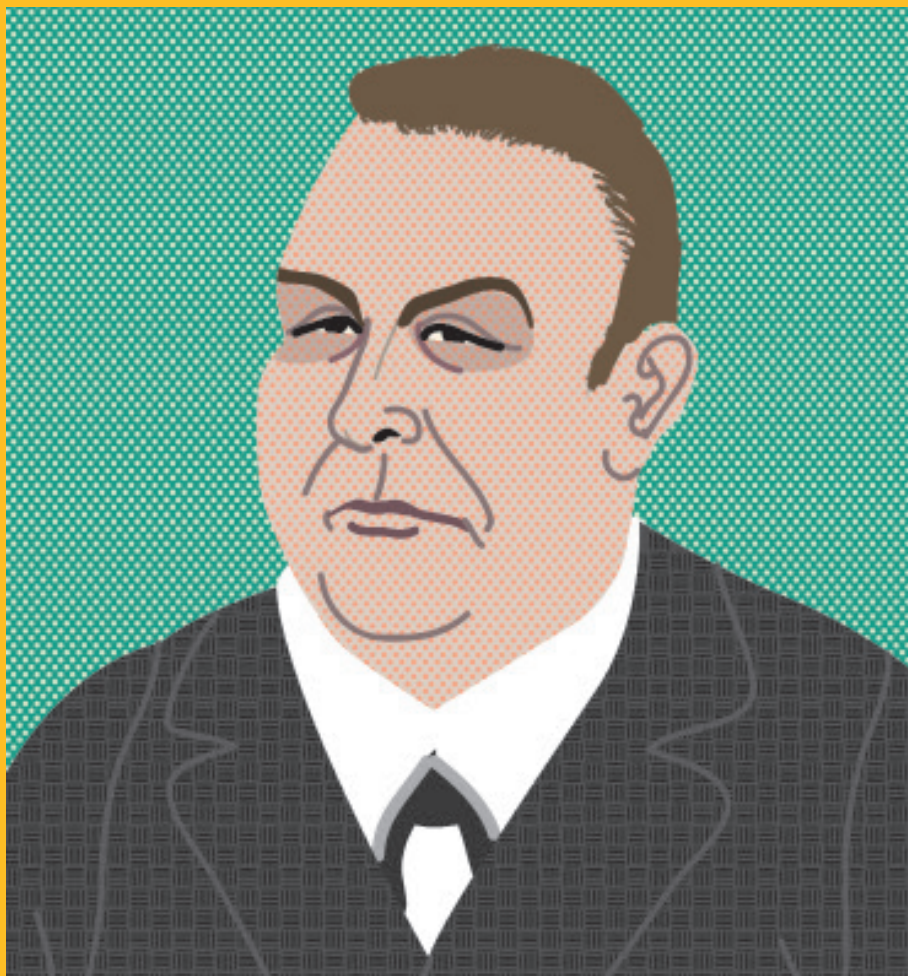


BIOGRAFÍAS

SUCESOS ROSARINOS

EL EXCÉNTRICO MISTER ROSS



ÍNDICE

EL YANQUI DE LOS TRAMWAYS

MISTER ROSS Y LA COMPAÑÍA ANGLO ARGENTINA,
UN ANTES Y UN DESPUÉS / LA BURGUESÍA ROSARINA
Y EL NEGOCIO DE LOS TRANVÍAS / EL POLÉMICO Y ENREVESADO
EMPRESARIO NORTEAMERICANO DEL QUE SE REÍA LA PRENSA

PICARDÍA ANGLO-ARGENTINA

MISTER ROSS ERA MÁS QUE SUS TRANVÍAS /
LA FUNDICIÓN DEL ROSARIO Y LAS BOMBAS PARA
EXTRAER AGUA PARA CONSUMO DEL RÍO PARANÁ /
LOS DIARIOS Y UNA CRÓNICA FUNDAMENTAL DE PAYRÓ /
EL MANICOMIO, LA MUERTE Y LAS TÍMIDAS REIVINDICACIONES

EL EXCÉNTRICO MISTER ROSS Roderick M. Ross (1834-1898)

Emprendedor obstinado, modesto a pesar de su fortuna construida con trabajo, a Roderick Malcolm Ross se lo conoció como Mister Ross, famoso por participar en sus empresas como un empleado más y ser un silente pero activo benefactor social. Neoyorkino de nacimiento, ingeniero quizás, recaló en Rosario como maquinista de un barco en 1866, cuando tenía poco más de 30 años de edad. Singular industrial, exitoso pero austero hombre de negocios, se incorporó al mundo del tramway con la creación y administración de la Compañía Alglo Argentina, firma que consolidó el sistema a partir de su eficiencia, más de una década después de iniciado ese medio de transporte. En permanente competencia —sufriendo trato muchas veces desleal— con figurones locales de renombre por el negocio de los tranvías a caballo, el trasfondo de su historia fue injustamente soslayado del olimpo de la burguesía que alentó los progresos de la ciudad en el último tercio del siglo XIX.

Tras lidiar con permanentes adversidades burocráticas, el célebre Mister Ross murió sexagenario en un manicomio porteño. Sus restos fueron trasladados al Cementerio de Disidentes local, donde sus empleados le dieron una senda despedida.







EL YANQUI DEL TRAMWAY

NORTEAMERICANO DE NACIMIENTO, EL EMPRESARIO CONOCIDO POPULARMENTE COMO MISTER ROSS PROFESIONALIZÓ EL CUESTIONADO SISTEMA DE TRANVÍAS A CABALLO LOCAL, HACIENDO FRENTE AL TRATO DESLEAL QUE RECIBÍA DE LA RICA BURGUESÍA LOCAL, QUE PUJABA POR QUEDARSE CON EL NEGOCIO. A PESAR DE LOS AVATARES DE UNA FERÓZ COMPETENCIA Y UNA CONSECUENTE MALA PRENSA, SU FIGURA MÍTICA SE VOLVIÓ IRREFRENABLE

PÁGINA 5. La figura de Mister Ross, rescatada por la revista Caras y Caretas en 1932, como parte de un informe sobre los progresos que llevaron a Rosario a ser “la segunda ciudad de la República”. Museo Histórico Provincial Dr. Julio Marc

PÁGINA 6. Un coche de verano o jardinera de la Compañía Anglo Argentina de Mister Ross atraviesa el bulevar Santafesino, hoy Oroño. Escuela Superior de Museología de Rosario

PÁGINA 7. Interior de la estación de la línea del empresario norteamericano, en 1886. Señalado por una cruz (debajo a la izquierda), el propio Mr. Ross. *La Gaceta Rosarina*. Gentileza de Rosario en el Recuerdo (Facebook)

PÁGINA 12. Personal de la Anglo Argentina en el exterior de la estación central, en la vereda de calle Salta, entre Independencia (actual Presidente Roca) y Buen Orden (España). Museo Histórico Provincial Dr. Julio Marc

PÁGINA 15. Un tramway en la esquina de Urquiza y Paraguay, frente a la Iglesia San Bartolomé, a comienzos del siglo XX. Escuela Superior de Museología de Rosario

PÁGINA 16. Detalle de un coche tirado a caballos perteneciente a la compañía fundada por Mister Ross, emblema de la consolidación de ese medio de transporte en Rosario. Escuela Superior de Museología de Rosario

PÁGINA 17. En el verano de 1904, un tramway circula por Rioja, entre Balcarce y Moreno, frente a la ex residencia de Juan Canals, hoy sede de la obra social Iapos, entonces Palacio de la Higiene. Escuela Superior de Museología de Rosario

PÁGINA 18. Por la ex plazoleta del ex Mercado Sud, ya bautizado Mercado Central en los días de entresiglos, en una foto tomada desde la esquina de San Martín y San Luis. Escuela Superior de Museología de Rosario

“Alto, de anchas espaldas, rubio, con la cara redonda, completamente afeitada, mister Ross tenía bien el aspecto de uno de esos pioneers que suelen encontrarse en nuestro país, al mismo tiempo hombres de ideas y de labor, peones y patrones, capaces de realizar por sí solos su pensamiento”. Así, sucinto y contundente, definía a Mr. Ross el periodista y escritor Roberto J. Payró en 1897, en una nota publicada en la prensa nacional y recopilada más tarde junto a otras crónicas del autor en el libro *Violines y Toneles*. (1)

En la memoria colectiva de Rosario, Roderic Malcolm Ross fue un empresario extranjero inteligente, correcto y empeñoso que creó y administró la línea urbana de transporte sobre rieles y tracción a sangre conocida como Compañía Anglo Argentina, que no fue la primera empresa de ese medio de locomoción en la ciudad pero sí la que logró consolidar un servicio hasta entonces muy cuestionado.

Había nacido en Nueva York, Estados Unidos, en 1834, algo más de tres décadas antes de arribar a estas latitudes como uno de los maquinistas del vapor Iron King, el primer remolcador de buques a vela que navegara las aguas del Paraná, adquirido por la empresa ferroviaria Gran Central, luego Central Argentino. (2)

Mister Ross, como se lo conociera entonces y fuera incorporado luego a la historia y la nomenclatura de la ciudad, no tardó en volverse una personalidad singular y pintoresca que transcurrió las últimas tres décadas del siglo XIX. En 1884, a través de su apoderado, Eduardo Haynes, había obtenido un permiso otorgado originariamente a Eduardo Peake, quien no se hizo cargo del servicio concursado, y fundó la empresa Anglo Argentina, autorizada inicialmente para hacer correr tramways de carga desde el corazón de la ciudad hasta el Madero Municipal y los mercados Norte y Sud. Pero el norteamericano, a fuerza de temperamento y trabajo, con sus recorridas permanentes por las vías de sus líneas, con su presencia en los coches y sus reproches al personal ineficiente, le imprimió a la actividad un dinamismo tal que lo llevó a conseguir, dos años después, la incorporación de pasajeros y una extensión de los recorridos de sus tramways hasta los suburbios mismos del Rosario. (3)

UN ANTES Y UN DESPUÉS. Su labor en cierta profesionalización —o al menos en intento permanente de mejorar el servicio— le garantizarían ser parte insoslayable de un capítulo destacado de la vida cotidiana de la ciudad, puesto Ross al frente de oficinas y vías, literalmente, al hacerse presente en los recorridos. Su empresa tenía un ejemplar galpón propio en calle Salta entre Independencia (actual Roca) y Buen Orden (España) y llegó a contar con 50 kilómetros de rieles, casi medio centenar de coches y más de 120 caballos.

Sus modos de llevar el negocio diferían en mucho de su antecesor, Alfredo de Arteaga, responsable del servicio de tramways desde 1872,



que había atendido tres ramales con apenas 12 coches, 30 empleados y 60 caballos de uso diario, y que fue cumpliendo, como pudo, los plazos de la concesión municipal. (4)

Ross, como se ha dicho, atendía y supervisaba personalmente el servicio, y reprendía a sus empleados si consideraba que no actuaban debidamente e incluso los reemplazaba en sus tareas, por ejemplo en la conducción del vehículo. Con su arrolladora irrupción en los tramways, el norteamericano dejaba atrás más de una década del primer servi-



cio local del tramway, tan celebrado en sus inicios como prontamente cuestionado.

Del recorrido tradicional que partía y llegaba a la terminal establecida en la plaza López, en Laprida y bulevar Argentino (hoy, avenida Pellegrini), conocida entonces como Jardín de Arteaga, la Compañía Anglo Argentina de Mister Ross establece otro itinerario desde la plaza 25 de Mayo, en Santa Fe y Buenos Aires, con destino al Colegio Nacional y extendiendo su alcance hasta la estación del ferrocarril Oeste

Santafesino, hoy Parque Urquiza.

Y un ramal que bajaba por Urquiza a la zona portuaria por el Bajo de los Sauces o de la Marina (actual avenida Belgrano), finalizando a la altura de calle San Lorenzo y el río, en el denominado Muelle Castellanos de pasajeros. (5)

EL NEGOCIO DEL TRAMWAY. Después del ejemplar desempeño de Ross en el rubro, hacia finales de la década del '80 se crearon nuevas empresas. Aunque ninguna tendrá ni el pintoresquismo ni la eficacia del norteamericano, serán favorecidas en cambio, como la de Arteaga, por estar constituidas por muchos de los figurones sociales, funcionarios y poderosos de la ciudad.

Traccionada por miembros de la rica burguesía local aparecerá en escena la Compañía de Tramways del Oeste, que se quedaría con la concesión para extender las líneas de tramways hacia ese punto cardinal, en la zona en que Nicasio Vila —principal dirigente de la nueva compañía y futuro intendente de la ciudad— tenía grandes extensiones de tierras que destinaría a urbanizaciones: allí mismo ese hombre de negocio fundaría en 1891 el llamado Pueblo Eloy Palacios, luego llamado Barrio Vila y finalmente bautizado como barrio Belgrano.

Además, se sumaría todavía una tercera compañía: la empresa del Tramway Rosarino del Norte, ocupada del traslado de pasajeros que se sentían atraídos por alguno de los varios placeres que ofrecía el entonces incipiente pueblito de Alberdi, al norte de la ciudad, desde la contemplación bucólica del Paraná a la práctica de algún deporte náutico o, lo que era más divertido y azaroso, los juegos prohibidos en garitos instalados en el lugar, amparados por el juez de paz y la carencia de vigilancia policial.

Esas firmas de competencia directa y ciertos privilegios por encima de la de Mister Ross estaban integradas por otros empresarios de renombre, con apellidos recurrentes en los grandes negocios de la ciudad: Echesortu, Arijón, Pedro Lino Funes, David Peña, Machain, Tiscornia, García Hermanos y Cía, Colombres y otros no menos poderosos.

Al igual que aquellos, y en el contexto de expansión del sistema de tranvías a caballo, Manuel Arijón, otro notorio miembro de la burguesía rosarina, resolvería también dotar a su emprendimiento inmobiliario en la zona del Saladillo de una línea de tramway, que partiría de las cercanías de la Plaza López hasta Puerto Plaza, en la desembocadura del arroyo en el Paraná. (6)

Para entonces, Mister Ross, como contrapunto de la rica burguesía comerciante local, seguía peleando por mantenerse dentro de un negocio del que había sido uno de sus pioneros, seguramente el más extravagante pero también el más empeñoso y estoico ante los duros escollos y negativas a sus pedidos. Nada conseguiría doblegarlo del todo, por lo menos por mucho tiempo.



APÚNTENLE AL MISTER. En su libro *Historia de Rosario*, el ensayista y funcionario Juan Álvarez caracteriza al servicio de tramways como una de las mejoras urbanas de la época, junto al empedrado público y el suministro de gas, aunque no deja de referirse de manera despectiva al desarrollo de ese medio de transporte en los años 80, achacándole lentitud a los coches debido a los famélicos, mal alimentados y viejos caballos, apuntando que los pasajeros debían ayudar a ponerlos sobre las vías cuando descarrilaba, que se los conocía como tranvías-cucarachas, y que pocas damas subían debido al grosero trato de sus conductores. Sin reconocer las cualidades de laboriosidad y empecinamiento de Mister Ross, incluso traza una injusta semejanza en la que, sin mencionarlo, hace una brutal alusión al empresario norteamericano: “es característica del cruce Corrientes y Salta la presencia de un activo y nada pulcro empresario anglosajón, quien desde algún almacén donde suele humedecer la garganta tenazmente seca, sale corriendo a dar consejos humanitarios a los conductores en su chapurreado castellano: «toca la timbra para apura la caballa... »” (7)

Cómo Álvarez más de medio siglo después, el uso enrevesado del idioma en Ross parecía suficiente para que los periódicos más o menos

satíricos de su tiempo le dedicaran algunas líneas de tinta al empresario, casi siempre sin mencionar sus aportes al progreso de los rosarinos. En tanto, además de su peculiar forma de hablar, el temperamental Mister Ross era noticia también por sus discusiones con los inspectores municipales cuando no con el Intendente.

Al mencionado Roberto J. Payró tampoco se le escapó el detalle del idioma. Detrás de la frase “hay que trabaja para gana la dinera”, el cronista de *La Nación* se ocupa del singular empresario de los tranvías. “El modo de hablar de mister Ross es legendario, y que no se le comprendería sin sus peculiares erratas: resultaría otra persona, por lo menos en el Rosario. Se expresa en voz alta, con brusquedad, y en todas sus frases cambia los géneros, con ese raro acierto para equivocarse que se nota en yanquis é ingleses, a causa de la estructura particular de su idioma”. Pero su mirada no se queda en eso nomás y también destaca otros aspectos de su perfil. “(Mister Ross) es su propio ingeniero y arquitecto e inspector, cochero, mayoral, caballerizo... Hace los planos de sus estaciones y los modelos de sus originales tranvías, en los que no se ha olvidado de los pobres fumadores, dotándolos de

un compartimiento especial”, señala. (8)

Así era el Roderic Malcolm Ross cuando muchos advirtieron de su presencia al crear y administrar la Compañía Anglo Argentina de transporte sobre rieles y tracción a sangre.

Pero para la ciudad Ross ya era muchísimo más que eso.







EX - PLAZOLETA DEL MERCADO SUD, HOY CENTRAL (Calle San Luís)

PICARDÍA ANGLO ARGENTINA

AUNQUE SOBRESALIÓ POR SU PARTICIPACIÓN EN EL NEGOCIO DE LOS TRANVÍAS TIRADOS POR CABALLOS, MISTER ROSS TAMBIÉN IMPULSÓ OTROS PROGRESOS EN EL PLANO URBANO LOCAL: ARRANCÓ COMO INDUSTRIAL E INCURSIONÓ EN LA EXTRACCIÓN DE AGUA DE RÍO PARA CONSUMO. ALTRUISTA SILENCIOSO Y POLÉMICO ANTE LAS INJUSTICIAS, SU DEDICACIÓN Y EFICIENCIA GENERABAN UNA GENUINA INCOMODIDAD PARA LOS GRANDES INTERESES. LA MUERTE LO REIVINDICÓ CON CONSABIDOS OBITUARIOS DE TARDÍO RECONOCIMIENTO

PÁGINA 23. Reproducción de una publicidad de la Fundición del Rosario, propiedad de Mister Ross, aparecida en el periódico local *El Mercurio* (03.12.1873). Colección Histórica Digital. Hemeroteca de la Biblioteca Argentina Dr. Juan Álvarez

PÁGINA 25. Plano de la planta de bombeo de agua del río Paraná, instalada por Rodrigo M. Ross en 1874, según el historiador Wladimir Mikielievich. Revista de Historia de Rosario, Año VI, N° 15-16. Hemeroteca de la Biblioteca Argentina Dr. Juan Álvarez

PÁGINA 26. Antiguo aguador de Rosario, estampa del oficio de quienes repartían el elemento vital entre la población antes del sistema de aguas corrientes. En el álbum *Recuerdos del Rosario de Santa Fe* (1866), del fotógrafo alemán George Alfred. Museo Histórico Provincial Dr. Julio Marc

PÁGINA 28. Portada del libro *Violines y Toneles* que compila una veintena de crónicas de Roberto J. Payró para el diario *La Nación*. Entre ellas, el magistral retrato de Mister Ross. M. Rodríguez Giles, Editor. Buenos Aires, 1908

PÁGINA 29. Arriba: imagen de referencia del tramway, tomado de un plano del barrio Goyenechea (Sorrento) en la segunda década del siglo XX. Biblioteca Popular Juan B. Alberdi. Abajo: ilustración aparecida en la revista porteña *Caras y Caretas* a finales del siglo XIX. Museo Histórico Provincial Dr. Julio Marc

Agazapado en cierta estela de misterio muy semejante al olvido —rescatado principalmente por el historiador Wladimir Mikielievich en los años '60 del siglo XX, a través de su investigación sobre los orígenes del tranvía local—, Mister Ross ya era en Rosario uno de los principales personajes de la ciudad aún antes de los tramways, por pintoresco e interesante pero también por sus incursiones en otros rubros resonantes.

El nacido en Nueva York, que había actuado como sargento de ingenieros en la Guerra de Secesión estadounidense fue también, entre otras cosas, el responsable de la concesión municipal para llevar el agua filtrada del río a los hogares rosarinos, además de haber sido el dueño de la principal fundición y herrería de la región doce años antes de su desembarco en el rubro del transporte urbano. (9)

FUNDICIÓN DEL ROSARIO. La foja empresarial de Ross se inicia con una industria que adquiere a sus antiguos dueños en sociedad con Robert Atkinson y a la que convierte en un establecimiento reconocido, emplazado primero en San Juan y Comercio (actual Laprida) y

luego en Catamarca entre Corrientes y Entre Ríos. Entonces, en lo que hoy es la zona céntrica, había varios negocios del rubro: el de Pedro Mayor, en calle Progreso (hoy Mitre) entre Rioja y San Luis; el de José Mulins, en la actual avenida Belgrano; y la de Santiago Righetti, primero en calle Puerto (San Martín), luego en Salta entre Buen Orden (España) e Independencia (Presidente Roca). (10)

En 1870, Ross se separa de su socio y se dedica a la fabricación de maquinarias diversas que incluye amasadoras, bombas de agua, motores a vapor y calderas, y sería parte de trabajos de magnitud para el Ferrocarril Central Argentino, así como de la construcción de pequeños puentes de metal para las líneas de tramway a caballo de Alfredo de Artega, piezas que ante la falta de pago derivaron en un engorroso litigio hasta que Mister Ross se hartó y levantó los puentes sin más. (11)

AGUA PARA LA CIUDAD. En 1874, la industriosisdad de Ross lo lleva a la fabricación de bombas para extraer agua del Paraná en mejores condiciones de potabilidad que la que ofrecían entonces por las calles. Así montó sus propias bombas en cercanías de calle Libertad (Sarmiento) y el río para filtrar alrededor de 2 mil pipas por día para ser vendida a precio módico a los aguateros, encargados de hacerla llegar a los distintos puntos de la ciudad. Pese a que la prestación del servicio era correcta y apoyada por los vecinos, las autoridades municipales habilitaron en 1876 al francés Jean Prugent, un segundo abastecedor que pronto sería cuestionado por la calidad del agua, el precio y... por ser el yerno del presidente del Consejo Ejecutor municipal, Pascual Páez. (12)

Ross continuó con esa tarea en permanente puja con las autoridades locales, que insistían en impedirle desarrollar el servicio, hecho que finalmente concluyó con el cambio de rubro del empresario norteamericano hacia 1881,

poco antes de los primeros ensayos del sistema de aguas corrientes.

EN LA PRENSA. Mister Ross también incursionó fugazmente en los medios gráficos. Antes de desembarcar en el negocio de los tramways impulsó y dirigió una publicación a la que llamó *El Telégrafo*, un diario de vida efímera del que desistió en función de sus propios intereses y motivaciones. “Yo quise hacer un diario especial, con mucha información e independiente de toda lucha política. Pero el ambiente no me ha sido propicio y no he sentido en dejarlo por la empresa de tranvías que en todo momento me importaba más que la empresa periodística”, declaró el empresario. (13)

Después llegaría la hora del apostolado de coches, caballos y pasajeros, en un arduo aprendizaje sobre la marcha, de dedicación plena, con resultados agridulces, a juzgar por ciertas críticas de la prensa local, pero también por un innegable reconocimiento popular que lo volverían un mito rosarino.

En 1890, el diario *La Época* le dedicó unas palabras a la labor del empresario de los tramways del Anglo Argentino: “Nadie sabe qué edad tiene ni cuándo apareció en Rosario ni cuándo morirá. Nadie sabe cómo se llama Mr. Ross. Nadie sabe a qué hora descansa Mr. Ross. Y sin embargo, su apellido es más popular que la música de La Traviata y más conocido que el Presidente de la República. Lo que quiere decir en el estado llano, en las corrientes del pueblo, que el hombre no vale por sus atributos ni se impone por los detalles. Es hijo de sus obras... Mr. Ross es uno de los tantos pilares en que descansa esta ciudad grande del Rosario, esta segunda ciudad de la República. Le ha dado todo lo que el espíritu de su raza podía darle: trabajo, trabajo y trabajo. Ha tenido para el error, la maldad y la ignorancia todo lo que también podía tener: idesprecio!” (14)

UN VALIOSO REGISTRO. Al alto vuelo literario y periodístico de la crónica que a finales del siglo XIX escribe Roberto J. Payró como enviado especial de *La Nación*, hay que sumarle un dato no menor: el artículo tuvo lugar en 1897, casi como una semblanza definitiva, escrita en el último año de la vida del empresario norteamericano.

“Un hombre grueso y fornido, sentado a la sombra, en un umbral, saludó familiarmente cuando pasamos.

—¿Quién es? —pregunté a mi acompañante.

—Mister Ross —me contestó.

—Bien, pero ¿quién es mister Ross?

—¿No lo ha oído usted nombrar?

—Hasta ahora...

—Pues es el propietario de casi todos los tranvías de esta ciudad”

Payró abunda en señales que dejan en claro por qué este personaje le arrancó semejante fluir de párrafos alrededor de su figura.

“Es un tipo que no hubiera dejado de retratar como ejemplar completo del self made man (hecho a sí mismo), fiel al trabajo aun después de haber ganado honestísimamente el reposo, sujeto a él por una necesidad al mismo



tiempo material y moral (...) Muy modesto, a pesar de su fortuna, vive en un cuartito de su estación principal. Dá pases libres a las hermanas de caridad de los hospitales, a los niños pobres para que vayan a la escuela, y ningún necesitado acude vanamente a él. En actividad desde que sale el sol hasta la noche, diríase que es su propio empleado”, escribe Payró.

Y desgrana algunas anécdotas populares imperdibles: “Se cuentan de él cosas curiosísimas y rigurosamente ciertas. Cuando tenía la fundición, acostumbraba dar la señal de entrada a los talleres con el pito del motor. La Municipalidad, por medio de una ordenanza, prohibió el pito. Mister Ross puso en su lugar una enorme campana. La Municipalidad prohibió la campana; imister Ross, puso un cañón! Conminado para que cesara de usarlo protestó y se negó á obedecer diciendo: «¡Disposición Municipal dice la pita, la campana, pero la cañona, no!... »”

Otra, que lo muestra tan solidario como audaz: “En 1893, durante la Revolución Radical y en lo más recio del combate, cuando nadie se aventuraba en las calles del Rosario, mister Ross hizo atar una jardinera o coche abierto, y, solo, se fué a la plaza donde se estaban batiendo encarnizadamente a recoger los heridos de uno y otro campo, para llevarlos a lugar seguro. Expuso, en esta ocasión, muchas veces su vida por salvar la de sus semejantes, y ésta no es la anécdota que se repita menos de las tantas que de él se cuentan”. (15)

LA INTERNACIÓN. El desgaste de una lucha desigual de muchos años por sostener su empresa de tranvías a caballo vigente, afectado por su carácter sanguíneo cada vez más a flor de piel, su familia decide internar a Mister Ross en un hospital psiquiátrico de Buenos Aires.

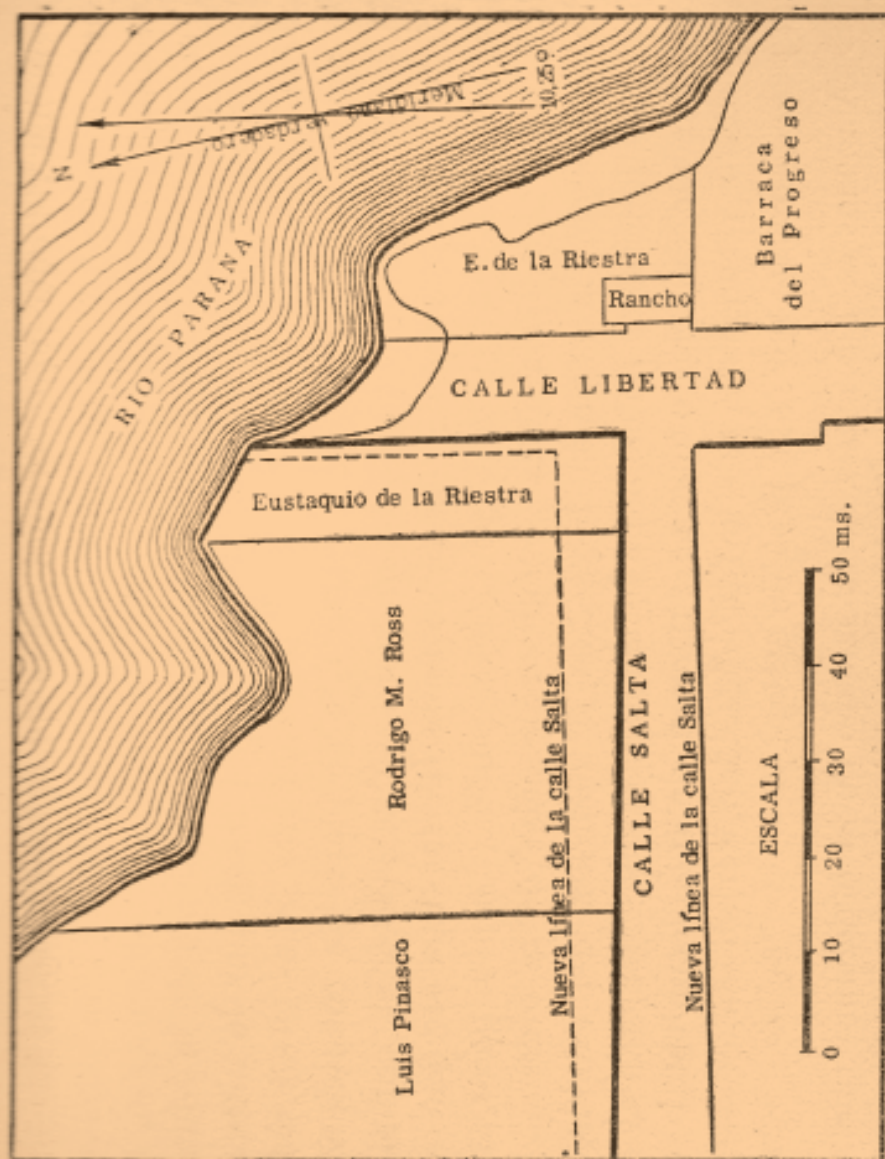
Tras un período de misterio y silencio, en enero de 1897, el diario *La Capital* informará de su reaparición en el Rosario: “Nos manifestó que había sido conducido a un manicomio porque decían que estaba loco, pero que ahora se encontraba de regreso, sintiéndose bastante bien. Su conversación y sus actos correctos —señala el diario— demuestran que el popular y querido empresario, el que ha cruzado de rieles la ciudad en todas direcciones, llevando el progreso y el movimiento hasta los más lejanos barrios, goza de la plenitud de sus facultades, de lo que mucho nos felicitamos”. (16)

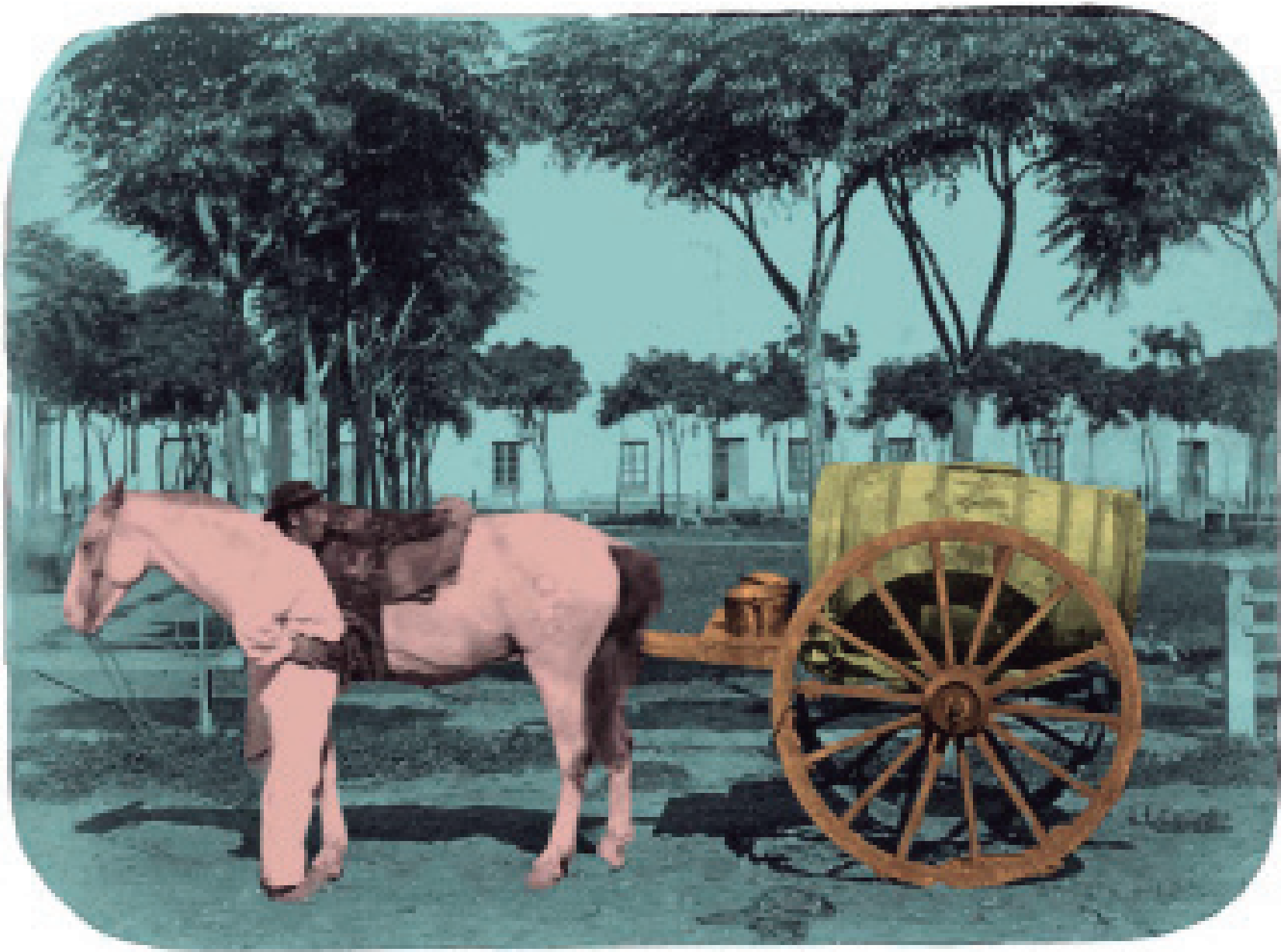
Pero era una ilusión. En marzo vuelve a sufrir los mismos ataques y torna a ser internado. En ese manicomio porteño morirá el 29 de mayo de 1898, de un síncope cardíaco. Para entonces su popular figura trocará del pinto-resquismo al mito, sin escalas.

GOODBYE, OUTSIDER. El entierro de Mister Ross, dos días más tarde, fue un acontecimiento en la ciudad: los propios cocheros, mayores, empleados y obreros de su empresa de tramways organizaron el sepelio y acompañaron sus restos al Cementerio de Disidentes. Mientras Luis Lamas destacaba su figura, el diario *El Municipio*, que tantas críticas disparara sobre sus coches y recorridos, le rendía un homenaje de justicia: “A pesar de su riqueza, a pesar de haber conquistado el derecho al descanso, Mr. Ross continuó siendo el hombre laborioso que en el escritorio, en mitad de la vía o en lo alto de un coche, dirigía y vigilaba el mejoramiento del servicio; era el obrero modesto que sin pretensiones de exterioridad, lo mismo tomaba la pluma que el pico o el freno; que así guiaba los caballos de su tranvía como intervenía en la administración complicada de sus bienes...” (17)

La excelsa pluma de Rafael Ielpi conmueve al resumir este final con obituarios que de golpe se acordaban del trasfondo real del personaje por encima de las minucias: “El panegirico omitía algo que parece sin embargo obvio: aquel americano incansable no formaba parte del grupo selecto de la poderosa burguesía rosarina, con aspiraciones de afianzamiento social, con ansias de figuración, e inclinaciones por algunas expresiones artísticas, como la música o el fomento de las artes plásticas. Mr. Ross era, en todo caso, un extranjero casi lunático, un competidor peligroso por su tenacidad e inventiva, un empresario hasta respetable, pero no un par. En honor a la verdad, a él tampoco le había importado mucho en vida semejante marginación...” (18)

Una popular calle de la zona sur lleva su nombre, a la altura de avenida San Martín al 4200: son unas veinte cuadras, entre Oroño y Ayacucho, por las que todavía sobrevuela la memoria del excéntrico Mister Ross.





Un Aguador.

ROBERTO J. PAYRÓ

VIOLINES Y TONELES



BUENOS AIRES
M. RODRIGUEZ GILES, EDITOR
Corrientes, 1379
1908



NOTAS

CAPÍTULO

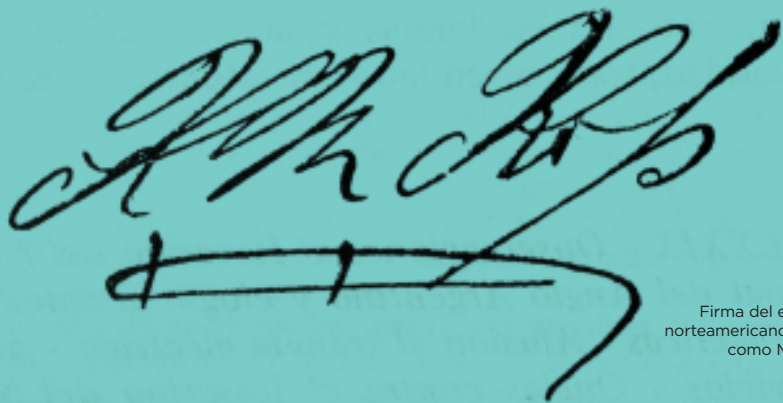
- (1) *Mr. Ross, un pionero original*. De Roberto J. Payró. En *Violines y Toneles*; M. Rodríguez Giles, Editor. Buenos Aires, 1908
- (2) *Diccionario de Rosario* (inédito), de Wladimir Mikielievich, en *Archivo Mikielievich*. Secretaría de Cultura de la Municipalidad de Rosario (2024)
- (3) y (4) *De aldea silenciosa a urbe moderna. Los inicios del transporte urbano (1850-1906)*. Élica Sonzogni y Gisela Galassi / *Historia del transporte público de Rosario*; Editorial Municipal de Rosario, 2011
- (5) y (6) *El Tramway*, por Wladimir Mikielievich. *Revista de Historia de Rosario* (Publicado en entregas, 1965-1981)
- (7) *Historia de Rosario (1689-1939)*, de Juan Álvarez; Universidad Nacional del Litoral, 1981
- (8) R.J. Payró, *Op.Cit.*

CAPÍTULO 2

- (9) y (10) *Rodrigo Ross (1834-1898). El Mister empecinado*. Suplemento *Hombres y Mujeres de Rosario, Protagonistas de la Historia*, N°7; *Diario La Capital*, septiembre de 2018
- (11) *Rodrigo Ross (1834-1898). El Mister empecinado*, *Op.Cit.*
- (12) *Agua y Saneamiento en Rosario y Santa Fe*, de Adriana M. Collado y Luis Muller. *Aguas Provinciales de Santa Fe*, 1999
- (13) *Mister Ross, un personaje digno de destacar*, por Eduardo D. Guida Bria. En *Matrices de Rosario* (web) (29.05.2025)
- (14) *De rieles y caballos*, por Rafael Ielpi. *Rodrigo Ross (1834-1898). El Mister empecinado*; *Op.Cit.*
- (15) R.J. Payró, *Op.Cit.*
- (16) *La Capital*; Rosario, 26.01.1897
- (17) *El Municipio*; Rosario, 31.05.1898
- (18) R. Ielpi, *Op.Cit.*

EL CONCEJO EN LA HISTORIA

FUENTES: *Agua y Saneamiento en Rosario y Santa Fe*, de Adriana M. Collado y Luis Muller. *Aguas Provinciales de Santa Fe*, 1999 / José Amaro, *El agua de consumo en el siglo pasado* / Graciela Molina. *Conclusión* (*Diario digital*); Rosario (06.09.2024)



Firma del empresario
norteamericano conocido
como Mister Ross

Costa Nueva

Rosario tiene un nuevo paseo frente al río. Renovamos el tramo entre La Fluvial y el Parque España con más verde, bancos, ciclisteros y accesibilidad para que lo disfrutes como quieras. Descubrí Costa Nueva: un espacio pensado para caminar, encontrarnos y vivir la ciudad a pleno.



Municipalidad de
Rosario



Santa Fe
PROVINCIA

EL ESCÁNDALO DEL AGUA

La prehistoria del servicio de agua corriente de Rosario está plagado de frustraciones. Algunas más o menos precipitadas por la lógica falta de infraestructura y desarrollos para la época, y otros, como lo relacionado al empresario norteamericano Mister Ross, forzados por intereses difusos y privilegios que terminaban por afectar el bien público.

La creación de este vital servicio había tenido su motivación ante el aumento de población y el acecho de las epidemias de cólera y fiebre amarilla, avanzada la segunda mitad del siglo XIX.

La primera ley provincial aprobada para la ciudad había sido propuesta en 1867 por el ingeniero Agustín Silveyra aunque quedó rápidamente sin efecto. Dos años antes, el arquitecto Jonás Larguía, antiguo becario de la Confederación, había hecho una propuesta que fue rechazada por la pretensión de una concesión de varias décadas para la explotación del servicio. Tampoco prosperó una iniciativa posterior del ingeniero Julio Lacroze, entre otras.

A casi un lustro de aquella primera normativa provincial sancionada e incumplida, Rosario seguía abasteciéndose de agua por aljibes y baldes como los que estaban en la plaza 25 de Mayo o en la plaza López.

MR. ROSS, EFICAZ E INCÓMODO. Talentoso y visionario, dueño de una enorme capacidad de trabajo, el obstinado Roderick Malcolm Ross exhibió en la Exposición Nacional realizada en Córdoba, en 1872, sus propias bombas extractoras de agua, dentro de un catálogo de productos varios de índole industrial.

Para el año 1874, sin acuerdo entre la Municipalidad de Rosario y la firma Empresa Rigoni y Cía. para proveer de agua a la ciudad, Mister Ross obtuvo una concesión en la que la administración local firmaba el compromiso de “no autorizar la colocación de otro sistema análogo”. Sin embargo, pese a que el desempeño del norteamericano contaba con el decidido apoyo de los vecinos y de los periódicos, al día siguiente de la Navidad de 1876, el Concejo Ejecutor —el cuerpo local que autorizaba las obras y servicios municipales— aprobó las bases de un contrato con el Señor Jean Prugent, mientras que el Concejo Deliberante prohibía la extracción de agua del río Paraná, desde la Barranca de Progreso (hoy calle Mitre) hasta los Muelles de Casado, a la altura de la actual calle San Juan. El responsable de la nueva habilitación era Pascual Páez, nada más y nada menos que el

suegro de Prugent. El polémico permiso afirmaba que “los aguadores deberán proveerse de agua del depósito del Sr. Prugent, establecido en la calle Libertad (Sarmiento)” pese a que éste además cobraba más cara el agua que el correcto Mister Ross, en los inicios de una larga y exacerbada presión de las administraciones municipales que serían una constante.

Sin embargo, por fallas en la maquinaria, Prugent, el turbio competidor, no pudo cumplir su función.

LA HUELGA DE LOS AGUADORES. Al año siguiente, no obstante, el 3 de julio de 1877 se sancionó una nueva ordenanza para reglamentar el servicio de abastecimiento de agua; Prugent proclamó que sus instalaciones estaban aptas según lo establecido y volvió a ser habilitado tras una inspección oficial.

Entonces la guerra del agua no sólo afectaba al proveedor Mister Ross sino también a los trabajadores que compraban y vendían el agua casa por casa. En una nota solicitada, publicada el 17 de septiembre en el diario *La Capital*, los aguadores acusaban haber sido conminados por el Comisario policial a proveerse de agua en los depósitos de Prugent, con expresa prohibición de hacerlo en los de Mister Ross, bajo amenazas de una multa.

Los aguadores se declararon en huelga, constituyéndose como uno de los primeros paros de tareas que registra la crónica local.

Un juez federal de la provincia, Fenelón Zubiría, tomó cartas en ese litigio y permitió a Ross desarrollar su tarea junto a Prugent, determinando que los depósitos y dispositivos del norteamericano estaba en mejores condiciones para prestar el servicio. Tras una semana de interrupción de las actividades, los aguadores levantaron la medida y entre regaños se dirigieron al establecimiento de Prugent: otra vez sus instalaciones no estaban en condiciones.

De todos modos, la Municipalidad le siguió poniendo trabas a Ross y, entre “gallos y medianoche”, según informaba el diario *El Independiente* de 1882, favoreció entonces a la empresa de Luís Bories, aunque también fracasará, como las anteriores.

Finalmente ese mismo año, el farmacéutico inglés Andrés MacInnes será el elegido para ofrecer el servicio de agua corriente aunque con un horizonte de innumerables litigios.

Y recién para 1888, a partir de un largo y polémico proceso de licitación pública, aparecerá en escena la empresa inglesa The Rosario Water Work Company Limited con un contrato para explotar el servicio por 70 años que también comprenderá las cloacas y desagües.

Pero esa es otra historia.

AUSPICIOS

Acompañan este proyecto cultural que rescata la identidad y la memoria de los rosarinos:



CONCEJO MUNICIPAL
ROSARIO



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA
DE SANTA FE



Banco Municipal



**SANCOR
SEGUROS**

Marzo 2026

Mister Ross.

UN «PIONEER» ORIGINAL

A Alberto Gorchunoff.

Un hombre grueso y fornido, sentado á la sombra, en un umbral, saludó familiarmente cuando pasamos.

—¿Quién es?—pregunté á mi acompañante.

—Mister Ross—me contestó.

—Bien, pero ¿quién es mister Rossi?

—¿No lo ha oído usted nombrar?

—Hasta ahora.

—Pues es el propietario de casi todos los tranvías de esta ciudad.

Volvi á mirarlo curiosamente entonces.

Se había puesto de pie y se secaba la frente despejada, cubierta de sudor, porque el día era caluroso, el Norte soplaba implacable, y de las piedras subía un vapor de fuego. Cuando hace calor, hace de veras en el Rosario. Alto, de anchas espaldas, rubio, con la cara redonda com-

*Una despojada "jardinera de verano"
avanza por el empedrado de calle
Corrientes hacia la estación del Ferro
Carril Central Argentino. Escuela
Superior de Museología de Rosario*

