

# PUEYRREDON, LAS SOCIEDADES COMERCIALES Y EL RÍO BERMEJO

CÉSAR A. GARCÍA BELSUNCE

## *Resumen*

Se analiza el intento, en 1825, de reflotar la vieja idea de la comunicación fluvial entre Salta y Buenos Aires, cuando un grupo de inversores salteños, jujeños y porteños constituyó una sociedad por acciones con ese fin, y para convertir a Salta en un polo de distribución mercantil entre el Alto Perú y las provincias de abajo. Se consideran las discusiones que el proyecto suscitó en el Congreso nacional de 1826, el fracaso de la expedición exploratoria por un acto de fuerza del gobernador del Paraguay y los pleitos iniciados contra la sociedad por el piloto de la expedición, que dieron origen a una de las primeras decisiones judiciales sobre la responsabilidad de los accionistas en este tipo de sociedades, según expedientes rescatados por el autor.

*Palabras clave:* Río Bermejo, navegación, comercio interprovincial, sociedades por acciones, N. Descalzi, J. M. de Pueyrredon

## *Abstract:*

This article analyzes the attempt made in 1825 to reinstate the old idea of fluvial communication between Salta and Buenos Aires when a group of investors from Salta, Jujuy and Buenos Aires incorporated a stock company for such purpose and to make Salta a business distribution center between Alto Peru and the southern provinces. We analyze the debates caused by the bill in the National Congress of 1826, the failure of the exploratory expedition due to a measure of force taken by the Governor of Paraguay and the suits filed by head of the expedition, where one of the first judicial decisions on the liability of shareholders of this kind of companies was rendered, according to judicial records found by the author.

*Keywords:* Bermejo River, navigation, inter-provincial commerce, stock companies, N. Descalzi J. M. de Pueyrredon.

## A MODO DE PRÓLOGO

Hace más de cuarenta años, exactamente en 1963, una circunstancia fortuita puso en mis manos durante unos días dos expedientes del Tribunal del Consulado, referidos a la Compañía de Navegación del Río Bermejo constituida en 1824 y uno de cuyos socios era el general Pueyrredon. Una persona cuyo nombre siempre ignoré, coleccionista de autógrafos, los había comprado a un *bouquiniste* de nuestra ciudad. Un amigo común del adquirente desconocido y mío, el Dr. Enrique Abeledo, conocedor de mi interés por la figura de Pueyrredon, temiendo que el nuevo propietario fraccionara los legajos, se los pidió prestados por unos pocos días y me los entregó. Yo tomé copia de lo substancial de ambos expedientes, uno de 101 fojas y el otro de 96, y antes de devolverlos hice sacar testimonio judicial de ambas sentencias y de otras fojas, que conservo en mi poder. En aquel momento me limité a redactar una minuta que puse en conocimiento del Dr. José María Mariluz Urquijo, quien estaba estudiando el tema de las sociedades anónimas en el Río de la Plata, anteriores a la sanción del Código de Comercio. El Dr. Mariluz Urquijo publicó su estudio en 1965, haciendo gentil mención de mi modesta contribución<sup>1</sup>.

El primero en ocuparse de la historia de la navegación del río Bermejo fue Pedro de Angelis, cuando publicó en 1836 y 1838 los diarios de las tres primeras exploraciones fluviales que se realizaron en el siglo XVIII: la del coronel Juan Adrián Fernández Cornejo en 1780, frustrada; la de su capellán el padre Francisco Morillo —quien tras varias disputas con Fernández Cornejo decidió continuar por su cuenta la exploración—; y la del mismo coronel, repetida con éxito en 1790<sup>2</sup>. Poco antes de las publicaciones de Pedro de Angelis, José Ildelfonso Arenales dio a luz un estudio, en parte histórico y en parte programático, sobre la navegabilidad del Bermejo, cuando ya el intento de la Compañía que he mencionado se había realizado y frustrado por la acción del gobierno

<sup>1</sup> JOSÉ MARÍA MARILUZ URQUIJO, "Las sociedades anónimas en Buenos Aires antes del Código de Comercio", *Revista del Instituto de Historia del Derecho Ricardo Levene*, N.º 16, Buenos Aires, 1965, pp 31-65.

<sup>2</sup> PEDRO DE ANGELIS, *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las Provincias del Río de la Plata*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1970, t. 6, pp. 451-509; idem, 1972, t. 8.º, volumen A, pp. 305-430. Pedro de Angelis publicó estos documentos con interesantes proemios, que constituyen los primeros ensayos con carácter histórico de estas expediciones.

del Paraguay<sup>3</sup>. Pedro de Angelis, en los proemios ya mencionados<sup>4</sup>, mencionó y comentó el Informe que Pablo Soria, comisionado por la Compañía para la navegación del río, había publicado en 1831. Ese mismo año, Herman C. Dwerhagen publicó en Buenos Aires un folleto en inglés, en el que menciona brevemente la expedición de Soria y subraya el interés que esta navegación tiene para las provincias de Salta, Tarija y Tucumán<sup>5</sup>.

Hay que esperar hasta el siglo XX para la producción de los primeros trabajos que se ocupan históricamente del tema. El primero es el de Atilio Cornejo<sup>6</sup>, a quien siguen José Torre Revello<sup>7</sup>, y, con un trabajo menor, Jorge F. Sergi<sup>8</sup>. Al promediar el siglo, el tema fue abordado por Edberto Oscar Acevedo<sup>9</sup> y posteriormente fue objeto de varios estudios y publicaciones; entre los que destaco, por su relación con el tema aquí tratado, los de Ambrosio Delfino<sup>10</sup>, Luis Oscar Colmenares<sup>11</sup>, nuevamente Atilio Cornejo<sup>12</sup>, y Alicia Mercedes Ubeira<sup>13</sup>.

<sup>3</sup> JOSÉ I. ARENALES, *Noticias históricas y descriptivas sobre el gran país del Chacoy Río Bermejo, con observaciones relativas a un plan de navegación y colonización que se propone*, Buenos Aires, 1833.

<sup>4</sup> Ver nota 2.

<sup>5</sup> HERMAN C. DWERHAGEN, *An Essay on the Topography of the Rivers Plata, Parana, Paraguay, Vermejo and Pilcomayo, to serve as a Memoir to their Navigation; with a Map, compiled from the best Authorities*, Buenos Aires, 1831. La referencia a Soria está en la p. 12.

<sup>6</sup> ATILIO CORNEJO, *Apuntes históricos sobre Salta*, Buenos Aires, 1937, 2.ª edición corregida y aumentada.

<sup>7</sup> JOSÉ TORRE REVELLO, "Las primeras navegaciones por el río Bermejo", *La Prensa*, domingo 6 de febrero de 1938, Buenos Aires, que fue nuevamente publicado, con ampliaciones, en la revista *Brújula*, Año 8, N.º 92, Buenos Aires, 1943.

<sup>8</sup> JORGE F. SERGI, "Nicolás Descalzi y su contribución al reconocimiento de los ríos Bermejo y Negro", *Revista Geográfica Americana*, Año XVII, N.º 192, Buenos Aires, septiembre de 1949.

<sup>9</sup> EDBERTO OSCAR ACEVEDO, *El primer proyecto de navegación del Bermejo*, Sevilla, 1952.

<sup>10</sup> AMBROSIO DELFINO, *Nicolás Descalzi, un marino genovés explorador del río Bermejo y Negro de Patagones*, Buenos Aires, 1976. Este trabajo trae en apéndice el Informe de Pablo Soria de 1831, y es ampliación de un trabajo presentado en el Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional, de la Academia Nacional de la Historia, Comodoro Rivadavia, 1973.

<sup>11</sup> LUIS OSCAR COLMENARES, "Los dos puertos históricos de la mediterránea Salta", *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, N.º 50, Buenos Aires, 1977, pp. 159-179.

<sup>12</sup> ATILIO CORNEJO, "La navegación del río Bermejo. Páginas olvidadas de su historia", *Investigaciones y Ensayos*, N.º 26, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1979, pp. 101-128.

<sup>13</sup> ALICIA MERCEDES UBEIRA, "La cuestión del Bermejo en la Presidencia de Rivadavia", separata del Quinto Congreso de Historia Argentina y Regional, de la Academia Nacional de la Historia, Corrientes-Resistencia, 1981.

## PUEYRRREDON, FAMATINA Y EL RÍO BERMEJO

En febrero de 1822 el brigadier general Juan Martín de Pueyrredon pasó a retiro en calidad de reformado, junto con los del mismo grado Cornelio de Saavedra y Miguel de Azcuénaga<sup>14</sup>. A partir de entonces dio también por concluida su actividad política, pese a que algunos de los derrocados directoriales seguían usando su nombre como elemento para nuclearse y ser reconocidos, aun cuando él prefería concentrarse en sus quehaceres privados. Así lo testimoniaba John Murray Forbes diciendo:

Mi creencia es que el señor Pueyrredon, ya entrado en años y que goza de una gran fortuna, declinará cualquier participación en la función pública, pero él presta su nombre a un partido fuerte y numeroso, cuyo activo y eficiente dirigente político sería Tagle<sup>15</sup>.

Pueyrredon concentró, entretanto, su actividad en sus establecimientos rurales y en la adquisición de varias propiedades urbanas; pero como siempre le interesaron las empresas de riesgo, especialmente aquellas que podían procurar algún beneficio para el país, participó en varios intentos industriales o comerciales. Decir que Pueyrredon regresó a las actividades económicas no se ajustaría a la verdad, pues nunca se alejó totalmente de ellas. Durante su actuación política y militar, fueron sus parientes, en particular su cuñado Anselmo Sáenz Valiente, quienes velaron por sus intereses; de modo que el general, si bien no participaba del quehacer empresarial, se mantenía vinculado a él, y beneficiado o perjudicado por sus vaivenes. Cuando estuvo exiliado en San Luis en 1812, al poco tiempo adquirió una estancia, que conservaba todavía en la década del treinta. Llegado el tiempo de su alejamiento político, su pasado no dejó de causar alguna perturbación a sus negocios y a los de sus socios.

La resistencia de Pueyrredon a verse envuelto en polémicas partidarias se puso de manifiesto en 1825, cuando fray Francisco Castañeda, instalado desde dos años antes en San José del Rincón, le pidió que colaborara con él logrando subscriptores para poner en marcha su imprenta. No obstante que le decía "sea esta vez un poco fanático y tome cartas en la *causa de Dios*" y le recordaba su

<sup>14</sup> Por aplicación de la ley del 14 de noviembre de 1821. Cfr. Ricardo Piccirilli, *Rivadavia y su tiempo*, Peuser, Buenos Aires, 1943, t. II, pp. 100-102. La reforma abarcó a 252 militares desde brigadier general a subteniente.

<sup>15</sup> JOHN M. FORBES, *Once años en Buenos Aires. 1820-1831*, Buenos Aires, Emecé, 1956, p. 313.

condición de miembro de la Cofradía del Santísimo Sacramento (“se acuerde que es hermano mayor del *alumbrado y vela continua*”)<sup>16</sup>, el general declinó amablemente su participación en la empresa del fogoso franciscano.

Como telón de fondo, debe recordarse que las relaciones entre Pueyrredon y Bernardino Rivadavia no eran demasiado buenas. El primer desacuerdo ocurrió cuando ambos compartieron el Triunvirato. Cuando el general llegó a Director Supremo, Rivadavia se desempeñaba como agente del Gobierno en Europa. Pueyrredon lo destituyó en enero de 1817, pero esta destitución habría sido –según Raffo de la Reta– a pedido de la esposa de Rivadavia, que se encontraba sola con sus hijos en Buenos Aires desde hacía largo tiempo. Pueyrredon lo repuso en el cargo como enviado extraordinario en septiembre de ese mismo año, aunque más tarde, con la designación de Valentín Gómez ante el gobierno francés, las facultades de Rivadavia quedaron reducidas a representar al Directorio ante el gobierno de Londres<sup>17</sup>. Don Bernardino no pareció conforme con estas variaciones, fuese por razones económicas, de prestigio o de su intimidad familiar.

Rivadavia accedió a la Presidencia nacional el 6 de febrero de 1826. Pocos meses después se suscitó un incidente entre la Administración y el ex Director. Regía por entonces el impuesto provincial conocido como contribución territorial. El Contralor General acusó a principios de julio de 1826 a Pueyrredon por falsa declaración y ocultamiento de bienes con fines de evasión impositiva, intimándolo a que en cuatro días designara a quien debía hacer su descargo. Si la imputación fue fruto de una confusión o de inquina contra el ex Director, no puede determinarse. Lo cierto es que se formó un *jury* con dos representantes del Fisco, uno propuesto por Pueyrredon –Braulio Costa– y otros dos elegidos al efecto. Este *jury* se expidió el 19 de julio de 1826, rechazando la acusación y declarando que Pueyrredon no sólo no había ocultado sus bienes, sino que su declaración había sido excesiva<sup>18</sup>.

Una de las empresas con la que se tentó el general, a propuesta de su sobrino político Braulio Costa –marido de Florentina Ituarte, hija de Juan

<sup>16</sup> *Documentos del Archivo de Pueyrredon* (en adelante *DAP*), Buenos Aires, Museo Mitre, 1912, t. IV, pp. 241-244.

<sup>17</sup> JULIO C. RAFFO DE LA RETA, *Historia de Juan Martín de Pueyrredon*, Buenos Aires, Espasa-Calpe, 1948, pp. 390-392.

<sup>18</sup> *DAP*, t. IV, p. 261. Véase también: JULIO C. RAFFO DE LA RETA, pp. 397-398, y HIALMAR E., GAMMALSON, *Juan Martín de Pueyrredon*, Buenos Aires, 1968, pp. 382-384. Estos dos autores disienten respecto de quiénes fueron los representantes del Fisco, aunque concuerdan en todas las personas que integraron el *jury*.

Bautista Ituarte y de Magdalena Pueyrredon, hermana de Juan Martín— fue el Banco de Rescate y Casa de Moneda de la Rioja, en cuyo directorio estaba Costa, fuerte comerciante porteño con relaciones en el interior, entre ellas Juan Facundo Quiroga. Pueyrredon entró como accionista de esta sociedad, al igual que su antiguo amigo Manuel de Arroyo y Pinedo, su cuñado Ruperto Albarellos y su sobrino Juan Pablo Sáenz Valiente<sup>19</sup>. Pueyrredon suscribió 50 acciones de doscientos pesos cada una, o sea \$ 10.000.

Esta empresa ya existía cuando sus socios riojanos vieron surgir, casi simultáneamente, la idea de Rivadavia de crear una compañía minera con capitales británicos y la de crear un banco nacional, con exclusividad en la acuñación de moneda. La concreción de la nueva compañía minera en diciembre de 1824 impulsó a los riojanos a buscar socios porteños para aumentar su influencia en la ciudad puerto, lo que ocurrió en febrero de 1825<sup>20</sup>, momento de la incorporación de Pueyrredon y sus parientes. La puja entre ambas empresas, muy bien estudiada por Piccirilli<sup>21</sup>, se trasladó al Congreso nacional, donde se reconoció el privilegio de la Nación en la acuñación de moneda; pero en la práctica la compañía criolla ganó la partida y extendió su accionar de Famatina a Uspallata, mientras la empresa extranjera se diluía entre crecientes dificultades y malentendidos con el propio Gobierno que la patrocinaba. En el trasfondo del debate estaba el problema de la propiedad de las minas: si eran de las provincias o del Estado nacional. Finalmente, los conflictos políticos sobrevinientes inmovilizaron también a la compañía criolla, pese al optimismo de Costa<sup>22</sup>.

Casi simultáneamente, el ex Director participó en una nueva empresa, de mayor riesgo que ésta, la que aparte de sus eventuales beneficios abría una posibilidad única para la provincia de Salta y sus vecinas inmediatas: la navegación del río Bermejo, para unir por vía fluvial Orán con Buenos Aires, mientras renovaba sus nexos con Potosí. De este modo, Salta se convertiría en el gran centro distribuidor del norte argentino, que además podía acceder al Pacífico por territorio boliviano, por el puerto de Cobija.

Navegar el río Bermejo como modo de comunicar fluvialmente a Salta con Buenos Aires, fue una vieja aspiración. José Torre Revello ha recordado

<sup>19</sup> Véase la lista completa de los socios en PICCIRILLI, ob. cit., t. II, p. 181.

<sup>20</sup> DAVID PEÑA, *Juan Facundo Quiroga*, Buenos Aires, Emecé, 1999, p. 96.

<sup>21</sup> Piccirilli, ob. cit., t. II, pp. 181-189.

<sup>22</sup> El 2 de agosto de 1825, don Braulio recomendaba a Pueyrredon no vender las acciones aunque valieran el doble (*DAP*, t. IV, p. 347).

el proyecto de largo alcance del gobernador don Pedro de Cevallos en 1759, de construir un camino terrestre entre las ciudades de Potosí y Orán, para desde allí navegar por el Bermejo hasta su desembocadura en el río Paraguay, continuando por el Paraná hasta Buenos Aires; esto permitiría una comunicación más directa entre Potosí, Asunción y Buenos Aires<sup>23</sup>.

Pese al éxito de las expediciones de 1780 y 1790, la idea de abrir una ruta fluvial tan importante cayó en el olvido. En 1799 Antonio García de Solalinde propuso la ocupación del Chaco hasta la ribera sur del Bermejo, habitado por tribus dóciles, tras construir diez fortines y diez guardias sobre dicha margen. No se trataba de navegar el río, sino de convertirlo en frontera contra los indios indómitos que habitaban más al norte. Solalinde sólo menciona muy al pasar la posibilidad de navegar el Bermejo<sup>24</sup>, y no hace referencia a la brillante idea de Cevallos. Luego, las guerras de la Independencia ocuparon todos los afanes, y recién cuando la lucha contra España cedió su lugar a una paz inestable, desgarrada por los entreveros de las pasiones políticas, hubo tiempo y lugar para pensar en empresas progresistas. Así resurgió la idea de la explotación minera del Famatina, y también la ilusión de unir a Salta con Buenos Aires por la vía fluvial, que se presumía más corta, más rápida y más económica que la usual caravana de carretas.

En ambos casos la iniciativa fue doble: por un lado los empresarios y políticos del interior, riojanos en un caso y salteños y jujeños en el otro; por el otro, la mente renovadora de Bernardino Rivadavia, que había vuelto al país empapado de la mentalidad europea del *homo faber* y con grandes proyectos progresistas.

## LA COMPAÑÍA PARA LA NAVEGACIÓN DEL RÍO BERMEJO

Cuando Bernardino Rivadavia envió como Comisionado ante las provincias al Dr. Zavaleta, en vistas a la convocatoria de un congreso nacional, incluyó en el artículo séptimo de las instrucciones que el comisionado debía procurar la constitución de un fondo nacional para objetos de utilidad general, entre los cuales ocupaba lugar principal la comunicación por agua hacia las

<sup>23</sup> JOSÉ TORRE REVELLO, "Las primeras navegaciones por el río Bermejo", *La Prensa*, Buenos Aires, domingo 6 de febrero de 1938; luego ampliado en la revista *Brújula*, Año 8, N.º 92, Buenos Aires, 1943.

<sup>24</sup> ANTONIO GARCÍA DE SOLALINDE, *Proyecto de colonización del Chaco*, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836; reeditado en Pedro de Angelis, ob. cit., t. 6, pp. 435-449.

plazas de mayor consumo, especialmente a través de las tres grandes rutas navegables hacia Buenos Aires: el río Bermejo por el norte, los ríos Segundo y Tercero hasta el Paraná por el centro, y los ríos Diamante y Salado hasta el Negro por el sur<sup>25</sup>.

Coincidente con esta idea, aunque no consta que la conociera, don Pablo Soria, un bearnés, originario de Olorón y radicado en Salta, cuyo nombre completo era Paul Chatican de Soria<sup>26</sup>, y que según V. Martín de Moussy tenía una propiedad rural en el valle de San Francisco<sup>27</sup>, promovió entre sus conocidos de Salta y Jujuy el proyecto de formar una compañía para navegar el Bermejo. Logró el acuerdo de Manuel Solá, Antonio Cornejo, Facundo de Zuviria, Juan Ignacio de Gorriti, Dámaso de Uriburu, Manuel de Tezanos Pinto y otros, gracias a lo cual avanzó en la idea de constituir una sociedad para explorar y navegar el río, tener la exclusividad en la exportación de maderas, y cobrar un peaje a los buques ajenos a la Compañía. Hecha la petición correspondiente, el gobierno de Salta la elevó a su Legislatura el 14 de agosto de 1824. Alicia M. Ubeira ha historiado con precisión el proceso de este pedido<sup>28</sup>.

Inmediatamente, Soria bajó a Buenos Aires para una gestión similar a la que llevaron a cabo los riojanos en la Compañía minera del Famatina: reforzar su nómina de socios y ampliar el capital social, además de contar con apoyos político-sociales en Buenos Aires. Logró así el asentimiento para la empresa de Joaquín de Achával, Aarón Castellanos, Félix Ignacio Frías, los tres norños residentes en Buenos Aires, William Parish Robertson y Juan Martín de Pueyrredon.

Soria y sus futuros socios consideraron que el privilegio por diez años otorgado por Salta era escaso, y solicitaron una ampliación a quince años. La nota fue redactada por Gorriti, como éste lo reconoció en el Congreso

<sup>25</sup> RICARDO PICCIRILLI, "Rivadavia, el mar, los barcos y los ríos", *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Buenos Aires, 1963, Vol. XXXIII, Sección 2.ª, Año 1962, pp. 439-461.

<sup>26</sup> AMBROSIO DELFINO, ob. cit., quien, frente a las diferentes grafías del apellido, adopta correctamente la del testamento de Soria. Delfino también trae a colación que la madre de Soria era María -o Marie- Pueyrredon, bearnesa; seguramente parienta del general, cuyo padre había nacido en Issor, Bearn.

<sup>27</sup> V. MARTÍN DE MOUSSY, *Descripción Geográfica y Estadística de la Confederación Argentina*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2005, t. I, pp. 141-145. Martín de Moussy agrega que Soria era francés, "antiguo marino, hombre emprendedor y audaz", pero no dice cuál fue su fuente de información.

<sup>28</sup> UBEIRA, ob. cit., pp. 446-448, quien utilizó las Actas de la Honorable Junta Provincial de 1824, en el Archivo Histórico de Salta.

constituyente<sup>29</sup>, y fue presentada por Soria a Victorino Solá, representante del gobierno del general Álvarez de Arenales en Buenos Aires<sup>30</sup>. Se solicitaban mejoras en el privilegio concedido a la Compañía, afirmando que aquel Gobierno no había comprendido bien las necesidades que era necesario superar para llevar el proyecto a feliz término. El primer empeño de la empresa era reconocer la capacidad y características del río, de lo que dependerían muchos trabajos como la construcción de buques adecuados, acopio de maderas para ello, trabajos en zonas desérticas y llevar allí desde el jefe del obraje hasta la sal que habría de consumir el último de los peones; sería necesario hacer desmontes y caminos, levantar barracas y establecer una colonia de artesanos y gentes industriosas, reclutados donde se encontraran y mantenerlos allí. Para todo esto había que asegurarse, se argumentaba, de que los fondos que se anticiparan tuvieran una recompensa adecuada al ímprobo trabajo y a los grandes riesgos, entre los cuales se contaba un posible acto de violencia por parte de la fuerza naval paraguaya establecida en Ñembucú.

Todos los trabajos enumerados —continuaba la nota— llevarían buena parte de los diez años concedidos y la Compañía, cuando empezara a producir, se vería privada de sus beneficios. Subraya que la compañía debía construir “buques de presión” —es decir de vapor— para remontar el río. Este tráfico produciría para Salta grandes beneficios y nuevas actividades. En consecuencia, propone: 1) que se dé a la Compañía el privilegio exclusivo de la extracción de maderas por quince años a partir del día en que zarpe de Salta el primer barco; 2) durante el mismo plazo todo buque ajeno a la Compañía que trafique por el río Bermejo deberá pagar a la Compañía un derecho o peaje de 8 pesos por tonelada; 3) a los dos años de llegado el primer barco a Buenos Aires, la Compañía deberá tener barcos para este tráfico, so pena de caer el artículo anterior; 4) si el gobierno del Paraguay impide por la fuerza este tráfico, se suspenderán los plazos establecidos. La opción final era que el gobernador de Salta aceptara estas cláusulas o que el negocio se diera por concluido.

Aunque hubo algunas críticas en la Legislatura salteña, el pedido fue aprobado por amplia mayoría, dados los intereses en juego y teniendo en

<sup>29</sup> EMILIO RAVIGNANI, *Asambleas Constituyentes Argentinas*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Históricas, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, 1937, t. III, p. 455, sesión del 22 de agosto de 1826.

<sup>30</sup> TORRE REVELLO, loc. cit., da por error la fecha 24 de noviembre de ese año. Cornejo, que consultó la documentación original, dice que fue el 19 de noviembre; fecha que también menciona el ministro de gobierno Agüero, cuando se debate el privilegio en el Congreso nacional constituyente en 1826. Cfr. Ravignani, ob. cit., t. III, p. 452.

cuenta la necesidad de resolver el asunto antes de que se constituyera el Congreso nacional. El privilegio salteño fue otorgado el 19 de noviembre de 1824 y, allanado este obstáculo, se redactó y firmó el contrato social el 21 de diciembre de ese año.

La sociedad tenía un capital de \$ 30.000 dividido en acciones de \$ 2.000 cada una, con la particularidad de que había un decimosexto socio a quien se eximía de integrar el capital, aunque participaría de las ganancias como si lo hubiese integrado, en reconocimiento de sus meritorios antecedentes. Se trata de José Antonio Cornejo, hijo de Juan Adrián Fernández Cornejo, que en compañía de su padre había navegado el río Bermejo. La nómina completa de los socios, por orden alfabético de apellidos era: Joaquín de Achával, José Manuel de Alvarado, Ramón de Alvarado, Aarón Castellanos, José María Coronel, José Antonio Fernández Cornejo, Félix Ignacio Frías, Manuel M. de Ormaechea, Juan Martín de Pueyrredon, Guillermo Parish Robertson, Victorino Solá, Pablo Soria, Manuel M. de Tezanos Pinto, Dámaso de Uruburu, José Miguel de Zegada y Facundo de Zuviría.

El contrato social no ha sido transcrito en la abundante bibliografía citada, pero consta su copia, como documento número tres, en el segundo juicio que el piloto Nicolás Descalzi siguió contra Pueyrredon, en 1835:

Primero: Los individuos que suscribimos nos asociamos y formamos una Compañía para la navegación del río Bermejo. Segundo: Su fondo, por ahora, será treinta mil pesos, divididos en acciones de a dos mil pesos, que introduce por su capital cada uno de los suscriptores, a consecuencia del privilegio concedido a este objeto por la Provincia de Salta. Tercero: Don Antonio Fernández Cornejo tendrá una acción sin introducir al fondo los dos mil pesos correspondientes a ella; pero como si los hubiera entregado, tendrá las utilidades y se incorporará con los mismos derechos que los demás accionistas. Cuarto: los suscriptores compondrán una Junta General: cada uno tendrá un voto; los ausentes concurrirán por medio de poderes. Quinto: los accionistas no serán en caso alguno responsables los unos por los otros; cada uno responderá solamente por la suma que ha suscripto. Sexto: Al ingreso a esta Capital de una primera expedición destinada al reconocimiento del río, que debe proveer las nociones previas para calcular y determinar las operaciones posteriores de la Compañía, y fijar la suma de fondos necesarios a su objeto; entonces ella podrá aumentar la subvención y darse la última extensión y organización como determinase en Junta. Séptimo: Hasta el tiempo en que se verifique el artículo anterior, la Junta expedirá sus negocios por medio de comisiones instruidas

y conferidas a sus propios individuos, que las desempeñarán gratuitamente. Octavo: Cada accionista entregará la suma de su acción a proporción y según lo demandasen las inversiones. Noveno: Las acciones serán negociables y transmisibles con previo conocimiento del Presidente de la Junta que se nombrará en el primer acto de su incorporación. Buenos Aires, diciembre veintiuno de mil ochocientos veinte y cuatro. (Siguen las firmas)<sup>31</sup>.

La Junta eligió como presidente a Félix Ignacio Frías. El privilegio salteño pareció insuficiente a la nueva sociedad, que inmediatamente gestionó y obtuvo del gobierno de Buenos Aires una excepción al derecho de puertos para sus naves.

## NAVEGACIÓN Y DESENLACE

Si bien Soria iba a actuar en el norte como comisionado de la sociedad, hacía falta conseguir un marino que se encargase de la construcción de la nave y de pilotarla. Soria consultó al coronel de marina Juan Bautista Azopardo al respecto y éste recomendó a Nicolás Descalzi, genovés nacido en Chiavari en 1801 quien, además de ser piloto, tenía conocimientos astronómicos y de agrimensura. Soria lo entrevistó y Descalzi aceptó el empleo con un sueldo de cincuenta pesos mensuales, que era una buena remuneración por entonces. El 28 de julio de 1825, ambos partieron hacia Salta.

El relato de Soria de la construcción del buque, de las chalupas auxiliares y de la expedición exploratoria, ya comentado por De Angelis, ha sido publicado por Delfino en su trabajo ya citado, por lo que es innecesario hacer aquí una relación del caso. Basta recordar que Soria y Delfino llegaron a fines de septiembre a la Palca de Soria –probablemente propiedad del primero–, construyeron un barco de 52 pies franceses<sup>32</sup> de eslora y 3 y ½ de puntal. Tras explorar con dos canoas el río Negro o San Francisco, una vez lista la nave, bautizada *San Salvador*, partieron el 15 de junio de 1826 –según Soria, el 17 según Descalzi– con 20 tripulantes, el piloto y el comisionado. Luego de algunos incidentes con los indios, aguas abajo de la vieja reducción de la Cangayé,

<sup>31</sup> Autos “Nicolás Descalzi c/ Juan Martín de Pueyrredon, por cobro de \$ 7.690 metálicos, por salarios, daños y perjuicios”, fs. 58vta. y 59. Según copia fiel testimoniada por el secretario del Juzgado Nacional de Paz N.º 28 de la Capital Federal, Dr. Carlos A. Aldanondo, el 9 de junio de 1964.

<sup>32</sup> Equivalen a 0, 3248 m cada pie.

siguieron viaje sin novedad y desembocaron en el río Paraguay, cerca de Ñembucú, el 12 de agosto. Ese mismo día, desde la costa paraguaya se les intimó a que bajaran a tierra. Atracaron confiados sobre la Guardia de Talli, donde poco después dos tenientes paraguayos les incautaron todos los papeles, armas y demás elementos de a bordo. Al día siguiente se les trasladó a Ñembucú y se los retuvo incomunicados con centinela de vista, hasta que el 22 de agosto se concretó su confinamiento, que se prolongó hasta el 20 de julio de 1831. La prevención de Soria, expuesta en su nota al gobierno de Salta y recogida en el contrato social, se había cumplido; aunque nadie pudo prever que la violencia del dictador paraguayo Dr. Francia podía ser tanta y tan prolongada: "tiempo suficiente para aniquilar la carrera de un joven o todas las facultades físicas e intelectuales de un viejo"<sup>33</sup>.

Valen aquí algunas acotaciones sobre el relato de Soria, que Delfino no comenta. La escritura y el contenido del *Informe* revelan a un hombre de buena cultura y con conocimientos de los antecedentes de los intentos anteriores, pues recuerda la navegación aguas arriba de Félix de Azara, desde la desembocadura en el Paraguay hasta el salto de Isó. De más está decir que la inclusión de Cornejo entre los socios, sin aporte monetario, implicaba un conocimiento pleno de los méritos de la expedición de 1790. Chatican de Soria demuestra no sólo un buen conocimiento de los indios chaqueños, sino también de las violencias ejercidas sobre ellos por los blancos. En frase crítica, afirma que los tripulantes deben "ser justos con estos miserables [los indios], siempre recelosos de nuestras injusticias y del abuso de nuestra fuerza"<sup>34</sup>. Pero donde el *Informe* alcanza mayor fuerza es cuando recoge ideas muy similares a las expuestas por Cevallos siete décadas antes. Tras llenar tres páginas con los méritos de la región, dice que la Palca de Soria –sin perjuicio de su interés personal por este punto–, que fue su lugar de embarque,

es el punto central entre el Paraguay, Corrientes, Santiago, Potosí y Chuquisaca, colocadas estas provincias con corta diferencia, a poco más de cien leguas de este centro común: (Véase el plano). Está en la boca de las dos mejores, o únicas subidas, cómodas al Perú o Bolivia (Jujuy y Tarija), y de un camino a Santa Cruz, corto, llano y trillado en estos últimos tiempos: Está a la cabeza

<sup>33</sup> PABLO SORIA, *Informe del Comisionado de la Sociedad Río Bermejo a los señores accionistas*, Buenos Aires, 1831; transcripto en Delfino, ob. cit., p. 36. Luego de su liberación, Soria regresó a Salta, donde mantuvo actividades públicas y privadas, y falleció en 1851.

<sup>34</sup> DELFINO, ob. cit., p. 25.

del Bermejo, cuya navegación pone en contacto inmediato los países interiores comprendidos en el antiguo Virreinato, con los del río de la Plata, Paraná y Paraguay; tiene las mejores aptitudes para recibir y distribuir los productos de aquellos y enriquecerlos con los suyos. La suma de los bienes que nacen de aquí, y la comparación de esta vía tan fácil de transportes con la actual, tan penosa, casi equivalente a una incomunicación, la harán otros mejor que el comisionado.

A continuación, comentando los beneficios para el comercio internacional, agrega:

En este caso, la especulación particular, buscando lo más conveniente a su particular interés, comparará atenta y prolijamente, las ventajas de esta vía, con las del Cabo de Hornos, la preferirá por supuesto, y reportará su lucro. De aquí es que siguiendo el interés privado la ley natural de su movimiento, viene a obrar con precisión el de todos. Así la navegación del Bermejo, es un objeto de primera importancia a toda esta parte de América, y ciertamente, el cimiento más sólido de los progresos de todas sus Repúblicas y de su edificio mismo,...<sup>35</sup>

## LA CUESTIÓN EN EL CONGRESO

Mientras Soria, Descalzi y sus hombres construían su barco y comenzaban a navegar el río, Rivadavia perfeccionaba los proyectos cuya idea básica estaba contenida en las instrucciones dadas a Zavaleta, mencionadas al comienzo de este trabajo. El proyecto de los salteños de navegar el río Bermejo no era un misterio ni en la sociedad porteña ni entre los diputados del Congreso; aunque Agüero, ministro de Gobierno nacional, optó por hacerse el sorprendido de que Salta hubiese concedido un privilegio a una empresa privada un año y medio antes<sup>36</sup>. La sincronía entre la acción de la sociedad

<sup>35</sup> *Ibidem*, p. 30.

<sup>36</sup> EMILIO RAVIGNANI (coord.), *Asambleas Constituyentes Argentinas*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad de Buenos Aires, 1937, t. III, pp. 446-480. La manifestación de Agüero consta en la p. 452, donde dice que "no tenía noticia de la expedición que se preparaba ni mucho menos del privilegio que estaba concedido". Esto no parece creíble, dadas las fluidas relaciones entre los miembros de la elite local, la presencia de diputados salteños en Buenos Aires y la crítica detallada que inmediatamente hizo el propio Agüero del contrato de la sociedad.

comercial y la del proyecto rivadaviano da la impresión de que cada sector presionó y apresuró al otro. Conviene repasar algunas fechas: el privilegio otorgado por la Legislatura salteña es del 19 de noviembre de 1824 y la primera sesión preparatoria del Congreso nacional es del 6 de diciembre del mismo año; el Congreso se inaugura el 16 de ese mes y el contrato de la Compañía es del 21 del mismo diciembre; Soria alcanzó el río Paraguay el 12 de agosto de 1826 y el 22 del mismo mes se presentó en el Congreso el proyecto del Presidente para “promover y proteger por todos los medios la navegación del río Bermejo” (art. 1) y para la construcción de canales que aseguren “las comunicaciones de todos los puntos del territorio con dicho río”. Resulta sugerente que, tal vez para facilitar la aprobación del proyecto o por ser de más ardua materialización, no se incluyó en él la navegación de los ríos Segundo y Tercero, destinada a comunicar a Córdoba con el Paraná, que también estaba en la mira de Rivadavia.

El debate en el Congreso insumió tres sesiones entre el 22 y el 28 de agosto. En la del día 29 no pudo tratarse el caso por ausencia del Ministro de Gobierno, con lo que el debate quedó inconcluso, pues primero fue desplazado por la discusión sobre el empréstito y luego por la de los artículos de la Constitución. No obstante que los planteos hechos en el recinto quedaron irresueltos —salvo la aprobación en general del proyecto en la sesión del 24 de agosto—, es interesante destacar las principales líneas del debate.

Curiosamente, la discusión se derivó del proyecto oficial al contrato de la Compañía. Primero se adujo que antes de discutir el proyecto convenía esperar la llegada de Soria, que se presumía que ocurriría en pocos días. Objetó cuerdamente Agüero que si tanto los viajes de Fernández Cornejo cuanto el de Soria demostraban que el río era navegable, no había necesidad de demorar la aprobación. Dorrego, diputado por Santiago del Estero, planteó si Salta podía otorgar un privilegio de navegación sobre un río que excedía su jurisdicción, pues la mayor parte del Bermejo pasaba por territorio santiagueño. Agüero, por su parte, dijo que si bien Salta pudo otorgar un privilegio antes de la constitución de una autoridad nacional, no podía hacerlo valer luego de constituido el Congreso; y menos vender tierras ribereñas, que el proyecto destinaba a ser adquiridas por el Estado nacional para establecer poblaciones.

Gorriti, diputado por Salta, sostuvo que su provincia no había constituido un privilegio de navegación, sino sólo para exportar maderas<sup>37</sup>, aunque no

<sup>37</sup> En ese momento se produjo un incidente risueño, cuando Agüero le dijo a Gorriti que había leído mal la petición hecha al Gobierno salteño, y este le replicó que él mismo la había redactado.

pudo defender el derecho de tonelaje concedido a la empresa, pagadero por otros navegantes, sino como la única forma de que ésta pudiera afrontar los gastos de construir los buques para la navegación río arriba.

En rigor, lo que molestaba de la actitud salteña al ministro, era la sustracción de un tema de jurisdicción nacional –la navegación de los ríos– a beneficio de una provincia y –además– el otorgamiento de un privilegio comercial que atentaba contra el principio de la libertad de comercio, ya que la obra de abrir ríos y canales del Gobierno, sería neutralizada y a beneficio de una sociedad determinada. Ugarteche, defendió a la Compañía y negó que el Gobierno pudiera llevar adelante esta empresa con más éxito:

Pero todo lo que se ha dicho sobre las ventajas que resultarían corriendo la empresa por mano del Gobierno y que no podrían reportar por mano de particulares, todo esto es una quimera, porque por mano de particulares es por donde resultan más ventajas<sup>38</sup>.

En definitiva, la divergencia se centraba en si la apertura a la navegación de este y otros ríos debía ser asumida por el Estado o por particulares. La posición del Gobierno nacional era que esa tarea, por su magnitud o importancia –la argumentación no es clara en esto–, correspondía al Estado nacional, el que debía preservar la libertad de navegación y de comercio, evitando privilegios y monopolios de particulares.

En ningún momento se puso en duda la utilidad y beneficios del proyecto gubernamental, ni tampoco de la empresa iniciada por la Compañía del Bermejo, que en lo esencial eran coincidentes. Solamente Juan José Paso, refiriéndose al proyecto oficial, dijo que la vía fluvial podría perjudicar el carreteo terrestre que movía la mitad de la riqueza de las provincias del norte; esto fue refutado por Ugarteche, representante por Santiago, afirmando que si se podía llegar por el Bermejo a Bolivia, se impedirían “los perjuicios que nos amenaza la navegación por el Cabo de Hornos”.

Con excepción del porteño Paso, nadie pensaba que el proyecto de navegar el Bermejo fuera perjudicial para las provincias interiores. Hemos visto que la idea de Soria era coincidente con la de Cevallos y que apuntaba a abrir un comercio no sólo internacional, sino también transoceánico, para beneficio de las provincias del norte; y del mismo criterio participa Ugarteche. Salta se

<sup>38</sup> Este concepto es reiterado por Gorriti unos días después; *ibidem*, pp. 472 y 473.

colocaba de esta manera en el eje de la circulación mercantil entre el Pacífico (por Cobija), la Bolivia andina, Santa Cruz de la Sierra, el noreste argentino y Buenos Aires. Hace unos años, A. Ubeira subrayó este aspecto al decir:

El noroeste argentino, al reacomodarse a las nuevas formas de la geografía política, busca transformarse nuevamente en el centro distribuidor de las producciones del interior, de los efectos de ultramar introducidos por el Atlántico y fundamentalmente entrar a competir en Bolivia con las importaciones que ésta se provee vía Pacífico. Reavivar la vinculación económica con el norte involucra alimentar un tráfico comercial de norte a sur y viceversa a través de un puerto fluvial habilitado en el Bermejo, uniendo comercialmente a Bolivia con Buenos Aires y la vía Atlántica. En una palabra, Salta aspira a retomar el dinámico papel de la etapa prerrevolucionaria, pero ahora con su riel comercial inclinado hacia la vía Atlántica<sup>39</sup>.

Ante esta contundente conclusión, llama la atención que la misma autora califique la intervención de los "capitalistas porteños" en la Compañía como la de "un grupo de especuladores", y menciona concretamente como tales a Félix Ignacio Frías, a Juan Martín de Pueyrredon y a Guillermo P. Robertson<sup>40</sup>. Más arriba he explicado las razones por las que los socios salteños recurrieron a reforzar su proyecto con el aporte de Buenos Aires: aumentar el capital de la empresa y lograr mayor influencia. Por otra parte, la sociedad por acciones creada seguía siendo de amplia mayoría norteña: nueve de sus dieciséis socios eran salteños o jujeños; uno francés era propietario radicado en Salta; otros dos, si bien radicados en Buenos Aires, eran oriundos, uno del Alto Perú y otro de Santiago del Estero. Sólo quedan, ajenos al área norteña, José María Coronel, cordobés; Pueyrredon y Ormaechea, porteños, y el inglés Robertson, radicado en Buenos Aires, pero con intereses también en Corrientes. O sea que la participación de los "especuladores" se limitaba al 20% del capital social. En el caso concreto de Pueyrredon, como se verá enseguida, su actitud posterior no fue precisamente la de un especulador, sino la de un inversor honorable.

#### DESCALZI DEMANDA A LOS SOCIOS DE LA COMPAÑÍA

Pasaron los años tras el debate del Congreso. La desaparición de los miembros de la expedición hizo presumir, como se había temido, que habían

<sup>39</sup> UBEIRA, ob. cit., p. 450.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 449.

sido detenidos por el dictador paraguayo. El proyecto societario había, en consecuencia, fracasado. Aunque no se sabe si el capital comprometido había sido integrado en su totalidad, si lo había sido en la proporción necesaria para habilitar el astillero, la construcción de la nave y el pago a los tripulantes que Soria hizo efectivo en tierra paraguaya. De la navegación del Bermejo, ni los socios, al parecer escarmentados, ni los gobiernos que sucedieron a Rivadavia, hablaron más, y hubo que esperar hasta 1854 en que se hicieron nuevas tentativas<sup>41</sup>.

Liberados de la prisión paraguaya, llegaron a Buenos Aires en agosto de 1831 Soria y Descalzi. El primero rindió un informe a sus socios que hizo publicar en diciembre de ese año, y que ya he comentado más arriba. Descalzi, más pragmático, inició una acción judicial antes de terminar ese año, cuyo expediente se caratulaba "Nicolás Descalzi contra don Pablo Soria y otros"; uno de los dos que tuve la suerte de poder consultar. En el original que estuvo en mis manos había desaparecido la primera foja, que presumiblemente contenía el contrato de empleo entre Soria y Descalzi. El escrito de demanda, patrocinado por un Dr. Ferreira, tras relatar la expedición, dice que una vez apresados en Talli, Paraguay, Soria le pagó una parte de sus jornales (documento de fs. 2), por carecer de fondos para el resto, y le recomendó que recurriera a la Justicia. La demanda era por \$ 317,50 más las costas del juicio. El juez Dr. Bernardo Pereda cita a los representantes de la Compañía y a fs. 6 se presenta Soria y excepciona que no contrató a Descalzi por sí, sino por la Compañía y que es a ella a la que debe dirigir Descalzi su demanda.

A fs. 19 vta., el juez, por razones de competencia, decide remitir los autos al Tribunal del Consulado. Soria se presenta nuevamente y da una versión distinta de cómo lo contrató a Descalzi<sup>42</sup> y lo acusa de mala fe. A fs. 28 vta., el 14 de agosto 1832, el Tribunal declara, con la firma de sus tres integrantes Sarratea, Seguro y Peña, que la deudora de los sueldos de Descalzi es la Compañía creada para el reconocimiento del río Bermejo.

<sup>41</sup> Cornejo, en su artículo citado, en *Investigaciones y Ensayos*, p. 117, recuerda la navegación en 1854 de José Lavarello, en el vapor *El Zenta*; Martin de Moussy, ob. cit., t. I, p. 142, menciona la de 1855 de la barca *El Mataco*; y Colmenares, ob. cit., pp. 169-173, hace referencia a la de Page en 1859 y a la nueva Compañía de Navegación a Vapor del Río Bermejo, que operó desde 1871 a 1881, cesando sus actividades a causa de un doble naufragio.

<sup>42</sup> Contrariamente a la versión de que había sido recomendado por Azopardo, Soria dice que años atrás Descalzi fue preso a raíz de un duelo y que él lo sacó libre bajo fianza. Luego lo presentó a los socios don Juan Ignacio de Gorriti y don Manuel de Tezanos Pinto, con quienes ajustó su sueldo (fs. 26/27).

Poco después, Descalzi denuncia como socios de la Compañía deudora a Pablo Soria, Juan Martín de Pueyrredon, José María Coronel, Aarón Castellanos y otros residentes en las provincias interiores. De los tres primeros, Soria se negó a pagar y Pueyrredon manifestó hacerlo por sí y por la Compañía; pero no aceptó la liquidación, por lo que Descalzi pidió que se intimase a ambos. Intimado, Pueyrredon pidió vista de los autos y contestó a fs. 31/32, junto con Coronel y Félix Castro; éste, como apoderado de Castellanos. Sostienen que Descalzi no probó haber realizado los trabajos y planos para los que fue contratado, y que aún negó por la prensa ser el autor del plano —obviamente, se trata del plano del río Bermejo—. Además sostienen que los accionistas no están autorizados a reconocer las cuentas, lo que sólo pueden hacer los directores. Tras varias cuestiones procesales, el Tribunal resolvió el 22 de mayo:

Vistos, consecuente con el tenor de la providencia de fs. 28 vta., no conociéndose encargados de la dirección o liquidación en su caso de la compañía Bermejo; al paso que por confesión propia resultan socios e interesados en ella don Juan Martín Pueyrredon (sic), don José María Coronel (sic) y don Aarón Castellanos, representado por don Félix Castro: responsables por consiguiente a las resultas de la Sociedad *in solidum* o en la parte que a cada uno corresponda según los términos de la sociedad. No hallándose por otra parte contradicho de un modo legal el saldo de trescientos diecisiete pesos con cinco reales moneda metálica, que por la cuenta de fs. 2 reconocida en forma por don Pablo Soria resultan a favor de don Nicolás Descalzi por resto de sueldos devengados; se declara que los señores Pueyrredon (sic), Coronel y Castellanos, como socios de la Compañía del Río Bermejo son responsables al entero de aquella suma, y en su consecuencia hágaseles saber que la den y paguen dentro de tercero día. Sarratea. Segurola. Soler. Por enfermedad del originario, Francisco Castellotes.

Pueyrredon y Castro reconocen el crédito del demandante que en moneda papel equivale a \$ 1.270, pero por pagos hechos anteriormente sólo admiten \$ 1.129 y 2 reales de los que pagan los dos tercios, quedando el tercio restante a cargo de Coronel. A fs. 60 Descalzi replica que ese pago es contrario a la sentencia y pide que se ejecute a Pueyrredon por el todo. Los fundamentos de este pedido revelan la opinión de Descalzi sobre Pueyrredon. Dice que es “el mejor dispuesto” y que “ha manifestado un interés particular en consultar al honor de la Compañía y al propio personal”, y porque es el más solvente; consideración esta de peso en boca de un genovés. En cuanto al reconocimiento de

la honorabilidad del general, no es la que merecería un especulador habitual. El Tribunal dio orden de ejecución, como se había pedido, y se embargó la propiedad de Pueyrredon sita en la calle de la Paz, N.º 21, esquina de la Piedad. El embargo no se dirigió a la finca en sí, sino a los alquileres que pagaban sus inquilinos, y se diligenció el 6 de octubre de 1834<sup>43</sup>.

A fs. 76/77, Pueyrredon pagó en metálico toda la deuda, pero apeló la sentencia. El Tribunal integrado por Fermín Irigoyen, José María Gallardo y Juan José Cernadas confirmó la sentencia de ejecución el 5 de septiembre de 1835. Para entonces, el general ya no se encontraba en el país. Su última intervención personal fue una notificación del 24 de abril, pero ya el 27 de junio quien se notifica es su hermano Juan Andrés, en calidad de apoderado suyo.

No acabaron ahí las acciones judiciales. Descalzi, provisto de una sentencia a su favor, decidió ampliar sus reclamos. Ya no pidió, como la primera vez, sus salarios pactados hasta que fue capturado en el Paraguay. A principios de octubre de 1835, demandó sus sueldos desde aquel momento –12 de agosto de 1826– hasta que llegó a Buenos Aires el 27 de agosto de 1831, los alimentos durante el mismo período que se pagaban a los oficiales de marina, la construcción y calafateo del barco y de las dos canoas que conformaron la expedición, más el valor de las herramientas que construyó para ese fin. Reclamó también dos meses de trabajo en Buenos Aires tras su regreso, para confeccionar tres planos del río Bermejo, los gastos de alimentación, alquiler y escritorio hechos durante esos dos meses y hasta los diez pesos que pagó por su pasaje desde Asunción a Buenos Aires. La demanda totalizaba \$ 7.690 y 4 reales, en metálico, más las costas, los gastos hechos para cobrar el anterior juicio, los perjuicios por la demora en cobrar y las pérdidas de tiempo por tener que litigar. Naturalmente, la acción no estaba dirigida contra la sociedad que lo

<sup>43</sup> El detalle de esta diligencia, ajena al interés jurídico del pleito, es significativo, en cambio, respecto de la situación patrimonial del embargado y, sobre todo, como espejo de una realidad cotidiana del Buenos Aires de ese época: un personaje de la alta sociedad porteña poseía una amplia casona de dos plantas, destinada exclusivamente a renta, y con una amplia gama de inquilinos y de destinos. Es por eso que creo valdero reproducir las constancias de fs. 74 del expediente: a) una habitación a don Diego C. Thompson, \$ 180 por mes; b) un almacén sobre la calle de la Paz, a don Adolfo Bullrich, \$ 210 por mes; un almacén sobre la calle de la Piedad, a don Adolfo Bullrich, \$ 80 por mes; 1 casa [entiendo de habitación] en los altos a don Adolfo Bullrich, \$ 350 por mes; un almacén sobre la calle de la Piedad al Sr. McLean, \$ 50 por mes; una habitación, calle de la Paz 19, a don Bartolo Patterson, \$ 50 por mes; 1 habitación-barbería a don Gregorio Viana, \$ 50 por mes; habitaciones a don Enrique Guillermo Taylor, \$ 160 por mes; una habitación barbería a don Francisco Rodríguez, \$ 90 por mes; y habitaciones al Dr. Pedro Carta, \$ 160 por mes.

había contratado, sino contra el socio que en el juicio anterior consideró "mejor dispuesto" y atento "al honor de la Compañía y al propio personal".

Contestó la demanda el 24 de octubre el apoderado del ex Director y su amigo desde antes de las invasiones inglesas, Manuel de Arroyo y Pinedo. Dice que su mandante vendió con anterioridad sus acciones a Victorino Solá, pero aun cuando se le considerase deudor, sólo estaba obligado por el monto de sus acciones; por tratarse de una sociedad por acciones o anónima, a diferencia de las sociedades colectivas. La compara con la Compañía de Filipinas y con el Banco de Buenos Aires, invoca el Código de Comercio español en sus artículos 278 y 279, y las leyes de Partidas. En cuanto a la sentencia anterior, no lo obliga porque Pueyrredon no se defendió adecuadamente por considerar despreciable la suma demandada.

El asesor del Tribunal, Cayetano Campana, pidió que se agregara a los autos el contrato social y como Arroyo no lo poseía, pidió que se citara a ese efecto a los socios Achával, Castellanos y Coronel. Se presentó este último y su escrito arroja bastante luz sobre el modo, llámese de confianza o a la *sans façon*, como se manejaban estos asuntos. Dice que el director de la sociedad era el ya finado Félix Ignacio Frías y que el contrato se registró en un libro, destinado a anotar en él los acuerdos y deliberaciones del negocio; libro que estuvo en poder de Frías y ahora está en manos de Soria. De la carta de institución no se pasó copia a ninguno de los accionistas residentes en Buenos Aires, "ignoro la causa, quizá no se estimó necesario o ha habido omisión en ello" (fs. 27). Afirma que tanto él cuanto los demás socios integraron todo el capital. El resto del expediente consta de pruebas de los trabajos de construcción de las naves que realizó Descalzi y que no derivaban de su condición de piloto. Por fin, se agrega el contrato de sociedad que he transcrito más arriba.

El asesor dictamina a fs. 89/93vta. Sostiene que para resolver el pleito basta con la sentencia del juicio anterior, pero que va a responder a los planteos del demandado sobre la condición de la sociedad. Reconoce que se trata de una sociedad anónima y que los accionistas sólo responden por las acciones cubiertas, pero arguye que:

El art. 6º del contrato establece que cuando ingrese a la Capital la primera embarcación destinada al reconocimiento del río, que servirá para determinar las operaciones posteriores de la Compañía y fijar la suma de fondos necesarios, ella podrá aumentar la suscripción y darse la última organización que se determinare en Junta.

De aquí deduce el asesor que:

La sociedad tiene dos aspectos: uno referido a la organización de la empresa y otro al descubrimiento de si será o no realizable la empresa. Las obligaciones derivadas de lo primero serán satisfechas sólo por el capital suscrito por cada socio, pero en las segundas el acreedor podrá ir contra cualquiera de los socios por el todo, pues se trata de una sociedad anómala, que sólo esperaba el resultado de esta operación para organizarse y fijar su existencia.

Por ello considera que Pueyrredon es parte legítima y está obligado a contestar la demanda.

El 27 de enero de 1838, el Tribunal se pronuncia: “Conformado con el dictamen del asesor en lo principal, téngase por sentencia. [firmado:] Peña, Mier, Basualdo” (fs. 93vta./94). Apelada la sentencia por Arroyo, su petición fue rechazada (fs. 96).

El resto del expediente ha desaparecido o nunca se concluyó, por lo que ignoro si Descalzi obtuvo sentencia favorable en cuanto a su crédito. Lo que establece la sentencia transcrita, y que es lo más interesante en derecho, es el carácter de las obligaciones de los socios en una sociedad anónima de esa época.

Cabe hacer algunas consideraciones respecto de la sentencia transcrita, teniendo presente que en esa época no se había desarrollado el concepto de que las sociedades conformaban personas jurídicas diferentes de las personas de sus socios. Por eso el debate se limitaba al grado de responsabilidad de estos. En primer lugar, el asesor Campana se equivoca cuando dice que para resolver el caso basta con la sentencia del 22 de mayo de 1834, del expediente anterior. Si bien allí se condena *in solidum* a los tres demandados, es porque no han presentado en los autos el contrato de sociedad, como prueba que limite sus obligaciones. Dijo entonces el Tribunal que, a falta de un contrato, los demandados eran “responsables *in solidum* o en la parte que a cada uno corresponda según los términos de la sociedad”. Vale decir que el punto central del grado de responsabilidad de los accionistas no fue resuelto. Tampoco era el mismo el objeto de la acción: en el primer caso eran los sueldos debidos al piloto durante la navegación; en el otro, los devengados durante su prisión, el pago por las tareas preparatorias y de constructor, daños y perjuicios, etcétera.

Pero Campana, y el Tribunal que se atuvo a su dictamen, entró de lleno en este asunto, y dijo que la sociedad era por acciones en cuanto a la navegación

futura del río, pero no en cuanto a los actos preparatorios de tal navegación. La sociedad funcionaría como accionaria a partir de que la nave de Soria llegase a Buenos Aires.

Llama la atención que el Tribunal no invocase tres razones de peso a favor del actor: la primera, que no existía ley que autorizara expresamente a las sociedades por acciones, omisión que podría explicarse por la existencia "práctica" de algunas de estas sociedades; la segunda, que no se había demostrado que las acciones hubiesen sido integradas, pues no parece suficiente al efecto el testimonio de Coronel; la tercera, más notable todavía, no hacer valer el decreto de Rivadavia del 24 de agosto de 1826, inmediato a los debates del Congreso que he recordado, que exigía que toda sociedad que no obligase a sus socios de mancomún e *in solidum*, debía ser autorizada previamente por ley especial de la Legislatura<sup>44</sup>; autorización que la Compañía del Bermejo nunca solicitó. Ese decreto estaba plenamente vigente al tiempo de la sentencia y el demandado sólo habría podido discutir si alcanzaba o no a una sociedad constituida antes del decreto.

En cuanto al argumento adoptado por el Tribunal de que la sociedad sería por acciones una vez concluida la etapa exploratoria y de mancomún en la etapa preparatoria, no me parece convincente.

Es cierto que hubo un trabajo preparatorio previo que no fue enumerado en el contrato social, aunque se lo describió en la petición del privilegio al Gobierno de Salta; pero también es cierto que en el artículo sexto del contrato se habla de "una primera expedición destinada al reconocimiento del río". El capital social, por su monto, está destinado a esa navegación exploratoria hasta la llegada a Buenos Aires, pues a partir de ese momento la sociedad podrá "calcular y determinar las operaciones posteriores de la Compañía, y fijar la suma de fondos necesarios a su objeto" (artículo sexto citado). Luego, si para ello había que establecer un nuevo y mayor capital, el ya suscripto no podía tener otro objeto que lo que ocurriese antes del arribo de la primera expedición a Buenos Aires. Si el Tribunal hubiera hilado más fino, podría haber discutido si los treinta mil pesos del capital estaban destinados *exclusivamente* a la navegación misma, o si respondían también por los actos preparatorios (traslados, obraje, construcción de la nave, etc.); opción esta última que parece bastante razonable, pues el costo de la navegación, incluidos salarios, alimentación, reparaciones, etc., distaba mucho de consumir aquel capital, y si le faltó a

<sup>44</sup>MARILUZ URQUIJO, ob. cit., pp. 43 y ss.

Soria fue por la incautación paraguaya. Tampoco la defensa parece haberse esforzado mucho, pues no invocó como eximente de responsabilidad la fuerza mayor constituida por la captura del barco y sus enseres y la prisión de los tripulantes, por el gobierno no reconocido del Paraguay.

## CONCLUSIÓN

La Compañía para la navegación del río Bermejo concluyó en un rotundo fracaso, cuyo factor más determinante fue el acto de fuerza realizado por el dictador paraguayo, contra el cual no hubo ningún acto de protesta por parte del Gobierno nacional. Desde que se constituyó la sociedad hasta la captura del *San Salvador*, cambiaron las situaciones internacionales y la República se encontró en guerra con el Imperio del Brasil. Cuando Soria y Descalzi fueron liberados, cinco años después, el Gobierno nacional había desaparecido y, al parecer, también el interés de los inversores. Pueyrredon se vio envuelto en dos pleitos y, finalmente, la situación política imperante y su deseo de ampliar la educación de su hijo lo alejaron de Buenos Aires. Pero la creación de la sociedad pone de manifiesto, por un lado, una concepción integradora que partía de la idea de hacer de Salta un gran polo de desarrollo e intercambio comercial, con perspectivas transoceánicas; por otro, que las buenas ideas excedían a los medios disponibles para llevarlas a cabo. También surge, como elemento perturbador, la inestabilidad institucional que padeció el país en sus primeros años. Desde el punto de vista jurídico, fue una de las primeras experiencias en materia de sociedades por acciones, que demuestra una cierta dosis de inexperiencia en la materia que subsiste diez años después en la sentencia analizada arriba. En cuanto al objeto de la iniciativa, la navegación del río Bermejo, salvo intentos de escasa perduración, siguió olvidada. Así permanece todavía hoy, cuando ya los progresos de la tecnología hacen posible regular sus aguas, navegarlas, y hacer usos múltiples de ellas, que van desde el riego de las tierras hasta el turismo.



Recorte del río Bermejo