de las inversiones y operatorias portuarias. En 1993 la legislatura santafesina creó los Entes Administrativos de Rosario y Santa Fe.³³ La FECOI, a través del consejero José Ralló, trabajó semanalmente en la Comisión Puerto de Rosario colaborando en la reglamentación de lo que sería el Ente Administrador del Puerto de Rosario (ENAPRO) y pasando a integrar su directorio; apoyó el dragado a 32 pies del canal Mitre (siendo los primeros en hacer un foro sobre el tema con la participación de los legisladores nacionales); advirtió sobre el carácter obsoleto de las instalaciones portuarias, y acompañó a la gestión del primer titular del ente autárquico del puerto de Rosario, el ingeniero Dante Seta.³⁴

Gracias al compromiso de los integrantes del Ente se pudo adelantar en el llamado a licitación del sector ubicado entre avenida Pellegrini y la Zona Franca de Bolivia; el reciclaje de la Estación Fluvial; y la creación de una terminal de cargas y contenedores. Estaban volviendo a Rosario los primeros barcos cargueros luego de décadas. El ingeniero Rayó no faltó una reunión del ENAPRO y mantuvo informado al Consejo Superior del proceso de llamado a licitación. El 2 de junio de 1998 se produjo el tan anhelado momento de la firma del contrato de concesión del puerto, suscripto entre dicho Ente y la firma ganadora, la filipina ICTSI (que sería rescindido en el 2000 luego de una serie de conflictos).³⁵

A partir de entonces y hasta el presente, la FECOI, como integrante del Consejo Directivo del Enapro colaboró en todo aquello referente a la transparencia, efectividad y productividad de las sucesivas concesiones.

Las diversas tipificaciones acerca de los actores de la actividad portuaria comprenden a los que intervienen en la operatoria portuaria, en la cadena logística de servicios, en el comercio exterior, y los que de ellos participan de la relación puerto-ciudad. Sin embargo, los enfoques interdisciplinarios, en especial los que provienen de las ciencias sociales y las políticas públicas, develan la existencia de una constelación de actores a medida que se amplía el radio de análisis de a la operatoria portuaria a la actividad portuaria en general, a la relación

³² *Ibíd.*, tomo XII, Acta N. 81, p. 97.

³³ Miguel Ángel De Marco (h) y Rafael Ielpi, “El puerto de los rosarinos”, Ente Administrador del Puerto de Rosario, Rosario, 2006, p. 165.

³⁴ AR-FECOI, Libro de actas reuniones del Consejo Directivo, tomo XII, Acta N. 872, p. 188.

³⁵ La Capital, 4 de marzo de 1998.

puerto-ciudad y la de puerto-ciudad-región, que en definitiva construyen direccionamientos que al integrar actores civiles y estatales establecen la gobernanza requerida por la complejidad misma del sistema CPR, (que en Rosario se ha caracterizado por ser más de índole relacional -negociación de redes horizontal- y territorial -coordinación por intereses de desarrollo regional- que burocrática) articulando niveles micro y macro para la solución de los problemas específicos.³⁶

Por sistema se entiende a una unidad cuyos elementos interaccionan juntos, afectándose unos a otros, operando hacia una meta común (en este caso las posibilidades de crecimiento económico social y cultural), que se percibe así misma como una identidad distinta de otras sostenidas durante el tiempo aún en entornos cambiantes. En todos los casos las partes influyen en otras y se retroalimentan.³⁷ Bajo el sistema CPR, cuyo elemento común es la capacidad de facilitar la retroalimentación de las interfaces entre ciudad-puerto-región, tienen lugar dinámicas económicas (del mercados, agentes, las ferias, las bolsas, las asociaciones de defensa comercial y promoción industrial, instrumentos de crédito, y piezas requeridas para el intercambio internacional, y del capitalismo en sus ciclos)³⁸, sociales, políticas y culturales, y en lo que para este trabajo interesa, la FECOI ha reunido las características que la constituyen poseedora de una dinámica empresarial³⁹ influenciada por la CPR de origen (por ejemplo, la de Rosario, sujeta a los ciclos del capitalismo internacional y los procesos de globalización)⁴⁰ a la que también coopera otorgando estabilidad y continuidad.

La historia demuestra que las corporaciones del desarrollo local de las ciudades portuarias han jugado un rol clave en la dinámica del sistema, interactuando en la definición y resolución de las problemáticas propias del cambio (siempre presente a medida que es la resultante de la interacción social), y por eso se convierten en “motorizadores” del mismo. Dentro de la teoría de los sistemas, en las últimas décadas ha ganado terreno la teoría de la dinámica histórica de la comunicación dentro de los sistemas sociales que puede medirse por la corriente de energía que impulsa la información, la toma de decisiones, y la retroalimentación generada.⁴¹ La información reunida en un exhaustivo relevamiento de los libros de actas de la FECOI durante estos cien años de existencia corrobora que su expansión comunicacional se dio sobre “las vías” abiertas por el complejo ferropuerto de Rosario, y que al igual que otras instituciones locales su área de influencia se correspondió con los del hinterland del puerto. El fortalecimiento como institución habría tributado a la dinámica CPR y esta última a la institucionalización de la identidad, por eso en el discurso de la FECOI la actividad portuaria es considerada esencial a la ciudad y a ella misma.

La prédica y acción de la FECOI en función de la promoción, defensa y desarrollo del puerto de Rosario se acrecentó con el paso del tiempo, a medida que consolidó su propio proceso de institucionalización como articulador del gremio empresarial y comercial con incidencia en el sistema de poder existente.

Su identificación y estudio como “elemento” y “parte” “activa” de la dinámica del sistema ciudad-puerto-región contribuye a la comprensión de la estructura en su conjunto, tal como recomienda el empleo metodológico de la dinámica de sistemas. Es observable una similitud en los componentes (motivación, control, experiencia y legitimidad)⁴² del sistema CPR con los

³⁶ Giovanna Valenti Nigrini y Ulises Flores Llanos, “Ciencias sociales y políticas públicas”, en Revista mexicana de sociología, V. 71 n.sp Médico dic. 2009, p.

³⁷ Javier Aracil, *Dinámica de Sistemas*, Isdefe, Madrid, 1995, p. 12.

³⁸ Fernand Braudel, *La dinámica del capitalismo*, Fondo de Cultura Económica México, tercera reimpression, México, 2002.

³⁹ Eduardo Bueno, Mónica Longo Somoza y María Paz Salmador, “Concepto, método y programa de investigación de la dinámica empresarial”, En revista *Economía Industrial*, N° 399, 2016, págs. 13-22.

⁴⁰ Carlos Martner Peyrelongue y María Aurora Moreno Martínez, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica No. 162, Sanfandila, Qro, 2001.

⁴¹ LUDWIG VON BERTALANFFY, *Teoría general de los sistemas*, p. 22.

⁴² Bob William, *Systems concepts and evaluation*, Workbook, International Labour Office, February 2007, p.13.

del sistema institucional FECOI, como se desprende del relevamiento de las actas manuscritas de la institución. Esta narración textual representa la memoria oficial y por lo tanto refleja la voluntad de sus directivos por enfatizar el compromiso de la misma con los principios fundacionales de la libertad de comercio, el progreso de Rosario y la defensa de la dinámica ferropuertuaria a la que se le atribuía una capacidad fundacional y perdurable. Reconocida como resultante de ella (producto-o artefacto cultural en la interpretación de un análisis ANYPORT-ANYARTEFACT), la FECOI a su vez participó en la elaboración de instancias para su defensa y promoción, en definitiva, proveyó productos para la cohesión del sistema.⁴³ A través de sus publicaciones periódicas, ciclos de formación, foros de diálogo, memoriales, petitorios, campañas de concientización, se refirió a la problemática portuaria y su implicancias locales y regionales. Participó en la elaboración de proyectos de autarquía y de la creación del Ente Administrador Puerto de Rosario. Productos que pueden ser considerados “artefactos culturales”, en el sentido de representar una elaboración conocimiento aplicado a cambios, reformulaciones, alteraciones y transformaciones de la realidad.⁴⁴

⁴³ En referencia al pensamiento de Maurice Halbwachs, Javier Alejandro Lifschitz-Sandra Patricia Arenas Grisales, “Memoria política y artefactos culturales”, en revista Estudios Políticos N. 40, Universidad de Antioquía, p. 98-110.

⁴⁴ Luis Miguel Isava, “Breve introducción a los artefactos culturales”, revista Estudios, julio diciembre 2009, p. 441-454.