

LOS INICIOS DE LA ELECTRICIDAD, UN COMPLEJO NEGOCIO

ROSARIO - ARGENTINA

MYRIAM STANLEY*

I. INTRODUCCIÓN

Como es harto sabido, el siglo XIX fue –a nivel mundial- un período de grandes transformaciones económicas, apuntaladas por un lado por los avances tecnológicos y por otro por la enorme expansión financiera. En particular, el período comprendido entre la segunda mitad del siglo y la primera Guerra Mundial, se caracterizó por la profundización de estos factores y la masiva concentración y centralización de los capitales, con la consecuente expansión y consolidación del sistema capitalista, lo que conllevó a la inclusión en el sistema, de las economías de las áreas periféricas, entre ellas las latinoamericanas. Refiriéndose a Argentina, Tulio Halperin Donghi, asegura que “...los cambios vividos en la Argentina son, más que el resultado de las sabias decisiones de sus gobernantes [...], el avance ciego y avasallador de un orden capitalista que se apresta a dominar todo el planeta”¹

Es especialmente a partir de los años 70 cuando amplias zonas de América Latina, luego de un largo y tortuoso camino consiguieron una cierta estabilidad política, que les permitió conformar sus Estados nacionales ofreciendo, a partir de entonces, un clima más tranquilo y seductor para las inversiones de capitales extranjeros. Este clima no sólo facilitó el flujo de capitales externos, sino que además posibilitó un proceso de acumulación e inversiones privadas de los propios países.

Lo cierto es, que durante todo aquel siglo se consolidó el modelo de desarrollo basado en las exportaciones de productos primarios. A su vez estas economías exportadoras se afianzaron con el surgimiento de sectores financieros y mercantiles importantes, al tiempo que se dieron los primordios de una economía urbano industrial.

Sobre finales de aquel siglo y comienzo del XX, el progreso técnico y las transformaciones económicas –a nivel mundial- refieren principalmente al control y aprovechamiento de nuevas fuentes de energía, como la transformación de la electricidad en mercancía. Ahora, la expansión del capital extranjero en los servicios públicos urbanos, sería en la generación y distribución de energía eléctrica.

Fue también en aquellos tiempos que se destaca el surgimiento de las modernas sociedades anónimas de capital abierto, de las diversas formas de asociaciones de las grandes empresas y de los sistemas de intermediación financiera de los bancos de inversiones y de las bolsas de valores. Los bancos incentivaron las asociaciones entre empresas; este proceso posibilitó la formación de trust y carteles, de los cuales éstos también participaban.² Un claro ejemplo será el holding SOFINA, quien quedará en pocos años con el control monopólico de la electricidad y los transportes por tranvías eléctricos, en buena parte de la Argentina.

Aquí, desde la década de 1870, los capitales llegados del exterior, fuertemente impulsados por la acción del Estado, habían establecido las bases de una infraestructura de transportes que facilitó el desarrollo de la agricultura y la producción ganadera, así como la entrada de grandes contingentes de inmigrantes que proveyeron de la mano de obra necesaria para la viabilización del proyecto. La producción quedó en manos de nacionales, pero no ocurrió lo mismo con la comercialización, el transporte y las finanzas, donde los negocios estuvieron bajo el control de empresas extranjeras.

Desde los 80 y hasta la Primera Guerra Mundial, buena parte de la expansión de los capitales extranjeros invertidos en servicios urbanos de utilidad pública, tanto en Argentina como en los demás países de América Latina, se dio en el ramo de producción y distribución de electricidad. Charles Jones cita una correspondencia entre el director de la Trust Company, de Gran Bretaña, con Walter Cassels, agente de la misma en Argentina, donde afirmaba, *“Qué pena que una compañía inglesa inmensamente grande no esté preparada para hacerse cargo de este espléndido negocio [la electricidad] y barrer a todos de este terreno cuando todavía hay tiempo. No conozco ningún negocio de hoy día que ofrezca mejores resultados aunque se empleen en él todas las energías”*³.

A su vez Sarmiento escribiría en la década de 1870 en El Nacional, de Buenos Aires, a raíz de la cautela con que la Municipalidad de esta ciudad tomó el primer ofrecimiento de instalación de energía eléctrica, *“Como una empresa de teatro propone a Sarah Bernhardt venir a dar dos funciones a la ópera del Colón, los capitalistas europeos echan la vista por el mundo en busca de ciudades iluminables [...] No es nuestra municipalidad la que con sus luces habrá de decidir sobre la practicabilidad de la industria eléctrica. Es la ciencia conjunta de todas las naciones y la opinión del capital la que decide en este punto”*⁴.

Si bien los fenómenos eléctricos son conocidos desde la antigüedad, el consumo masivo de energía eléctrica –tan básica en nuestra vida moderna- sólo se expandió a partir del siglo XX. Hasta llegar allí fueron necesarios una serie de avances científicos, que crearan las condiciones para el establecimiento de la nueva industria. Las dínamos de Gramme, en 1870, y la lámpara incandescente de Swan-Edison entre el 1878 y 1881 fueron sin dudas los descubrimientos que permitieron el salto cualitativo necesario para la difusión del uso de la corriente eléctrica, al transformar a cada habitante en un consumidor potencial de electricidad ya sea por vía de la iluminación, la tracción o la fuerza motriz. Sin dudas el impacto que la electricidad tuvo en la vida moderna y que más contribuyó a transformarla, fue la iluminación y la tracción. Los nuevos tranvías agregaron un tema nuevo: “la velocidad”, y ayudaron a extender los límites de los centros urbanos. Por su parte, la electricidad, con *“su doble cara de seguridad-control”* –como afirma Liernur, la iluminó agregándole una buena dosis de seguridad para la población y un mejor control del Estado sobre el espacio público. Pero también contribuyó a modificar los hábitos culturales, poniendo al alcance de casi todos las “últimas maravillas del ingenio humano”, el cinematógrafo y la broadcasting.

Además contribuyó, a crear nuevos núcleos dinámicos y una nueva lógica productiva. Su potencia y flexibilidad modificó los procesos productivos en las fábricas y talleres, la fuerza del impacto en la producción y en la sociedad, legitimó la idea de una “Segunda Revolución Industrial”.

Producir energía eléctrica desde una central es convertir otras formas de energías, como la mecánica –una caída de agua- o térmica –producida por la combustión del carbón, del petróleo o el gas-. Desde allí el fluido eléctrico es transportado por líneas a subestaciones y distribuida a través de cables a los consumidores.

En 1878 el inventor inglés, St. George Lane-Fox y el norteamericano Thomas A. Edison, pusieron en funcionamiento un sistema para iluminar a partir de un generador desde una central eléctrica. La primera primitiva usina se instaló en Londres en 1882 y la segunda en Nueva York, algunos meses más tarde. Estas centrales eléctricas producían energía de muy bajo voltaje y servían a un área geográfica reducida, muy próxima de ellas. Aquel primer generador instalado en Nueva York, que producía electricidad a partir del vapor, sólo abastecía a 59 consumidores en un radio no mayor de los 800 metros. Con el desarrollo industrial de la corriente alternada, logrado por George Westinghouse y William Stanley, en 1886, quedó demostrada la practicidad de esta corriente (la primera puesta en marcha fue en Massachusetts, Estados Unidos). Ahora se podía transportar a grandes distancias sin pérdidas, con sólo usar un transformador para incrementar su voltaje y otro para reducirlo por medio de subestaciones, antes de distribuirla a los usuarios. En la medida que se extendió el consumo de esta corriente (la alternada) se incrementó el número de grandes centrales eléctricas.

La electricidad y el transmisor son dos elementos que afectaron a todo el sistema productivo y al propio devenir social; su utilización para tracción de vehículos y como fuerza motriz para motores industriales, fue lo que habilitó su enorme difusión. La Siemens había hecho una primera demostración de ferrocarril eléctrico en la Exposición Industrial de Berlín en 1879 y, durante la década siguiente la técnica fue aplicada en el transporte urbano. Mientras en Estados Unidos las primeras líneas de tranvías eléctricos comenzaron a circular en 1888, en Buenos Aires la electrificación del transporte se inauguró en 1896 y en Rosario el primer contrato para la provisión de tranvías eléctricos fue firmado en 1905.

La utilización de la electricidad en motores industriales, es también de aquellas últimas décadas del siglo XIX y significó la transformación no sólo de la producción en tanto aumento de los volúmenes producidos, cuanto de disminución de los costos de fabricación; en fin se puede decir que la entrada de la electricidad en la industria revolucionó las bases técnicas del proceso productivo. Pero aun hay más, y se relaciona directamente con el trabajo, la iluminación en la fábrica permitió el trabajo nocturno y un aumento de la productividad por obrero ligado directamente a la mayor capacidad visual de éstos.

II - Rosario en la era de la electricidad

La iluminación de las calles de la Villa del Rosario, como en las demás ciudades del país fue a base de candiles a faroles con velas de sebo colgados en el frente de los negocios. La primera reglamentación conocida, al respecto del alumbrado público, fue dictada en 1828, por el alcalde mayor de la Villa Don Tomás Martínez, por la que se disponía que *“Toda casa de trato, de abasto deberá bajo la pena de seis pesos de multa por primera ocasión y doce pesos la segunda, cerrar las puertas de sus casas todos los días de fiestas a tiempo de misa mayor; y bajo la misma multa se les aplica a los que no tengan farol encendido a la hora señalada según costumbre”*⁵. Ya para mediados de siglo, el alumbrado

público municipal estaba organizado con cuatro peones encendedores al mando de un “Comisionado para el alumbrado público”. Algunos años más tarde –durante la jefatura política de don Nicasio Oroño- se colocaron “lámparas de reverbero” a kerosene adosados a los muros, en dos cuadras alrededor de la plaza de Mayo y una sobre la calle Comercio, apagándose paulatinamente las velas. También por orden de Oroño se organizó el cuerpo de serenos quienes montaban guardia por las oscuras noches rosarinas, vestidos con capote, gorra y una lanza corta, de la que colgaba un farol, con el que iluminaba las caras de los transeúntes en busca de sospechosos. Para finales de la década del 1860 el gas comenzó a reemplazar al kerosene. El servicio de gas fue contratado a Leopoldo Arteaga y Santiago Calzadilla, quienes levantaron una usina de gas en una manzana del bajo. En el invierno de 1868, brillaron los primeros picos de gas en las calles céntricas, mientras las restantes continuaron servidas por los faroles de kerosene. Pero el gas no sólo iluminó las calles, sino que rápidamente fue incorporado en el interior de las viviendas.

El primer ensayo de alumbrado público se había realizado en agosto de 1875. Al respecto La Capital informaba *“Va a ofrecerse en el paseo Arteaga (hoy Plaza López) el sábado a la noche una verdadera novedad para Rosario.*

Ese precioso recinto será iluminado con luz eléctrica. Ese sistema de iluminación es el límite que ha alcanzado la ciencia hasta hoy en sus esfuerzos por mejorar los medios conocidos para iluminar. Júzguese el poder de la irradiación de la luz eléctrica por el hecho de que una sólo luz basta para iluminar inmensos espacios. En el paseo Arteaga esa sola luz alumbrará 10 veces más que todos los picos de gas que habitualmente se encienden en él. Con la iluminación eléctrica, es el día, en una palabra.[...] Estamos, pues, de fiesta para el Sábado, salvo caso de que la noche no se presente aparente”⁶.

En el año de 1888, varios empresarios, solicitaron permiso para el tendido de líneas para distribución de electricidad. Uno de ellos fue Enrique P. Boardman, “en nombre de una importante empresa”, mientras que el grupo conformado por Eugenio Pérez, Carlos Paganini y Nicasio Vila, todos ellos vecinos de la ciudad e, invocando el carácter de miembros de “Sociedad Anónima Alumbrado Eléctrico Edison”, deseaban autorización para “establecer alumbrado de más intensidad y por un precio menor que el del gas”. Sostenían en su petitorio que el servicio debía prestarse en un régimen de libre concurrencia, pero concluían solicitando exclusividad, “se sirva conceder permiso para la instalación y explotación en esta ciudad de este sistema de alumbrado”⁷. En el mismo año Ulrich Courtois, por sí y en representación de la “Société des machines magneto-électrique de Graume”, fundadores de la “Sociedad de Luz Eléctrica de Buenos Aires”, se proponían establecer en la zona sur de la ciudad con una “estación central” de electricidad, para proveer de luz eléctrica y fuerza motriz, aplicando la misma tarifa que el gas y utilizar medidores para el consumo, proponiendo abastecer gratis a 50 lámparas del Hospital y alumbrar, también gratuitamente, los días cívicos (el 25 de Mayo y el 9 de Julio) a la plaza 25 de Mayo. Hacía constar que no solicitaba ningún privilegio⁸.

Walter Cassels, ciudadano inglés, un vendedor que había obtenido junto a su hermano, importantes logros en la nueva industria de la electricidad e, invocando el carácter de representante en la Argentina de “Brush Electric Co.”, la “Thompson-Houston International Electric Company”, ambas norteamericanas y la “Davey Paxman and Co.”, de Gran Bretaña, solicitó al Consejo Deliberante del Rosario, el derecho exclusivo por cinco años para el tendido de líneas para la distribución de electricidad en toda la ciudad,

proponiendo además el alumbrado del Boulevard Santafesino. Meses más tarde, insistió, esta vez invocando su condición de empresario del alumbrado eléctrico de La Plata, solicitaba el privilegio por 15 años para alumbrar el perímetro comprendido por las calles Urquiza, Corrientes, Mendoza, Buenos Aires y el Bajo⁹.

En respuesta a estos pedidos, el Concejo Deliberante, finalmente sancionó una ordenanza (el 18 de junio de 1888), por medio de la cual se concedía la libre instalación de usinas para el alumbrado eléctrico de la ciudad a todos los proponentes. Establecía una serie de requisitos técnicos que debían cumplimentar las empresas, fijaban la tarifa máxima que se cobraría a particulares y, disponía que todas las empresas estaban obligadas a dar gratis durante 10 años, el alumbrado eléctrico a las oficinas municipales y el alumbrado de las calles por donde establecieran sus cables, debiendo reemplazar cada uno de los picos de gas por una lámpara eléctrica, la que debería permanecer encendida “de crepúsculo a crepúsculo”. Por último prohibía que más de una empresa pasara sus líneas por las calles elegidas y daba un plazo máximo para comienzo de las obras de 6 meses y para el comienzo del servicio de 18 meses.¹⁰

El grupo compuesto por Pérez, Paganini y Vila, solicitó la derogación de esta ordenanza aduciendo que sus exigencias resultaban altamente gravosas, pedían a cambio, que se declarara libre el establecimiento del alumbrado.

Entre tanto Boardman y Cassels, aceptaron los términos de la Ordenanza, y en consecuencia, solicitaron el permiso necesario para proceder a la instalación de las líneas. En junio de 1889 se firmó un único contrato como ambos (Boardman y Cassels) como si se tratara de una única empresa. Este contrato que tenía vigencia por 10 años otorgaba el derecho a los beneficiarios de transferir a terceros, siempre que se le comunicara a la Municipalidad. Así es que en agosto del mismo año Walter Cassels, se dirige al Concejo Deliberante comunicando que al celebrar el contrato lo habían hecho en nombre de “Cia. de Electricidad del Río de la Plata”, empresa de origen inglés y perteneciente al grupo de la Trust Company. La *Electricity Company de Río de la Plata*, había sido fundada en el año 1889, para administrar los fondos de la Empresa de Luz Eléctrica de La Plata y “*expandir la producción de energía eléctrica*”, que en un principio se empleaba en el alumbrado de las calles de la ciudad de La Plata. En realidad Walter Cassels era un negociador privado, cuando conseguía algún contrato lo vendía alguna empresa, en este caso fue a la Cia. de Electricidad del Río de la Plata, la técnica consistía en acceder al capital británico pero sin entregar el control efectivo del negocio.

Dos años más tarde (1891), Cassels, y en representación de la Compañía de Electricidad del Río de la Plata, solicitó modificaciones en el contrato, ya que -decía- en virtud de la crisis por la que atravesaba y el alto valor del oro y siendo que no era conveniente gravar al erario público, hallaba conveniente retirar los postes colocados en barrios de “*segunda importancia*” y colocarlos en aquellas áreas de viviendas más compactas; al mismo tiempo solicitaba prórroga de los plazos en que la compañía debía comenzar a prestar el servicio.

Hubo idas y vueltas, largas discusiones en el seno del Concejo, conformación de Comisiones encargadas de arbitrar, vetos del Intendente, rechazos por parte de los concejales, decretos y derogaciones, nuevas ordenanzas, nuevos decretos y finalmente un nuevo contrato celebrado en mayo de 1896, con la *Compañía de Electricidad del Río de la*

Plata, por el cual por 10 años la empresa tenía la autorización para explotar el servicio de alumbrado público y privado en el municipio. Se fijaban los precios máximos de la tarifa y determinaba que “cuando las utilidades anuales excediesen en su establecimiento del Rosario, del 10% sobre el capital propio, la compañía entregaría a la Municipalidad la mitad del sobrante respectivo en dinero efectivo, dentro de los 2 meses de la fecha del balance. [...] [la Municipalidad] ...tenía el derecho de verificar la exactitud de los balances de la compañía”¹¹.

Poco tiempo había transcurrido cuando surgieron dificultades con la concesionaria por deficiencias en el servicio. Otra vez se designaría una Comisión *ad hoc* quien determinaría si el alumbrado tenía la intensidad exigida por el contrato de concesión. Como resultados de las conclusiones de dicha Comisión, se demandó a la empresa de electricidad por la mala conservación de los conductores, la aislación defectuosa y una larga serie de irregularidades, entre ellas, que la luz que suministraba la empresa no era estable y no tenía la intensidad exigida. Esta demanda municipal fue contestada con otra, ya en nombre de la “Compañía de Luz Eléctrica y Tracción del Río de la Plata” (CLETRP), dado que con posterioridad a la concesión de 1896 y, “por arreglos celebrados en la ciudad de Londres (Inglaterra)[...] ésta [la Compañía de Electricidad del Río de la Plata] transfirió todo sus activo a la Compañía de Luz Eléctrica y Tracción del Río de la Plata Ltda., la que se hizo cargo del contrato, de todos sus privilegios, derechos y obligaciones...”. El apoderado de ambas era el mismo Walter Cassels.

Como resultado del juicio, que se resolvió favorable a la Municipalidad, el contrato fue rescindido de común acuerdo entre las partes, mientras la compañía quedaba obligada, provisoriamente, de continuar prestando los servicios, según la ordenanza N° 1 del 15 de abril de 1902, mientras la ordenanza N° 2 del 16 de abril de 1902, le otorgaba a la misma *Compañía de Luz Eléctrica y Tracción del Río de la Plata Ltda.*, la concesión por 50 años, del suministro de corriente eléctrica para alumbrado y fuerza motriz dentro del municipio, a cambio de recibir, de parte de aquella, como única retribución y compensación, el 5% de las entradas brutas por la venta de energía.

Esta situación se iría a prolongar hasta marzo del 1907, cuando el Concejo Deliberante dictó la Ordenanza N° 3, del 1907, por la cual se aprobaba el convenio ad-referendum celebrado entre el Ejecutivo y la *Compañía Eléctrica del Rosario Ltda.*, empresa que sucedió a la CLETRP, a partir de aquel mismo año de 1902. La *Compañía Eléctrica del Rosario Ltda.*, también constituida en Londres, había adquirido todos los derechos de la CLETRP, incluidos los provenientes de los contratos celebrados con la Municipalidad del Rosario. Por este nuevo convenio se estipulaba, por dos años, el suministro obligatorio y la facultad municipal para prorrogarlo a su opción por otros cinco años más¹². Proveería energía eléctrica de su Usina ubicada en San Martín y Catamarca “para usarlas en lámparas de nuevo sistema a una tensión de 430 a 460 volts, corriente continua”.

Según la Memoria del Intendente Municipal Dr. Isidro Quiroga, del año 1909, el contrato que el Municipio tenía en vigencia con la *Compañía Eléctrica de Rosario Ltda.*, resultaba desfavorable por el elevado costo del servicio (cinco centavos oro por kilowatt hora, cuando el municipio de Buenos Aires la compraba a 3,50 centavos oro); afirmaba, “...la Usina Municipal es, sin duda, el desideratum; pero como por ahora no tenemos recursos para ampliar sus instalaciones en forma que basten a las necesidades de la

ciudad, ha sido necesario recurrir a empresas particulares”. Buscando una mejor resolución de la cuestión el Dr. Quiroga manifestaba haber iniciado gestiones con la Empresa de Tranvías Eléctricos, (en funcionamiento desde el 1906) para obtener la necesaria corriente a un mejor precio, ya que la producida por la Usina Municipal resultaba de elevado costo (alrededor de \$13m/n.por foco).¹³

Para diciembre de 1909 existían solamente 983 cuadras alumbradas, de estas 295 eran a gas, con faroles de una mecha incandescente, 76 a gas y electricidad, 496 por medio de corriente comprada a la Compañía Eléctrica del Rosario; 20 por medio de corriente suministrada por la Usina Municipal, 9 a gas acetileno, 5 a kerosene y 6 a gas incandescente costado por la Empresa particular “Barrio Arrillaga”. Según el Censo Municipal de 1910, estaban alumbradas con electricidad 4.938 casas particulares, para vivienda, comercios o industrias; pero aun el kerosene seguía siendo lo más usado, 12.457, usaban alumbrado a gas 2.129 y 596 velas¹⁴. Ya en el Anuario Estadístico de la Ciudad del Rosario de 1911, se declara que el número de abonados al servicio eléctrico ascendía a 8051¹⁵.

En 1910 el municipio optó por un nuevo llamado a licitación para la provisión de corriente para alumbrado público, la cual quedó desierta por falta de oferentes. El día anterior la *Compañía Eléctrica del Rosario* había manifestado que no concurriría a dicha licitación y proponía la firma de un nuevo convenio por el que se pactaría la rescisión del último contrato (de 1907), solicitaba, para el nuevo, una duración de 25 años, la exoneración del pago del 5% de impuesto, el precio del kilowat hora sería de 5 centavos oro, pero dicha tarifa no se aplicaría cuando se tratase de iluminación extraordinaria (para el caso se harían convenios especiales). Las difíciles negociaciones con la empresa continuaron sin resolución. En el siguiente año la empresa de electricidad, ya como *Sociedad de Electricidad de Rosario* (SER), nueva empresa ahora de capitales fundamentalmente belgas, propone un nuevo contrato, que será firmado por el intendente - en aquel momento el Coronel Felipe Goulú- pero rechazado por el Concejo Deliberante, que resuelve un nuevo llamado a licitación, a la cual se presentaron seis empresas, la Compañía de Gas del Rosario, Anderson Clerget y Cia., Sociedad de Electricidad del Rosario, Koerting Hermanos Ltda., Ramsay y Cia. y Colson, Brookhouse y Pyne.

Las propuestas fueron giradas al Departamento de Obras Públicas que consideró como mejor la presentada por la SER. El informe del departamento fue elevado al Concejo por el intendente J. Daniel Infante con el siguiente mensaje, “*La conclusión del Departamento de Obras Públicas es considerar como mejor propuesta la presentada por la Sociedad de Electricidad de Rosario; pero es convicción plena de esta Intendencia que lo conveniente para la población es rechazarlas todas y llamar a nueva licitación formulando un pliego de condiciones tan preciso y tan sencillo que; no nos ofrezca, a los que habremos de cargar con la responsabilidad de elegir, ni trabajo ni compromiso de ningún género; porque, a nuestra incompetencia técnica, que no tenemos porque no confesar, lo que corresponde es, que se nos presenten contenidas en una sola línea que diga: ‘haré todo lo que el pliego de condiciones exige por tanto dinero’, y de esta suerte no habrá dificultades, ni cavilaciones y, tan pronto resulten abiertos los pliegos, se podrá hacer la adjudicación*”¹⁶.

El 1 de enero del año de 1913, la SER publicó un aviso en la prensa de la ciudad por el que anunciaba rebajas del 25% en la tarifa para casas de familias a partir de aquel día. El

aviso recibió la respuesta de un considerable número de vecinos que enviaron al Concejo Deliberante un petitorio acompañado por 36 hojas con firmas, en el que dejaba sentada posición frente a la propuesta del Departamento de Obras Públicas, el principal motivo de preocupación se centraba en la condición de empresa monopólica, solicitábase se diera paso a un régimen de competencia, que liberara a los usuarios de las exageradas exigencias de la concesionaria. Al tiempo que se hacía notar que el publicitado anuncio de rebajas no beneficiaba ni a comerciantes ni a industriales. Por resolución del Concejo se designó una Comisión compuesta por los concejales Andújar, Fiasco, Correa, Calderón, López y el Ing. Thedy, quien la presidiría. Debía estudiar las propuestas; con el objetivo “... *de implantar la competencia en la provisión de corriente eléctrica, para el alumbrado público, particular y fuerza motriz que actualmente está monopolizado de hecho en el municipio, al amparo de un contrato perjudicial para los intereses fiscales y del vecindario*”¹⁷. La comisión se expidió con dos fallos diferentes, uno firmado por Correa, Calderón y el Ing. Thedy, que proponían rechazar todas las propuestas, y el otro firmado por los restantes Andujar, López y Fiasco quienes aconsejaban aceptar con algunas modificaciones la propuesta de Colson, Broohausen y Pyne, convirtiendo este despacho en ordenanza que fue vetada por el nuevo intendente, Dr. Oscar Meyer, veto que no fue contestado en virtud de que la empresa adjudicataria había desistido del convenio.

Estas discusiones y debates están permeados por otros conflictos que pasaban especialmente por las permanentes disputas en el Concejo Deliberante donde la mayoría de los miembros pertenecían al opositor Partido Demócrata Progresista y enfrentaban a los intendentes designados por el Ejecutivo Provincial, a la sazón controlado por la Unión Cívica Radical.

En 1914 se aprobó un decreto por el cual se nombraba una Comisión para que se resolviera por la firma de un contrato ad-referendum, en base a las mejores propuestas presentadas anteriormente o bien, confeccionasen nuevos pliegos de licitación. La Comisión resolvió firmar contrato con la SER, y de inmediato se aprobó la ordenanza por la que se regulaba el servicio de alumbrado público y el suministro a particulares, siendo la SER la beneficiaria de ambos. La concesión se otorgaba por 50 años contados a partir de la ordenanza N° 2 de 1902 y se establecía que cinco años antes de expirado este nuevo convenio, la Municipalidad debía optar por, la expropiación de los bienes afectados al servicio, por la caducidad de la concesión o por la prórroga de ésta por otros 25 años.

Manuel Varón escribiría algunos años más tarde, al respecto de la sanción de la Ordenanza que otorgó la concesión a la SER, bajo el título de “*Conducta poco clara del Concejo Deliberante*” que la resolución final de tan discutido tema había sido “*una decisión de los funcionarios municipales [...] que sin necesidad de mayores cavilaciones ya que no hay documentos oficiales que la aclaren, podemos afirmar que fue un triunfo de la Sociedad de Electricidad alcanzando después de sendos trabajos en los largos meses que van desde la presentación de las propuestas hasta la sanción de la Ordenanza...*”¹⁸

III. El Tranvía

Hacia fines de 1872 con pomposa celebración fue inaugurado el primer servicio de tramways en Rosario. Los coches eran tirados por una yunta de caballos guiada por un “cochero”, munido de látigo y corneta -que hacía sonar en cada esquina-; también viajaba el “mayoral” encargado de la venta de los pasajes. José Arteaga, vecino de la ciudad, obtuvo la primera concesión. A comienzos la siguiente década se autorizó la instalación de dos nuevas líneas, una propiedad de Eduardo Haynes, la “*Empresa de Tramways Anglo-Argentino*”, que luego será transferida al mítico Mister Ross y la “*Empresa del Tramway Rosario del Norte*”. En el 1889, el rosarino Nicasio Vila, conforma una Sociedad Anónima “*Compañía de Tramways del Oeste*”, con la que unirá el centro de la ciudad con el pueblo que el acababa de fundar, “Eloy Palacios”, fuera de los límites del antiguo municipio sobre el oeste, donde era propietario de tierras, la llegada del tramway era imprescindible para la buena comercialización del loteo. La línea que llegaba a Eloy Palacios (más tarde sería el barrio Echesortu) atravesaba más de 60 cuadras, la mayoría de ellas de baldíos y quintas. También Saladillo creció al calor del nuevo transporte; Manuel Arijón, dueño de grandes extensiones de tierras a la bera del arroyo Saladillo, construyó allí baños públicos, de inmediato solicitó y obtuvo de la Municipalidad la extensión hasta tan lejanos parajes de una línea de tranvías a caballos.

El tramway fue un elemento esencial para la expansión y organización del espacio urbano, significó la posibilidad del crecimiento de los suburbios y el incremento del valor de las tierras, aun más si se considera que las calles por las que circulaba debían ser pavimentadas. Pero sobre finales del siglo arreciaron las críticas y protestas de los usuarios, por los viejos, sucios, lentos, barullentos tramways, que con sus cansados caballos recorrían la ciudad. Críticas que se ampliaban al calor de las últimas noticias en materia de transporte colectivo, el tranvía eléctrico, que ya era un hecho en muchas ciudades, entre ellas Buenos Aires¹⁹.

En junio del año de 1899 se había presentado la primera propuesta para la instalación de una red de tranvías eléctricos en la ciudad, que dio lugar a agresivas discusiones en el interior del recinto municipal, sobre la conveniencia o no del nuevo invento y las sospechas de “negociados”.²⁰ Mientras que el negocio de los tramways se había caracterizado por la variedad de pequeñas empresas que se repartieron el espacio urbano estableciendo, explícita o implícitamente, privilegios de zonas, o sea el área comprendida por concesión de una compañía no podía ser servida por otra; diferente será la historia de los tranvías eléctricos, estos quedarán monopolizados por una sola compañía de capitales extranjeros, al igual que ocurría con la producción y distribución de energía.

Así es que cuando en el año 1905, bajo la intendencia de Santiago Pinasco, se llamó a licitación para la provisión de tranvías eléctricos, se postularon cuatro empresas todas de origen extranjero y pertenecientes a grandes holdings: Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad (CATE, empresa que controlaba buena parte de la electricidad en la ciudad de Buenos Aires); Juan C. Connor y Cía.; Dick Herr Co. Ltd., y el pool conformados por Anversoise de Tramways ed d’Entrepiseis de Anvers, Mutuelle de tramways de Bruxelles y Banque Coptoir de la Bourse de Bruxelles, la “Belga”, como se la conocería, fue la que ganó la licitación que le otorgará el monopolio del transporte tranviario, recibiendo la totalidad de los bienes de las empresas de los viejos “tramways”, que continuarán circulando por las calles hasta su total extinción en 1908 .

En 1906 entró en funcionamiento la usina de Tranvías ubicada entre las calles Pichincha, La Plata, Boulevard Argentino y Montevideo. “*La usina mueve sus dínamos con motores a vapor cuyas calderas consumen carbón vegetal importado directamente desde Glasgow y Cardiff en Inglaterra*”²¹. La compañía se comprometía a entregar -al cabo de los 55 años de concesión- la totalidad de sus bienes a la Municipalidad, sin que mediara indemnización alguna²².

La “Belga”, pertenecía al holding Société Financiere de Transports el d’Enterprises Industrielles (SOFINA), fundado en 1898, en Bélgica; esta compa a incorporada bajo la legislación de ese país, tenía establecido entre sus objetivos “*participar en compa as cuya finalidad fuera la producción y distribución de energía eléctrica, el desarrollo de transportes de pasajeros, o la manufactura de productos químicos*”²³. SOFINA había incorporado en 1907 a la Compa a Anglo Argentina de Tranvías, originariamente de capitales ingleses (la mayor empresa de transportes eléctricos de la ciudad de Buenos Aires) y era la principal accionaria de la SER.

IV. Las Usinas

En el 1888, en la calle San Martín entre Tucumán y Catamarca se instaló la primera usina eléctrica; Ernesto Danvers y Marty, pusieron en funcionamiento una pequeña máquina, que permitió efectuar las primeras demostraciones de viabilidad del sistema eléctrico, consiguiéndose alumbrar con algunas lámparas, la calle Córdoba.

Al año siguiente la Compa a de Electricidad del Río de la Plata, inició, inmediatamente después de conseguir la concesión municipal para la provisión de electricidad en la ciudad, la construcción de una usina en la calle French y las barrancas del Paraná, en el barrio Refinería. Esta central fue ampliada en 1894 y produc  corriente alternada de 2.400 voltios y 83 períodos, la que era transportada al centro de la ciudad por líneas aéreas, siendo la calle Rioja la primera que llegó a servirse de ésta. En el 1899 la cantidad de kilowats horas producido no alcanzaba a 1.000.000, siendo practicamente toda absorbida por el alumbrado público. En pocos años se había ampliado sus instalaciones de tal suerte que sería una de las más modernas existentes en el país. Al respecto Liernur haciendo referencia a la usina de “Tres Esquinas”, instalada por la Compa a de Luz Eléctrica y Tracción del Río de la Plata, en el año 1895 en Barracas al Norte (Buenos Aires), dice que “[es] *considerada por sus dimensiones la tercera del país, sólo superada por Rosario y La Plata*”²⁴.

Cuando en el año 1902 la CLETRP cerr  contrato con la Municipalidad que la habilitaba a la provisión de energía por 50 años, la concesionaria comenzó la construcción de una central en la calle San Martín y Catamarca, -en el lugar donde se instaló el primer generador-, desde donde se satisfacían las demandas siempre crecientes de los consumidores particulares, que aunque un poco remisos en sus comienzos, ya para principios de siglos pasaban a considerarla como un servicio indispensable. Esta fue puesta en servicio en 1904 y generó al principio corriente continua de 220/440 v. En el 1911, la Usina San Martín (como se la llamaría) tenía una potencia instalada de 4.660 kw.

En 1910, la empresa nueva “*Sociedad de Electricidad del Rosario*” (SER) comenzó a construir la Usina Sorrento, entonces fuera de los límites de la ciudad, la mayor usina que contará la ciudad se estableció en Pueblo Alberdi, en 1914 la Comisión de Fomento de dicho pueblo, le otorgó a la SER el servicio de alumbrado público y privado y fuerza motriz dentro de su jurisdicción. En el año 1918 Pueblo Alberdi quedó incorporado al municipio de Rosario.

Esta central inició sus servicios en el 1911 trabajando en paralelo con la vieja usina San Martín. A partir de octubre de 1913 comenzó a ser la única productora de electricidad, clausurándose la San Martín. Producía corriente alternada trifásica de 6.500 voltios, la que era transportada por cables de alta tensión hasta tres subusinas que reducían la tensión y atendían además la demanda de energía eléctrica para los tranvías.

La central Sorrento contó desde el principio con sala de máquinas para una capacidad de 36.000 kw. Se instalaron, de inmediato, 2 turbo-alternadores de 6.000 kw., cada uno y 2 de 3.000 kw., totalizándose así una potencia instalada de 18.000 kw. Los distritos de Sorrento, Arroyito, Echesortu y Alberdi fueron alimentados desde el principio con corriente alternada. A comienzos del 1913 la extensión de los cables primarios era de 21,5 kilómetros y de la red secundaria de corriente continua de 215 kilómetros.

V. La SER y la SOFINA

La Sociedad de Electricidad del Rosario fue fundada en Bruselas (Bélgica) en el año 1910, y autorizada por el Poder Ejecutivo Nacional para establecer una sucursal o agencia en la Argentina. Según los estatutos el objetivo “*era la explotación y construcción en América del Sud y especialmente en la República Argentina y en Rosario, de estaciones centrales y redes de distribución de la energía eléctrica para la producción y abastecimiento de dicha corriente explotación de tranvías y otros medios de transporte; establecimientos de producción y de redes de distribución del gas para alumbrado y utilización industrial; explotación de concesiones de agua; etc.; pudiendo fusionarse con otras sociedades o empresas*”.²⁵

El capital social de 17.500.000 francos, fue dividido en 175.000 acciones que fueron suscritas de la siguiente forma, 51.500 por la SOFINA (Société Financiere de Transport et d’Entrepises Industrielles), 45.000 por la Société Centrale pour l’Industrie Electrique y 40.000 por la Compagnie des Tramways Electriques de Rosario, las restantes acciones fueron suscritas por bancos belgas y alemanes. Esto es, las dos empresas proveedoras de electricidad y transportes eléctricos de la ciudad poseía la mayoría de las acciones.

Este grupo fue una creación típica de la nueva era capitalista, surgida entre mediados del siglo XIX y la Primera Guerra Mundial que se caracterizó por la sustitución de la libre competencia por los grandes monopolios, por la exportación masiva de capitales para los países de economías periféricas y por la formación de grandes empresas internacionales.

La instalación del holding SOFINA en la Argentina y en particular en Rosario en los comienzos del siglo XX no constituye un fenómeno aislado o singular, sino que forma parte de un proceso más amplio. Por un lado se trata de una consecuencia del progreso técnico y de las transformaciones económicas vinculadas a la nueva etapa que giró

básicamente en torno del control y aprovechamiento de nuevas fuentes de energía, por medio de los cuales la electricidad iría a transformarse en una mercancía muy valiosa. Por otra parte, la creación de este grupo económico (SOFINA/SER) y su instalación en el país y la ciudad, son la expresión paradigmática de la expansión mundial del sistema capitalista y, más particularmente, de su penetración en América Latina.

Quedó tal vez, como una expresión de deseo combatir el ingreso de los “*monopolios de capital extranjeros*” –como reiteradamente eran referidas las grandes empresas de capitales externos-. Las reales posibilidades de enfrentarlos parecen estar muy lejanas. El techo debería buscarse en la ya bien consolidada estructura socioeconómica del país para aquellos primeros tiempos del siglo XX; pero también en las debilidades frente a las nuevas tecnologías, debilidades frente a los holdings internacionales y debilidades políticas del propio Estado nacional.

VI. CONCLUSIÓN

La instalación de empresas monopólicas extranjeras, fue producto de la diversificación que la economía nacional y local había alcanzado ya en los finales del siglo XIX y que ofrecía oportunidades de inversiones, que fueron muy bien aprovechadas por el capital internacional. Estas empresas procuraban actuar en variados rubros de la producción, a fin de controlarlos monopólicamente, esta era la base de su estrategia de crecimiento y expansión. Muchas fueron las voces que se alzaron desde diferentes segmentos sociales y políticos, tratando de impedirlo, pero tal vez faltó la verdadera vocación de una clase burguesa e industrial y una política por parte del Estado nacional que permitiera hacerles frente.

Mientras la generación y venta de energía eléctrica en la ciudad, en manos de diferentes propietarios, pero siempre como única empresa se expandía, asumiendo no sólo la electricidad para iluminación y fuerza motriz, sino que haciéndose cargo del transporte urbano, la producción de electricidad por parte de la usina municipal se estancaba y no fue posible avanzar en la municipalización de todo el servicio. Este proyecto suponía asumir el control total, o sea el único camino para enfrentar al monopolio privado pasaba por crear el monopolio estatal. El debate, independientemente de los resultados finales, se instaló en torno a una discusión más general, las posibilidades de un desarrollo industrial nacional, la desconfianza en los monopolios extranjeros y los reclamos de una acción más precisa del Estado. Ocurre, como afirma Jorge Schvarzer, que “*La Argentina no era una ‘economía abierta’ (si eso quiere decir abierta a la competencia internacional y tomadora de los mejores precios de la oferta), sino una economía organizada por numerosos trusts ligados esencialmente a la metrópoli británica; junto a ellos operaban otros que se orientaban hacia los Estados Unidos y, en menor medida, a otras potencias europeas. De ese modo, los flujos comerciales y financieros quedaban sometidos a la lógica e intereses de los grandes grupos. Esos mercados controlados dejaban poco espacio para un desarrollo diferente; las alternativas se reducían en la medida en que el Estado nacional no tenía capacidad técnica, la audacia o la independencia de criterio para orientar de otra manera la evolución local*”.²⁶

La situación de la producción y del consumo de energía eléctrica en la ciudad, a partir de la década de 1910, comenzó a presentar condiciones excepcionales, se expandió la

producción y se transformó en un insumo industrial básico. Esto conllevó la transformación de las formas de producción, su ampliación y la reducción de los costos. Facilitó la difusión de nuevas formas de comunicación y cultura, la radio pronto entrará a los hogares y mucho antes el cine ocupará un espacio fundamental en la sociedad. La electricidad se habrá tornado entonces en imprescindible a la vida cotidiana. Entrará en funcionamiento una lógica implacable, que trajo aparejado una nueva noción del espacio urbano y del tiempo (“*la iluminación eléctrica, es el día*”).

NOTAS:

-
- * Facultad de Ciencia Política y RR.II., Universidad Nacional de Rosario, Argentina.
- ¹ Halperin Donghi, Tulio, **Una nación para el desierto argentino**, Buenos Aires, CEAL, 1982, p. 140.
- ² SZMREZANYI, Tamas, “A Era dos Trustes e Carteis”, en: **Historia e Energía**, v.1, San Pablo, Eletropaulo, 1986, p. 9.
- ³ Jones, Charles, **El Reino Unido y América: Inversiones e influencia económica**, Madrid, Ed. Mapfre, 1992, p. 121.
- ⁴ Citado por Liernur, J. Y Silvestri, G., **El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires. (1870-1930)**, Bs. As., Sudamericana, 1993, p. 15
- ⁵ Citado por: **Informe de la Comisión Municipal Fiscalizadora de la Sociedad de Electricidad de Rosario**, Municipalidad de Rosario, Publicación oficial, 1946, p. 263.
- ⁶ La Capital, 26 de agosto de 1875.
- ⁷ Actas del H. Concejo Municipal del Rosario, del 07/04/1888.
- ⁸ Idem, del 11/04/1888.
- ⁹ Idem, del 7/10/1888 y del 31/3/1889.
- ¹⁰ Compendio de Digesto Municipal. Ordenanzas, resoluciones y reglamentos vigentes hasta 1915. Municipalidad del Rosario, 1926, p. 114.
- ¹¹ **Contratos celebrados por la Municipalidad del Rosario con las empresas que explotan servicios públicos**, Rosario, Ed. Oficial, 1926, p. 65.
- ¹² Ibidem, p. 132
- ¹³ Memoria Presentada al H. Concejo Deliberante por el Intendente Municipal Dr. Isidro Quiroga, Municipalidad del Rosario, año 1909, Rosario, Talleres de la Casa Jacobo Peuser, 1910, pp. 111-116.
- ¹⁴ Tercer Censo Municipal del Rosario de Santa Fe, 26 de abril de 1910.
- ¹⁵ Anuario Estadístico del Rosario. Años 1908/09/10/11.
- ¹⁶ Citado por **Informe de la Comisión Municipal Fiscalizadora de la Sociedad de Electricidad de Rosario**, Municipalidad de Rosario, Publicación Oficial, 1946, p. 66.
- ¹⁷ Libro de Actas del Concejo Deliberante de la Municipalidad del Rosario, año 1913, p. 245.
- ¹⁸ Varón, Manuel, **El servicio público de electricidad en Rosario**, T. I, Rosario, Ed. Liberación, 1936, p. 53.
- ¹⁹ Los datos han sido tomados de Juan Carlos Muñiz, **El tranvía**, colección Historia de aquí a la vuelta, N° 14, Rosario, 1991.
- ²⁰ Libro de Actas del Concejo Deliberante de la Municipalidad del Rosario, N° año 1899, p. 359.
- ²¹ Mikielevich, Wladimir, “El Tramway”, en **Revista de Historia de Rosario**, N° 33, Rosario, 1981, pp. 131 y ss.

-
- ²² **Contratos celebrados por la Municipalidad del Rosario con las Empresas que explotan los servicios públicos**, Municipalidad del Rosario, 1926.
- ²³ Citado por **Informe de la Comisión Municipal fiscalizadora de la Sociedad de Electricidad de Rosario**, op. cit., p. 263.
- ²⁴ Liernur, Jorge y Slivestri, Graciela, op. cit. , p.39.
- ²⁵ Art. 2 de los Estatutos de la empresa, citado por **Informe de la Comisión Municipal Fiscalizadora de la Sociedad de Electricidad de Rosario**, op. cit., p. 187
- ²⁶ Schavarzer, Jorge, **La industria que supimos conseguir. Una historia político-social de industria argentina**, Buenos Aires, Planeta, 1996, p. 147.