

*La construcción del puerto  
de San Nicolás  
según la voz de uno de sus protagonistas:  
El ingeniero Ariodante Ghisolfi*

ROSANA L. OBREGÓN <sup>1</sup>

*Resumen*

*Este trabajo aporta una nueva visión sobre las instancias de la construcción del puerto de San Nicolás, centrado en una fuente inédita: el informe elaborado por el autor del proyecto y ejecución, el Ing. Ariodante Ghisolfi, a instancias de una nota periodística aparecida en el diario local El Tribuno, replicando una nota del periódico El Laborista, hacia finales de la década de 1940, que, en opinión del autor, tergiversa los hechos.*

*El inicio del proyecto del puerto data del año 1889. No obstante, es en 1903 cuando se inició la construcción a cargo de la Compañía de Obras*

1 Instituto de Investigación Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de la Plata (HiTePAC-FAU-UNLP).

*Públicas del Río de La Plata Ltda., siendo el ingeniero Ariodante Ghisolfi quien realizó el nuevo proyecto y se hizo cargo de la dirección de obra. En 1905 la empresa se desvinculó de la construcción. Las obras nunca fueron completadas y la empresa consiguió extender dicha concesión en setenta años. El estado inconcluso de las obras del puerto y la falta de “transparencia” en el manejo económico-financiero por parte de la Sociedad Puerto fueron centro de descontentos por parte de la población local, que atribuyó la “decadencia económica” de la ciudad a la decadencia del puerto; de este clamor popular se hizo eco la prensa local y nacional. Finalmente en el año 1946, un decreto del presidente Perón dio por finalizada la concesión con la Sociedad Puerto.*

### *Palabras clave*

Puertos - Ingeniería civil - Obras Públicas - Empresas - Ariodante Ghisolfi - San Nicolás de los Arroyos

### *Abstract*

*This research provides a new vision on the construction of the San Nicolás port centered on an unpublished source, a report prepared by the project's author and executioner, Ing. Ariodante Ghisolfi, stemming from an article published in the local newspaper El Tribuno, replicating an article from the newspaper El Laborista towards the end of the 1940s, which, in the opinion of the author, distorts the facts.*

*The onset of the port project dates back to 1889. However, only in 1903 Compañía de Obras Públicas del Río de la Plata Ltda., started construction under the management of Ariodante Ghisolfi, the engineer in charge of this new project. In 1905 the building company severed ties with the site construction. The job was never completed and the company managed to achieve a 70-year concession extension. The incomplete port construction and the lack of “transparency” in its economic-financial management by the Sociedad Puerto [Port Society], were the main reasons for the dissatisfaction of the local population, who blamed the port decadence on the city's “economic decadence”; this popular cry was echoed by both the*

*local and the national press. Finally, in 1946, a decree signed by President Perón ended the Sociedad Puerto concession.*

### *Keywords*

Ports - Civil Engineering - Public Works - Companies - Ariodante Ghisolfi - San Nicolás de los Arroyos.

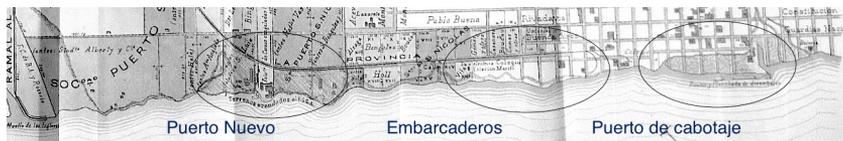
## *I. Introducción*

Comenzaremos realizando una breve reseña de la construcción del puerto de San Nicolás: en el año 1889 la firma “Díaz, Atucha, Cullen y Cía” obtuvo la concesión por treinta años –a partir de la cual se denominó Sociedad Anónima Puerto San Nicolás– para la explotación de un puerto en San Nicolás de los Arroyos y en terrenos de su propiedad. La concesión consistía en la construcción de muelles, depósitos para embarque y desembarque de mercancías, elevadores y secadores de granos, como así también depósitos para desgranadoras y almacenajes de diferentes frutos del país. Pasados catorce años, en el año 1903, el Congreso Nacional sancionó la Ley N° 4210, en la que se otorgó una nueva concesión a la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás para construir y explotar, ahora por setenta años, un puerto comercial de ultramar y cabotaje, siempre en terrenos de su propiedad.

En 1904 la Sociedad Puerto contrató a la empresa constructora británica, la Compañía de Obras Públicas del Río de La Plata Ltda. para la ejecución de obra y el ingeniero italiano Ariodante Ghisolfi fue enviado a San Nicolás para hacerse cargo de ella. En el año 1905 la empresa constructora se desvinculó de la construcción. No obstante, el puerto fue inaugurado en 1906 sin haberse concluido las obras previstas.

En el año 1907, por ley 5090, la Sociedad adquiere las canaletas en la zona de embarcaderos; “se declaran incorporadas las treinta y seis canaletas, terrenos, depósitos e instalaciones adquiridas de varios...”<sup>2</sup> en

2 Diputado Ing. Juan Bautista Aramburu a la Honorable Cámara de Diputados Na-



Gráficos realizados sobre un sector del plano que acompaña las Memorias de la Sociedad Puerto, Buenos Aires, Biblioteca Pública de la Universidad Nacional de La Plata, 1896

las mismas condiciones que estableció la ley 4210 de 1903 para la autorización de la construcción y explotación del puerto. Esto implicó que la Sociedad sumó prácticamente todo el frente costero de la ciudad.

El estado inconcluso de las obras del puerto y la falta de “transparencia” en el manejo económico-financiero por parte de la Sociedad Puerto, fueron centro de descontento por parte de la población local, que atribuyó la “decadencia económica” de la ciudad a la decadencia del puerto. La prensa local y nacional se hizo eco de este clamor popular: los diarios locales *El Noticiero*, *El Tribuno*, *El Norte*, y los diarios nacionales como *El Laborista* y *La Nación* coincidieron en cuestionar a la empresa concesionaria por su manejo “poco claro”, que imposibilitaba las relaciones comerciales con el consecutivo “estancamiento” de la ciudad, por lo que fue denominada, por la población y la prensa local, la Sociedad Fantasma. En este sentido, la tesis de Lazzaro<sup>3</sup> y el trabajo de Harispuru<sup>4</sup> coinciden en afirmar que la empresa usó la concesión del puerto como plataforma para beneficiarse en otros ámbitos de la economía, como la especulación inmobiliaria (las tierras del puerto y aledañas) y operaciones bursátiles de cotización en bolsa sin capital real, entre otras.

cional. Buenos Aires, Archivo Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Expte: 358-D-1919.

3 SILVIA LAZZARO, *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino (1880-1914)*. Vol. 1, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1992 pp. 41-53.

4 ADELA HARISPURU, “El puerto de San Nicolás. Su origen, evolución y decadencia.” En: <http://www.audhe.org.uy/el-puerto-de-san-nicolas-su-origen-evolucion-y-decadencia.html>, 2011.

En este contexto, el primer reclamo formal ante el Estado nacional fue realizado por el diputado nicoleño ingeniero Juan B. Aramburu, el 29 de septiembre del año 1919<sup>5</sup>. La Dirección General de Obras Hidráulicas de la Sección del Paraná Inferior realizó un informe contestando el reclamo de modo contundente:

no solamente la Sociedad ha cumplido sus obligaciones, salvo las excepciones autorizadas por el P.E.; sino también que las instalaciones son capaces de satisfacer los fines a que fueron destinadas, una vez reparados los desperfectos que acusan en la fecha. El estudio de las causas por las cuales al puerto no trabaja en toda su amplitud y solo limitadamente por su sección de embarcaderos, estimo es inherente a la explotación del Puerto mismo; debe admitirse que ello interesa más particularmente a la sociedad concesionaria- No puede tampoco esta circunstancia, ser motivo para resolver la caducidad<sup>6</sup>.

Existieron otras propuestas formales con el fin de lograr la caducidad de la concesión, como la presentada por el diputado Nacional Joaquín Vergara Campo en el año 1941, sin siquiera ser tratada en el recinto<sup>7</sup>. La lucha de la ciudadanía –autoridades municipales, comerciantes y periodistas– por conseguir ese objetivo tuvo distintas manifestaciones, como organizar una comisión para reclamar ante el Estado nacional, sin mayor resultado. Finalmente, en el año 1946, un decreto del presidente Perón dio por finalizado el contrato entre el Estado nacional y la Empresa<sup>8</sup>.

5 Diputado Ing. Juan Bautista Aramburu ..... Expte: 358-D-1919.

6 *Ibídem* p. 7.

7 Diputado Joaquín Vergara Campo a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación Buenos Aires, Archivo Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Expte: 1454-D-1941.

8 Este acto marca un giro en la historia de la región, junto con la decisión del Estado Nacional de instalar allí la mayor la planta siderúrgica del país: SOMISA.

## II. El informe en el contexto de la “liberación” del Puerto de San Nicolás

El 2 de marzo de 1947 marca un antes y después para la sociedad nicoleña: en un acto simbólico de posesión del puerto, el presidente Juan Domingo Perón, en compañía de la casi totalidad de ministros y secretarios, anunció la “liberación” del puerto como así también enunció un hecho determinante para el futuro de la ciudad, la construcción de la planta siderúrgica SOMISA<sup>9</sup>.

No era la primera vez que Perón visitaba San Nicolás y que tomaba conocimiento de los reclamos locales; en el año 1944 y en oportunidad de la inauguración de la Escuela Normal, acompañó al presidente Farrell como vicepresidente de la Nación y Secretario de Trabajo y Previsión; en esta ocasión el presidente del Centro de Fomento del Comercio e Industria, Salvador Córdova, durante la ceremonia de recibimiento que ofreció el municipio a la comitiva presidencial, expresó:

El Centro de Fomento, entidad que agrupa a los comerciantes e industriales de San Nicolás, ha llegado a la conclusión, después de un estudio meditado y sereno, que hasta tanto el Estado no recupere el puerto local, todos los esfuerzos serán nulos y todas las preocupaciones estériles.

En vuestro poder obran los antecedentes del asunto, ellos aúnan la opinión de las fuerzas vivas, el pensamiento de los obreros y la prédica del periodismo. El permiso debe ser revocado, para que esa fuente de acción dinámica se reincorpore al patrimonio de la Nación... Declarada nula la concesión, existen poderosas razones para fundarla, que la nacionalización del puerto traería aparejada una movilización admirable de energía<sup>10</sup>.

9 SOMISA: Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina. El proyecto del Plan Nacional Siderúrgico se aprobó en el Congreso el 13 de junio de 1947.

10 SANTIAGO CHERVO, *Perón en San Nicolás. La estrategia que permanece (1944-1947)*. San Nicolás. 1999, p. 29.

En este sentido, la historia de la “liberación” puerto de San Nicolás es inescindible del Plan Siderúrgico Nacional. Para el establecimiento de la planta se requería un puerto con condiciones naturales que permitiera transacciones de importación y exportación como así también que contemplara “los gastos de transporte de los insumos y de la cercanía al cordón industrial bonaerense, principal mercado consumidor”<sup>11</sup>; en este sentido San Nicolás cumplía con las condiciones necesarias para la localización industrial.

El Plan Siderúrgico ideado por el gral. Savio fue presentado por el gobierno militar al Parlamento, cuatro días después de las elecciones del 4 de febrero de 1946, en las que resultó ganador Juan Domingo Perón. El 4 de junio de 1946 asumió la presidencia y el decreto que dejó sin efecto la concesión otorgada a la Sociedad Puerto se publicó el 29 de noviembre de 1946. Finalmente, en el marco del Primer Plan Quinquenal se envió a discusión el proyecto para la constitución de SOMISA.

El presidente Perón, en el acto de toma de posesión simbólica del puerto, expresó:

De esta progresista ciudad ha de salir, por su puerto, mejorado y completado, una enorme corriente de exportación. Ya se han echado las bases para instalar en esta zona, la fábrica nacional de hojalata, que está tardando mucho en llegar al país, en la que han de confeccionarse los envases que necesitamos para exportar nuestra producción<sup>12</sup> [...] y debo agregar, en este lugar, que la iniciativa de esta recuperación pertenece al Secretario Político de la Presidencia, Dr. Román Alfredo Subiza, quien fuera apoyado con toda decisión por S. E. el señor Ministro de Obras Públicas, y por el Señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Coronel Mercante<sup>13</sup>.

11 CLAUDIO BELLINI, *La Industria peronista.1946-1955: políticas públicas y cambio estructural*. Buenos Aires, Edhasa. 2009 p. 34.

12 SANTIAGO CHERVO, *Perón en San Nicolás...*, p. 48.

13 El Presidente Perón en el acto de toma de posesión simbólica del puerto, el 2 de marzo de 1947. Diario *El Tribuno*, San Nicolás, 3 de marzo de 1947, Año XXX, N° 10.883.

Su discurso fue contundente respecto a los nuevos rumbos que tomará la política económica en su gestión:

Amigos de San Nicolás, asistimos al acto de la toma de posesión simbólica del Puerto de San Nicolás, aspiración largamente acariciada por este pueblo laborioso...Hay cosas que la dignidad de la República no permite y la enajenación del Puerto de San Nicolás era una de ellas” [...] Trátese de una medida de carácter general, dentro de nuestra orientación de gobierno, la de ocupar paulatinamente todas las posesiones que son irrenunciables para el Estado Argentino, y que han sido indebidamente puestas en otras manos, que no representan los verdaderos valores de la nacionalidad<sup>14</sup>.

En este contexto, el 3 de diciembre de 1946 el periódico *El Laborista*<sup>15</sup> publicó el editorial “Puertos de la Patria”, luego replicado por el periódico local *El Tribuno*. En respuesta, el ingeniero Ghisolfi decidió realizar el informe: *El puerto Nuevo de San Nicolás de los Arroyos. Desde el proyecto a la Sociedad Puerto (1889) hasta la construcción según proyecto de la Compañía de Obras Públicas del Rio de La Plata (Ltda.) y la recesión del contrato de construcción del puerto (16 de mayo de 1906)*<sup>16</sup>.

14 SANTIAGO CHERVO, *Perón en San Nicolás...* p. 47.

15 Periódico *El Laborista*. Editorial, *Puertos de la Patria*, Buenos Aires, 3 de diciembre de 1946. El periódico *El Laborista*, órgano oficial del partido Laborista, durante las elecciones de 1946, jugó un rol fundamental como casi único medio de apoyo incondicional a su líder, Perón; por lo cual se constituyó en un diario encargado de la propaganda electoral que acompañó la candidatura de Perón con incansables loas, y criticó, sin medias tintas, a la mayor parte de la prensa y a la poderosa oposición que le hacían frente. Ver: RAANAN REIN y CLAUDIO PANELLA, (Compiladores) *Peronismo y prensa escrita. Abordajes, miradas e interpretaciones nacionales y extranjeras*. Edición. EDULP, La Plata, 2008.

16 ARIODANTE GHISOLFI, “El puerto Nuevo de San Nicolás de los Arroyos. Desde el proyecto a la Sociedad Puerto (1889) hasta la construcción según proyecto de la Compañía de Obras Públicas del Rio de La Plata (Ltda) y la recesión del contrato de construcción del puerto (16 de mayo de 1906)”, sin fecha, Archivo y Museo Histórico Municipal G. Santiago Chervo, 1541-297-45.



El presidente Perón en el acto simbólico de la posesión del Puerto de San Nicolás, el 2 de marzo de 1947. San Nicolás. Archivo y Museo Histórico Municipal G. *Santiago Chervo*. Nro 10.612

### *III. El informe: la construcción del puerto 1889-1906*

El Gobierno de la Revolución Nacional, se ha puesto la insigne tarea de rescatar los bienes patrimoniales dados, poco menos que en otorgación gratuita, a la voracidad de capitalistas extranjeros. Ha recuperado para la Nación diversos servicios públicos de capital importancia en el orden económico financiero. Su última determinación, en este sentido se refiere al rescate del puerto de San Nicolás, que por muchos años estuvo en poder de un sindicato capitalista extraño al país.... no faltó el Gobierno

desaprensivo, sin sensibilidad argentina, que lo pusiera en las manos de explotadores extranjeros...<sup>17</sup>

En esta extracción de la editorial publicada por *El Laborista* puede observarse el “tono” en que está escrita, Ghisolfi expresa claramente los motivos concretos por los cuales decide realizar el informe: supone que el autor no debe ser de San Nicolás y, si lo es, desconoce la historia de su ciudad natal en lo referido al origen de la construcción del puerto, y prosigue diciendo que “desearíamos una contestación del autor del artículo *Puertos de La Patria*, si es que pueda darla”. Es indudable que las expresiones “explotadores extranjeros” y “capitalistas extranjeros” parecen ser el detonante de la redacción del informe:

Por eso es que, teniendo a la vista documentos fehacientes, originales unos y copias exactas y fieles otros, todos los cuales están en San Nicolás, bien custodiadas, hemos resuelto hacer conocer a quienes no lo saben, como ha sido el origen de este puerto que merecía un mejor destino que el que sufrió bajo el poder de la *Sociedad Anónima Puerto San Nicolás* y que, por el poder del actual Gobierno, se va a cambiar por completo en bien de la histórica Ciudad de los Arroyos<sup>18</sup>.

Es indudable que sintió que su honestidad era cuestionada al leer el editorial sobre el puerto considerando su rol protagónico en la primera etapa de construcción. Ghisolfi, una vez desvinculado de la obra, en el año 1911 se radicó definitivamente en la ciudad hasta su fallecimiento en 1949. Los años en que permaneció en San Nicolás desarrolló una actuación profesional prolífica. Entre los años 1908 y 1944 tuvo su actuación profesional más relevante como jefe de la oficina técnica municipal. También se destacó como miembro activo de la Sociedad Italiana local e incursionó en el periodismo; fue crítico teatral e inves-

17 Periódico *El Laborista*, Editorial, *Puertos de la Patria*, 3 de diciembre de 1946, Biblioteca Nacional Mariano Moreno (Argentina). Departamento de Archivos. Fondo Editorial Sarmiento. Subfondo Crónica. Sección Archivo. Subsección Archivo de redacción. Serie Sobres temáticos. AR00090508.

18 ARIODANTE GHISOLFI, Informe Puerto...

tigador del pasado nicoleño. Fue considerado por la comunidad como un hombre de gran prestigio profesional y de destacada honestidad y honorabilidad<sup>19</sup>.

En esta instancia de su vida, retirado de la actividad profesional, realizó el informe que da cuenta de los inicios de la Sociedad Puerto. Comenzó relatando y opinando sobre el proyecto realizado por el ingeniero Enrique Álvarez Toledo en 1889, el cual, según sus palabras, si se hubiese llevado “a la práctica habría sido una especie de mal irreparable”. Un punto que menciona especialmente es la demora de la Sociedad Puerto; luego de catorce años de obtenida la concesión en 1889, comenzó la construcción del puerto. Se pregunta por qué en el año 1903 se contrató a una compañía inglesa, “extranjera explotadora”, para llevar a cabo las obras. El informe prosigue haciendo especial énfasis en defensa de la “honorabilidad” de la empresa constructora:

Nosotros pensamos a nuestra manera y esta es que, en todos aquellos años han existido en la República varias empresas constructoras de importancias que construyeron grandes obras... Podía bien la Sociedad Puerto haber hallado la propuesta conveniente. Pero parece que no sucedió y el proyecto quedó tal cual<sup>20</sup>.

Para Ghisolfi fue responsabilidad empresarial el haber demorado la construcción. Vimos cómo la empresa solicitó y le fueron otorgadas varias prórrogas para el inicio de obras. La Sociedad, además, era propietaria y explotaba unas caletas en el área de embarcaderos, lo que posibilitó su vigencia<sup>21</sup>.

La Sociedad Puerto tuvo su origen cuando un grupo de empresarios locales se asociaron e instalaron una serie de embarcaderos para su ex-

19 ROSANA OBREGON, “El Ing. Ariodante Ghisolfi –Mantua 1863– San Nicolás de los Arroyos 1949” Actas de II Congreso Internacional Patrimonio Cultural. Centro Cultural Canadá-Córdoba Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba. Mayo 6 al 9 de 2004.

20 ARIODANTE GHISOLFI, Informe Puerto...

21 *Memorias De Sociedad Puerto San Nicolás*, Buenos Aires, Biblioteca Pública Universidad Nacional de La Plata, 1896.

plotación, a finales de 1880. Por la quiebra de muchos industriales e intereses económicos particulares, la propiedad de la Sociedad pasó a manos de una sociedad anónima. Es entonces que, en 1889, la firma “Díaz, Atucha, Cullen y Cía”, solicitó y obtuvo el permiso para construcción y explotación del puerto, a su costo, para lo cual se comprometían a construir las instalaciones portuarias en terrenos que la sociedad poseía en zona aledaña donde se situaban los embarcaderos. Debían, además, construir empalmes con las vías de los ferrocarriles Buenos Aires-Rosario, y del Oeste, y librar al servicio público las obras mencionadas en el término de veinticuatro meses; siendo el gobierno nacional garantía de la concesión durante treinta años<sup>22</sup>.

Las preguntas y objeciones que Ghisolfi plantea son válidas; no obstante, desconoce algunos detalles sobre cómo sucedieron los hechos. Según consta en los anexos de las Memorias de la Sociedad presentadas a sus accionistas en 1896<sup>23</sup>, en el año 1890 solicitó que fuese derogado el art. 22 del contrato, que facultaba al gobierno a modificarlo o cancelarlo en caso de incumplimiento. Fundaba el pedido haciendo mención a la crisis económica imperante que obligaba a la búsqueda de capitales en el exterior para concretar la obra, y a que el proyecto aprobado con anterioridad era de grandes proporciones. El procurador de la nación, Eduardo Costa, consideró que era pertinente la solicitud, dadas las circunstancias del pedido, y que, como al Estado no le interesaba construir esos muelles, debía aprobar dicha solicitud. En agosto de 1891 se otorgó una prórroga para la construcción por cuatro años y, al finalizar esta última, se otorgó otra, también por cuatro años.

A estas memorias se adjuntó un plano en el que se indicó, en color verde, las propiedades pertenecientes a la Sociedad. En él pueden observarse las tierras en las que se construirá el nuevo puerto y el área donde se ubicaron algunas canaletas en la zona de embarcaderos, también de su propiedad.

22 *Ibidem*.

23 *Ibidem*



Plano que acompaña las Memorias de la Sociedad Anónima “Puerto San Nicolás” realizado por el Ing. Agr. F. G. Molina. Agosto 1896, Buenos Aires. Biblioteca Pública de la Universidad Nacional de La Plata

Luego de estas sucesivas prórrogas, el año 1903 el Congreso Nacional sancionó la Ley N° 4210<sup>24</sup>, por lo cual que otorgó a la Sociedad Anónima Puerto San Nicolás la concesión para construir y explotar, ahora por setenta años, un puerto comercial de ultramar y cabotaje en el mismo terreno de la concesión anterior<sup>25</sup>. Esta concesión obligaba a la construcción de 2000 mts. de muelles y un edificio para aduana y subprefectura y demás instalaciones.

En 1904 Ghisolfi fué enviado a la ciudad de San Nicolás como representante de la Compañía de Obras Públicas del Río de La Plata Ltda. encargada de realizar la obra para la Sociedad Puerto. Su objetivo era evaluar la factibilidad del proyecto realizado por el ingeniero Álvarez

24 Expte n° 17 -S-1903. del 21 de julio de 1903 presentado ante la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados de la Nación por parte de la Sociedad Anónima “Puerto San Nicolás”.

25 Sobre el tema de la Sociedad Puerto y la especulación financiera ver: SILVIA LAZZARO, *Estado, capital extranjero...*, 1992; ADELA HARISPURU, “El puerto de San Nicolás... 2011.

Toledo, para lo cual preparó un informe sobre su inconveniencia y un nuevo proyecto que presentó y fue aprobado, primero por la Empresa constructora y, luego, por La Sociedad Anónima Puerto San Nicolás, como así también por el Ministerio de Obras Públicas en el mes de junio de 1904. El 17 de julio de 1904 comenzaron las obras con la colocación de la piedra fundamental en el lugar del futuro el edificio de Aduana.

En su informe Ghisolfi dedicó un par de párrafos a la empresa constructora, mencionando a sus directores, la fecha de constitución de la firma en la Argentina, su domicilio en Buenos Aires, etc. También dio cuenta de los beneficios que les brindó la compañía a sus empleados: el otorgamiento de un mes de sueldo como aguinaldo en la Navidad, “según la costumbre inglesa”; regalos para los empleados cuando nacía un hijo, entre otros beneficios. Estas y otras virtudes empresariales son ponderadas como positivas por el autor del informe. En este sentido, reafirmando la honestidad de la empresa, comentó que en el momento de comprar ladrillos para el edificio de la aduana (primero en ser levantado), los fabricantes locales exigieron una suma de 24 pesos por millar, mientras que el precio para los demás constructores locales era de 16 pesos. Esta controversia, según Ghisolfi, fue producto de una maniobra de un empresario local, que a su vez era dirigente político, y buscaba su propio beneficio. Luego de diversas conversaciones sin llegar a un acuerdo en el precio, se resolvió, con la aprobación de la gerencia de la empresa constructora, la compra de ladrillos en la localidad vecina de Arrecifes. Por el costo del flete terminaron pagando 27 pesos. Todo este sobrecosto “se prefirió a dejarse explotar por los ladrilleros nicoleños”.

En su informe detalló, con datos precisos, el tipo y tamaño de los materiales empleados, las dificultades enfrentadas en la construcción, e identificó a los distintos contratistas de la obra. Hizo mención de las inspecciones que realizó el Ministerio de Obras Públicas, dando sus fechas y el nombre de cada inspector, como así también el nombre y apellido de los distintos miembros de la Sociedad Puerto que visitaron, en distintas oportunidades, la obra con el sentido de demostrar que todos los integrantes eran de origen local y no “extranjeros explotadores”.

Relató minuciosamente las instancias que vivió en la obra meses previos de la recesión del contrato por parte de la Cia de Obras Públicas:

Bajaron del tren el presidente de la Sociedad Doctor Agrelo con varios miembros del Directorio, un gerente de La Compañía de Obras Públicas, el Ing. Vinent y un grupo de corredores de bolsa, invitados evidentemente, para que se cercioraran del progreso de las obras... vieron 400 operarios y peones trabajando y ante tal espectáculo, los corredores, se fueron rápido al telégrafo nacional y al de la Provincia y al teléfono, ordenando a sus empleados de la Capital que empezaran, sin pérdida de tiempo a adquirir acciones antes de que se difundieran voces sobre el adelanto de las trabajos<sup>26</sup>.

Continúa diciendo que a los pocos días recibió una nota de la Gerencia de la Compañía en la cual se le comunicaba que el directorio de la Sociedad Puerto vería con agrado que las obras fueran prosiguiendo a un ritmo más lento, lo cual implicó que tuvieran que despedir a muchos operarios, y Ghisolfi manifestó su desagrado ante este episodio.

Pasado un breve lapso de tiempo se enteró de que el anterior presidente de la Sociedad, de origen portugués, fue reemplazado por uno de origen argentino.

Un día llega al Puerto Nuevo una locomotora con furgón y un coche, del cual bajaron el gerente de la Compañía de Obras Públicas, Ing. Calastremé y pocas personas... Uno de los recién llegados viene presentado como el nuevo presidente de la Sociedad Puerto, el Doctor Damián Torino<sup>27</sup>... Diremos que al haber sustituido a un extranjero por un argentino de la parte más septentrional de la República, estando Salta a 1500 km de la Capital Federal, dejaba lugar a sospechar que, para presidentes, se

26 ARIODANTE GHISOLFI, Informe Puerto..., cit.

27 Ghisolfi conoció a Damián Torino cuando estuvo afectado a las obras del F. C. Nacional Central Norte, en la provincia de Salta.

buscaban personas que no supieran como se manejaba la Sociedad en sus asuntos<sup>28</sup>.

El informe sigue describiendo sucesos, a su entender, bastantes “sospechosos”:

También llamó la atención de que el hecho que la Sociedad hubiese nombrado asesor técnico a un abogado, el Doctor Manuel Cigorraga, teniendo a mano el Ing. Mázzeri que era inspector de obras, el Ing. Álvarez Toledo miembro del directorio y el Ing. Pedro Vinent... es de imaginar como el abogado podía desempeñarse, tratándose de unas obras de ingeniería portuaria, en aquellos años en que las obras portuarias e hidráulicas en general eran poco familiares en la Republica<sup>29</sup>.

A todas estas maniobras “sospechosas” se sumaban las discrepancias técnicas y económicas suscitadas entre Ghisolfi, el asesor técnico Ing. Mázzeri por la Sociedad y el Ing. Molina por el Ministerio de Obras Públicas.

Parte de lo relatado está estrechamente relacionado con la decisión de la Compañía de Obras Públicas de rescindir el contrato de obra. En mayo de 1905, según consta en el Diario de la Dirección Técnica de las Obras del Puerto San Nicolás<sup>30</sup>, fue rescindido el contrato por pedido de la empresa constructora a causa de incumplimientos por parte de la concesionaria, con el consecuente alejamiento de Ghisolfi de la dirección de la obra. En abril de 1906, se dio por concluida totalmente la relación entre la Sociedad Puerto y la empresa constructora con la entrega del inventario de materiales y certificaciones finales de avance de obra (consta en el informe con el detalle).

Las obras, según relató, se prosiguieron contratando una empresa formada “ex profeso por los Ing. Vinent, Jauregui y Maupas, los cuales encomendaron los trabajos a otro ingeniero”. Al parecer las obras pro-

28 ARIODANTE GHISOLFI, Informe Puerto..., cit.

29 Ibídem

30 ARIODANTE GHISOLFI, “Diario de la Dirección Técnica de las Obras del Puerto”. Archivo y Museo Histórico Municipal *G. Santiago*. San Nicolás.

siguieron con errores de ejecución como consecuencia del desconocimiento por parte de los profesionales en materia de obras portuarias. La construcción del galpón de importaciones y su muelle tuvo falencias en lo que respecta a los rellenos ubicados detrás de los tablestacados del muelle; utilizar solamente arena del río posibilitó la filtración de agua que socavó toda la estructura con el consecuente deterioro general que llevó a demolerlo para rehacerlo, según se desprende del informe.

#### *IV. Consideraciones finales*

El periódico *El Laborista*, como medio oficial del partido Laborista, y con un rol protagónico en la difusión de las políticas del primer gobierno del general Perón, llevó adelante una campaña de exaltado nacionalismo contra el *establishment* que imperó hasta ese momento en la Argentina:

El sistema de concesiones de servicios públicos, so pretexto que el capitalismo forastero era capaz de obrar el milagro de un pujante desarrollo que el país no estaba en condiciones de obtener por su medios propios, constituyó un crimen legal, por que puso en manos ajenas la riquezas y el destino político de un pueblo que, en momento alguno, abdicó de sus derechos a nombre de la prosperidad que se invocaba para apuñalarlo por le espalda<sup>31</sup>.

Ghisolfi, contesta a la editorial de *El Laborista* que calificó de “explotadores extranjeros” a los miembros de la Sociedad Puerto. Él, de acuerdo a su conocimiento, los identificó como argentinos y no como extranjeros y entendió que era cuestionada su honestidad y honorabilidad, por lo cual manifestó su necesidad de contar su versión de la historia.

Suponemos que Ghisolfi desconocía que, según Ley N° 5090 de 1907, la Sociedad Puerto anexó la totalidad de los embarcaderos y

31 Diario *El Laborista*, 1946.

demás instalaciones existentes en la ciudad, sumando canaletas a las existentes en el Puerto Nuevo; y que, según consta en el expediente, sus miembros eran en su mayoría extranjeros, siendo accionista mayoritario Bunge y Born:

Art 1. Decláranse incorporadas al puerto comercial de propiedad de La Sociedad Puerto San Nicolás, las treinta y seis canaletas, terrenos, depósitos e instalaciones adquiridas por dicha Sociedad, de los Sres. Ernesto &. Bunge y J. Born; Brauss, Maln & Cia; Teodoro Van Der Heyden; Juan L. Somoza; Otto Wiengreen; Genoud, Benevenuto, Martelli &Cía; Felipe Somoza & Cía<sup>32</sup>.

Ghisolfi, como extranjero y como empleado de una empresa extranjera sintió que la editorial atacaba su buen nombre y buscó desmarcarse de esos calificativos. No obstante, afirmó estar de acuerdo con algunos conceptos vertidos en el artículo, pero no parece concordar con varias de las expropiaciones que está planificando el nuevo gobierno, si bien acuerda que en el caso del puerto de San Nicolás es menester hacer justicia y ve con beneplácito la decisión del gobierno nacional de interrumpir el contrato de concesión, dedicando palabras elogiosas a las gestiones realizadas por el doctor Subiza y a la “voluntad de hacer” del general Perón “que tiene buena mano para el timón de la nave del Estado”. *é*

32 Diputado Ing. JUAN BAUTISTA ARAMBURU .....Expte: 358-D-1919.