

Segundas Jornadas de Historia de la Industria y los servicios

“El negocio de los muelles y depósitos privados en el puerto de Buenos Aires. Dos casos emblemáticos.”

Jorge Eduardo Waddell

Facultad de Derecho UBA

jorgewaddell@yahoo.com.ar

La palabra puerto puede significar dos cosas distintas. En un sentido amplio, puerto significa todo lugar costero en donde se realizan operaciones de carga y descarga de embarcaciones. En sentido estricto y más moderno puerto implica además la existencia de instalaciones apropiadas para la operación. Siguiendo este concepto restringido de la palabra, un puerto necesita para ser tal no solo la habilitación burocrático legal y las instituciones correspondientes sino tres elementos imprescindibles: a) lugares de atraque que permitan la operatoria moderna de carga y descarga, b) depósitos y lugares de almacenaje, c) vinculación con las redes de transportes, especialmente la ferroviaria, si nos referimos al siglo XIX.

En cuanto a Buenos Aires, no cabe duda que fue un puerto en sentido amplio desde la propia fundación hace casi cinco siglos, pero a pesar de los proyectos elaborados por distintos gobiernos, Buenos Aires fue un puerto en sentido estricto, o sea con los tres elementos que señalamos anteriormente recién en las últimas décadas del siglo XIX. Así, los buques debían trasbordar su carga a embarcaciones menores que podían atracar en algunos de los muelles precarios como el de la Aduana Vieja, el de la Aduana Nueva, o el muelle de la Boca. Era una operatoria sumamente complicada y antieconómica para el desarrollo del intercambio comercial a través de Buenos Aires.

Esta falencia, la de no tener un puerto apropiado, llevó por un lado a que tanto el gobierno de la Provincia como el Nacional intentaran en varias oportunidades la construcción de puertos modernos, para lo que hubo un sinnúmero de proyectos, lo que se concretó hacia fines de la década del 80 con la inauguración de los puertos de La Plata y Madero. Y por el otro ante la falencia oficial, distintos empresarios particulares

intentaron establecer instalaciones portuarias no solo para dotar de instalaciones portuarias modernas al área de Buenos Aires sino como negocio en sí mismo. Dos importantes compañías de larga existencia fueron el resultado de este accionar de empresarios particulares y son objeto de este trabajo, la compañía Muelles y Depósitos de las Catalinas y el Mercado Central de Frutos.¹

Muelles y Depósitos de las Catalinas

El impulsor de este negocio fue el empresario Francisco Seeber, quien manejaría la compañía claramente hasta 1897. En 1867, este empresario joven compró la barraca Fragueyro con el fin de establecer en ese sitio (actualmente calles Paraguay, Reconquista, Macelo T de Alvear y Leandro Alem) un depósito particular de aduana.² Tardó cinco años Seeber en relanzar el negocio que daría origen a la compañía de las Catalinas. Fue recién el 16 de agosto de 1872, en que por decreto del presidente Sarmiento, Seeber obtiene la concesión para los depósitos particulares de aduana y para la construcción de un muelle³ El decreto, establecía una cláusula respecto al derecho de construcción del muelle que estaba supeditado a la formulación del plan general del puerto a realizarse por el Gobierno Nacional y establecía que la empresa se obligaba sin reclamo alguno a desmantelar el muelle cuando las obras del puerto así lo requirieran. Esta cláusula es importante ya que fue motivo de un gran conflicto judicial con el gobierno algunos años más adelante. El nombre que adoptó oficialmente la compañía fue “Sociedad Anónima Depósitos del Norte y Muelle de las Catalinas”⁴ y su primer presidente fue Juan Aldao⁵

El negocio pensado por Seeber consistía en la administración de los depósitos particulares de aduana, por los que tenía derecho a cobrar una tarifa de estadía a la carga que utilizaran los depósitos, siendo obligación para toda la mercadería de importación

¹ Dejamos afuera de este trabajo expresamente a la compañía Dock Sud de Buenos Aires y a Malecón y Puerto Norte de Buenos Aires. La primera porque fracasó originalmente su construcción la que mas tarde fue llevada adelante por el Ferrocarril del Sud y a pesar de ser una empresa jurídicamente independiente funcionó como parte integrada a dicho ferrocarril hasta 1948. La segunda porque no pudo llevar adelante su proyecto por la crisis de 1890.

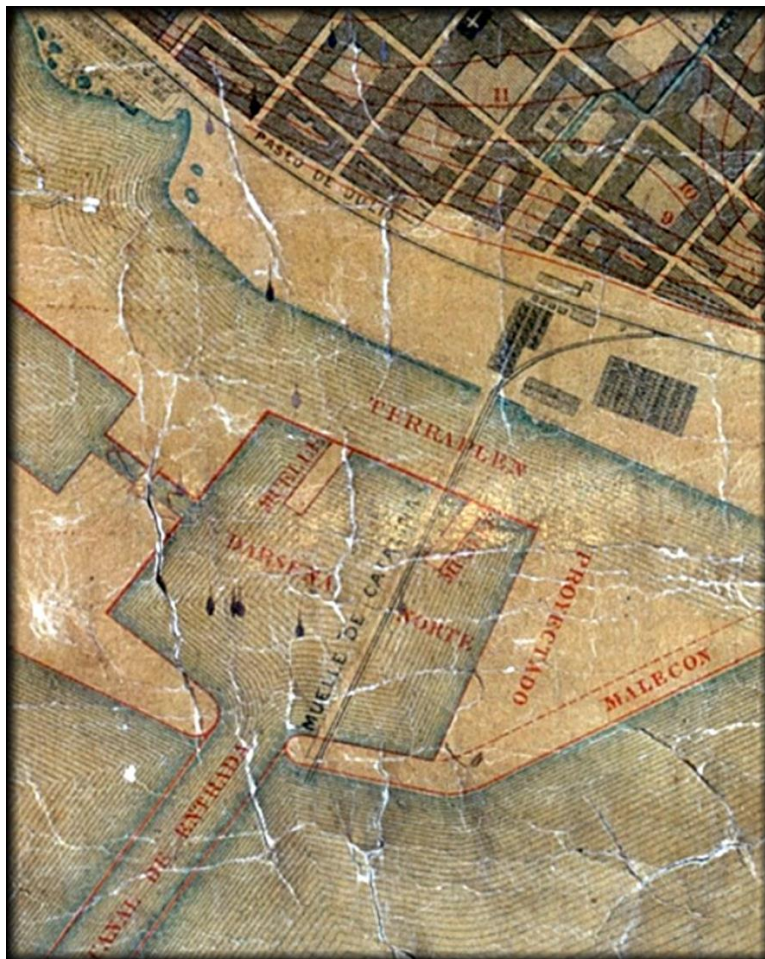
² Este sistema permitía a los particulares con autorización oficial construir galpones para almacenar mercadería importada fiscalizados por la Aduana. El detalle de la compra de la Barraca Fragueyro puede encontrarse en The Standard 7 de junio de 1894

³ Leyes contratos y resoluciones referentes a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la República Argentina. 1902 Tomo 4 parte II pág. 163.

⁴ El depósito estaba unos 300 metros de la iglesia y convento de Santa Catalina o de las monjas catalinas (esquina de San Martín y Viamonte). El paraje se conocía como “las Catalinas” y de ahí el nombre que tomó la Compañía. Hoy conserva ese nombre la estación del Subte, Línea E.

⁵ Op. cit. pág. 165

ser depositada en los lugares habilitados al efecto, que fuera de la Aduana oficial este era el único caso. Pero el ingreso mas importante de la compañía era la explotación del muelle, que sería el mejor que tuviera Buenos Aires hasta ese momento, ya que además de ser mas largo que los dos existentes tendría guinches a vapor y una vía férrea a lo largo de toda su extensión operada con locomotoras a vapor, para lo cual en 1874 Seeber introdujo al país la primera locomotora de tipo industrial, comprada a la firma Neilson Reid de Gran Bretaña. Tanto los depósitos como el muelle fueron diseñados y construidos en 1873 por el ingeniero Luis Schreiner. Los depósitos consistían en un edificio de dos plantas de ladrillos a máquina con frente a la calle Reconquista. El muelle se internaba 525 metros río adentro.⁶ Los depósitos fueron inaugurados el 17 de enero de 1874.



Ubicación del muelle de Las Catalinas y su enlace con el Ferrocarril del Norte respecto de uno de los anteproyectos de la Dársena Norte del Puerto Madero.

⁶ Detalles de la construcción original pueden encontrarse en la nota relativa al incendio de las instalaciones en La Prensa 12 de marzo de 1886.

⁷ La Tribuna 18 de enero de 1874

Las instalaciones de la compañía estaban servidas por dos ferrocarriles, el del Norte y el Ferrocarril del Oeste. Esta empresa propiedad del Gobierno de la Provincia, había construido un ramal desde la estación Once para acceder, por medio de un convenio con el Ferrocarril del Norte hasta las vías propias de la empresa de Las Catalinas. En el mismo predio de la empresa, el Ferrocarril Oeste tenía una oficina de cargas y Las Catalinas funcionaba como una estación que podía despachar y recibir vagones de carga para toda la red del Oeste. Como las vías de la empresa empalmaban con las del Oeste y las del Norte, y la locomotora propia debía cruzar las vías de este último ferrocarril planteaba un peligro para los trenes de pasajeros que llegaban y salían de la estación Central. Fue así que fue necesario que el Gobierno reglamentara el uso de la locomotora sobre vías del Ferrocarril del Norte.⁸ La compleja operación ferroviaria y el hecho de estar sujeta la actividad a una doble jurisdicción y siendo el permiso para operar conferido por decreto en 1877 se sancionó la ley 902 del 13 de octubre que regularizó la situación jurídica de la compañía.⁹



Frente del edificio del primer depósito de Las Catalinas, mirando al muelle. Este edificio y los depósitos quedaron destruidos por un incendio en 1886 (fuente Arcón de Buenos Aires)

⁸ La Prensa 22 de enero de 1879

⁹ República Argentina, Dirección General de Ferrocarriles, Recopilación de leyes y decretos sobre ferrocarriles, Buenos Aires, 1904, 2da ed. Tomo III pág. 326.

De los primeros años de la evolución de la empresa de las Catalinas, no hay muchas noticias. El hecho de que no fuera una sociedad anónima la eximía de presentación de estatutos y balances. En 1876 ofrece en venta el muelle al Gobierno, al precio de 350.000 patacones.¹⁰ Si bien este no lo acepta y el negocio no se cierra, es sorprendente que siendo el objeto de la compañía el cobro de derechos por uso del muelle y de los depósitos, proponga vender el muelle, renunciando al control de una parte importante del negocio. No encontramos respuesta a esto pero creemos que la empresa fue afectada por la crisis económica de 1875-1876, ya que al haber una caída en las importaciones la compañía debe haber tenido una merma importante en sus ingresos.

En 1878 la compañía encara algunas reformas al muelle, alargando su extensión para dar mayor capacidad de amarre, lo que se termina en el mes de noviembre.¹¹ En 1879 se prolonga más el muelle y en 1881 se formula un plan de mejoras que comprendían la prolongación del muelle y la instalación de luz eléctrica para su iluminación nocturna con el fin de convertirlo en un lugar de paseo, además de las funciones de carga y descarga habituales.¹² También se propuso prolongar las vías férreas de la empresa y construir una doble vía por el muelle, que sería utilizada a manera de tranvía para llevar y traer a los paseantes con elementos propios de la empresa.¹³ Si bien este servicio no se puso en práctica, la empresa compró en Inglaterra una segunda locomotora a la firma Neilson Reid.¹⁴ Con dos locomotoras se pretendía duplicar la capacidad de maniobras y transporte entre el muelle y los depósitos y con la instalación de luz eléctrica se pretendía trabajar las 24 horas del día. Todas las mejoras propuestas se llevaron a cabo excepto la instalación de la luz eléctrica en el muelle que recién se pudo instalar en 1885.¹⁵

En sus primeros años, la empresa de Las Catalinas no parece haber sido exitosa, al menos para sus socios ya que si bien no encontramos elementos que permitan evaluar el rendimiento de sus operaciones el diario The Standard publicó una nota en 1883 en la que se decía que había pagado un dividendo de 4% y que era la primera vez que esta

¹⁰ La Prensa 14 de mayo de 1876

¹¹ La Prensa 28 de noviembre de 1878

¹² La Prensa 30 de marzo de 1881

¹³ La Prensa 2 de septiembre de 1881

¹⁴ El Nacional 31 de agosto de 1881

¹⁵ The Standard 12 de junio de 1885 El sistema utilizado fue el de la Brush Electric Light Co. De haberse instalado la iluminación eléctrica en 1881 probablemente hubiese sido la primera instalación en la Argentina.

empresa pagaba dividendo.¹⁶ Es extraño que se hable de pago de dividendo cuando aún no se había constituido como sociedad anónima, o al menos no había sido reconocida como tal. Es probable que se refiera a la ganancia que se repartía entre los socios. Al año siguiente se anunció el pago de 4% trimestral, lo que significaba un rendimiento anual promedio de 16%.¹⁷

Ese mismo año, 1884 es cuando es reconocida oficialmente como sociedad anónima con el nombre de Depósitos y Muelle de las Catalinas y sus estatutos fueron aprobados el 19 de junio. Su objeto era: “verificar todas las operaciones de embarque, desembarque y depósito de mercaderías, equipajes, etc., en la capital de la República, teniendo la compañía todas las facultades y amplitud necesarias para desenvolver tales propósitos en su mayor alcance...” El capital fue establecido en 774.000 \$ oro.¹⁸

La década de 1880 fue de gran expansión económica para el país, motivada por el abundante ingreso de capital extranjero y el incremento a niveles nunca vistos de las exportaciones e importaciones. La compañía de Las Catalinas no podía ser ajena a ese crecimiento, teniendo en cuenta que su negocio era precisamente el muelle y los depósitos particulares de aduana. También la empresa se va a sumar a la corriente de capitales que en diversas formas llegaban a la Argentina, obteniendo un empréstito en Londres para agrandar y diversificar el negocio. Pero a la vez una gran amenaza surgió para la compañía y fueron las obras del puerto de Buenos Aires que la obligaron a transformar su actividad.

El primer paso de ampliación del negocio fue el proyecto de construir nuevos depósitos en terrenos ganados al río. Para ello encaró la construcción de un malecón, o sea un murallón de 1500 metros de largo paralelo a la ribera a unos 140 metros río adentro y se rellenaría con tierra para generar nuevos terrenos y sobre ellos construir nuevos depósitos. La concesión para la construcción del malecón la habían obtenido Varela, Aráoz y Gregorio Torres a quienes la empresa se la adquirió.¹⁹ Los terrenos ganados al río representarían 222.000 metros cuadrados de los cuales 80.000 se destinarían a calles mientras que el resto pasaría a propiedad de la compañía pagando al gobierno 3,10 \$/m² por metro cuadrado.²⁰ El malecón se terminó en junio de 1885 y ya

¹⁶ The Standard 28 de octubre de 1883

¹⁷ La Prensa 13 de marzo de 1884

¹⁸ Anuario Pillado, Buenos Aires, Imprenta La Nación, 1899, pág 209

¹⁹ The Standard 16 de julio de 1885

²⁰ López Mario Justo, La Compañía Depósitos y Muelle de las Catalinas, en Boletín de Historia Ferroviaria No. 10, Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires, 1998

habían comenzado las obras de relleno, para ello se decidió ampliar el capital de la compañía emitiendo nuevas acciones.²¹

Para rellenar el terreno delimitado por el nuevo malecón se necesitaba una gran cantidad de tierra. El plan de Seeber fue comprar una extensión de terreno en las afueras de la ciudad y de allí sacar la tierra para el relleno. En 1886 adquirió 60 manzanas en el deslinde de la capital, en el partido de Belgrano propiedad de Francisco Cazón.²² Una vez sacada la tierra, estos terrenos fueron loteados. Seeber recurrió para ello a su hermano político el arquitecto Emilio C Agrelo quien delineó el nuevo pueblo al que le pusieron de nombre Villa Catalinas.²³ No hemos encontrado mucha información sobre el resultado económico para la empresa del loteo en Villa Catalinas. Consigna el diario La Prensa en 1890 sobre los progresos de Villa Catalinas, que la empresa ha realizado un muy buen negocio financiero con esas tierras.²⁴

La construcción del puerto de Buenos Aires, el llamado Puerto Madero, fue traumática para la empresa de las Catalinas. En primer lugar porque rompía con el casi monopolio de hecho del muelle y los depósitos fiscales. Si se construía un puerto nacional con diques y galpones de aduana, el negocio de las Catalinas se vería afectado indudablemente. Pero además, físicamente la delimitación del futuro puerto colisionaba con los terrenos y el área de influencia de Las Catalinas y claramente se inutilizaría el muelle, el que la propia empresa estaba por ley obligada a dismantelar a su costo si obstruía a las obras del puerto. Tanto el uso del muelle como el uso de los depósitos fiscales involucraron a la empresa en un largo conflicto con el Gobierno Nacional que se resolvió por sentencia de la Corte Suprema algunos años después y fue contrario a los intereses de la empresa.

El 11 de marzo de 1886 estalló un incendio en el edificio principal de la empresa destruyéndolo por completo. Eran los depósitos de la manzana entre las calles Reconquista, Paraguay, Charcas y Paseo de Julio.²⁵ El incendio llevó a la compañía a no reconstruir los depósitos destruidos y concentrar sus operaciones en las nuevas tierras ganadas al río, con lo cual comenzó a construir una serie de nuevos galpones,

²¹ The Standard 16 de julio de 1885

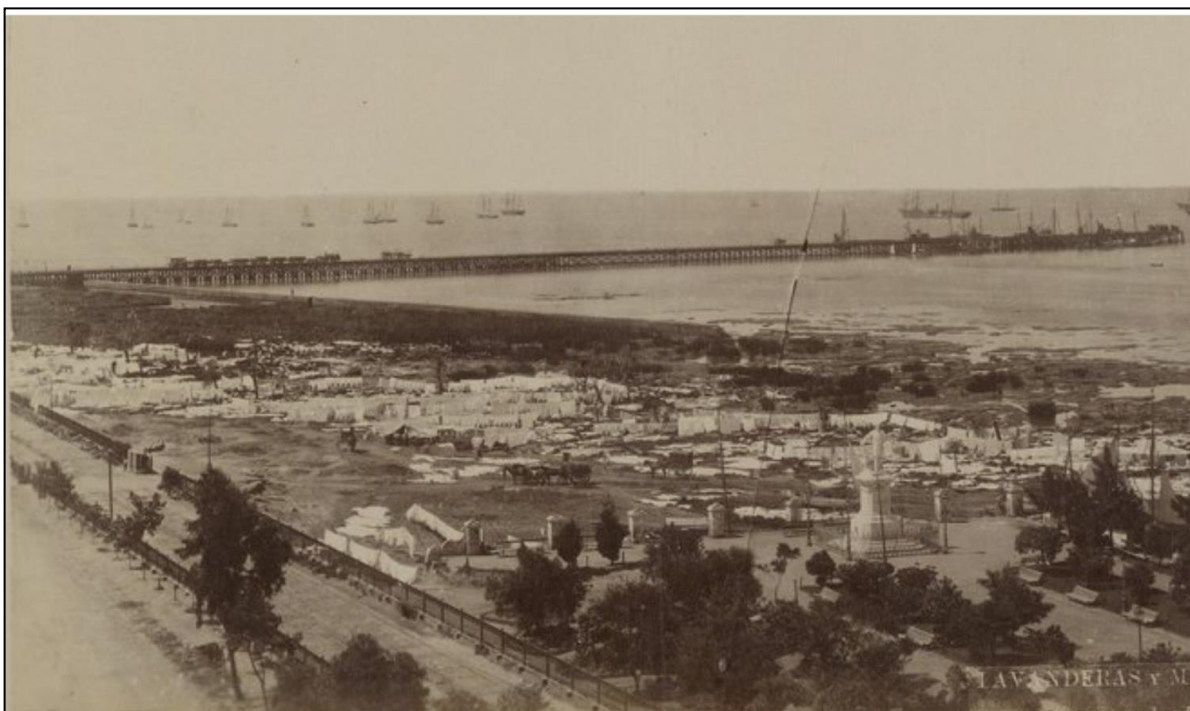
²² Diego A Del Pino, El barrio de Villa Urquiza, Cuadernos de Buenos Aires, Buenos Aires, 1974 pág 16

²³ Diego A Del Pino, Villa Urquiza, barrio centenario. Editorial Marymar, Buenos Aires, 1987, pág 11.

²⁴ La Prensa 23 de abril de 1890

²⁵ La Prensa 12 de marzo de 1886. En The Standard 19 de marzo de 1886 hay una descripción extensa y minuciosa del incendio y comenta la mala suerte de la compañía signada por el número 13. Esto era porque las obras habían comenzado el 13 de enero de 1873 con 13 obreros y que el obrero número 13 había muerto en un accidente. Además las instalaciones tenían 13 años de antigüedad y estaban en la sección número 13 de la ciudad.

ahora de chapas de zinc en los nuevos terrenos, lo que le daba a la empresa una mayor capacidad de almacenamiento²⁶.



El malecón y los terrenos ganados al río donde Las Catalinas extendió sus depósitos. En primer plano el predio de la hoy plaza Roma. Al fondo el muelle. (fuente Arcón de Buenos Aires)

El hecho de disponer de nuevas tierras llevó a la empresa a plantear varios nuevos emprendimientos en las mismas. En 1886 Amancio Alcorta, presidente de Las Catalinas pidió una concesión para el establecimiento de un mercado de abasto en los nuevos terrenos y los accionistas reunidos en asamblea autorizaron tomar un empréstito para este nuevo negocio. Este negocio no lo pudo concretar la empresa pero si fue el origen de otra compañía, el Bon Marché Argentino, liderada Emilio Mallman, accionista y director de Las Catalinas y en la que el propio Seeber tuvo participación activa.²⁷

También en 1886 Seeber, a nombre de la empresa propone la construcción de una estación central para la ciudad en sus terrenos.²⁸ El tráfico ferroviario había crecido mucho en Buenos Aires y la vieja Estación Central del Ferrocarril de la Ensenada había

²⁶ El predio de Reconquista-Paraguay-Leandro Alem-Charcas fue vendido. En la esquina de Reconquista y Paraguay se alzó en 1898 la primera usina generadora de la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad; sobre la calle Paraguay funciona hoy una subusina de la distribuidora eléctrica EDESUR.

²⁷ La Prensa 14 de abril de 1886 y 23 de junio de 1888

²⁸ The Standard 2 de junio de 1886

quedado obsoleta y se hablaba de la construcción de una nueva. Los terrenos de las Catalinas estaban ubicados estratégicamente para ello, sin embargo al no ponerse de acuerdo el Gobierno Nacional, la Municipalidad y las empresas ferroviarias este negocio también quedó trunco. Por último la empresa planteó en 1888 la construcción de un gran hotel de lujo que tampoco prosperó.²⁹ Además las tierras nuevas se estaban valorizando en gran medida y había mucha demanda para realizar desarrollos inmobiliarios. El Banco Constructor ofertó la comprar grandes extensiones de terrenos lo que fue rechazado por la empresa aunque sí hizo algunas ventas menores.³⁰



Los depósitos de Las Catalinas en los terrenos ganados al río, circa 1915, frente a la plaza de Retiro en el predio donde hoy se alza el hotel Sheraton. (fuente Arcón de Buenos Aires)

El clima económico en la segunda mitad de los años 80 era febril. La especulación en todo tipo de negocios que se consideraban prósperos atraía inversiones de todo tipo. Para tener una idea del optimismo de esos tiempos se puede analizar la cotización de las acciones ordinarias de Las Catalinas. Las acciones que en 1884 cotizaban a \$ 50 en enero de 1886 habían llegado a 90, en abril de 1886 a 120 a fin de ese año a 260, en julio de 1887 a 340 y en octubre de ese año a 350 (multiplicó siete veces el valor en tres años)³¹ En cuanto al rendimiento de la empresa para los accionistas había sido del 16% en 1886 y 15% en 1887. El ejercicio de 1887 cerró con

²⁹ La Prensa 10 de junio de 1888

³⁰ The Standard 24 de marzo de 1887

³¹ Elaboración propia en base a cotización de acciones publicadas en The Standard.

una ganancia neta de 380.000 pesos lo que significaba un 25% sobre el capital³² Estas cifras explican en parte el ascenso de la cotización de las acciones de la empresa.

Por otro lado el conflicto con las obras del puerto Madero llegó a una crisis en septiembre de 1887. Parte del malecón construido por Las Catalinas se derrumbó y esto llevó a los empresarios de las obras del puerto a sostener que el malecón obstaculizaba las mismas.³³ El Gobierno ordenó a la compañía que paralice todas las obras en el malecón y por dos años las relaciones con el gobierno y con los empresarios del puerto fueron de gran tensión. En marzo de 1889 se llegó a un arreglo entre Madero y Francisco Uriburu, en representación de Las Catalinas, por el cual se establecía que la compañía Depósitos y Muelles de las Catalinas podría seguir utilizando sus instalaciones mientras las obras del puerto no avanzaren hacia esa zona.³⁴ Unos meses después la empresa constructora del puerto aceptó que Las Catalinas siga utilizando el muelle mientras no se construyese la dársena norte del puerto. Como las obras del puerto avanzaban de sur a norte y adelantaban muy lentamente, esto le dio cierto margen a la empresa para seguir operando su muelle unos años mas, incluso en 1889 se lo prolongó para mejorar su operación.³⁵

La nueva situación de la empresa frente a las obras del puerto y la pérdida del uso del muelle en el futuro llevó a Las Catalinas a tomar una decisión estratégica. El puerto Madero se construía de sur a norte y en 1889 se inauguró la Dársena Sur. Era notorio de que la actividad marítima se iba a concentrar en las nuevas instalaciones. Viendo esto la empresa decidió construir depósitos junto a la nueva dársena. Llegó a un acuerdo para comprar varias manzanas propiedad de la Sociedad de los Terrenos del Puerto Madero, propietaria de las tierras ganadas al río por las obras portuarias y además compró tierras linderas a Emilio Mallman, también socio de Las Catalinas³⁶. En agosto se le concedió la concesión para establecer los depósitos.³⁷

Tanto el relleno de los terrenos de Catalinas Norte, como los proyectos del mercado de abasto de la estación central y del hotel, implicaban una gran inversión para la empresa. Conciente de ello, y aprovechando el buen crédito que Argentina tenía en Londres, Francisco Seeber partió a Inglaterra a solicitar un empréstito.³⁸ Fue asistido

³² The Standard 9 de febrero de 1888

³³ La Prensa 3 de septiembre de 1887

³⁴ Los detalles del arreglo pueden encontrarse en La Prensa 15 de marzo de 1889

³⁵ La Prensa 9 de agosto de 1889

³⁶ The Standard 16 de julio de 1889

³⁷ The Standard 14 de agosto de 1889

³⁸ The Standard 8 de junio de 1886

por el Banco de Londres y Rio de la Plata y por Greenwood & Co. La firma de corredores de bolsa que lideraba Alexander Henderson, importante agente financiero en inversiones en el Rio de la Plata. Se acordó emitir debentures por 300.000 libras al 6% anual. Los títulos fueron ofrecidos al público al 95% en abril de 1887.³⁹ Sin embargo al poco tiempo y ya en vista del proyecto de ampliación de la compañía hacia el sud de la ciudad de Buenos Aires se decidió ampliar el empréstito a 1.000.000 de libras tomado con los mismos agentes. Los nuevos títulos emitidos pagaban un interés menor del 5% ya que los intereses habían bajado. Los mismos se ofrecieron al público en dos tandas, la primera de 700.000 libras parte de la cual se utilizó para rescatar los títulos de 1887 y el resto (297.200 libras) en junio de 1890.⁴⁰

Los depósitos de dársena sur, estuvieron completados para 1891, sin embargo para 1890 la economía argentina estaba en plena crisis y el primer efecto de la crisis económica fue la reducción abrupta de las importaciones lo que impactó duramente sobre los ingresos de la empresa, que debía hacer frente al pago de los intereses de los debentures. En 1890 entra en negociaciones con la empresa del Ferrocarril del Sud para la construcción de una estación ferroviaria en los terrenos de la dársena sur pero la crisis impide la concreción de la obra.⁴¹ Además se suscitó un conflicto interno en la asamblea de accionistas donde un grupo acusó a los directores de manejos irresponsables y de llevar a la ruina a la compañía.⁴² Sumado a esto en diciembre de 1890 se conoció el dictamen del Procurador General de la Nación relativo al conflicto con el Gobierno por el derecho de Las Catalinas a que el Gobierno utilice sus depósitos fiscales, que fue favorable a la compañía, pero esto no cambió el curso declinante de las acciones. Para fines de 1890, las acciones habían bajado a valores inferiores a los de 1884.⁴³

El 1 de abril de 1891 la empresa entró en mora al no poder pagar el cupón correspondiente del empréstito.⁴⁴ Sin embargo un acuerdo con los representantes de los tenedores de títulos, Frank Parish, logra una moratoria de tres años.⁴⁵ Los siguientes fueron años durísimos para la compañía. Se desmanteló por completó el muelle con lo que perdió el ingreso por eslingaje, amarre y operaciones de apoyo naval que realizaba

³⁹ Mario Justo López, op. Cit. Pág 3

⁴⁰ Anuario Pillado, Buenos Aires, Imprenta La Nación, 1899, pág. 210

⁴¹ La Prensa 23 de abril de 1890

⁴² La Prensa 30 de mayo de 1890

⁴³ The Standard 23 de diciembre de 1890

⁴⁴ Anuario Pillado, Buenos Aires, Imprenta La Nación, 1899, pág. 210

⁴⁵ The Standard 25 de abril de 1891

en el mismo, con lo cual a partir de ese momento el negocio de la empresas solo se avocaría al cobro de derechos por uso de galpones. El 28 de diciembre de 1891 se abrió al servicio el ferrocarril del puerto que a su vez empalmaba con las vías de la empresa en Catalinas Norte y Catalinas Sud, permitiéndole también realizar un tráfico interno con sus propias locomotoras entre los dos sectores.⁴⁶

Hacia 1893, la economía argentina comenzó una lenta recuperación lo que ocurrió también con las finanzas de la empresa de las Catalinas. En marzo de 1893 comenzó a pagar parcialmente los intereses adeudados del empréstito en mora.⁴⁷ Dos nuevos proyectos se encararon pero los dos con resultado negativo. En primer lugar, la empresa le ofreció al Gobierno hacerse cargo de la explotación de los depósitos fiscales que se estaban construyendo en el puerto. Esta era una decisión estratégica, ya que si bien la empresa perdía el monopolio de hecho que había tenido, explotando estos depósitos lo recuperaba. El Gobierno lo desechó.⁴⁸ Por otro lado nuevamente se comenzó a hablar de una nueva estación central en los terrenos de Las Catalinas. Seeber en la asamblea comunica a los accionistas esta noticia y dice que va a ser un negocio muy bueno para la compañía.⁴⁹ Tampoco se concreta la estación Central.

Por otro lado el conflicto con el Gobierno por el uso de los depósitos fiscales estaba estancado. La compañía sostenía que por la ley de concesión tenía derecho a recibir la mercadería de importación en sus depósitos y que al construirse los depósitos fiscales del Puerto Madero se estaban violando sus derechos, por lo que sostenía que el Gobierno estaba obligado a depositar parte de la mercadería ingresada en los depósitos de las Catalinas. En varios momentos se intentó solucionar el conflicto por vía de un acuerdo extrajudicial pero no se logró acercar las posiciones. Finalmente en 1897 se expidió la Corte Suprema dando la razón a la compañía de que tenía derecho a recibir mercaderías importadas aunque entraran por el Puerto nacional, pero estableció un 5% el porcentaje de la misma a que tenía derecho la empresa, muy por debajo de lo pretendido.⁵⁰ De todas maneras Seeber había informado a los accionistas antes del resultado del juicio que no había de que preocuparse ya que el comercio internacional

⁴⁶ Mario Justo López, op. Cit, pag. 4

⁴⁷ The Standard 22 de marzo de 1893

⁴⁸ The Standard 12 de agosto de 1892

⁴⁹ The Standard 31 de mayo de 1893

⁵⁰ La Prensa 1 de abril de 1897

estaba creciendo tan aceleradamente que siempre serían necesarios los depósitos de la empresa para albergar las cargas.⁵¹

Si bien la economía argentina se recuperaba, y lo mismo ocurría lentamente con la empresa que nos ocupa, estaba pendiente la deuda con los debenturistas que a pesar de haber hecho pagos parciales de los intereses, se adeudaba todo el capital y parte de intereses.⁵² A la situación de moratoria se había llegado por la depreciación de la moneda papel, frente a obligaciones en oro, por un lado; a la caída de las importaciones que reducían el ingreso de la compañía y en tercer lugar a que Las Catalinas había construido prácticamente todas sus instalaciones con crédito careciendo de capital propio o siendo este muy reducido. El capital nominal declarado de \$ 8.000.000 m/n no era real y no solo se había buscado crédito en el extranjero, sino que también se lo había hecho con el Banco Hipotecario Nacional y sus instalaciones estaban hipotecadas a su favor.⁵³

El 29 de diciembre de 1896 se hizo en Londres una reunión de tenedores de debentures de las Catalinas y se designó una comisión para estudiar la verdadera situación de la empresa, las posibilidades⁵⁴ de pago de la deuda, especialmente los intereses vencidos y en todo caso proponer un arreglo. En marzo de 1897 el representante de los debenturistas, Frank Parish anunció una propuesta que sería la siguiente. Se liquidaría la sociedad original y se crearía una nueva en Londres que tomaría pasivo y activo de la anterior. Se emitirían 500.000 libras en debentures al 5% y 700.000 acciones preferidas al 5% para el pago de la deuda; 700.000 libras en acciones ordinarias para canjear con los accionistas de la sociedad argentina y 200.000 libras en debentures para ampliar el negocio.⁵⁵ Sin embargo no se llegó a un acuerdo básicamente porque los accionistas originales no aceptaron el precio a que se le reconocía sus acciones en el canje.⁵⁶

Una nueva propuesta logró ser consensuada a mediados del año. La misma establecía que se formaría una nueva sociedad en Londres para hacerse cargo de activo y pasivo de la anterior sociedad. Esa nueva sociedad emitiría 500.000 libras en debentures al 4% de interés y 1% de amortización y 650.000 libras en acciones preferidas de 4% no acumulativo. Con este 1.150.000 se cancelaría los debentures más

⁵¹ The Standard 19 de octubre de 1895

⁵² Detalles de los pagos parciales de intereses pueden encontrarse en Anuario Pillado, pág 211.

⁵³ Mario Justo López, op. Cit. Pag. 4

⁵⁴ The Standard 17 de enero de 1897

⁵⁵ El detalle de la propuesta puede encontrarse en The Standard 18 de marzo de 1897

⁵⁶ The Standard 25 de marzo de 1897

los intereses devengados y no pagados. Además se emitirían 767.988 libras en acciones ordinarias que se entregarían a los accionistas de la sociedad argentina a cambio de sus acciones a 2 libras por cada acción de 100 \$ m/n. Por último se emitirían 200.000 libras en debentures al 4% para cancelar la deuda con el Banco Hipotecario Nacional. 57

Esta nueva propuesta significó una mejora para los accionistas originales por dos motivos en primer lugar porque el interés a pagar a los debentures se reducía del 5% al 4% y en segundo lugar porque el reconocimiento del valor de las acciones aumentaba en 67.988 libras. Esta mejora cambió el ánimo de los accionistas que se oponían al acuerdo y la asamblea realizada el 22 de julio de 1897 se aprobó el nuevo esquema, liquidándose la sociedad argentina. Igualmente la asamblea no fue pacífica, dos accionistas minoritarios, Santiago Temple y Santos Unzué hicieron oír sus voces contrarias al acuerdo y posteriormente por los diarios acusaron a la operación de estafa contra los accionistas primitivos.⁵⁸

El negociador entre todas las partes intervinientes en el arreglo definitivo fue Inglis Runciman y la nueva compañía registrada en Londres fue reconocida y sus estatutos aprobados por el Gobierno nacional el 27 de junio de 1898.⁵⁹ El directorio de la nueva empresa quedó constituido con la presidencia de Alexander Henderson, Baker, Frank Parish, G W Drabble y T S Richardson.⁶⁰ En la Argentina la representación de la compañía estaría a cargo de Roberto A Thurburn, gerente del Banco de Londres y Río de la Plata y de gerente seguiría estando Francisco Seeber, que manejó la empresa desde su fundación.⁶¹

Las nuevas acciones preferidas y los debentures de la misma compañía fueron tomados en importantes proporciones por dos empresas ferroviarias argentinas, el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico y el Ferrocarril del Sud.⁶² Las dos empresas lo hicieron en función de visiones estratégicas. Por un lado el Pacífico no tenía una estación de carga en el centro de la ciudad y los depósitos de Catalinas Norte podían servir de estación al Pacífico. De hecho hizo acuerdos con la compañía y la consideraba como estación propia. Por otro lado el Ferrocarril del Sud tenía la intención de construir una estación de cargas junto a la dársena sur y los depósitos de Catalinas Sud le servían

⁵⁷ Los detalles del arreglo pueden encontrarse en Ministerio de Obras Públicas, Dirección general de Ferrocarriles. Expediente 06965 E 1913. Archivo del Museo Nacional Ferroviario

⁵⁸ The Standard 23 de julio de 1897

⁵⁹ Anuario Pillado, pág. 211

⁶⁰ The Standard 9 de febrero de 1898

⁶¹ Anuario Pillado, pág. 212

⁶² Mario Justo López, op. Cit. Pág 5

para ello. Además un acuerdo con la empresa de las Catalinas le permitía un acceso mejor y más directo desde Casa Amarilla al puerto que el que el ferrocarril tenía.

La nueva compañía tenía en claro que su actividad a partir de ese momento solo iba a ser la de la explotación de sus depósitos y de servir de ferrocarril auxiliar del puerto de Buenos Aires. El 14 de febrero de 1897 se incendió la estación central de ferrocarriles e inmediatamente después el Gobierno ordenó el levantamiento de las vías que unían los ferrocarriles del norte con el sud de la ciudad. La conexión ferroviaria debía hacerse entonces por las vías internas del puerto y la empresa de las Catalinas ofreció realizar ese tráfico con sus propios medios. El Gobierno rechazó la oferta y adquirió locomotoras para realizarlo con sus propios medios.

Sin embargo la actividad ferroviaria de la empresa de las Catalinas se vio siempre perjudicada por una cuestión burocrática. El Gobierno nunca consideró a esta compañía como un ferrocarril en los términos de la ley de ferrocarriles 2873, a pesar de tener una operación ferroviaria. Por lo tanto no tenía los beneficios que los ferrocarriles tenían respecto a la exención de impuestos aduaneros para sus materiales. Así en 1907 no le fue permitido importar 100 vagones de carga libres de impuestos para su servicio.⁶³ Y cuando en 1907 se sanciona la ley 5315 Ley Mitre que creaba un nuevo régimen al que las empresas ferroviarias adherían voluntariamente la empresa de las Catalinas no fue aceptada por no ser un ferrocarril, diciéndole el Gobierno que previo a la opción debía tener una concesión del Congreso. La empresa petitionó al Congreso y por ley 8462 se declaró a The Catalinas Warehouse and Mole Company acogida a la ley 5315.⁶⁴

Sin embargo la sanción de la ley no solucionó los problemas burocráticos. Enviado el tema a la Dirección General de Ferrocarriles esta debió realizar un minucioso estudio del capital de la compañía y del valor de los bienes estrictamente afectados al servicio ferroviario. La DGF dictaminó que frente al hecho de que la tarifa que cobraba la empresa era global por el uso de los depósitos y del ferrocarril como accesorio, no se podía establecer el ingreso y los gastos de la actividad ferroviaria propiamente dicha y no se podía calcular los ingresos brutos por sobre el capital por la intervención en las tarifas que establecía la ley 5315. Por ello se indicó a la compañía que debía separar las tarifas y tener tarifas propias para la actividad ferroviaria

⁶³ La Prensa 18 de julio de 1907

⁶⁴ MOP DGF Expte cit.

independiente de los demás servicios.⁶⁵ Frente a este suceso y ya habiendo transcurrido 8 años de la ley 5315, el directorio instruyó al presidente de la Comisión local, Hillary H Leng que desista ante el Gobierno de la facultad acordada por el Congreso para acogerse al régimen de la ley Mitre.⁶⁶

Después de la Primera Guerra Mundial, lentamente las actividades de la empresa de las Catalinas comenzaron a disminuir. La ubicación de sus depósitos, especialmente los del Norte, que era estratégica cincuenta años atrás ahora era inconveniente. La ciudad de Buenos Aires, que crecía y pretendía un nivel de refinamiento tal que las ciudades europeas, empezó a presionar para la erradicación de los viejos y obsoletos galpones de chapa y llenos de ratas de la empresa de las Catalinas. Lentamente se fue concentrando el negocio en los depósitos del sur. En 1925 se ofreció en venta a la Municipalidad varios terrenos para la creación de un parque⁶⁷ y varios predios de la empresa, que ya tenía una explotación reducida, fueron alquilados a terceros. Entre ellos al famoso Parque Japonés luego devenido en Parque Retiro. El último emprendimiento de la empresa en los depósitos del Norte fue el establecimiento en 1937 de un Mercado de Vinos, donde se remataban los vinos llegados de Cuyo por el Ferrocarril Pacífico.⁶⁸

Los depósitos del Sud sobrevivieron con actividad unos años más, pero para 1944 la actividad comercial de la compañía era nula y comenzó a deshacerse de sus inmuebles. En el mensaje a los accionistas para la aprobación del ejercicio de 1944, James Goudge, presidente del Ferrocarril Pacífico y de la empresa de las Catalinas anuncia que se han venido haciendo importantes ventas de terrenos. A pesar de ser propiedad de los ferrocarriles Sud y Oeste sus activos no fueron incluidos en la compra por el estado nacional en 1948.⁶⁹ A partir de allí solo se dedicó a la venta los inmuebles, y la demora con que esto se producía benefició a la empresa con la valorización de los mismos. Los últimos terrenos de las Catalinas pasaron a poder Municipal en 1960⁷⁰ Esta dilación en la liquidación de la compañía hizo que se demorara la liquidación del Ferrocarril al Pacífico, pero sus accionistas cobraron un poco mas que el resto de los ferrocarriles por la valorización de los inmuebles de Las Catalinas.

⁶⁵ MOP DGF Expte. Cit.

⁶⁶ MOP DGF Expediente 017201 E 1915, adjunto al expediente 06965 E 1913 Archivo del Museo Nacional Ferroviario

⁶⁷ La Prensa 28 de agosto de 1925

⁶⁸ La Prensa 14 de noviembre de 1937

⁶⁹ Los bienes de la compañía de las Catalinas fueron expresamente excluidos de la compra. Ver escritura del 5 de mayo de 1949 pasada por ante el escribano General de Gobierno Jorge E Garrido. Archivo Fundación Museo Ferroviario

⁷⁰ La Prensa 24 de abril de 1960

El Mercado Central de Frutos⁷¹

La otra empresa constituida para depósitos auxiliares del puerto fue el mercado Central de Frutos. Cuyos antecedentes se remontan a 1884 cuando el vertiginoso aumento del comercio exterior de la argentina, que en los años 80 no se detenía, llevó a concebir grandes proyectos entre los que podemos mencionar el del Puerto Madero. La necesidad de puertos modernos con depósitos y ferrocarriles llevó a la empresa del Ferrocarril del Oeste a planear en 1884 la construcción de una estación portuaria, que se denominó "Estación Marítima". No era otra cosa que una estación de cargas con muelles sobre la ribera sud del Riachuelo y depósitos de almacenaje. Este proyecto era apropiado ya que el Oeste era el único ferrocarril que no tenía acceso directo al puerto. En diciembre de 1884 se compraron los terrenos a los señores Cambaceres y Berisso⁷²

El plan concebido implicaba la construcción de un ramal directo desde Once de Septiembre, pasando por la estación Riachuelo, cruzando dicho curso de agua. Sin embargo, y a pesar de haberse adquirido todas las tierras necesarias para el ramal y la estación marítima, las obras no comenzaron. El proyecto de estación marítima se desarrolló durante el gobierno de D'Amico, pero cuando Máximo Paz lo sucedió, la idea se desestimó en virtud de que Paz quería vender el ferrocarril y no emprender nuevas obras. La estación Marítima del Oeste había muerto antes de nacer, sin embargo la idea era buena, y alguien la llevaría adelante.

Edward Casey era un financista irlandés establecido en Buenos Aires. Se había dedicado al negocio agropecuario en gran escala fundando la conocida estancia Curumalán y hacía negocios inmobiliarios. Estaba asociado con Duggan, y con el financista Reuss del Uruguay. En la época de euforia y crecimiento de la década del 80 estos hombres emprendieron grandes negocios inmobiliarios y bursátiles hasta la crisis de 1890, que marcó el fin para este grupo.

Casey conocía bien el proyecto de la estación Marítima del Ferrocarril del Oeste y lo consideraba un buen negocio. Es así que en enero de 1887 cuando este ferrocarril desistió de la obra Casey ofreció comprar los terrenos y construir él mismo la

⁷¹ Como base del estudio de esta compañía se utilizó el artículo: "El Mercado Central de Frutos", Jorge Waddell, XX años con la historia del puerto de Buenos Aires, Junta de Estudios Históricos del Puerto de Buenos Aires, Buenos Aires 2003.

⁷² El nacional 10 de diciembre de 1884 y 5 de noviembre de 1885

estación.⁷³ El gobierno provincial aceptó y le vendió los terrenos adquiridos a bastante menor precio de lo que los había pagado.⁷⁴ Esto motivó una investigación a la administración ferroviaria y aunque no llegó a determinar culpabilidades ni delitos, el rumor de la corrupción circuló con bastante insistencia.

En 1887, con los terrenos en su poder Casey comenzó a formar la sociedad y a negociar el capital necesario para la obra. Constituyó una sociedad anónima registrada en Buenos Aires que denominó "Mercado Central de Frutos". Esta fue autorizada por decreto de 7 de marzo de 1887.⁷⁵ Casey vendió los terrenos que consistían en 127.478,37 metros cuadrados comprados a la nueva sociedad cobrando la mitad en efectivo y la mitad en acciones de la nueva compañía, haciendo un muy buen negocio con esta transacción.

En efecto Casey no actuaba solo sino como parte de un grupo de promotores integrado por Antonino Cambaceres, Saturnino Unzué, Miguel Duggan, Inglis Runciman y Guillermo H Moores.⁷⁶ Cuando quedó constituida la sociedad su presidente fue Guillermo H Moores y a los nombres anteriores se le sumaron Tomás Duggan, Roberto Cano, Diego Ramsay y Melitón Panelo.⁷⁷

A la hora de conseguir el capital hubo algunos problemas. En primer lugar porque en general en la plaza de Buenos Aires no había capital disponible y en segundo porque una compañía rival, la ya estudiada "Depósitos y Muelle de las Catalinas" había encarado un proyecto similar al del Mercado Central de Frutos junto a la flamante dársena sur del Puerto Madero. Así tanto los promotores de uno y otro proyecto se miraban con recelo y se boicoteaban mutuamente tanto en Argentina como en Londres donde ambas empresas trataban de reunir el capital.

Inglis Runciman, agente financieros británico en el Río de la Plata, fue quien recurrió a Inglaterra en busca de capital y consiguió que el banco Morton Rose, de Londres, financiara al Mercado Central de Frutos.⁷⁸ Emitió debentures (cédulas hipotecarias) por 300.000 libras esterlinas al 6% y las colocó en agosto de 1887, para la

⁷³ El nacional 4 de noviembre de 1887

⁷⁴ El Ferrocarril del Oeste había pagado los terrenos a \$ 6 la vara cuadrada; Casey los compra a su vez por un precio menor y los vende al Mercado Central de Frutos a \$ 10 la vara cuadrada. Casey en poco tiempo duplicó su inversión.

⁷⁵ Anuario Pillado 1899 pág. 224

⁷⁶ La Prensa 25 de diciembre de 1886

⁷⁷ La Prensa 17 de enero de 1887

⁷⁸ El Nacional 10 de marzo de 1888.

obra que sería controlada por el propio Inglis Runciman que se incorporó al directorio.⁷⁹

El proyecto general fue preparado por los ingenieros Kreber y Cooper⁸⁰ y las obras comenzaron en junio de 1887.⁸¹ El edificio principal fue diseñado y construido por ingeniero alemán Ferdinand Moog.⁸² Las primeras secciones estaban listas para septiembre de 1889. El edificio terminado era imponente una enorme edificación de ladrillos, de tres pisos de neto estilo industrial alemán. La superficie cubierta era de 49.331 metros cuadrados.⁸³ Tenía los mayores adelantos de la época como ser ascensores hidráulicos para subir los vagones ferroviarios a los distintos pisos para carga y descarga. Un gran muelle se construyó a todo lo largo del terreno sobre el Riachuelo. Entre el muelle y los depósitos propiamente dichos se construyó la playa ferroviaria que llegó a tener una extensión de vías de 15 kilómetros. Se dijo en su momento que el Mercado Central de Frutos era la barraca más grande del mundo y esto era cierto.⁸⁴

Como señalamos al comienzo, el Mercado Central de Frutos era inviable sin el ferrocarril. Tres empresas tendieron sus ramales para empalmar con las vías del Mercado. El Buenos Aires al Puerto de la Ensenada desde la estación Barracas Iglesia en 1890. Ese mismo año el Ferrocarril del Oeste tendió su ramal desde la estación Riachuelo y en 1895 el Ferrocarril del Sud construyó su propio ramal desde la estación Boca (Luego Ribera Sud). Los trenes del Ferrocarril del Oeste comenzaron a entrar el 3 de mayo de 1890 pero el tren especial que inauguró oficialmente la línea corrió el 20 de mayo de ese año.⁸⁵

⁷⁹ Se ha sostenido que esta operación es la primera en la que una compañía nacional obtiene capital en Inglaterra, aunque este mérito corresponde a Las Catalinas. Ver El nacional 23 de abril de 1888 y Anuario Pillado, 1899, pág 224

⁸⁰ El Nacional 30 de abril de 1887

⁸¹ El Nacional 18 de junio de 1887

⁸² La Prensa 31 de mayo de 1887.

⁸³ González López, Jorge L "Sud, Oeste y Riachuelo" Edición del autor 1995.

⁸⁴ Ver aviso publicitario en La Prensa 17 de noviembre de 1924

⁸⁵ El nacional 6 de mayo de 1890 y 20 de mayo de 1890



El depósito del Mercado Central de Frutos, playa ferroviaria y muelle sobre la margen derecha del Riachuelo, en el partido de Avellaneda. A la derecha la avenida Mitre; no llega a verse el viejo Puente Pueyrredón.

Para la operación ferroviaria el Mercado Central de Frutos adquirió dos locomotoras en 1890 fabricadas por Manning Wardle de Leeds. Era dos locomotoras de maniobras de rodado 0-6-0 con "saddle tank" o sea con tanque de agua por encima de la caldera. En 1902 adquirió a la misma firma una locomotora similar y otra en 1912.⁸⁶ Con estas cuatro locomotoras llegó a mover hasta 400 vagones diarios que entraban y salían de sus vías.

La crisis de 1890 perjudicó bastante al Mercado Central, que no pudo hacer frente a la deuda contraída y entró en cesación de pagos. En 1891 frente a la imposibilidad de pago de los intereses Morton Rose hizo un arreglo con la compañía y rescató los títulos emitidos quedando como único tenedor y haciendo un arreglo en que se establece una moratoria hasta 1894 en que se empezaron a pagar los intereses adeudados.⁸⁷ En 1894 los bonistas acordaron la forma en que se iban a hacer los pagos atrasados que consistió en el pago en efectivo de los cupones adeudados de 1889 y con

⁸⁶ Carter, Reginald: "Industrial Railways of Argentina" Edición del Autor 1999

⁸⁷ Anuario Pillado, 1899, pag. 225

bonos los posteriores pero reconociéndole a los tenedores un interés del 4 ½ % anual. El arreglo se terminó de acordar en octubre de 1894 y el representante de los debenturistas fue Wanklin.⁸⁸ En 1898 vencido el plazo el Mercado Central de Frutos pudo renegociar el empréstito original de 300.000 libras y renovarlo por otros diez años.⁸⁹

La recuperación de la crisis de 1890 fue mas rápida y sencilla que para la empresa de Las Catalinas ya que el Mercado Central de Frutos se concentraba casi exclusivamente en la exportación de frutos del país que fue menos perjudicada por la crisis que las importaciones que prácticamente se detuvieron. Esto permitió volver a tener balances superavitarios en poco tiempo.

Fuera de la actividad propia del Mercado indirectamente encaró otros proyectos, ninguno de los cuales prosperó. Inglis Runciman asociado con Eduardo Casey constituyeron una empresa denominada Sociedad anónima Elevadores de Granos con el fin de construir dichos elevadores en terrenos del Mercado Central de Frutos. Además el Mercado Central firmó un convenio con el Ferrocarril Midland en 1908 para que las vías de esta empresa de trocha angosta accediera a las instalaciones, lo que no se llevó a cabo y se rescindió el convenio.⁹⁰ También participó tomando acciones de la compañía registrada en Londres "The Argentine Concesion and Land Company" para construir ferrocarriles y hacer negocios inmobiliarios. Esta empresa no realizó actividad alguna.⁹¹

En el Mercado Central de Frutos se acopiaban para la exportación grandes cantidades de lanas y cueros y en menor medida también yute y otros frutos del país. Miles de toneladas pasaban por el Mercado quien acopiaba y emitía los "warrants" o certificados de depósito negociables. Los mejores años de la compañía fueron los veinte, aunque también a fines de los treinta trabajaba a pleno. Dos hechos salientes hubo en el Mercado Central uno fue la famosa huelga de 1921 donde estuvo paralizado más de un año. El otro sin duda fue la visita del príncipe de Gales Eduardo de Windsor el 18 de agosto de 1925, quien quedó maravillado de la febril actividad de las instalaciones.⁹²

La recesión de los treinta y la Guerra de 1939 a 1945 marcaron un golpe muy duro para las exportaciones argentinas. El Mercado Central de Frutos comenzó una larga decadencia, agravada por las nuevas políticas del gobierno peronista. La creación

⁸⁸ The Standard 22 de mayo y 6 de octubre de 1894

⁸⁹ The Standard 1 de febrero de 1898

⁹⁰ Memoria y balance 1908/1909 en Boletín oficial de la Bolsa 228/09

⁹¹ Memoria y balance 1910/1911 en Boletín Oficial de la Bolsa 303/11

⁹² La Prensa 19 de agosto de 1925

del IAPI (Instituto Argentino para la Promoción del Intercambio) quien monopolizó el comercio exterior del país afectó las actividades de la compañía ya que perdía su razón de ser.⁹³ De ser un negociador de los productos argentinos en el exterior pasó a ser un simple depósito por cuenta del gobierno. El fin del Mercado Central se acercaba. Sin embargo hasta 1963 hubo actividad. El 1 de noviembre de ese año se eliminó el desvío ferroviario marcando el fin oficial de las operaciones del Mercado Central de Frutos que durante 74 años fue protagonista de las exportaciones de frutos del país.⁹⁴

Luego vino el remate final de sus instalaciones, la venta de las maquinarias y la demolición total a mediados de la década del 60. Hoy no hay rastros del Mercado Central de Frutos. En su lugar se construyó el actual Puente Pueyrredón inaugurado en 1969.

Algunas conclusiones

Del análisis comparativo de las dos compañías estudiadas se puede extraer algunas conclusiones. En primer lugar debe decirse que las dos compañías surgen como respuesta desde el sector privado ante la inexistencia de instalaciones modernas estatales. El puerto de Buenos Aires proyectado en 1825 no se construía y frente al aumento de exportaciones e importaciones eran necesarias instalaciones portuarias modernas. En su medida y tipo las dos compañías surgieron para sortear esta carencia.

Si bien las dos compañías comienzan a operar y cesan la actividad en épocas diferentes, y si podemos fijar los años sería 1873 a 1945 para Depósitos y Muelle de las Catalinas y 1989 a 1963 para el Mercado Central de Frutos, estamos en un rango de 72 años de operación para la primera y 74 para la segunda lo que nos da una vida útil de las dos compañías equivalente.

Tanto Las Catalinas como el mercado Central de Frutos basaban su negocio central en dos actividades, el almacenaje de productos y la operación ferroviaria y de los muelles. Las Catalinas contó por casi 20 años con el mejor muelle de Buenos Aires mientras que el Mercado Central contaba con muelles propios en el Riachuelo capaces de albergar cualquier tipo de buque para la carga o descarga. Las dos compañías tenían sus elementos ferroviarios propios. Las Catalinas llegó a tener 10 locomotoras a vapor en servicio repartidas entre sus dos secciones la norte y la sud. El Mercado Central llegó a tener cuatro locomotoras y la función de los dos ferrocarriles era por un lado con sus

⁹³ Véase nota "El Mercado Central de Frutos y el IAPI" en Democracia 24 de abril de 1953

⁹⁴ Ferrocarril General Roca Boletín Semanal de Servicio 42/63

propios vagones hacer el transporte de cargas de los muelles a los depósitos y viceversa y por otro lado con las locomotoras maniobrar la entrada y salida de vagones de las empresas ferroviarias y ponerlos a disposición de estas en los empalmes con los ferrocarriles.

En cuanto a la tecnología, si bien podemos decir que en el negocio de los puertos la incidencia de lo técnico es muy baja, las dos compañías a su manera trajeron adelantos tecnológicos. Las Catalinas al instalar un ferrocarril sobre el muelle y operarlo con locomotora a vapor, además iluminándolo con electricidad para trabajar las 24 horas del día, marcó un hito en la historia portuaria argentina además de ser el primer sistema ferroviario de tipo industrial del país. El Mercado Central sí se construyó en base a los más recientes adelantos tecnológicos en la materia. El sistema de ascensores hidráulicos para elevar la carga a los pisos superiores de almacenaje fueron los primeros de Buenos Aires y además desarrolló un moderno y eficaz sistema contra incendio. Prueba de su eficacia es que nunca tuvo siniestro alguno mientras que la empresa de las Catalinas era muy vulnerable y tuvo muchos incendios parciales y tres totales de sus instalaciones.

Podemos decir que la construcción del Puerto Madero impactó profundamente en la empresa de las Catalinas al quedarse sin el muelle y perder el monopolio de hecho que tenía de los depósitos fiscales pero no afectó al mercado Central de Frutos, ya que al estar en el Riachuelo no se interponía en las obras. Por lo tanto mientras las obras portuarias encaradas por el Gobierno afectaron negativamente en Las Catalinas, el Mercado Central se benefició ampliamente de las obras del puerto de la Boca

En cuanto al negocio en sí las dos compañías operaban en forma similar. El ingreso que obtenían por la tarifa cobrada por el uso de los depósitos y la operación portuaria, sin embargo Las Catalinas y sus depósitos en general operaba mayoritariamente con las mercaderías importadas, el mercado Central de Frutos exclusivamente operaba con la exportación de frutos del país.

En cuanto a los promotores por un lado tenemos a Francisco Seeber y a Eduardo Casey, los dos con importantes vinculaciones en la política y políticos ellos mismos. Seeber fue Intendente de la ciudad de Buenos Aires y Casey llegó a ser director del Ferrocarril del Oeste, pero la principal diferencia es que Seeber logró sortear todas las dificultades y gerenciar la compañía casi hasta su muerte en 1914, Casey, por su propia quiebra perdió la participación en el negocio y quedó totalmente desvinculado del mercado Central de Frutos.

Las dos compañías se veían a sí mismas como grandes rivales, especialmente en los años 80 y 90 del siglo XIX. Cuando se construye el mercado Central de Frutos, la empresa de las Catalinas decide establecer depósitos en Dársena Sud y esto fue visto como una provocación por los promotores del Mercado Central. En algún momento hubo una especie de guerra de tarifas entre las dos compañías que competían y que se publicaban en los diarios de la época. Pero esta rivalidad pronto se vio que no tenía sentido ya que ninguna de las empresas era una amenaza para la otra en una economía donde siempre quedaban chicas las instalaciones portuarias y de almacenaje y había trabajo para todos.

En cuanto al origen del capital original podemos señalar que hay una diferencia. Mientras Las Catalinas se constituyó y empezó a funcionar con capital local, el mercado Central de Frutos desde el inicio fue a buscar capital a Londres. Pero sí debemos señalar que cuando las Catalinas decide ampliar su negocio y va al mercado de Londres, lo hace casi al mismo tiempo en que el Mercado Central está haciendo lo propio, lo que acentuó la rivalidad. Ambas compañías lograron fácilmente conseguir el capital necesario y las dos instrumentaron la operación con emisión de debentures con garantía hipotecaria sobre sus instalaciones. La diferencia está dada en el monto obtenido. Las Catalinas consiguió 1.000.000 de libras mientras que el Mercado Central de Frutos 300.000 libras. En cuanto al interés Las Catalinas consiguió un mejor interés ya que el empréstito definitivo lo colocó al 5% anual mientras que el Mercado Central de Frutos lo hizo al 6%. Luego de obtener este empréstito las dos empresas aumentaron el capital en la primera década del siglo XX, especialmente para aumentar el equipamiento ferroviario y luego nunca más requirieron más capital, obviamente porque el negocio no lo necesitaba.

Las dos empresas fueron afectadas severamente por la crisis de 1890. Como toda actividad que se endeudó en oro y cobraba tarifas en pesos, la devaluación de este provocó estragos en los ingresos de las dos compañías que no pudieron pagar los servicios de la deuda y las dos cayeron en mora casi simultáneamente. La recuperación fue lenta pero un poco más rápida en el Mercado Central de Frutos que en las Catalinas y por lo tanto comenzó a hacer pagos parciales de los intereses en mora antes que Las Catalinas.

En cuanto a la renegociación de los empréstitos con los acreedores las dos empresas debieron hacerlo con suerte dispar, pero que en ambos casos posibilitó la continuación del negocio. En el caso de Las Catalinas la renegociación implicó la

liquidación de la compañía original y la constitución de una nueva sociedad en Londres. Los accionistas originales perdieron toda preponderancia mientras que el Mercado Central renegoció el préstamo y lo logró renovar sin caer en el control directo de los tenedores de debentures como fue el caso de las Catalinas. Un dato en común es que el negociador en los dos casos fue Inglis Runciman, que era director del mercado Central de Frutos pero también intervino en la negociación de Las Catalinas.

Como resultado de la renegociación de la deuda la empresa de las Catalinas cayó en poder de dos empresas ferroviarias, los ferrocarriles Sud y Pacífico, operando en forma coordinada especialmente con este último. En el caso del Mercado Central de Frutos si bien no tenía una relación institucional sí funcionaba en coordinación con los ferrocarriles Sud y Oeste, pertenecientes a un mismo grupo y con intereses comunes. Con lo cual las dos compañías terminaron sus días siendo meros apéndices de grandes ferrocarriles.

Las dos compañías si bien su negocio central eran los muelles y depósitos, intentaron diversificar sus actividades, aunque Las Catalinas en mayor medida que el mercado Central de Frutos y ambas fracasaron. Las Catalinas proyectó un mercado de abasto, la construcción y operación de una estación central de ferrocarriles, un gran hotel de lujo, operar vías ferroviarias de terceros pero no logró nada. Solo a lo último pudo establecer el mercado de vinos, negocio totalmente marginal. El mercado Central de Frutos, intentó la construcción de elevadores de granos e incursionar en el negocio ferroviario comprando acciones de una concesión. Tampoco pudo cumplir con sus objetivos.

En cuanto a la relación con el Gobierno de las dos empresas podemos decir que a lo largo de su prolongada historia fue pacífica, pero ambas tuvieron conflictos puntuales serios. Depósitos y Muelles de las Catalinas tuvo durante años el pleito por la desafectación del muelle y el derecho de cobrar estadía a los productos que entraran por sus depósitos, conflicto que entorpeció el desarrollo del negocio. Por otro lado el mercado Central del Frutos entró en conflicto con el Gobierno en 1947 por la creación del IAPI. Este organismo que monopolizaba el comercio exterior de la nación tomó de hecho el control del mercado Central de Frutos en desmedro de sus accionistas y si bien esto terminó en 1955, ni el país ni el Mercado Central pudieron recuperarse de esos años.

Por último el cese de la actividad de las dos compañías se debió a que las actividad vinculada al puerto decaía por un lado y por el otro a las presiones recibidas

por el avance de la urbanización, las obras públicas y el desarrollo inmobiliario que pretendía el uso de los terrenos respectivos. Pero la liquidación de los terrenos tuvo suerte dispar: mientras Las Catalinas con la venta de ellos hizo el mejor negocio de toda su historia, los terrenos del mercado Central de Frutos, por estar en zonas marginales solo se utilizaron en parte para la construcción de barrios populares y en parte expropiados para construir el nuevo puente Pueyrredón. Hoy día nadie recuerda al mercado Central de Frutos, ha desaparecido del imaginario popular, a pesar de haber sido la barraca más grande del mundo. De Las Catalinas solo ha quedado el nombre en las dos zonas donde operaba, Catalinas Norte y Sud, pero al día de hoy casi nadie sabe ni el por qué del nombre ni que esta empresa fue pionera de la actividad portuaria y de transporte en una Argentina que crecía.
