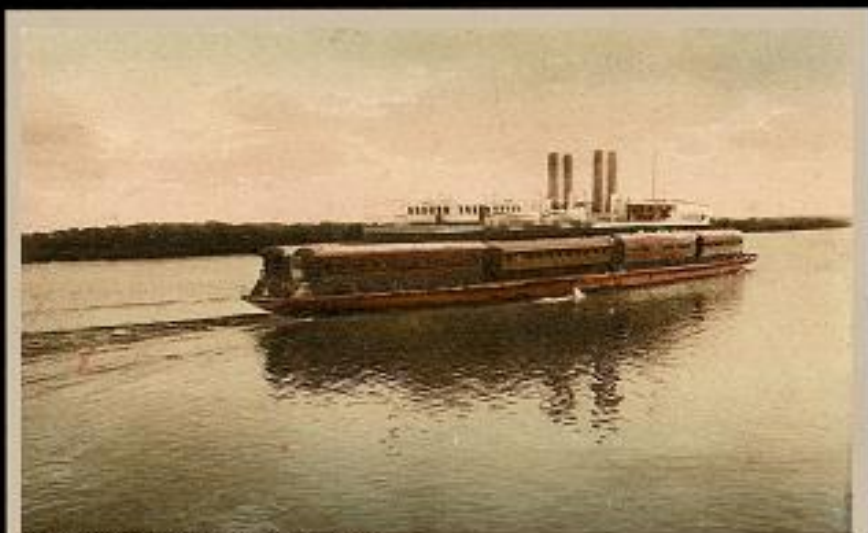


AQUELLOS QUERIDOS FERRYYS

HISTORIA DE LOS FERROBARCOS
DEL RIO PARANÁ



PRÓLOGO DE SERGIO ROBLES

CESAR CUSMAI



Galatea
Ediciones

ZÁRATE
DE AYER

Los objetos del pasado hablan. Es cuestión de entender su idioma. Podemos viajar en el tiempo hurgando en costumbres, modos de hacer cosas, solucionar problemas, etc. Ir y venir de la historia a los objetos que representan el espíritu de cada momento.

El tema aquí tratado es "El salto del Paraná" por medio de barcos del ferrocarril. Pero también estos barcos hablan de formas de hacer política, del lugar de la mujer, de un modo de gobernar y administrar la Nación y de la dignidad del trabajo.

¿Qué nos dice la elección de nombres de esposas? ¿Quiénes eran y que representaban aquellas mujeres? ¿Cómo era la vida a bordo? ¿Por qué desaparecieron la mayoría de los barcos?

No se trata de recrear un solo aspecto del tema. Por el contrario, se va de la indagación histórica más lejana, hasta el relato de recuerdos mas recientes

ISBN 978-987-33-4716-0



9 789873 1347160



ZÁRATE
DE AYER



Zárate de Ayer

es una red social de la ciudad de Zárate que funciona desde el año 2011 con participación de numerosos vecinos. Integra publicaciones culturales, históricas, de patrimonio, efemérides, turísticas, opinión, recuerdos, testimonios, espacios regionales, política, noticias culturales, etc.

Se complementa en un espacio de radio semanal con inicio en 2012 en el que participaron invitados de la cultura local, políticos, escritores, actores, religiosos, de asociaciones vecinales, vecinos, historiadores, etc.

Entre sus actividades se han considerado petitorios por proyectos diversos. Se proyecta como ONG hacia otras actividades culturales. Cuenta con el auspicio y apoyo de personas reconocidas del comercio, industria y cultura local.



Cesar Cusmai

Licenciado en Psicología egresado de la Universidad Católica de La Plata.

Docente en escuelas secundarias y terciarias locales.

Ha orientado su formación al área social y antropológica.

Postgrados en comunicación, historia sociología e investigación social.

Miembro fundador de la red social "Zárate de Ayer" y del espacio de radio del mismo nombre.

Este es su primer trabajo de una serie de cinco dedicados a la memoria colectiva de su ciudad natal.

AQUELLOS QUERIDOS FERRYS
HISTORIA DE LOS FERROBARCOS
DEL RIO PARANA

CESAR CUSMAI

Cusmai, Cesar

Aquellos Queridos Ferrys, Historia de los Ferrobarcos del rio Paraná

1ª ed. - Zárate: Galatea Ediciones

111 p 14,8x21 cm.

IBSN XXXXXXXX

1. Narrativa Argentina 2. Ensayo I. Título

Email del autor: cesarcusmai@hotmail.com

Foto de tapa: Ferry Lucia Carbó Gentileza Asociación Amigos del Museo Zárate

Foto de Portada: Ferry Lucía Carbó arribando al embarcadero Zárate Bajo

Hecho el depósito que previene la ley 11.723

Impreso en el mes de Marzo del 2014 en Ideas Gráficas

French 925 - Campana - Buenos Aires - Argentina

*A mi hijo José Luis
Porque un día se preguntará como fue todo aquello*

CESAR CUSMAI

“AQUELLOS QUERIDOS FERRYS*”

**HISTORIA DE LOS FERROBARCOS DEL RIO
PARANÁ**



Editado con el auspicio de

ZÁRATE DE AYER

Agradecimientos:

Analía Colazo
Silvia Baccino
Ester Muñoz
Sergio Robles
Raúl Badaraco
Oscar Heuer
Norberto Cristaldo
Marcial Giménez
Bienvenido Abramor
Gabino Pérez
Alberto Blestcher
Adrián Mesino
Francisco Graciarena
Enrique Paul

*La expresión Ferry y su plural ferries, del inglés, corresponde al concepto castellano transbordador, (también ferrobardo) y su traducción al español Ferri con plural Ferris. Es aceptado en esta publicación como la voz popular Ferry – Ferrys por lo que se ha destacado en cursiva.

Los artículos masculinos que anteceden a nombres femeninos de los barcos han sido transcritos tal como la voz popular designaba los mismos, destacándose en cursiva. *El Carbó, El María Parera, etc*

Prólogo del Lic. Sergio Robles

Desde hace ya tiempo los Zárateños nos hemos acostumbrado a asistir, con cierta regularidad, al nacimiento de trabajos sobre variados aspectos de nuestro pasado local. En esta oportunidad es Cesar Cusmai quien da cuenta, con prosa fluida y amena, sobre uno de los capítulos de la historia del siglo XX referidos a un tipo de transporte cuya importancia fue, nada menos, dar el primer paso en la integración económica de las regiones pampeana y mesopotámica, a través del eje Zárate-Ibicuy, el sistema de ferrocarriles, que fue inaugurado en Zárate por el presidente Figueroa Alcorta, en mayo de 1908.

En un contexto de economía abierta orientada al desarrollo de la producción agropecuaria, el sistema articulado de ferrocarriles y barcos tuvo en nuestra zona un impacto no solamente económico sino también demográfico y urbanístico, ya que facilitó la movilidad geográfica de las familias originarias del Litoral, principalmente entrerrianas, que se trasladaron a Zárate en busca de oportunidades laborales, y encontrando aquí su destino.

En este trabajo se abordan los antecedentes y cómo se desarrolló el proceso que llevó a concretar el sistema de ferry boats, la época de auge y el cierre del ciclo, con la inauguración del complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo, cuyas consecuencias dejaron una huella visible en una zona particularmente sensible a aquella actividad portuaria como lo fue “El Bajo” y que el autor ha puesto en relieve en estas páginas.

La minuciosa investigación que se llevó adelante mediante diversas fuentes escritas han sido complementadas con los ricos testimonios de vida de algunos de sus protagonistas, porque, como dice el autor, no se trata de recrear un solo aspecto de las

cuestiones planteadas en el libro; se trata de darle un tinte más íntimo y personal, humanizando el relato.

Celebramos este nuevo libro, porque ha sido tratado con cuidadoso rigor y seriedad, la misma que César viene asumiendo desde hace tiempo a través del trabajo colectivo del espacio "Zárate de Ayer", de ampliar y difundir cada día, un poco más, la rica historia de los Zárateños.

Sergio D. Robles

Prefacio de la Primera Edición

Este libro nació en Zárate entre los años 2012 y 2013. Los recuerdos que atesora vienen desde mucho más atrás. Forma parte de la colección Zárate de Ayer, destinada a publicar retazos de memoria colectiva de gente de nuestro pueblo. En sus páginas, resurgen historias transmitidas gracias al afecto de vecinos amigos y recopilación de otras fuentes documentales. Todo ello ha permitido llegar hasta hoy con la información de una época pasada.

Al escribir esta primera edición mantengo algunos sencillos deseos:

- 1- Evocar en el recuerdo las generaciones que nos precedieron.
- 2- Actualizar la memoria de quienes vivieron sus propias anécdotas
- 3- Difundir aspectos casi inéditos de historias de la región y el país.
- 4- Dar un paso inicial para favorecer una investigación más amplia, minuciosa y selectiva de esta historia tan nacional.

En estos lugares y gentes comunes, anidaban esperanzas, ilusiones, anhelos, a un ritmo que desconocen las actuales generaciones. Toda evidencia de este pasado va desapareciendo gracias al desinterés oficial por mantener los testimonios de nuestra historia. Intento que por medio de este libro se tome conocimiento de un tiempo casi reciente en términos históricos. Desde 1978 dejó de cumplir su función el servicio de Ferry Boats desde Ibicuy, en Entre Ríos y 1990 el de Posadas, en Misiones. Un parpadeo de tiempo en el ciclo de la historia de un país, pero suficiente para resultar ignoto a la gente de este siglo.

Es también un intento de rescate por la identidad litoraleña y anfibia, casi perdida, que supo tener nuestra ciudad. El libro va poniendo palabras allí donde el olvido pretende cubrir historias de miles de personas, antes de desaparecer para siempre.

Estas páginas no contienen una investigación histórica minuciosa digna de la precisión del historiador. En primer lugar porque su autor no lo es y segundo porque no ha podido hacerlo mejor de lo que se presenta. Al menos en esta primera edición, no es un libro cargado de certezas. Por el contrario, desanuda preguntas, dudas, sospechas sobre retazos de historias ligadas al ferrocarril y los ferrobarcos, con la esperanza que sean recogidas y ampliadas por nuevos investigadores.

La primera parte contiene una aproximación histórica del momento inicial de la unión ferroviaria entre el litoral y Buenos Aires. Le sigue una reflexión acerca del origen de los nombres que representaron los barcos, asignándole un determinado significado en el contexto histórico. En el capítulo que los detalla, se especifican características técnicas y otros datos, así como accidentes y naufragios. En el mismo se recorre también algunas referencias de la vida a bordo y en las instalaciones portuarias asociadas. También se evoca un imaginario viaje en tren. Por último, recuerdos y anécdotas de personas que han trabajado en ellos y comparten sus experiencias de vida.

Ojalá algún día pueda ser recogida esta epopeya técnica y humana en un museo local, cuestión que la ciudad debe a los protagonistas de tanta historia.

Los objetos del pasado hablan. Es cuestión de entender su idioma. Podemos viajar en el tiempo hurgando en costumbres, modos de hacer cosas, solucionar problemas, etc. Ir y venir de la historia a los objetos que representan el espíritu de cada momento. El tema aquí tratado es “El salto del Paraná” por medio los barcos del ferrocarril. Pero también estos barcos hablan de formas de hacer

política, del lugar de la mujer, de un modo de administrar los intereses de la Nación y de la dignidad del trabajo.

¿Qué nos dice la elección de nombres de esposas? ¿Quiénes eran y que representaban aquellas mujeres? ¿Cómo fue la vida a bordo? ¿Por qué desaparecieron casi todos los barcos? No se trata de recrear una sola idea de esta leyenda. Por el contrario, se va de la indagación histórica más lejana posible, hasta los recuerdos más recientes.

Hay gente que ha escrito artículos acerca de los *Ferrys* del Río Paraná, dejando testimonio de esa época y lugares comunes a todos. Sin embargo, en esta ocasión se aborda un principio de investigación concentrada en varios aspectos del tema.

Los ferrocarriles prestaron servicio durante el periodo 1908-1978 en la zona sur (Ibicuy) y 1913-1990 en la norte (Posadas). Su imagen nos recuerda varios períodos en la historia del litoral, del ferrocarril y del país. Llegan a nuestros días como una manera de comprender el pasado, también el presente y deducir parte del futuro.

Miles de nuevos vecinos provenientes del litoral arribaron a nuestra ciudad convocados por las fuentes de trabajo y aquí quedaron dándonos hijos y esfuerzo, enriqueciendo la personalidad local. Es esa raíz mesopotámica que también debemos reivindicar como cultura de la costa del Paraná que somos. Ellos recuerdan bien aquellos queridos *Ferrys*, y seguramente vivirán como propia esta historia y en sus páginas sentirán parte de la suya. Los ríos llevan y traen mientras unen a los pueblos, como una jangada de culturas.

Las ediciones de esta colección se enmarcan en la reivindicación por la memoria histórica colectiva de los vecinos realizados desde las redes sociales de Internet y el espacio de radio Zárate de Ayer.

Convencido de que ello constituye un elemento significativo de la identidad cultural de nuestros pueblos, pongo a disposición del público estas historias de mi ciudad natal y ciudades amigas como Ibicuy y Posadas, refrendadas por el testimonio de la gente que allí trabajó tantos años. A todos ellos mi gratitud, igualmente al Lic. Sergio Robles por su agradable prólogo y a todas las personas que estimularon estas horas de investigación y curiosidad. Ojala sea recibido con el mismo afecto con el que fue escrito y sirva para cristalizar lo que la gente fue viviendo como propio durante tantos años.

Y que estimule el interés de los funcionarios por la preservación de lo que aún queda que es poco. Nunca es tarde para volver sobre los pasos del abandono y la destrucción.

Cesar Cusmai
Zárate, Febrero 2014

Cap. 1: Algo de historia rodando por estos Rieles

Una cuestión pendiente a dos orillas...

Hacia fines del siglo XIX, el país ya casi resolvía los conflictos internos del período anterior. Este proceso involucró particularmente a la mesopotamia, que había liderado el impulso hacia la consolidación de la Nación Argentina. En ese contexto de progreso, el ingreso de inmigrantes y capitales extranjeros al país fue ascendente. Las distintas regiones requirieron una infraestructura fluvial y terrestre acorde al mundo que avanza tecnológicamente a paso acelerado. Comprar materias primas y colocar nuevas tecnologías de transporte -a fin de trasladar las primeras- formó parte de la política económica exterior de potencias hegemónicas y otras emergentes. Ello se puso muy en evidencia como consecuencia de la primera y segunda revolución industrial.

A fin de resolver el casi aislamiento que imprimían las barreras geográficas, se construyeron ferrocarriles como vías de comunicación privilegiadas, por las que corrieron las poderosas locomotoras, trasladando pueblos y mercancías del país. Esta forma de transporte fue perfeccionándose en potencia, velocidad y calidad en los servicios, también en la extensión de kilómetros recorridos.

Al contextualizar el momento histórico de principios de siglo pasado, tecnológicamente, la forma de energía mecánica fue proporcionada por el vapor, con el perfeccionamiento continuo de la locomotora a carbón. El principal modo de transporte de pasajeros y mercaderías a largas distancias, en donde llegan los ríos, es el barco. Aunque una desventaja es su lentitud. Esto genera estupendos negocios privados, oportunidades de inversión

y desarrollo ligadas al tendido de rieles y puertos. La creciente inmigración europea dispuso entonces de mayor movilidad para instalarse en el interior del país. En ese proceso surgió la extensa red de líneas férreas que luego desembocaron en el puerto de Buenos Aires, favoreciendo la rápida exportación de los productos.

El lugar de privilegio en las inversiones fue ocupado por los británicos, aunque no le faltaron competidores, por ejemplo el surgente E.E.U.U. El destino favorito de los grandes capitales fue el ferrocarril, seguido por las finanzas y más tarde las carnes, y por supuesto, una cosa ligada a la otra. El Estado Nacional alentó estos negocios disponiendo exenciones impositivas, asegurando una rentabilidad mínima y concediendo tierras a tal fin. Sin embargo, su papel regulador resultó frágil, dependiendo de la falta de capital y tecnología local. Los gobiernos de Mitre, en 1862, y Julio A. Roca en 1880 y 1898 dieron una clara señal a las inversiones Británicas. Los Presidentes que gobernaron entre ellos aportaron continuidad a esta política, incluso con cierta oposición. A partir de 1907 rige la “Ley Mitre” (por Emilio Mitre, hijo de Bartolomé y Delfina) Con ella se facilitó la continuidad de exención impositiva de todos los equipos importados destinados al ferrocarril y asegurando autonomía a las tarifas por mucho tiempo.

Los años posteriores a la expansión ferroviaria están marcados por el interés de integrar también productos del litoral a la economía nacional, particularmente por medio de las exportaciones y desde el puerto de Buenos Aires. Para ello será necesario disponer una unión continua y segura con el resto del país, con el que estuvo durante años aislado y con relaciones conflictivas. De ese tema formaba parte la necesidad de “saltar” los grandes ríos por medio de una tecnología que combinara dos transportes ya conocidos: barco y tren. Nace el proyecto de los ferrobarcos en Argentina.

Un origen invertebrado

Mientras en el resto del país el ferrocarril se perfila unitario, en el litoral se va haciendo forzosamente federal. La historia de la evolución del sistema férreo en la mesopotamia posee características diferenciadas. No tiene un origen unificado ni centralista. Tampoco nace en puntos comunes que se extiendan en abanico, como las demás líneas. Ni siquiera parten de la capital del país. Por el contrario, se va construyendo por tramos que se conectan con el tiempo por el cambio de titularidad de sus redes. Ellos reúnen la expresión de deseo de distintos emprendimientos privados y oficiales. Este proceso, es de vital importancia para una región rodeada por los ríos más grandes. Los mismos que siendo rutas de comercio también fueron fuentes de grandes conflictos. Sin embargo, la idea de la expansión inicial del ferrocarril del litoral no es solo conectar los trenes al puerto de Buenos Aires o Santa Fe. También se resguarda a futuro la posibilidad de integrar su economía a Uruguay Paraguay y Brasil. Ello es consecuencia lógica de la evolución geopolítica con respecto al resto del país, con el que históricamente se mantuvo en alerta. Para un transporte más ágil y competitivo, la existencia de barreras naturales como los ríos, son obstáculos difíciles de franquear para la época con la tecnología disponible. Esto dificulta la unión a una zona casi sitiada durante bastantes años respecto de su integración nacional. No debe menospreciarse las hipótesis de conflicto que subsistieron durante mucho tiempo, incluso hasta la concreción de los grandes puentes.

Por eso, entre otros factores, fueron también probables proyectos de unión con países limítrofes. La elección de la trocha estándar (1,435m) -único caso en Argentina- permitiría la contingencia de unirlos a Uruguay. Para el caso del resto de los ferrocarriles del país, se dispuso la trocha ancha (1,676m), que Inglaterra usaba mayormente en sus colonias. Para la mayor parte de los ferrocarriles de capital nacional, o del Estado se utilizó la trocha angosta de 1m, por su menor costo para transporte de

mercaderías. La intención posible de conectar las líneas férreas del litoral con otros países es comprensible como resultado de varios factores, no solo geográficos. Pero el resto del país fagocitó las visiones autónomas, y económicamente, el puerto de Buenos Aires pasó a ser su estación terminal.

La primera experiencia ferroviaria del litoral fue el “Ferrocarril Primer Entrerriano”, un tramo de solo 10 Km. que unió la ciudad de Gualeguay con Puerto Ruiz. Comenzó a funcionar por primera vez en 1866 y tuvo más de una inauguración, porque se clausuró dos veces. El Gral. Mitre gobernaba el país en ese periodo y Urquiza había retornado a su provincia después de concluir el proceso de guerra civil. Esta línea, arteria de un importante centro productor, quedó ligada a la conexión de barcos con Buenos Aires y el exterior. En ese puerto había algunos saladeros y funcionaba una aduana. Si bien Puerto Ruiz acercaba Entre Ríos a la capital, la razón de ser de este tendido tuvo que ver con las dificultades para la navegación de los 10 Km. posteriores del río Gualeguay. En efecto, ese tramo es de poca profundidad, meandroso y se cubre de vegetación acuática con los cambios de nivel durante las crecidas. Hasta entonces, esa era una de las ciudades más importante del sur entrerriano y necesitaba un puerto de salida cercano. Urquiza, todavía el más influyente caudillo empresario del litoral, aportó fondos a la obra. Las vías férreas procedían de Inglaterra y el material rodante de E.E.U.U. Las crecidas del río ponen en retirada al “Primer Entrerriano” y, si bien su capital social es privado, pasó a ser administrado y transferido al gobierno en calidad de deficitario. Esta es la primera estatización de un ferrocarril privado en Argentina. Como en reiteradas ocasiones posteriores, no mejoró en nada su rendimiento. Simplemente la elección del lugar para el posible “salto del Paraná” no fue la más feliz. Aunque luego existieron en Gualeguay intentos de extender la línea hacia el centro de la provincia y unirla a los ramales en desarrollo que venían creciendo desde Paraná y su zona portuaria llamada Bajada Grande. En 1896 el estado vende su línea a la empresa británica “The Entre Ríos Railway”. Sin embargo, Puerto

Ruiz ya no significaba mucho para los inversores del posterior “Ferrocarril Central Entre Ríos” (F.C.C.E.R.). Gualeguay terminó uniéndose al centro de la provincia por medio de una extensión propia, como ramal, que se llamó “Gualeguay Central”. Este se clausuró en 1926 y Puerto Ruiz tuvo como cabecera la estación Gualeguay-Tala. Así terminaba la historia del primer ferrocarril de Entre Ríos, que nació uniendo la provincia del litoral con Buenos Aires por medio de vapores para transporte de carga.

Sin embargo, no es desde allí que llegará la unión ferroviaria, ya que la experiencia del “Ferrocarril Primer Entrerriano”, desde el punto de vista ferroviario y productivo, fue un verdadero fracaso. En 1936 se suspendió el servicio de pasajeros quedando solo la carga pero a demanda. Durante la nacionalización ferroviaria en 1949 retornó el servicio de pasajeros a solicitud de los vecinos. En Pto. Ruiz existía un pequeño poblado aislado. Esto se debió a que el camino era intransitable. El retorno de ese servicio fue ya como parte del “Ferrocarril Gral. Urquiza”. Dejó de circular en 1967 y definitivamente se clausuró en 1977. En Gualeguay existe un museo que lo recuerda.

Este intento de puerto ferroviario no fue el único. El de Bajada Grande, era más activo. Unía con Santa Fe, Córdoba y el interior del país. También el de Victoria y Diamante. Había entonces muchos puertos sobre ambos ríos posibles para la instalación de un servicio de *Ferry Boats*, pero en ninguno prosperó. Durante años anteriores a la llegada del ferrocarril, mientras los rieles se extendían, sobre la costa del río Uruguay tenía continuidad un servicio de vapores, de poco calado y aspas propulsoras en popa, que transportaban colonos, viajeros, correo y mercaderías hacia Misiones. El vapor Iberá cruzaba a Uruguay. Del mismo modo, los puertos de Concordia, Gualeguaychú y Concepción del Uruguay hubieran servido para el proyecto de los ferrobarcos, pero no resultó así.

Otro ferrocarril nace en Concordia, llamado “Argentino del Este”, en 1874 llega hasta Federación, en el centro de la provincia. Parte del origen de las líneas de la región noreste fue producto de la guerra de la triple alianza. Anteriormente, un proyecto procura construir una línea desde Paraná hasta Concepción del Uruguay, o sea todo Entre Ríos. Se inaugura en 1887 como “Ferrocarril de Entre Ríos”. Este fue incorporando ramales a Villaguay, Gualaguaychú y Victoria. Luego fue comprada en 1892 por la ya mencionada “The Entre Ríos Railway Company Limited” y pasó a llamarse “Ferrocarril Entre Ríos”. El “Ferrocarril Central Entrerriano” fue propiedad de la provincia, que construyó y operó esta línea entre ambos ríos. Unió Paraná con pueblos del interior como Nogoyá, Rosario del Tala, Basavilvaso hasta Concepción del Uruguay, a orillas del río del mismo nombre. Luego en 1890-91 con el puerto de Victoria y Gualaguay con Puerto Ruiz. En Concepción se desarrolló un muy activo puerto ferroviario a Uruguay y Buenos Aires. Una línea de Concordia a Monte Caseros (Corrientes), con un desvío a Ceibo, fue explotada desde 1873 por el “Ferrocarril Argentino del Este”. La idea es también llegar hasta Mercedes (Corrientes) pero una Ley Nacional de 1886 dio concesión a empresas privadas para la construcción y explotación de una línea de Monte Caseros a Corrientes y Posadas. En 1888, se transfirió a la compañía británica “Ferrocarril Nordeste Argentino”, que en 1890 inauguró la primera sección hasta Curuzú-Cuatí. El servicio desde Monte Caseros hacia Misiones llegó en 1902 hasta Santo Tomé en Corrientes, continuando también por el “Ferrocarril Nordeste Argentino”, siguiendo la costa del río Uruguay. Así llegó hasta la frontera con Paraguay, al inaugurarse el tramo Apóstoles-Posadas. Allí también se estableció, un poco posteriormente al de Ibicuy, un servicio de dos ferrobarcos, entre esa ciudad y Pacú-Cuá en Paraguay. En los primeros años del siglo pasado, la unión con el “Ferrocarril Central del Paraguay” permitía viajar hasta Asunción desde Buenos Aires sin trasbordo ni cambio de coche. Este servicio de ferrobarcos con puerto en Posadas fue inaugurado bajo la administración del mencionado “F.C. Nordeste Argentino”.

Solo dos barcos que se destinaron al cruce. Eran más pequeños y su diseño distinto a los de Ibicuy, aunque su incorporación fuera posterior.

La extensión del “F.C.E.R.” continuó uniendo pueblos a lo largo y ancho del litoral hasta los años 30. Otros servicios siguieron extendiéndose como el “F.C.N.E.A.”, el “F.C. del Este” y otras líneas. El ferrocarril no solo conectaba pueblos existentes, también creaba nuevos. Entorno a las estaciones se nucleaban comercios y pobladores. Así como buena parte de la historia del litoral moderno se hizo de la mano del ferrocarril, otra se fue con él cuando el cierre de ramales dejó desamparados a tantos parajes rurales. Finalmente, de este nacimiento invertebrado y distintivo, surgirá la integración de las redes por medio de inversiones británicas. El gran “salto del Paraná” se dará en dos puntos: en el sur entre Ibicuy y Zárate y en el norte desde Posadas. Son los lugares más indicados para realizar el esperado proyecto ferroviario por las características de aguas profundas, cercanía a la ciudad y disposición de un ferrocarril preexistente de la misma trocha.

El trabajo para su construcción fue una tarea titánica. Se trabajaba a pala, con escasa maquinaria. Hubo que sortear bañados, arroyos, luchar contra mosquitos, alimañas, enfermedades, etc. Todo por medio del avance de los rieles ya tendidos, lo que permitía llegar donde antes no había nada. Para construir el puerto de Ibicuy también se accedió por el río, transportando por barco las grandes partes metálicas ya armadas. La dirección de los británicos era rígida, en un tiempo donde no existían beneficios sociales ni leyes laborales. Con todo, era un trabajo codiciado por los habitantes locales que no tenían otra fuente de ingreso. El ferrocarril de los ingleses demandó trabajo duro pero también trajo desarrollo a lugares donde no lo había.



Obreros construyendo la línea férrea a Ibicuy (Gentileza Gabino Pérez)



Hasta Zárate en caballos de hierro

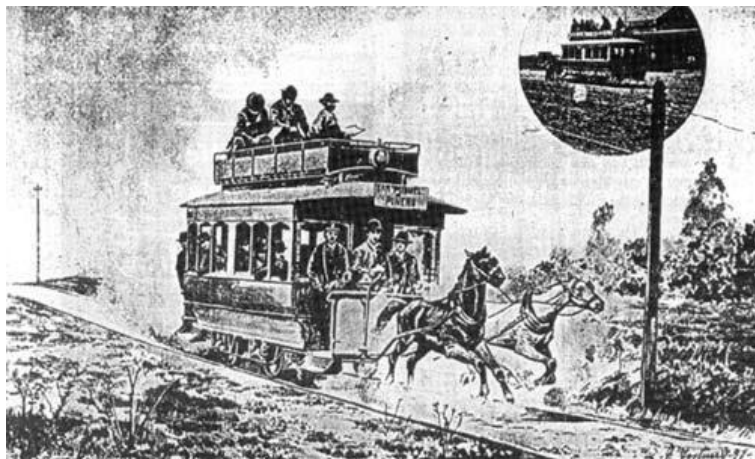
En la orilla opuesta a Entre Ríos, unos años antes, los tranvías de Buenos Aires son parte de la historia de los ferrocarriles del litoral. Igualmente la llegada del tren a Zárate y por lo tanto, más tarde, de los *Ferry-boats*. Protagonistas predilectos son los hermanos Federico y Julio Lacroze, activos empresarios del servicio de tranvías tirados a caballos desde Plaza de Mayo a Once, la primera de cuyas líneas se inauguró en 1868. Este fue su inicio urbano, pero pronto se vieron compitiendo con los ferrocarriles en creciente expansión. En un principio, los tranvías esperaban a los trenes dentro de las grandes estaciones para trasladar pasajeros al centro urbano, entonces algo alejado de las mismas. En 1870, la inauguración de un servicio llamado “Tramway Central de Lacroze” ahora llevaría su línea fuera de la ciudad. En 1875 presenta un proyecto para un tranvía a caballo hacia la zona rural del interior de la provincia. Esto ocurrió después de firmar un contrato que los obligaba a prestar servicios trasladando muertos al cementerio de Chacarita durante las grandes epidemias. Ello fue un gran negocio para los Lacroze con el llamado “tranvía de la muerte” que oficiaba de sala velatoria mientras el ataúd era conducido hasta la última morada. El principal pasajero pagaba una gran suma, pero solo de ida claro...

Los ferrocarriles de entonces, sobre todo el “F.C. Buenos Aires al Pacífico”, se oponen al proyecto del Tramway Rural. Algunos legisladores protestan refiriendo que el tranvía afecta otros intereses, por su competencia con el “Ferrocarril Oeste”, que era un proyecto provincial. No obstante, en 1884, Lacroze solicitó autorización provincial para prolongar su red con dirección a Belgrano y Saavedra, por un lado y, San Martín, Pilar, Capilla del Señor, San Andrés de Giles, Areco, Salto y Rojas por el otro. Pese a las oposiciones y la competencia feroz, en 1886 se firmó el contrato que otorga “vía libre” al proyecto, pero hasta Pilar. Lacroze estima que el tráfico de pasajeros y cargas prosperará aún

con el ferrocarril en avance. Por lo tanto, tranvía y tren llegan casi juntos a Pilar, compitiendo por el traslado de pasajeros a la Capital y paradas intermedias, todas zonas en rápido desarrollo. Sin embargo, las diferencias son notables. Mientras el ferrocarril es más veloz, expedito y tiene menos paradas, el tranvía a caballo es más lento y levanta pasajeros en casi todas partes. La importancia de esta compulsa oficial y privada era que Lacroze ensayaba el primer paso para instalar una línea férrea, pero sin la inversión requerida desde el comienzo. Si la experiencia fallaba, no se perdería tanto como en un ferrocarril desde su inicio.

Ventajas y desventajas de tranvías o trenes se dejan ver en un simple análisis. Si bien los tranvías suplieron a las carretas y galeras en su velocidad, seguían siendo más lentos que los ferrocarriles. Su construcción era más cara que los carruajes pero más barata que los trenes. Por otra parte, el peso a soportar por los rieles es inferior al del ferrocarril, pudiéndose utilizar materiales de menor dureza, y entonces más económicos. Otra cuestión importante es que el tranvía no requería estaciones como el tren. Y aunque la tracción a caballo era más lenta, no consumía el costoso carbón, un insumo complicado de proveer. Tampoco dependía tanto de personal técnico especializado para conducción y mantenimiento como las locomotoras a vapor. Los hermanos Lacroze no dejaron nada librado al azar. Se crearon postas para cambiar caballos, ya que era imposible que cubrieran todo el recorrido tirando del Tramway. Algunas de estas postas fueron luego estaciones concurridas y crecieron como pueblos. Compraron también tierras para sus chacras en las cercanías. Sembraron alfalfa y avena, el “combustible” de sus animales. El circuito comercial se completó vendiendo el estiércol de los caballos que se usaba como abono en los campos. Aunque Lacroze pidió de entrada el uso de máquinas a vapor, solo le fue concedido luego, junto a la autorización para construir algunos ramales hacia el oeste. En 1890, desde la Estación Buenos Aires (Corrientes y Medrano) se tarda dos horas y media para recorrer los primeros 45Km hasta Pilar. Se hacían varios viajes por día.

Algunos llegaban a San Martín, otros a Piñero, algunos a Capilla y los últimos a Zárate. Este último ramal tenía las estaciones: Buenos Aires, Chacarita, Lynch, San Martín, Pereyra, San Miguel, Piñero, Toro, Pilar, Empalme Pavón, Capilla, Escalada y Zárate.



Tramway Rural a caballo de Lacroze (Foto gentileza Museo del Tranvía)

Las líneas de los hermanos Lacroze crecieron. Ramales desde Fátima hasta Salto, pasando por San Andrés de Giles se inauguraron en 1889. Luego hasta estación Heavy en 1892, hasta Carmen de Areco en 1894, Salto en 1896, Rojas en 1909. De allí, en 1915, hasta una estación llamada 4 de Febrero en la provincia de Santa Fe, la máxima extensión hacia el oeste. El ramal a San Martín es de 1911 y el de Campo de Mayo de 1914. En 1908 se autorizó por Ley la tracción eléctrica hasta San Martín.

Don Federico Lacroze fue, entonces, quien dispuso la construcción de un tranvía rural de tracción a sangre: primero hasta Pilar, habilitado en 1888 y luego 50 Km. más hasta Zárate en el mismo año, unos meses después. Sin embargo, recién en 1891 se autorizó, con carácter provisorio, la tracción a vapor.

Pero diez años más tarde, una Ley Nacional y otra Provincial confirmaron el proyecto. En 1897, por decreto de la provincia, se cambia el nombre de Tranvía Rural, por el de "Ferrocarril Rural de la Provincia de Buenos Aires" y en 1906 a "Ferrocarril Central de Buenos Aires", hasta su nacionalización durante el gobierno del Gral. Perón, cuando pasa a llamarse "Ferrocarril General Urquiza", pero en esta etapa ya unido por los *ferrys* a los también nacionalizados ramales del litoral.

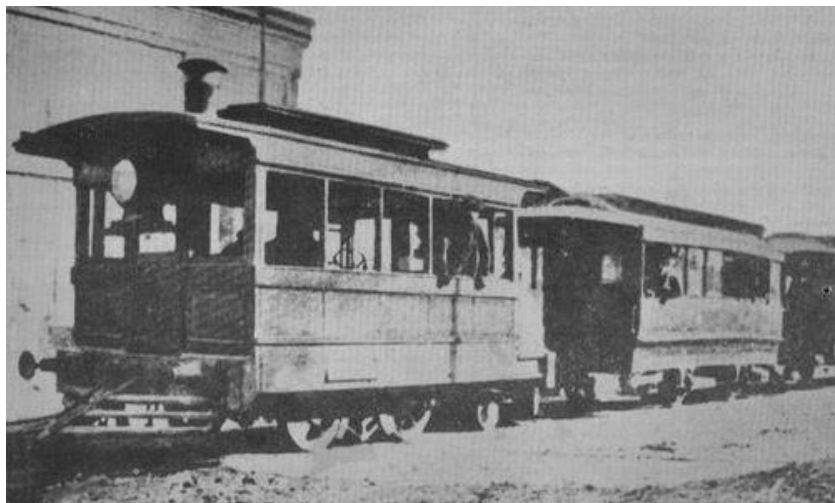
Del lado bonaerense, el motivo de la utilización de la trocha estándar idéntica a la del litoral (1,435 m) está relacionado con ser la medida usada por los tranvías de la época. Llegado el momento, esto fue de gran importancia, porque permitió la unificación con los ferrocarriles de Entre Ríos y Uruguay, solo que muchos años más tarde. Aunque no era una cuestión premeditada, se trató de una feliz coincidencia que favoreció la unificación. Estos rieles de Lacroze llegan cerca del centro de Buenos Aires.

Como puede verse, el origen del ferrocarril en la Provincia de Buenos Aires y resto del país, no tiene nada en común con lo que está ocurriendo en Entre Ríos para la misma época. Aunque la línea que llegaba hasta Zárate con el tranvía rural de Lacroze no tiene inicialmente punto de contacto con el posterior proyecto de los ferrobarcos, la unión con las vías del ferrocarril de Entre Ríos salvó de cerrar la extensión a Zárate, pues esta no obtuvo el resultado esperado.

Federico Lacroze no vivió para ver la unión de su línea al ferrocarril del litoral, ya que muere en 1899. Quien continuó la empresa fue su hijo Teófilo.



Coche del Tramway Rural de Lacroze (Foto gentileza Museo del Tranvía)



Primer tren a vapor del Ferrocarril Rural de Lacroze (Foto gentileza Museo del Tranvía)

La unión de Mr. Follet Holt

Solucionadas las cuestiones formales, la mesopotamia se lanza a la integración ferroviaria efectiva con el resto del país, y lo hará por el sur del Paraná, usando barcos que acarrean trenes a bordo, superando los obstáculos naturales que limitan sus posibilidades comerciales, o al menos las encarecen. El intento de acercamiento de la creciente economía litoraleña a la capital del país y la provincia de Buenos Aires -para disponer desde sus puertos de las exportaciones- tuvo distintos ensayos, pero ninguno tan firme y continuo como la instalación del servicio de ferrocarriles entre Ibicuy y Zárate. En el proyecto original se debatió un trazado que llevaba los rieles desde Escalada, cerca de Zárate, hasta Baradero, lo que hubiera acortado el trayecto. Pero no prosperó. Será de Entre Ríos entonces desde donde partirá la iniciativa. Aunque esta unión tiene una deuda por resolver: las vías del Central Buenos Aires no llegan hasta el puerto. Por lo tanto, no es una salida fácil hacia Londres, destino principal de los productos cárnicos argentinos. Esto se resuelve destinando gran parte del transporte al frigorífico Smithfield o traspasando a otro ferrocarril la carga, por la diferencia de trochas.

En 1900 se iniciaron las gestiones para construir los atracaderos que unirán ambos márgenes del río. Ello se sanciona por ley del Congreso Nacional en 1905. Los trabajos comienzan en 1906. El tendido de rieles se inicia desde Las Colas, un paraje cercano a Gualeguay. Más tarde, Enrique Carbó -por entonces gobernador, de Entre Ríos- autoriza construir una línea desde Puerto Ruiz hasta Ibicuy, pero luego esto no es llevado a cabo. También, ya en 1906, el “Central Entrerriano” firma un convenio con el “Central Buenos Aires” de Lacroze para el tráfico común entre Zárate y Buenos Aires.



Momento de finalización del tendido a Ibicuy Gobernador Parera dé (Gentileza Gabino Pérez)

El “Lacroze” de los ingleses se llama Mister Follet Holt. Nació en Inglaterra en 1865 y dedicó su vida a los ferrocarriles. La mayor parte fuera de su país. Sus servicios a la corona serán recompensados al punto de ser nombrado Caballero en 1934. Entre otras cosas, se le atribuye la fundación del pueblo que lleva su nombre, en el paraje de Ibicuy, (vocablo Guaraní que significa arena o lugar de arena) y designaba un territorio mucho más amplio, conocido como Islas del Ibicuy. Este espacio, poco poblado, ya tenía una historia, algunas estancias y un precario puerto. Queda evidencia de que fue Holt quien pidió fundar el pueblo dadas las necesidades de alojamiento y servicios para la obra que se inició con los ferrocarriles, muelles y embarcadero de los *ferrys*. Holt llegó a Argentina después de haber caminado por muchos kilómetros de rieles en la India, hasta que desembarca para regentar el directorio local de la empresa ferroviaria británica. Muere en Londres en 1944. La mejor idea de Holt fue



construir su puerto en una zona de aguas profundas del río, en el “Brazo Ibicuy”, cercano a la unión del “Paraná Guazú” con el amplio espacio fluvial conocido como “Las Cinco Bocas”, de fácil salida al cauce del “Paraná de Las Palmas”. La concesión de uso otorgada al puerto de Ibicuy con los servicios del Ferrobarrco será por un término de ochenta años. No alcanzarán a concluir ese período de vida, aún con la nacionalización del ferrocarril en la década del cuarenta.

Ibicuy es, por este motivo, un pueblo creado sobre rieles y a orillas de un buen puerto, que pronto cuenta con instalaciones de grúas, silos, muelles para carga y descarga de todo tipo de barcos siendo el punto de partida ferroviario a Buenos Aires. Sin embargo, su primer asentamiento conoció las inclemencias del río, inundaciones y temporales. En 1911 se realizó un nuevo emplazamiento, que es la actual ubicación. Más elevado y distante escasos 4 Km. del agua ofrece el resguardo que la primera ubicación no pudo dar. Todo se mudó allí y allí quedó hasta hoy. Otra gran inundación cortó los servicios en 1914 y hubo varias otras, como en 1959 y 1982. Como homenaje a la obra de Holt, la estación del pueblo lleva su nombre. El puerto y embarcadero de los ferrobarrcos quedará con el originario de Ibicuy.

Cruzando los ríos en tren.

Todo fue proyectos por concluir hasta que llegó el 29 de mayo de 1908, día de la inauguración oficial. Para ello partió un tren especial desde la estación Buenos Aires (Lacroze) hasta Zárate, que arribó al mediodía. Otro lo hizo desde Paraná hasta Ibicuy y luego en Ferry Boat a Zárate para encontrarse aquí. Se logró reunir una comitiva de aproximadamente 500 personas, entre las que se encontraba el Presidente de la Nación Dr. Figueroa Alcorta, el Ministro de Obras Públicas Dr. Ezequiel Ramos Mejía, los Ministros de Hacienda, Agricultura y Guerra, el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Ignacio Irigoyen, el Intendente de Bs. As. Manuel Güiraldes, Ministros de Inglaterra, Francia,

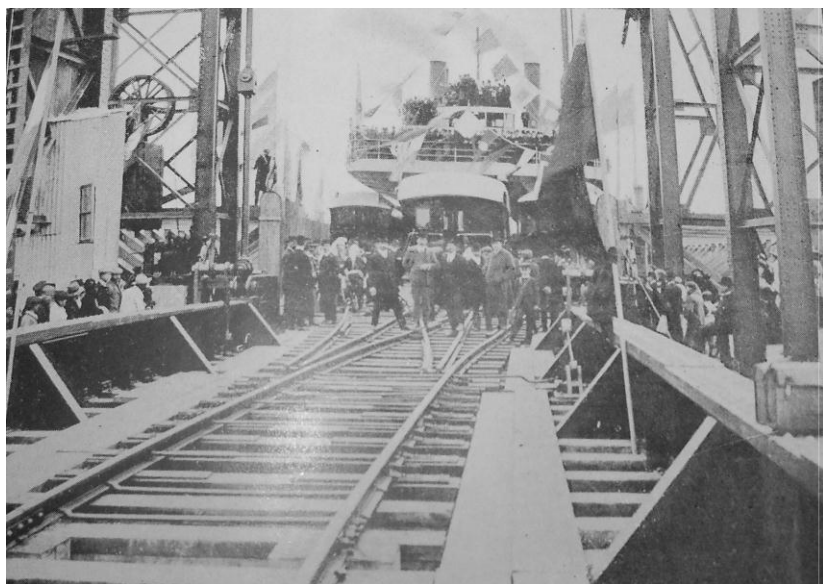
Diputados y Senadores Argentinos, representantes del F.C.C.E.R. Drs. Norberto Fresco y F.H. Chevallier Boutell así como del F.C.C.B.A. Teófilo Lacroze.

En esa época, la estación Zárate Alto, en la parte superior de las barrancas, no se había aún terminado, pero sí la playa de maniobras, por lo que el tren oficial fue recibido allí con una banda de música. Luego de cambiar la máquina, el convoy de Buenos Aires avanzó hacia el río con la locomotora local unida a la cola de la formación. El Lucía Carbó llegó al mismo tiempo. En Zárate era intendente Domingo G. Palacios que participó del acto. Mientras tanto, a bordo del primer *Ferry* venía la comitiva desde Entre Ríos con el gobernador Parera, Mr. Holt, Legisladores, personal administrativo del F.C.C.E.R. además de hacendados y productores, entre otros invitados. También estaban presentes los representantes del F.C. Nordeste y Central de Paraguay Sres. Harper y Lawton, pues el servicio Posadas-Pacú Cuá era solo cuestión de tiempo, pues todos los acuerdos estaban hechos.

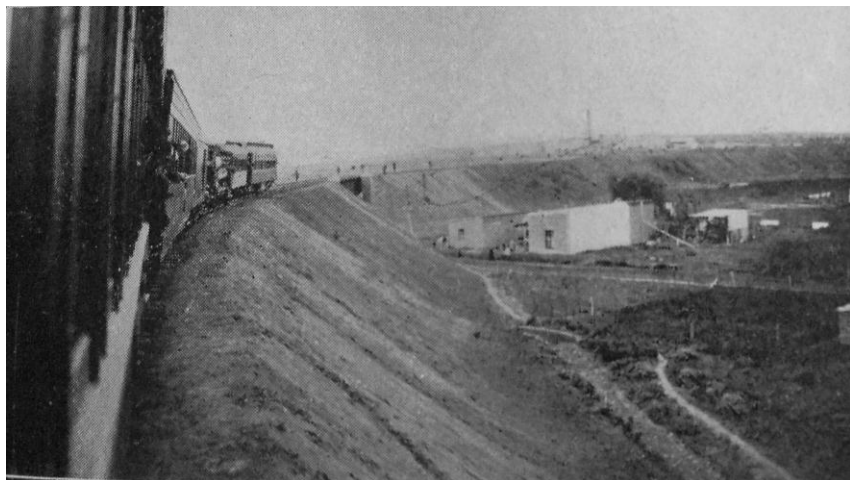
Al encuentro, se entonó el Himno Nacional, se bendijo las instalaciones y el acto continuó con los discursos del Sr. Fresco (F.C.C.E.R.), del Gobernador Parera y del Presidente Argentino. Luego el barco zarpó, no obstante el apodo de “Jettatore” de Alcorta, porque había ascendido al poder tras la muerte de otros candidatos. Dio una vuelta por el río hasta la desembocadura del riacho Baradero. Algunos escritos refieren que bajó allí, en una pequeña embarcación, y retornó a la Capital en un carruaje. Otros afirman que volvió con el mismo barco y todos siguieron viaje a Buenos Aires. El servicio de pasajeros al público recién se hará efectivo en junio de ese año.

De modo que las dificultades de aislamiento del litoral estaban quedando atrás de acuerdo al ritmo de los tiempos modernos. Todo cambió muy rápidamente. Los trabajos concluyeron en un lapso de tres a seis años. Pero fue una tarea ardua. En 1908, el primer *Ferry* llevaba carga a través del río. Le siguieron dos

nuevos y luego -de 1926 al 29- se incorporan tres barcos más que permitían un tránsito fluido. Estos unían Ibicuy directamente con el puerto de Buenos Aires -a la desembocadura del riachuelo- y cerca del frigorífico Anglo. Este servicio se inauguró oficialmente el 5 de mayo de 1929. En 1965 se agregó el último barco. El primer “salto del Paraná” entre Ibicuy-Zárate permitió que pasajeros y productos circulen más rápido y continuamente. En el noreste, la línea de Posadas sería efectiva en 1913, dentro del mismo proyecto Inglés realizado en Ibicuy.



Encuentro de la comitiva oficial en Zárate (Gentileza Museo Nacional Ferroviario)



El tren avanza hacia el atracadero en Zárate (Gentileza Museo Nacional Ferroviario)



Bajada de Zárate hacia el río cuando aún sin la estación del tren
(Gentileza Museo Nacional Ferroviario)

Pese a su origen invertebrado, quizá por desconfianza y pensando su conexión por Uruguay, Paraguay o Brasil, los ferrocarriles del litoral se fueron vinculando más allá de su límite natural: los ríos. La única limitación fue la diferencia de trocha con el resto. Finalmente, la unión con los países vecinos del este llegó mucho más adelante, por cruces del río en distintos puntos. Pero la situación ya era otra y sucedió cuando el ferrocarril había dejado de ser vital para el transporte.

Con Brasil, la conexión ferro-vial llegó recién en 1945, a través del primer puente internacional entre Paso de los Libres (Corrientes) y Uruguayana (Brasil). Sin embargo, la medida de ambas redes ya no era la misma. La “media” de 1,435 m” del lado argentino y la “angosta” de 1,00 m, (ahora mayoritaria) del lado brasileño ya no coincidían. Esto obligó a disponer un tramo de rieles de ambas trochas entre esas ciudades. De este modo, las formaciones pueden aun hoy pasar de un país a otro realizando el cambio de carga en los vagones.

En el caso de la unión con Uruguay llegó recién en 1980, por medio de la represa Salto Grande que unió Concordia en Entre Ríos con Salto en Uruguay. Se hizo efectivo un servicio de pasajeros en 1982 que no prosperó. Este dejó de funcionar hasta el “Tren de los Pueblos Libres”, un pequeño coche motor que circuló en 2011, cesando tras unos pocos viajes fallidos y quedó arrumbado en la estación Pilar. El servicio de carga transitó sin interrupciones desde su inauguración para las dos economías. Argentina y Uruguay terminaron con tres conexiones. La mencionada represa Salto Grande, el puente Colón - Paysandú y el de Puerto Unzué - Fray Bentos, (los dos últimos no son ferroviarios).

Con Paraguay, se igualaron las trochas en 1913, lo que permitió la unión. Luego por medio del puente “San Roque González de Santa Cruz”, entre Encarnación y Posadas en 1990. Ello ocurrió cuando se estaba por producir el cierre casi definitivo de la

mayoría de los ramales ferroviarios, incluso los del litoral. Los 1.500 km entre Asunción y Buenos Aires, que durante años anteriores podían recorrerse en un mismo tren, ahora quedaba sentenciado por el uso de otros servicios de transporte de pasajeros y carga.

Otras conexiones unieron por tierra al litoral con el resto del país a lo largo del Paraná, hecho que facilitó el transporte de mercaderías por carreteras. En los años 30 se fueron estableciendo servicios de balsas entre Posadas y Paraguay, Corrientes y Resistencia, Goya y Reconquista, Paraná y Santa Fe, y Zárate con Puerto Constanza. Luego estos servicios fueron reemplazados por el Túnel Sub fluvial, los puentes de Corrientes y Zárate y, el de Rosario-Victoria, cuando ya estaba el ferrocarril inactivo.

En Ituzaingó, Corrientes, la represa Yaciretá une a Paraguay, pero no es un paso habilitado. El único puente dentro del país que cruzando el Rio Paraná tiene una línea férrea asociada es el de Zárate-Brazo Largo, lo que marcó el fin del servicio de *ferrys* entre Ibicuy-Zárate y Bs. As. Los otros tres casos son uniones con países limítrofes y por lo tanto proyectos binacionales.

En el escenario interno, hubo otros proyectos de usar ferrobarcos para llegar al puerto de Buenos Aires, desde Santa Fe, en los años 1934 a 1938 -para resolver la falta de acceso de los ferrocarriles del Estado al puerto- se realizaron debates en los que participó Pablo Nogués (administrador de F.C. del Estado) y que contó con la oposición del Ing. Briano, favoreciendo el transporte de mercaderías por medio de la empresa naviera Mihanovich. Finalmente se resolvió cuando el estado compró el F.C. Central Córdoba y logrando así el acceso al puerto de Bs. As.

¡Los trenes son de nosotros! ¡Y las vaquitas también!

Al servicio inicial de tres primeros ferrobarcos se agregan dos que realizan el cruce del alto Paraná en Posadas que, como se mencionó, entran en servicio en 1913. Los restantes de Ibicuy a Zárate llegarán a partir de 1926 y unirán este puerto entrerriano con una nueva terminal en Dock Sud, a la desembocadura del Riachuelo. Este no integraba una red ferroviaria extendida hacia el interior de la ciudad. Solo servía para desembarcar los trenes en el puerto de la capital. Ahora, los *Ferrys* se podían dirigir a un nuevo embarcadero del F.C.C.E.R. al lado del frigorífico Anglo, propiedad de la Vestey Group, también dueña de la naviera Blue Star Line -la del legendario Titanic- y un imperio de buques frigoríficos. En 1928 se cierra casi todo el ciclo de transporte, principalmente de ganado en pie, hacia el puerto de Buenos Aires, intensificando las exportaciones, donde se faenaban y embarcaban reses congeladas rumbo a Europa. También en Zárate había un frigorífico muy activo, funcionando desde 1905, casi la misma época que los ferrobarcos a metros del embarcadero Zárate Bajo: el Smithfield.

Pasa el tiempo mientras pasajeros y riquezas nacionales circulan por los rieles y navegan por el Paraná. Sin embargo, hacia 1930, los ferrocarriles británicos enfrentan la disminución del transporte de carga, fuente más genuina del financiamiento ferroviario. Como consecuencia de la gran depresión económica, la actividad del campo se vio restringida por el cierre de mercados hasta entonces cautivos, lo que resulta en una merma importante para cualquier nueva inversión. Empeorando la situación, el surgimiento de camión colabora con la pérdida del transporte a corta y media distancia en tren. Las carreteras benefician otro tipo de flete menos dependiente de una infraestructura de tan alto costo. Esta nueva forma estaba disponible a cualquier puerta que tuviera caminos. Entonces, lo importante comenzó a ser extender

esos nuevos caminos, cuestión que siguió a la aplicación de nuevas tecnologías de pavimentación. Todo ello repercutió en la rentabilidad del ferrocarril y, en ese contexto, no resultó del mismo interés para los ingleses. Menos lo era aún al entrar en la segunda guerra mundial, en cuanto lo que más importaba era el producto a transportar. También en ese periodo se debatió una polémica Ley de Coordinación de los Transportes que intentaba organizar la articulación tren-transportes por carretera.

Tras un período de largas negociaciones, en 1947 Gran Bretaña vende a la Argentina los ferrocarriles de su capital. En el caso del litoral incluye el “Ferrocarril Entre Ríos” y al “Ferrocarril Nordeste Argentino”. En 1948 el Estado Nacional reestructura todo el sistema ferroviario. El decreto de nacionalización versa en un párrafo: “Es deber del gobierno mantener vivo en el pueblo el culto a la memoria de los forjadores de la nacionalidad, como tributo de gratitud a sus patrióticos afanes y para fortalecer los sentimientos de solidaridad con nuestro pasado”. La elección de los nombres de las distintas líneas tuvo relación con la actuación de cada figura en la región que ocupaba la misma. No hallaron nombre mejor que Urquiza para representar al litoral. El debate sobre el proceso de este traspaso al estado quedó para la historia. Si se compró chatarra, o si los ingleses querían desprenderse de los ferrocarriles porque, ya construidos para su beneficio -un embudo al puerto de Buenos Aires- lo que ahora les importaba era solo lo acarreado para la exportación, por sobre el modo de transporte.

Diversos factores contribuyeron a que el ferrocarril, finalizada la Segunda Guerra Mundial, quedara en condiciones vetustas, sea por la antigüedad del material rodante y vías así como la imposibilidad de competencia con las nuevas formas de transportes en auge. Las empresas británicas deciden la venta de los ferrocarriles en el estado que se encontraban a encarar el costoso proceso de renovación de un sistema que no mostraba

señales de recuperación, comparado con la rentabilidad de años anteriores.

Entonces, en 1948 nace el "Ferrocarril Nacional General Urquiza" compuesto por los ex ferrocarriles: Británicos: "F.C. Entre Ríos" y "F.C. Nordeste Argentino", Nacionales: "F.C. del Este", Provinciales: "F.C. Provincial de Corrientes" y "Ferrocarril Económico Correntino" de trocha 0,60 m (que hasta 1969 funcionó entre Corrientes y Mburucuyá), Privados: "F.C. Central Buenos Aires" de Lacroze (en 1949). Además, de los ramales del Gran Buenos Aires y los kilómetros de rieles hacia el interior de la provincia. Así se unificó la red del litoral en un solo nombre, por lo que el nuevo ferrocarril del litoral accedía ahora a la Capital Federal. La nacionalización ferroviaria acompañó otras estatizaciones. Los barcos de empresas privadas como la Mihanovich y Dodero -otora competidoras de los trenes- traspasaron sus barcos a la nueva "Flota Argentina de Navegación Fluvial", antecedente de la "Flota Fluvial del Estado Argentino". Ahora, en manos del Estado, los servicios del ferrocarril se combinaban con los de algunos barcos, y era posible adquirir en cualquier estación un pasaje ferroviario hasta Concepción del Uruguay combinado con el barco de pasajeros de Buenos Aires. Uno de aquellos buques legendarios fue el "Ciudad de Buenos Aires", cuyo trágico hundimiento en 1957 se llevó la vida de 94 personas. También hubo servicios de hidroaviones.

En 1956, tras el derrocamiento del Gral. Perón, nace la "Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino" (EFEA), que luego se llamará "Ferrocarriles Argentinos". Ese mismo año se dispuso suprimir el adjetivo "Nacional" en las denominaciones de todos los ferrocarriles del país. Con estos cambios de titularidad se traspasan los *Ferrys* ingleses también al estado nacional, lo que supone un cambio en la prestación del servicio, organización de los nuevos gremios y administración de sus bienes. La eficiente y rígida organización británica fue desapareciendo. Sus antiguos directivos fueron reemplazados por funcionarios relacionados al

nuevo gobierno nacional, muchas veces sin experiencia o aptitud adecuada. Hasta su casi desmantelamiento durante la década de 1990, el Ferrocarril General Urquiza tuvo su gerencia central en la ciudad entrerriana de Concordia, unida con las ciudades de Paraná, Concepción del Uruguay, Buenos Aires, Salto (Uruguay), Corrientes, Apóstoles, Posadas y Asunción del Paraguay. El ferrocarril mesopotámico ya no es invertebrado y aunque tenga su administración en el interior, igual es unitario.

Hasta ser habilitado el Complejo Zárate Brazo Largo, (denominado “Unión Nacional”), en 1977 y el puente a Encarnación desde Posadas, en 1990, el F.C.G.U. contaba con una flota de ocho ferrobarcos. Dos al menos hacían el servicio de pasajeros Ibicuy-Zárate, otros dos Posadas-Pacú Cuá y los tres mayores transportaban trenes de carga entre Puerto Ibicuy y el embarcadero en el puerto de Buenos Aires. Recién en 1954, se inaugura la estación Federico Lacroze como punto inicial del F.C. Urquiza. Su arquitectura muy modesta permite apreciar las diferencias con las grandes estaciones de las demás líneas construidas en los periodos de esplendor del ferrocarril. Todo se mantuvo con declives y nuevas clausuras. En 1968 se adoptó el nombre “Ferrocarriles Argentinos”, con el logo de la silueta de un perro galgo corriendo. Pese a que se siguieron cerrando ramales, también se incorporaron varias modernizaciones en los servicios, especialmente en los de larga distancia de pasajeros, aunque el declive continuó hasta su privatización en la década del noventa. En los años sesenta, la ciudad de Zárate enfrentó el cierre de un importante taller ferroviario con las consecuentes pérdidas de fuentes laborales: los talleres Callegari. Otro tanto ocurrió en muchos lugares del país.

Hasta los años ochenta, las estaciones del ferrocarril eran como la segunda dirección de los pueblos. En la correspondencia se colocaba las siglas del ferrocarril principal a que pertenecía la ciudad de destino. Eran su “código postal”. Cabe destacar que en 1948 la red ferroviaria Argentina llegaba a 48.000 Km. de vías

férreas activas, esto significa que pocos pueblos quedaban fuera de la presencia del ferrocarril. En 1993 la empresa fue privatizada, y el Urquiza pasó a denominarse “Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza” y en 1999 fue operada por una concesionaria privada: América Latina Logística. El servicio de pasajeros se reinició durante unos años hasta Posadas, luego de operar con muchas dificultades y acortando el recorrido, primero hasta Garupá y luego Apóstoles debido a la subida del río por el embalse Yaciretá. No se previó el traslado del ferrocarril para sortear la nueva cota. Dejó finalmente de prestar servicios a igual que el intento de unir Uruguay con el tren “De los Pueblos Libres”.

Cap. 2 – Navegando sobre apellidos de hombres

Primero las damas, luego los caballeros

Es un hecho conocido que los *Ferrys* tenían nombres de mujeres. Pero no fue así en todos los casos. La mayoría de los ferrobarcos que unían Ibicuy con Zárate y Dock Sud (6 de 7) tenían nombre femeninos. El último no siguió esa regla. Tampoco en el servicio de Posadas, donde se los bautizó con nombres masculinos. La mayoría que partía de Ibicuy llevaba nombres de esposas de políticos y, en un caso, de un empresario ferroviario. Se ha referido que esto se debía a una vieja tradición marinera de nominar barcos con nombres de mujeres. Se sugiere en esa afirmación que “el buen trato con las damas llevaría siempre a buen puerto”. Sin embargo, no es una regla que se repite con embarcaciones de pasajeros o de cargas de la época. En efecto, estas llevaban nombres inspirados en ciudades, abstracciones o nombres propios. Ni siquiera de mayoría femenina o esposas de políticos. Poco o nada se ha referido al motivo de la elección de esas damas, ni quienes eran o que representaba ese gesto tan “caballeresco”.

Los primeros tres barcos del servicio de la Zona Sur (Ibicuy-Zárate), se conocieron con el nombre de distinguidas esposas de muy distinguidos caballeros, políticos y empresarios ligados al emprendimiento ferroviario entrerriano: Lucía Carbó, María Parera y Mercedes Lacroze. Pero en la zona norte, la elección fue de hombres, funcionarios políticos de actuación contemporánea como Ezequiel Ramos Mejía y Roque Sáenz Peña. En el caso de la segunda generación de *ferrys* de la zona sur, se eligió a esposas de Presidentes Argentinos de actuación no tan reciente. Pero ya no estaban vivas como las anteriores, ni tan cercano el protagonismo político de sus maridos. La elección recayó en

Dolores de Urquiza, Delfina Mitre y Carmen Avellaneda. Hay que agregar el último que se llamó Tabaré. Las condiciones que dieron nombre a los tres ferrobarridos votados entre 1926 y 1929 son distintas a las de 1918 pero no radicalmente diferentes aún.

En efecto, en nuestros días, votar un barco con el nombre de un político en funciones, o de actuación reciente sería considerado un acto demagógico. Sin embargo, queda claro que entonces no era igual. O al menos no parecía importar a los propios homenajeados. Aunque llevaran el nombre de las esposas, esto aludía de todas formas al predominio de sus maridos, todos políticos de turno. Los historiadores han referenciado el nepotismo y personalismo imperante en esos años. Pero lo que llama la atención, es que se trata de barcos al servicio de una firma privada y extranjera que podrían haber dado el nombre a su antojo. ¿O tal vez, otorgarles el nombre se trató de una atención por beneficios recibidos?

Pero de todos modos, en el periodo 1926-29 nominar a un barco con el de las mujeres de Urquiza, Mitre o Avellaneda podría equivaler a algo tan polémico como hoy usar el de una esposa de un Gral. del proceso, o la última del Gral. Perón, por dar algún ejemplo. Generaría respuestas de rechazo, puesto que entre esos nombres hubo grandes rivalidades. Pero claro, sus esposas... ¿Qué culpa tenían? Esta práctica, que hoy se vería absurda, nos habla del ideal conciliador, pacificador, perfil immaculado de la mujer-esposa. Imagen que podría ser apropiada para “matar dos pájaros de un solo tiro”. De hecho, casi ninguna de las mujeres nombradas trascendió por una actuación propia que obligue a recordarlas de otro modo. Parecería más bien un gesto de pacificación. Sin embargo, el apellido que daban al barco era el de sus maridos, el cual resaltaba por sobre la figura de su consorte. Un gesto de aparente caballerosidad, pero no exento de hipocresía.

Para el momento del proyecto del embarcadero de Dock Sud y de estos tres nuevos ferrobarridos gobernaba el país Torcuato de Alvear, pero, para su inauguración Hipólito Irigoyen estaba en el poder y las cosas pretendían cambiar.

Urquiza murió en 1870, su esposa Dolores en 1896. Mitre muere en 1906, su esposa Delfina en 1882. Avellaneda murió en 1885 y su esposa Carmen en 1899. Ninguna de ellas, ni sus maridos, pudieron ver navegar un barco con su nombre como las anteriores damas. La cosa pasaba por otro lado con esas esposas. Lo que se destacaba ahora era el pasado, y entonces sí, siguiendo una tradición heredada de los tres primeros barcos, se continuaba con nombres de esposas, pero a otro nivel.

Lucia Carbó, María Parera y Mercedes Lacroze

Así, el primero que entró en servicio (1908) llevó el nombre de la esposa del polifuncionario *Enrique Ventura Carbó Ortiz*, que fue tres veces Senador (1895-98, 1898-1903), Gobernador de Entre Ríos (1903-1907), de nuevo Senador (1907-14) y Ministro de Hacienda (1914-15) del gabinete de Victorino De la Plaza. Ella se llamaba *María Josefa Lucía Ignacia Funes Echagüe de Carbó*.

Carbó, emparentado por línea materna con el Gobernador anterior, Salvador Maciá, formó una tríada de poder junto a Leónidas Echagüe (el tío de Lucía,), también Gobernador de Entre Ríos en dos oportunidades y Senador Nacional, hijo de Pascual Echagüe (dos veces Gobernador de Santa Fe y una de Entre Ríos). Enrique coparticipaba el poder público junto a tres de sus siete hermanos Romeo Carbó (Diputado Nacional y Provincial), Salvador Luis (Director Nacional de Correos y Comunicaciones) y Alejandro Carbó (Diputado Nacional, Provincial y Senador por Entre Ríos)

Estos hombres, herederos de la obra de Urquiza y la sucesión política del país de Mitre, -todos funcionarios de gran poder- formaron una camada de políticos definida como “Nepotismo Oligárquico de la Élite Entrerriana” por algunos historiadores. Carbó ya tenía demasiadas cosas a su nombre como para agregárselo a un *ferry* recién adquirido. Mejor ponerle el de su esposa, de quién no abunda demasiada información más que haber sido su cónyuge. De un modo u otro, el apellido Carbó quedaría en la historia y permitiría, según aquella tradición marinera: “Llegar a buen puerto”.

¿Por qué el Gobernador que le sobrevino sería menos modesto no cediendo el nombre de casada de su esposa al segundo de los ferrocarriles? Efectivamente no lo fue. *Faustino Miguel Parera Romero*, Gobernador al momento de la inauguración del servicio, tampoco quiso que su nombre quedara en el olvido. Así que le puso el de la suya: María Parera. No hay demasiadas referencias acerca de *María Asunción Cané y Soler de Parera* como para saber por qué su nombre honró al de un barco emblema del progreso de la época. Además de ser la esposa del polifuncionario Gobernador, Senador Nacional, Diputado Nacional y Provincial, Intendente, médico y político, poco sabemos de ella. Carbó, a igual que Parera, fueron discípulos del mencionado Gobernador Maciá.

Resulta interesante que sucediera en Entre Ríos lo que no ocurrió en los ferrocarriles del resto del país, que estaban extendiéndose y no revelaban tantos nombres propios, menos de funcionarios en ejercicio. Efectivamente, estos lucían nombres más icónicos, o abstractos y menos representativos del momento. Por ejemplo la primera locomotora, se llamó “La Porteña”, y para no desencadenar viejas rivalidades capital-interior, su gemela se llamó “La Argentina”. Nombres como “Progreso”, “Al Pacífico”, etc. aparecen en la escena ferroviaria representando el espíritu de una época más que los nombres propios.

En efecto, es un hecho singular, aún para la época, que los primeros *Ferrys* llevaran nombres de personas que acudían a la ceremonia de inauguración con su propio nombre y además, encarnaran al poder vigente traspasado de familia en familia.

Distintas fuentes consultadas hacen referencia al nombre del tercer *Ferry* como el de la esposa de Federico Lacroze. De *Federico Lacroze Cernadas* se ha escrito bastante. Este empresario nacional de los rieles, al que se debe la llegada del Tramway Rural a Zárate, muere en 1899, por lo que no vivió la continuación de su obra. Su hermano, *Julio Alberto Lacroze Cernadas*, que también se dedicó al negocio ferroviario, murió antes, en 1890. Ahora bien ¡Ninguno de estos hombres tuvo una esposa Mercedes! Efectivamente, todos los registros concuerdan que la primera esposa de Federico se llamó María Etchevetz, de la que enviudó en 1868 y la segunda, de nombre Ana Browne Kirk le sobrevivió hasta 1937. Por su parte, Julio Alberto Lacroze, estaba casado con Carmen Gallo Terán, que vivió hasta 1932. Pero, quién llevó verdaderamente adelante el negocio de conectar sus líneas con los ingleses del Central de Entre Ríos fue *Teófilo Lacroze*, hijo de Federico. Este sí estaba casado con *María Mercedes Serapia Gómez Pombo de Lacroze*, quién, como las otras esposas ilustres, vivía y gozaba hasta donde sabemos de buena salud, pues falleció en 1952. A menos que el nombre con que se distinguió al barco se refiera a *Mercedes La Santísima Trinidad Cernadas Concha de Lacroze*, madre de los legendarios hermanos. Pero, en la familia de Federico y Julio (en total fueron once hermanos) hay también una *Mercedes Lacroze Cernadas*, hermana viva en el momento de la botadura del *Ferry*.

Pero lo cierto es que aquella afirmación extendida sobre los nombres de esposas de políticos no se confirma en este barco, porque Lacroze –cualquiera de ellos– no lo fue, y no sabemos si Mercedes era la hermana de Federico, la esposa de Teófilo o su abuela. Enigmática Mercedes tampoco abundan referencias de su paso por este mundo que no sea las de estar unidas a algunos de

sus hombres por matrimonio, maternidad o hermandad. Claro que en esa época las cosas eran así, y –amigos son los amigos– pusieron el nombre de Mercedes a esta nave. Lo más posible es que se trate de la esposa de Teófilo. No se pudo en esta primera instancia localizar imágenes de estas mujeres o mucha otra información. Trabajo pendiente...

El más famoso de los Lacroze: Federico, como empresario tuvo que dar batallas legislativas disputando su espacio con los ferrocarriles en expansión. Amasó una fortuna con los tranvías de Buenos Aires y después con el Tranvía Rural, a lo que siguió el Ferrocarril Central de Buenos Aires y más tarde los subtes. Fortuna familiar que multiplicaría la conocida *María Amalia Sara Lacroze Reyes, viuda de Fortabat*, más conocida como Amalita Fortabat, sobrina nieta de Federico y sobrina de Teófilo.

Roque Sáenz Peña y Ezequiel Ramos Mejía

Los nombres de los dos ferrobarcos de Misiones no fueron inspirados en mujeres, pero al igual que sus predecesores, estaban relacionados con la costumbre de horrar personas vivas. En el primer caso, *Roque José del Sagrado Corazón de Jesús Sáenz Peña*, era presidente en 1911, cuando en su honor se votó el barco en Inglaterra. Pero en 1913, cuando se inauguró el servicio en Posadas, estaba enfermo al punto que pidió reiteradas licencias por salud. En efecto, el presidente sufría las consecuencias de una sífilis contraída cuando participó como militar voluntario en la guerra del pacífico, a favor de Perú y contra Chile. Roque fue hijo de Luis Sáenz Peña, (también presidente, pero de 1892 a 1895). Dejó varias obras en su gestión de gobierno, pero la más renombrada fue la Ley del Sufragio Universal Secreto y Obligatorio. También conformó su gobierno alguien que ya había dado apellido a un *ferry*: Don Enrique Carbó, esposo de Lucía, que fue su Ministro de Hacienda, aunque nombrado por el Vicepresidente Victorino De La Plaza, dado el estado de salud de Sáenz Peña que fallece al año siguiente, en 1914.

En cuanto a Ezequiel Ramos Mejía, no fue Presidente, pero sí funcionario de varios. De Julio Argentino Roca (1880-86) (1898-1904), Manuel Quintana (1904-06), José Figueroa Alcorta (1906-1910) y Roque Sáenz Peña (1910-1914). Ocupó puestos como ministro de obras públicas y agricultura. Esta posición política le facilitó realizar obras ferroviarias, entre las que se cuenta el ferrocarril a Posadas y el cruce del Paraná desde la misma ciudad. También era ministro de obras públicas a la inauguración del servicio desde Ibicuy. Su obra de gobierno estuvo vinculada a la “Ley de Fomento de Territorios Nacionales” creando los Ferrocarriles del Estado. Su labor fue muy prolífica. También estuvo centrada en la integración de la Patagonia. Su gestión atraviesa toda la etapa fundacional de los Ferro Barcos. ¿Cómo negarse a prestarle su buen nombre?

Así que tanto Sáenz Peña como Ramos Mejía vieron coronar la obra de gobierno apellidando los barcos, pero nada de esposas esta vez. ¿Aún sería necesario poner nombre de hombres fuertes frente a los paraguayos, a los que habíamos humillado con la derrota? En efecto, tratándose de un servicio que unía dos países, se nominó los dos barcos con nombres de hombres nacionales. Siguiendo el personalismo propio del periodo liberal-conservador del Partido Autonomista Nacional, llevaron como en los casos anteriores, nombres de políticos argentinos vivos. Quizá no haya que olvidar, que la siniestra guerra de la Triple Alianza no estaba tan lejos juzgando sus resultados trágicos, a solo cuarenta años. Tal vez quedaran cuestiones de aquella situación, aunque esta unión parecería oportuna para hermanar pueblos no fue ciertamente un proyecto binacional. Paraguay estaba en una situación desastrosa y al poco tiempo se embarcó en la guerra del Chaco con Bolivia. Pero estos barcos, igual que los anteriores, lo que permitirían era acercar las exportaciones paraguayas a Gran Bretaña. El valioso tanino extraído de los árboles era usado para la curtiembre de cueros argentinos exportables y luego para la fabricación de neumáticos.

No hay que olvidar que Inglaterra, después de la guerra, había comprado por monedas los ferrocarriles del vencido país que bastante ocupado estaba en organizar su crisis política interna.

Dolores Urquiza, Delfina Mitre y Carmen Avellaneda

Del General Justo José de Urquiza se sabe que era bastante querendón. Pero al conocer a *Facunda Dolores Costa Brizuela*, algo en él parece haber cambiado. ¡Y en buena hora! Tenía ya 50 años y ella 19 cuando lo flechó en una fiesta en Gualeguaychú, dada en honor a Sarmiento.



DOLORES COSTA DE URQUIZA

Los doce hijos anteriores reconocidos de Justo José no fueron impedimento para que lo amara hasta el final y tener con él once más. Compartieron dieciocho años juntos, a once hijos... Dolores vivió embarazada de su esposo. Pero nada de ello fue obstáculo para que se casaran en 1855 en la iglesia de su propio palacio, ceremonia que no fue reconocida por la iglesia oficial al no cumplirse con algunas formalidades canónicas. Por lo que se casaron dos veces. La segunda el 1866 en la Iglesia de Concepción, donde

descansa el sueño eterno su amado. Después de las reiteradas parejas de Don José, varias cercanas al escándalo, Dolores debió soportar algunas incluso bajo el mismo techo. Tampoco impidió la legitimidad de su matrimonio que haya provenido de clase humilde, que no trascendía por su linaje o fortuna. Todo lo contrario, era una chica más del Gualeguaychú de entonces, pero no para el General al que acompañó, literalmente, hasta su muerte -pues en sus brazos él murió en el palacio San José- víctima del atentado de una facción leal al caudillo López Jordán. Tras matar

a su hombre fueron tras sus hijos, aunque anteriores a su matrimonio, los del marido se registraban como propios al casarse. Ella murió en 1896 en Buenos Aires a los 60 años de un cáncer de útero. Por lo que no vio nunca su barco.

Quizá la más sufrida de las damas que los *ferrys* recuerdan haya sido *Delfina María Luisa Vedia Pérez de Mitre*, esposa del primer Presidente de La Nación. Delfina tenía 18 años cuando se enamoró de Bartolomé en Montevideo, dos más que él. Conoció el horror de la guerra en carne propia.

Esta se llevó la vida de su madre y cinco hermanos. De ella se conoce bastante, pues fue una prolífica escritora de diarios íntimos, poesía y cartas personales. Pese al amor por su marido, la vida a su lado no le fue sencilla. Casi no convivieron, ya que el Gral. vivía retirado por cuestiones políticas. Después del nacimiento de su primer hijo, Delfina se mudó a Buenos Aires para intentar compartir su vida al lado de Bartolomé. Pero su cercanía será una utopía. El general no tenía tiempo para una existencia



conyugal. La agonía más profunda de su vida tal vez comienza cuando uno de sus hijos, Jorge, se quita la vida a los 18 años de un balazo en la cabeza, quizá queriendo lavar su honor o por temor a la deshonra de su padre. Ocurrió al enredarse en un escándalo de amoríos con la hija de un funcionario brasilero, siendo agregado en la embajada de Rio de Janeiro. Y ese dolor quedaría plasmado en sus escritos desde la soledad:

"Hay dolores que pueden describirse,

Pero mis sufrimientos y congojas,

Ni entenderlos podríais vosotros.

Ni decirlos jamás podrá mi boca."

Delfina

Ella murió el 6 de septiembre de 1882 entre muestras de dolor de sus personas cercanas. Mitre estuvo ausente una vez más de su lado en el adiós final. Publicaciones de la época divulgaron su muerte sin embargo, su marido -creador del periódico “La Nación” y autor de numerosos libros- nada escribió acerca de su esposa fiel colaboradora del diario. Tampoco conoció su barco.

A Carmen y Nicolás, además del amor, los unía el espanto. Los padres de *Carmen Nóbrega Miguens* y de *Nicolás Remigio Aurelio Avellaneda Silva* habían sido asesinados. Marcos Avellaneda -padre del futuro Presidente- cuando su hijo tenía cuatro años, en Metán (Salta) en 1841. Su cabeza fue llevada a punta de lanza hasta la plaza de Tucumán, para ser exhibida en su lugar natal.



En 1840, Juan Nóbrega, el padre de Carmen, un comerciante portugués de Buenos Aires, fue asesinado en su quinta en Barracas y el cuerpo paseado por las calles con flores en el pecho. En ambos casos ocurrió por degüello según la usanza de la época para deshacerse de los opositores políticos y, también en ambos casos, a manos de las hordas rosistas. Carmen y Nicolás tenían la misma edad. Se casaron en 1861 a los 25 años y tuvieron doce hijos, conforme las costumbres de la época, de los que sobrevivieron nueve, cosa también común. A partir de la asunción a la presidencia de su esposo en 1874 vivieron en la residencia presidencial, un solar adquirido en Temperley. Antes de Olivos, los presidentes elegían su lugar de morada.

De Carmen se sabe que secundó a su esposo con honores, siendo fiel compañera hasta su muerte, en 1885. Sucedió en su compañía, mientras ambos retornaban de Europa. Nicolás habría intentado buscar remedio a una enfermedad renal en Francia, pero falleció

al regreso, a bordo del vapor Uganda. Carmen fue distinguida por el Papa León XIII en varias ocasiones por sus obras de beneficencia. Pero no conoció su barco.

Un indio de ojos azules

Aunque su botadura data de 1965, las tratativas para ampliar el servicio de ferrobarcos provienen de gobiernos anteriores, como el del presidente Arturo Frondizi. La flota debía actualizarse con nuevos barcos de mayor capacidad y velocidad que permitieran agilizar el transporte de cargas, pero también el de pasajeros que estaba más sujeto a horarios. Durante la gestión de Frondizi, el ferrocarril sufrió grandes recortes como consecuencia de dos cuestiones bien definidas: 1) El incremento sostenido del transporte terrestre y 2) La aplicación del llamado plan Larkin, que proponía una reducción de los costos del ferrocarril y cierre de ramales y servicios. Esta postura fue resistida en largos conflictos gremiales. Dentro de este contexto se intenta ampliar la flota ya en el año 60.

Por varios motivos, el Tabaré es un capítulo aparte en la historia de los ferrobarcos y sus nombres. En efecto, no llevó como sus predecesores el de una Primera Dama, pero está muy ligado a una de ellas: *Doña Silvia Martorell de Illia*, esposa del Presidente *Humberto Arturo Illia*, ya que fue madrina en la botadura del barco en 1965. Otra costumbre de tradición marinera la de ofrecer a damas distinguidas el madrinazgo de barcos al momento de su botadura, rompiendo la clásica botella de champaña contra su casco. Silvia no creía mucho en su condición distinguida, era por el contrario una mujer de perfil bajo. Esta maestra cordobesa, esposa de un médico del ferrocarril en Cruz del Eje, acompañó sin pompa la austera gestión de su marido. Con él transitó su carrera política hasta la casa rosada durante los pocos años que los militares de turno “dejaron funcionar” ese honesto gobierno que intentó poner reglas a la ávida intervención extranjera. Ella estaba enferma, y murió al siguiente año como consecuencia de un tumor

cerebral al retornar de Estados Unidos, tras una operación. Casi al mismo tiempo fue depuesto su esposo del poder. Ni siquiera pudieron enterrarla en paz, ya que a sus exequias concurrieron partidarios que fueron reprimidos por la policía. Don Arturo sufrió en el término de dos meses el derrocamiento de la presidencia, la muerte de su hermano y la de su esposa.

Distintos de los anteriores eran los tiempos políticos cuando el primer ferrocarril de construcción nacional se lanzó a navegar entre Ibicuy y Zárate. Distinto sería entonces el nombre que le pondrían. Se llamó Tabaré, nombre de origen Guaraní que significa “Hombre aislado o solitario” según el contexto en que se traduzca. Sabemos también que Tabaré fue un cacique Guaraní descrito en las crónicas de conquista del Río de La Plata por Ulrico Schmidl en 1542. La sonoridad onomatopéyica de la palabra remite inmediatamente a lo nativo y a la resistencia contra la opresión blanca.

En el contexto literario rioplatense, Tabaré es el personaje central en la obra poética más importante de Uruguay, escrita en 1988 por Juan Zorrilla de San Martín. Tal vez la más destacada del escritor uruguayo, abuelo de nuestra reconocida actriz “China” Zorrilla. Se trata de un poema épico sobre el trágico amor de un joven charrúa por una mujer española durante la conquista.

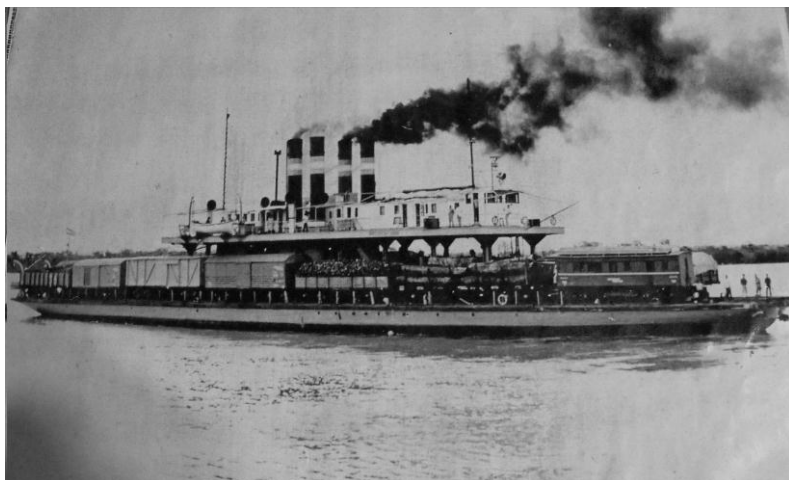
Tabaré nace de la unión de una mujer blanca, cautiva en una aldea india y un cacique Charrúa. Era un niño mestizo, de piel cobriza y ojos azules. La mujer, no resiste la situación y muere. Después de una expedición, los conquistadores traen cautivos a numerosos indios, entre los que se halla Tabaré. Lo envían a la aldea de San Salvador y su jefe es Don Gonzalo de Orgaz, que vive con su esposa doña Luz y una hermana llamada Blanca. Tabaré se enamora de esta última viendo en ella el reflejo de su madre muerta. Enfermo, Tabaré logra obtener compasión y cariño de Blanca y de su padre Esteban. Estos convencen a don Gonzalo para que deje al indio libre en el pueblo, bajo palabra de no

fugarse de la colonia. Tabaré vaga por la aldea sonámbulo, febril, acuciado por su amor imposible. Doña Luz, por su parte, pide a su marido que expulse al mestizo pues le teme; aunque disconforme, don Gonzalo acepta. Entre tanto, en el poblado indígena ha muerto el cacique y los charrúas celebran los funerales. Yamandú, el nuevo jefe, incita a los indios a atacar a los españoles. Durante una invasión, Blanca es raptada de la aldea por el cacique. Tabaré lucha con él por su amada y lo mata. De inmediato regresa con Blanca al pueblo pero, don Gonzalo, que encuentra al indio con su hermana, ciego de ira se lanza contra él y le da muerte. Blanca, comprendiendo el amor de Tabaré se abraza a él y llora.

Tabaré, de Juan Zorrilla de San Martín, es en importancia a Uruguay lo que el Martín Fierro de José Hernández es para Argentina.

Cap. 3-Aquellos Queridos Barcos

El Carbó



Lucia Carbó, el primer ferro barco de Argentina. (Foto gentileza Gabino Pérez)

Cuando se inició el proyecto de los ferrobarcos, fue aprovechada toda la experiencia acumulada por los americanos en este tipo de ríos, porque ya tenían navegando varios barcos. Existen testimonios que los primeros diseños fueron encomendados a ingenieros navales estadounidenses. Sin embargo, el lugar de construcción de todos (menos el Tabaré) fue el Astillero Inglis, en Glasgow, Gran Bretaña.

El primero que cruzó el océano fue *el* Lucía Carbó, en 1907. Se distinguía del resto por tener cuatro chimeneas. Correspondían a las cuatro calderas, de las que se usaban solo dos. Era un barco muy bello, con una toldilla que cubría buena parte de su cubierta, por lo que tenía más comodidades para pasajeros y tripulación. Esta, por motivos de seguridad en la navegación, fue cortada seis

metros para dar más estabilidad a la nave, especialmente en los viajes por el Río de la Plata a partir de 1930.

El vapor generado por la quema de carbón o leña como combustible, movía aún la tecnología mecánica de principios de siglo XX. Esto implicaba una logística de provisión y almacenamiento dentro del barco. También requería fogoneros especializados en el arduo trabajo de alimentar las calderas para mantener la presión del vapor en el punto justo y necesario para accionar los motores. Estos eran dos máquinas alternativas a vapor de triple expansión, con 3 cilindros, fabricados por A. & J. Inglis / Harland & Wolf. Se alimentaban con el vapor de las cuatro calderas humotubulares que generaban una presión de 12 Bar, proporcionando una potencia de 2500 CV que aplicada a sus dos hélices impulsaban el barco a una velocidad de 15 nudos. (27,78 Kph)

Su capacidad de transporte era de 12 coches de pasajeros o 22 vagones de carga distribuidos en cubierta en tres rieles que totalizaban 235 m de vías. Sus dimensiones eran 85 m de eslora (largo) 17 m de manga (ancho) y 5 m de puntal (altura) con un calado (profundidad) de 12 pies (3,65m). El costo fue de 50.000 Libras, unos 623.381,82 \$ Las calderas *del* Carbó se aprovecharon para proveer de vapor a las máquinas piloterías en la construcción de los muelles de Ibicuy, puesto que este barco llegó antes que la inauguración del servicio. Casi todos acuerdan en destacar su belleza, que inició y cerró el período de los ferrocarriles, ya que también realizó el último viaje en 1978.

La potencia de este barco resultó ser demasiada, por eso se usaba solo la mitad de la misma. El diseño de los siguientes barcos fue modificado en sus máquinas por lo que vinieron de origen con mucho menos potencia. Pero era la necesaria para el destino que habían sido diseñados.

El Parera

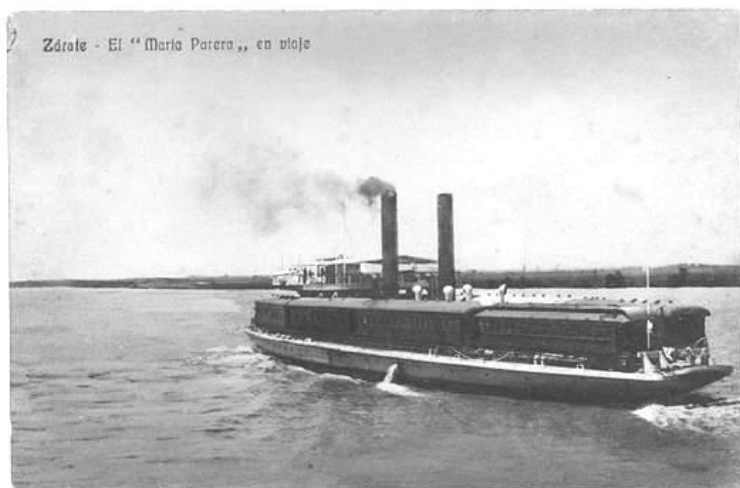
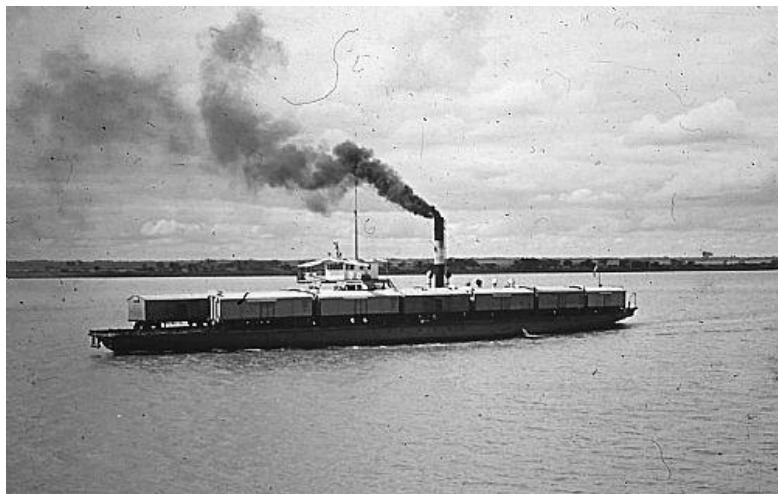


Foto postal del María Parera (Gentileza Adrián Mesino)

La primera serie de tres ferrobarcos llegó en los años de inicio del servicio. Se diferenciaban por la cantidad de chimeneas, el diseño de la toldilla y los motores. *El* Lucía Carbó, como se dijo anteriormente tenía cuatro. El segundo, votado como María Parera, a diferencia del anterior tenía dos. El tercero, al igual que los demás que le siguieron, una sola.

El Parera fue botado unos meses más tarde, en 1908, y no resultó un barco con estrella. Se hundió en 1926, después de colisionar con *el* Carbó. También embistió a una lancha de pasajeros en Zárate muriendo muchas personas en 1922. Tenía dos calderas que generaban la presión necesaria para sus motores de vapor, a triple expansión de 3 cilindros, similares al Carbó que impulsaban dos hélices. Las diferencias mecánicas con el anterior y las de diseño eran bastantes. Por otra parte aunque se había reducido algo la velocidad en 13 nudos. (24 Kph) por la pérdida de potencia (1500 HP) su costo de operación era sensiblemente menor

El Lacroze



Ferry boat Mercedes Lacroze

El tercer Ferrobardo en arribar en 1909 fue *el* Mercedes Lacroze, de características similares a los anteriores con la diferencia de diseño en su toldilla y la menor potencia (750 HP). La toldilla era más chica y la escalera quedaba expuesta a la vista, ya que se extendía hacia popa, al exterior y no debajo como en el resto de los barcos.

Era el más lento de la flota 9 nudos (16.67 Kph) porque tenía una sola hélice. Al ser de aspecto más pequeño y lento el personal de a bordo y de los embarcaderos lo denominaba con mote cómico como “El Cachirulo” por su aspecto endeble, o “El Colmau”, por la imagen que ofrecía su cubierta más exhibida que el resto con trenes de carga. Su costo fue inferior al Carbó, 341.842,16 \$ según dato aportado por personal retirado.

Mayormente *el* Lacroze era un barco usado para carga, dada su menor velocidad.

El Roque Sáenz Peña y Ezequiel Ramos Mejía



El Roque Sáenz Peña cruzando de Posadas a Paraguay (Gentileza Analía Colazo)

Aunque originalmente las líneas ferroviarias de Misiones y Paraguay fueran de distinta titularidad, igualmente eran británicas, de modo que la unificación del servicio era un mecanismo bien aceitado, a favor de los intereses de la Corona. Los ferrocarriles paraguayos habían sido comprados por Inglaterra después de la guerra de la triple alianza y, demasiados problemas tenían con en ese país como para ocuparse de ellos. Uno de los botines de la guerra fue su sistema férreo, que ahora permitía iniciar la sangría de recursos económicos, principalmente madera. El servicio se extendió al país Guaraní por medio de dos barcos de idéntica construcción.

Sus características debían ser adaptadas para la navegación del Río Paraná al norte, que a principios del siglo pasado eran distintas. Por ese motivo, el diseño de estos también fue distinto. Conforme la tecnología utilizable, eran a vapor con calderas a

leña, y así siguieron siendo hasta el fin del servicio en 1990. Una característica distintiva es el sistema de paletas impulsoras a ambos lados, que recuerda su aspecto a los clásicos barcos de aguas poco profundas de Norteamérica e Inglaterra. Pero lo cierto es que ya había barcos en Argentina con diseños similares, pero no que llevaran trenes. En efecto, si bien la profundidad del río en la zona norte actualmente es la necesaria, entonces no lo era, por lo que se debió realizar obras de dragado. Por otra parte, el Paraná ofrecía en su recorrido muchas dificultades para la navegación, como ejemplo los rápidos de Yaciretá. Aunque la distancia a viajar por estos barcos en servicio era de solo cuatro kilómetros, el problema era llegar hasta Misiones.

De menores dimensiones que sus predecesores, estos barcos medían aprox. 61 m de eslora, una manga de 6 y un calado de tan solo 1,35m (4,5 pies). En su cubierta de dos vías podían entrar 6 coches de pasajeros o 10 vagones de carga. Operaban con una tripulación de 19 personas. Además de llevar trenes prestaron servicios en distintas ocasiones como en la guerra del Chaco de Paraguay auxiliando heridos, para el rescate de poblaciones inundadas en Formosa y Entre Ríos. (1983) y en Santa Fe. La potencia era de aprox. 500 HP. Las estructuras metálicas y el casco estaban unidas por remaches, sistema empleado anterior a la soldadura eléctrica de uso común en puentes, barcos, edificios etc.

Estos son los únicos que perduran hasta nuestros días, pese a su deterioro injustificado, estando amarrados en la costanera de Posadas en espera de que se cumpla la palabra empeñada por medio de varios documentos oficiales.

Dolores Urquiza, Delfina Mitre y Carmen Avellaneda



El Carmen Avellaneda navegando frente al puerto de Zárate (Gentileza Marcial Giménez)

Los tres barcos que continuaron la flota eran muy similares entre sí. La diferencia radicaba los motores, que en el caso del Urquiza eran de 6 cilindros y en los demás de ocho. Había pasado tiempo y la tecnología dominante ya no era el vapor sino el motor de combustión interna. Las dimensiones, capacidad, velocidad potencia eran mayores que las de los primeros y las distancias que recorrían eran más largas, puesto que ahora navegaban 200Km desde Ibicuy al puerto de Buenos Aires, en la desembocadura del Riachuelo. El primero de esta serie fue *el* Dolores de Urquiza, procedente del mismo astillero con 111 m de eslora por 17 de manga y 5,75 de puntal. El calado era de 3,65 m (12 pies). La capacidad de 19 coches de pasajeros o 36 vagones de carga, ahora agrupados en cuatro filas de rieles.

El equipamiento de dos motores diésel Burmeister & Wain de 4 tiempos aplicaban a sus dos hélices 2400 Hp de potencia, que le permitían desplazarse a una velocidad de algo más de 20 Km por

hora. Se incorporaron a partir de 1926. *El Dolores* de Urquiza lo hizo en 1926, *El Delfina Mitre* en 1928 y *el Avellaneda* en 1929. Estas naves operaban con una tripulación de 40 personas cada uno. A diferencia del resto funcionaban a Diésel Oil.

El Tabaré



El Tabaré recién botado en ASTARSA (Gentileza Gabino Pérez)

El más moderno y último ferrobarrco fue construido en nuestro país, en los Astilleros Astarsa de Tigre. Superaba en dimensiones, velocidad y potencia a sus anteriores y el diseño fue un lujo de la industria naval Nacional. En efecto, un detalle muy propio del Tabaré estaba en la elegancia de su chimenea, de grandes dimensiones, en la que se había pintado la bandera nacional. El contraste de colores lo hacía particularmente bello. Solo circulaba entre Ibicuy y Zárate, porque sus medidas le impedían ingresar en el atracadero de Dock Sud. El Tabaré solucionó el problema de la velocidad para los trenes de pasajeros, ya que podía navegar más rápido. Sus 122 Mts. de largo admitía ingresar a 33 vagones con una locomotora o 16 coches de pasajeros. Se equipó con dos motores diésel M.A.N., G7V440/60 de 7 cilindros, de origen Alemán que suministraban una potencia de aprox. 3.500 H.P. a las dos hélices. Tenía una dotación de 56 tripulantes.



Detalle de la chimenea del Tabaré
(Gentileza Ester Muñoz, su esposo Mario Henricot, 1971)

Instalaciones, Embarcaderos y Puertos

Las instalaciones que debieron realizarse en las zonas de servicio de los ferrobarcos fueron grandiosas. Algunas duran hasta el presente aunque no se le haya dado mantenimiento desde su cese. Tan solo en Ibicuy se construyeron: el puente de transferencia, muelles comerciales y puertos auxiliares, telégrafos, radio, corrales y embarcaderos para ganado, silos de almacenamiento de cereal, balanzas, estaciones de pasajeros, aduanas, depósitos de carbón y leña, tanques de combustible y agua, talleres de mantenimiento mecánico, depósito de materiales y suministros, almacenes de mercaderías, oficinas administrativas, casas para los trabajadores y personal directivo, un hotel, comercios para abastecimiento, una escuela, una usina eléctrica, etc. Todo esto generaba el importante movimiento económico que impactaba en cada región, por ser la gran fuente de trabajo para la gente de ese momento. Algo similar ocurría en los otros puertos del Departamento Fluvial del ferrocarril.

Los trenes subían y bajaban en el atracadero donde llegaban los barcos. Estos debían arrimarse muy lentamente, después de algunas maniobras náuticas contra la corriente, hasta quedar encerrados en un “brete” de muelles de madera en forma de embudo. Así se juntaban los rieles de cubierta con los del Puente de Transferencia. Los trenes entraban y salían del barco únicamente por la proa.

Quizá las más emblemáticas construcciones fueron los Puentes de Transferencia. Estas grandes estructuras metálicas, equipadas con sistemas mecánicos simples pero efectivos, permitían tres funciones necesarias para el movimiento y trasbordo de los trenes:

1- Adecuar el nivel de las vías de tierra con las del barco, fijado este último por la altura del río. El ajuste era posible por medio de dos grandes tornillos centrales unidos a la parte más larga. Giraban por un mecanismo de engranajes de fuerza, siendo accionados por un motor eléctrico y pendían de un primer pórtico en altura. Este conjunto móvil se conocía como Delantal.

2- Permitir el acomodamiento de los movimientos del barco con la segunda parte del puente. Esto era posible por un sistema de contrapesos accionados con poleas para contrarrestar el movimiento producido por el peso de ambas partes. Estos eran accionados desde un segundo pórtico ubicado en el extremo del puente.

3- Coordinar ambos niveles, por medio de un operador llamado “Puntero” y la pericia del personal ferroviario de tierra y embarcado. Esto permitía que el tren se encontrara en todo momento y condición a la mejor horizontal posible con tierra que impida un descarrilamiento.

Al agregar o restar el peso del tren al barco, cambiaba su nivel de flotación, por lo que debía moverse en conjunto con la última parte del puente, más móvil. El *Ferry* se unía por medio de cuatro grandes pernos enganchados a la proa, además de los amarres de cuerdas a la costa.

Un sistema de cuatro luces ubicadas en lo alto del primer puente ordenaba los movimientos entre el puentero, el maquinista, los cambios de vías y el personal de cubierta. Las locomotoras se acoplaban a vagones chatos, que entraban hasta los barcos. Estos facilitaban la visión desde la máquina y agregaban el menor peso posible al barco para no desestabilizar su nivel de flotación. Si algo se salía de control antes de llegar al puente, una rampa paralela permitía descarrilar el tren en el caso de no poder detener su marcha si el barco no estaba en el muelle ya amarrado y listo. Se evitaba de este modo que chocara arriba o cayera al agua. En Zárate, la energía eléctrica para accionar el puente provenía de la usina del frigorífico Smithfield y en ocasiones desde los mismos barcos, por medio de una conexión que se realizaba. En Ibicuy al principio se disponía de una usina propia.

Los puentes de transferencia de Ibicuy, Zárate y Dock Sud eran iguales, en cambio los de Posadas y Pacú Cuá trabajaban de modo distinto por las características del río y la costa en esa zona.

En efecto, como los desniveles entre bajante y crecida allí son más grandes este puente era la mitad flotante, para compensar también la mayor pendiente de la costa. Se desplazaba en parte flotando y, en el otro extremo en contacto con una rampa de cemento. Avanzaba sobre ruedas de acero que apoyaban en dos rieles. Desde la parte superior de este plano inclinado se tiraba el conjunto con un motor -por medio de cables de acero- manteniendo unidas de este modo las vías del puente con las de tierra firme. Tenían un solo pórtico de ajuste de nivel a la cubierta del barco, que quedaba ubicado dentro del río. La pendiente de acceso era mucho más pronunciada en esos embarcaderos. Para subir los vagones en un principio se usaba el mismo cable de acero en lugar de locomotoras. Para no sobrecargar el cabrestante desde donde se traccionaba, se retiraban los vagones y coches de a uno. El sistema de cable de acero se usó en Paraguay hasta el cierre del servicio, dado que de esa orilla la pendiente era mayor. En Posadas fue reemplazado por las locomotoras.

La bella estación original de Posadas, construida inicialmente por el Ferrocarril del Nordeste, fue habilitada cerca de ese atracadero en 1913 con el nombre de Gral. Justo José de Urquiza.

Sin embargo, el puerto más importante que reunía todos los servicios de mantenimiento, administración proveeduría, etc. era Ibicuy. Allí estaban las instalaciones más grandes. Incluso los barcos de Misiones venían a realizar mantenimientos extraordinarios allí. Desde su puerto se distribuía el carbón para las calderas, luego el Fuel Oil y Diésel Oil. También se embarcaban cargas en buques nacionales y extranjeros. Había corrales para ganado y un embarcadero donde, tras pasar por un brete, los animales subían a una barcaza que los llevaba hacia los frigoríficos. Esos barcos se usaban cuando era necesario descongestionar el tránsito de ganado si se acumulaba. No tenían nombres de esposas, se los conocía como 992 y 993 y se dirigían al frigorífico Smithfield en Zárate. No eran propiedad del ferrocarril. Existían además galpones para mantenimiento de locomotoras, vagones y barcos. La estación Holt de pasajeros y carga estaba al final de una curva, en el pueblo, distante aprox. 5 Km de la costa, casi al mismo nivel del río.

En Zárate, para acercar las vías al amarradero, fue necesario solucionar la gran diferencia de altura desde lo alto de la barranca hasta el río por medio de una rampa de pendiente suave, de unos cinco kilómetros. Esta corría entre las cercanías del embarcadero, junto al río, zona conocida como Zárate Bajo. Se extendía hasta más allá de la parte elevada, contigua al centro de la ciudad, llamada Zárate Alto. Atravesaba un pequeño puente, conocido como “Puente de la Muerte” por su aspecto sin protecciones a los costados, de donde se comentan duelos, accidentes y suicidios. Después de la pronunciada curva del ascenso llegaba hasta la verdadera estación de pasajeros.

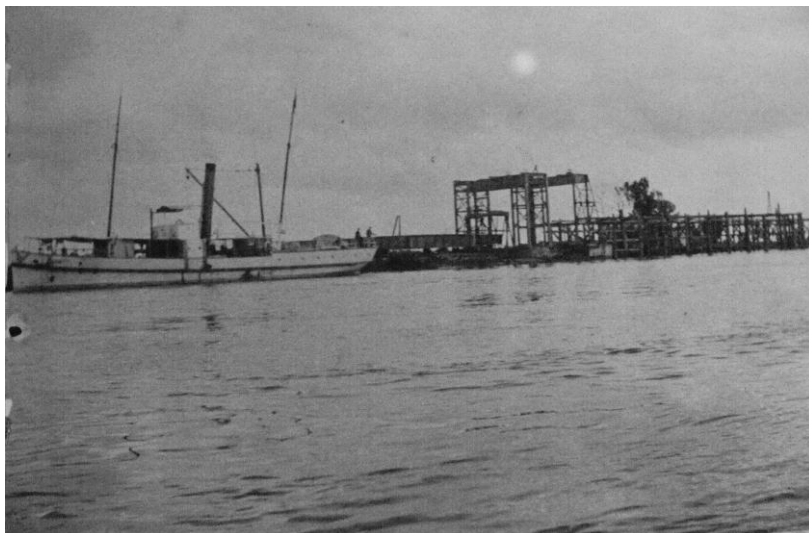
También cerca del atracadero había un muelle comercial, que con los años se llevó la corriente del río. Era conocido como el

“Muelle Lacroze” y, al igual que en Ibicuy, las vías llegaban hasta el costado de los barcos amarrados. Tenía grúas y como al principio estas eran accionadas por vapor, había depósitos de carbón y combustible, que se descargaba en toneles desde las bodegas de los barcos.

Las pesadas vaporeras debían tomar envión siendo asistidas por una máquina en la cola, que no estaba unida a la formación y se comunicaba con la delantera por medio de un código de silbatos. Para no frenar el impulso parando en la estación, el tren no detenía la marcha allí, porque esta se encontraba antes de finalizar la pendiente. Se requería de dos servicios de apoyo de locomotoras que se alternaban en la tarea. Una en Zárate Bajo para atender el ascenso y descenso de los ferrobarcos y otra, con asiento en “el Alto”, donde se ubicó un galpón de mantenimiento de máquinas y vagones, que también tenía una pronunciada rampa. Esta terminaba casi en el final de la pendiente y lo unía a la línea principal en la parte más alta. La refinada arquitectura de la estación y el desnivel del andén para una sola vía, forman un conjunto de singular belleza que aún perdura, pero sin las vías.

Los rieles se conectaban con el frigorífico Smithfield, distantes pocos cientos de metros del embarcadero. Un ramal ingresaba a la fábrica de papel “La Argentina” y el puerto fiscal. Con los años hubo en ese lugar un taller de mantenimiento ferroviario de la empresa “Callegari”

En Dock Sud, en el puerto de Buenos Aires, los trenes terminaban en una gran playa de maniobras en las cercanías del Frigorífico Anglo y el Mercado Concentrador de Hacienda de Avellaneda, a corta distancia del embarcadero. Estos no se continuaban en la ciudad, aunque una vía del Ferrocarril Sud (Luego Roca) extendió sus líneas desde Constitución. Había en ese sector taller de locomotoras e instalaciones de servicios varios. Un extenso puente peatonal y unas barreras eran característicos de esa playa de maniobras.



Montaje del puente de transferencia de Ibicuy en 1907. (Gentileza Gabino Pérez)



Vista de las obras del puente de transferencia en 1907 (Gentileza Gabino Pérez)

El Sistema en Movimiento

Describir como se realizaba la carga y descarga de trenes demuestra cuán compleja era la tarea y la destreza requerida del personal involucrado. En este libro se ha usado el Manual de Procedimiento de Embarque, que suministraba el ferrocarril a los Jefes, maquinistas y personal a bordo. En tierra, la tarea quedaba bajo la supervisión y responsabilidad directa del Jefe de Estación o su auxiliar. Por sobre el tiempo de operación primaba la seguridad. A bordo del barco, el encargado de la operación era el Contramaestre. Los trenes se movían a una velocidad máxima de 4 Kph y las operaciones se suspendían si había neblina que impedía visibilizar las luces de referencia a las máquinas, o navegar al barco. En caso de un pronunciado desnivel, alto o bajo del río, un indicador en el puente de transferencia mostraba que se debía extremar las precauciones. Por motivos de seguridad, los vagones tanque, con carga de combustible o vacíos y los coches comedores con cocina se ubicaban hacia popa, lejos de la toldilla. Una llave especial que liberaba los cambios permitía acceder los trenes al barco cuando estaba amarrado. Si el cambio no estaba liberado, se ingresaba en la vía de escape. Esta llave (Annet) obraba en poder del Capitán, en su cabina, quien la entregaba al contraamaestre solamente cuando el barco estaba asegurado (amarrado y unido al puente). Al partir, se le devolvía con permisos firmados, aun cuando el barco anclaba en espera de instrucciones. El cambio liberado o normal, de acceso al puente, se señalizaba de forma similar al de vía libre. Una copia de seguridad estaba disponible ante cualquier emergencia a cargo del Jefe de Estación colgado en su oficina en un cofre de madera, del que se debía romper el vidrio para retirarla.

Desde una plataforma ubicada en el puente, el capataz cambista activaba el código de luces a la vista del maquinista. Este debía responder por comprendido con un código de silbatos. Las luces de señalización eran cuatro: una roja, dos verdes y una naranja. Las dos verdes encendidas indicaban al maquinista que podía

avanzar sobre el puente, pero al entrar el grupo de vagones en la llamada zona de peligro, se apagaba una y no se volvía a encender hasta que la formación lo abandonara. A esta señal debía responder por enterado con un único silbato prolongado. Cuando quedaba solo una luz verde encendida permanente lo respondía con un silbato corto. Luego, esa misma luz parpadeaba indicando máxima precaución mientras ingresaba los vagones al barco, a lo que respondía con otro silbato corto. La luz roja avisaba a la máquina que el tren había llegado hasta el final posible a bordo, por lo que debía frenar para el enganche/desenganche de vagones. Se anunciaba la recepción de esta señal con dos silbatos cortos. Luego, la luz naranja intermitente indicaba el aviso de salida de la cubierta del barco a lo que respondía con dos silbatos, uno corto y otro mediano. Cuando la luz naranja quedaba fija, esto indicaba a la máquina que podía salir del *ferry* a velocidad normal, a lo que también se debía responder con dos silbatos, uno corto y otro mediano. Finalmente, la luz roja indicaba detener la marcha a lo que se respondía con dos silbatos cortos

Si por algún motivo no se disponía del sistema de luces, entraba en juego un procedimiento con banderines de día o señales luminosas de mano a kerosén de noche, que el capataz señalaba al maquinista y retransmitía la respuesta del mismo al contraamaestre. Para ingresar al barco agitaba de lado a lado una bandera amarilla y otra negra. De noche con un farol blanco agitado horizontalmente. Por comprendido, el maquinista emitía un silbato prolongado. Esas banderas sobre la cabeza del cambista indicaban que los vagones habían ingresado al puente, pero después de responder el maquinista las banderas se movían de lado a lado en la misma posición. De noche, esta operación se señalaba con el farol verde, primero de forma fija y luego moviéndola horizontalmente. Al instante, para el ingreso lento arriba del barco la bandera amarilla y negra junto con una roja movidas cruzándose.

La misma operación con faroles de noche se realizaba con luz verde con movimientos lentos horizontales. La bandera roja o el farol de luz roja significaba pare, lo que debía responderse con dos silbatos cortos, antes de realizar cualquier operación de enganche o desenganche. Para salir del barco se agitaba despacio una bandera verde y roja cruzándose y luego para avanzar más rápido la verde sola agitada de lado a lado. El farol se agitaba primero con movimientos verticales cortos y luego más largos. Finalmente la bandera roja volvía a detener la marcha igual que el farol rojo. Ambas partes, maquinista y cambista debían parar todo el proceso si las señales no eran correctamente interpretadas. Si una sola de las luces indicadoras no funcionaba por cualquier motivo, la operación debía ser señalada con banderines de día y señales de mano de noche.

La subida de vagones o coches de pasajeros al *ferry* se producía de acuerdo a un orden prefijado y en relación al peso. Esto tenía por fin que el movimiento del barco fuera el mínimo posible gracias a la distribución ordenada de la carga en cubierta. A veces se entraban solo parte de los trenes (cortes) en cada riel para no desbalancear demasiado el barco y luego se iban completando distribuidos en cada banda. La operación variaba mucho según fueran vagones cargados o vacíos. Una vez estacionados dentro del barco, los vagones o coches debían ser ajustados con sus frenos de mano, y se colocaban pasadores en los rieles para inmovilizar sus ruedas. En el caso de los que viajaban al puerto de Buenos Aires se aseguraban con unas trabas de cadena por el movimiento del buque debido al oleaje más fuerte del Río de la Plata.

En los coches de pasajeros se cerraban todas las puertas del lado de la borda del barco para evitar el riesgo de caídas al agua. Algunos barcos tenían una conexión eléctrica para mantener sus luces encendidas, pero la tripulación solía no conectarlas porque requerían mayor trabajo del grupo generador debido al consumo eléctrico.



El Ferry accediendo al atracadero de Ibicuy (Gentileza Oscar Antonio Heuer)



Locomotora descargando trenes en Dock Sud. (Gentileza Museo Nacional Ferroviario)

Se suponía que estas luces se deberían mantener encendidas con las baterías que cada uno tenía. Pero, rara vez estaban en buenas condiciones, por eso generalmente se apagaban cuando ascendía al barco. Recordemos que las máquinas no acompañaban el tren a bordo. Los coches con aire acondicionado tenían grupo generador propio para sus equipos. Si entraban locomotoras o un coche motor se ubicaban en el centro del barco. Solo podía cargarse una locomotora y las maniobras con estas se hacían por separado de los vagones, porque al dirigirlas el maquinista no podía regirse por las luces del puente, que estaban del lado de tierra, ubicadas para ser vistas desde adelante del puente.

En los embarcaderos de Posadas y Pacú Cuá el procedimiento era similar en cuanto a reglamentaciones, con la salvedad de las características propias de esos embarcaderos: la pronunciada pendiente, la menor capacidad de los barcos y la existencia de un paragolpes levadizo que se hallaba conectado eléctricamente con las luces. Debido a la pendiente, este solo se podía remover con la llave de seguridad Annet. Se hallaba arriba del embarcadero, porque aquí no existía vía de escape. A diferencia de los del sur, en este había una combinación de solo tres luces: verde, roja y naranja. El procedimiento tenía pocas variantes, aunque no estaba la Zona de Peligro de los otros puentes.

Una vez terminadas las tareas de embarque, los marineros realizaban las de desamarre y el timonel efectuaba -bajo supervisión del capitán- las maniobras de alejamiento del muelle, hasta que se ponía proa rumbo al otro puerto.

En el caso de Zárate-Ibicuy, el tiempo de navegación variaba de tres a cuatro horas, según la altura del río permitiera navegar por la “Zanja Marcadal” o por “Las Nueve Vueltas”, un tramo más largo. Cuentan los embarcados que al entrar en “La zanja”, el barco bramaba debido a la poca profundidad del agua que agitaba debajo de sus hélices.



Ferrobarco de Posadas unido al atracadero. (Gentileza Museo Nacional Ferroviario)



Tren de pasajeros subiendo al Ferry en Misiones. (Gentileza Museo Ferroviario Nacional)

De ese canal se cuenta una anécdota no del todo confirmada. Se dice que fue realizado a pala por un poblador alemán. No era la intención unir los ríos sino separar solamente alguna parte de la isla para su uso personal. Pero llegó con su canal hasta un arroyo que desembocaba en el otro brazo. Enterado de que había unido los brazos del Paraná -cuando una comisión de Prefectura trató de localizarlo para felicitarle por tan beneficiosa labor- desapareció de la zona y no regresó nunca. Así dio nacimiento a la leyenda que nadie puede poner fecha exacta pero todos cuentan como veraz. Ese hombre pensaría que querían arrestarlo por cometer un delito al no estar autorizado. Luego el río hizo su trabajo por medio de la corriente y luego el dragado. Pero el canal era poco profundo y si el nivel del río era bajo no se podía pasar.

En cambio, el trayecto desde Puerto Ibicuy a Dock Sud era de aproximadamente 200 Km que insumían unas diez horas, también variaba según el barco, el clima y el estado del Río de La Plata y había horarios para ingreso y egreso por el movimiento del puerto.

De Posadas a Paraguay eran solo cuatro kilómetros de navegación que insumían mucho menos, entre 20 minutos y media hora en total. Hay que considerar que el tiempo de maniobras era también menor ya que los trenes eran mucho más cortos.

La navegación por el río tenía sus dificultades, sobre todo en los primeros tiempos, donde solo la pericia de los navegantes permitía llegar a destino por falta de equipamiento técnico para una navegación más segura. Tal vez el tramo más riesgoso era el que realizaban los barcos que se dirigían al Dock Sud por el Paraná Guazú y el Río de La Plata. Este estuario es imprevisible respecto a su estado de navegabilidad y la poca profundidad, lo que hacía que el barco pudiera encallar sin tener la costa cerca, como en el caso del Paraná. Uno de los mayores riesgos lo ofrecía la neblina. Esta impedía observar el acercamiento de otras naves o de obstáculos para la navegación, como barcos hundidos o balizas

de señalamiento. En los tramos del Paraná, las maniobras en las curvas del río siempre podían presentar un riesgo. Se anunciaba la entrada del barco en esas zonas de mayor peligro con toques de silbato, advirtiendo la presencia del buque.

Los pasajeros y pueblos de la costa

Respecto al movimiento de trenes en tierra, corrían distintos servicios, desde el más extenso a Asunción del Paraguay, hasta las conexiones con ramales hacia pueblos del interior. En su época de oro, el ferrocarril en la mesopotamia se había extendido hacia todos los rincones. La formación “madre” era la del tren denominado “El Gran Capitán” que, partiendo de Lacroze llegaba hasta Posadas. Pero también se podía ir a Corrientes, en “El Correntino”, desde Paraná a Concepción del Uruguay o Gualeguaychú, con todos los servicios de conexiones intermedias. Otro denominado “Salto Grande” que corría entre Lacroze y Concordia. En Corrientes, un tren de trocha mínima (que se inició para uso industrial) luego fue comprado por la provincia siendo llamado “Tren Económico Correntino”, unía el centro con la capital. Se podrían llenar muchas páginas con datos de ramales y servicios, pero estaría este libro incompleto sin una referencia a los singulares pasajeros del ferrocarril.

Los servicios de trenes se dividían en categorías del pasaje. Clase turista o única, primera clase con asientos más cómodos, coches “Pullman” con aire acondicionado, apoyo para las piernas y una mesita rebatible junto a la ventanilla. Un coche comedor donde se servía el almuerzo separado por horarios para cada categoría. Coches dormitorio con capacidad para dos y cuatro personas, coches furgón o de encomiendas y coche bandejas para automóviles. También en algunos servicios hubo coches cine y otros ambientados como bar e incluso pista de baile. La cantidad de coches de un tren de pasajeros de larga distancia era de doce a catorce. La comodidad de un viaje estaba asegurada, sobre todo

en los servicios más exclusivos. Y cuanto más atrás en el tiempo se buscan datos, más lujosos y completos resultan los servicios prestados a bordo.

Un simpático chamamé de los años 70 (“De Lacroze a Curuzú”) le puso letra y música a la experiencia de viajar por tren hasta Corrientes. Cuenta las aventuras de un pasajero enamorado viajando por el tren que avanza hacia el interior. Porque trenes y *ferrys* fueron testigos del nacimiento de muchos amores. En las décadas del 60 y 70, el ferrocarril era aún el principal medio de transporte hacia el litoral. Pero no se trataba de transportar solo pasajeros: la cultura toda de una región viajaba a bordo de esos trenes. Ellos corrían todos los días y las principales combinaciones aún estaban activas. El ambiente dentro de un coche de clase única era una postal repetible casi a diario. Saliendo de Lacroze, el clima se iba poniendo más litoraleño de forma proporcional a la distancia que separaba al pasaje de su destino. No era el mismo en los viajes de regreso a Capital. En efecto, cuando el tren arribaba a Zárate, ya se habían desfundado todas las “verduleras” y acordeones a piano presentes en el convoy. Ellos eran la música del tren y su gente. Las poco más de dos horas que separaban a Buenos Aires de Zárate eran suficiente para ese “caldeamiento musical”, que tenía su remate en las tres a cuatro que demandaba el viaje en el barco. La gente se bajaba de los coches lanzándose a recorrer todo lo que podía. Máxime si era el Tabaré, o *el* Carbó, los más “coquetos” de la flota. El personal a bordo debía poner cadenas con un cartelito “No Pasar” en los sectores vedados al público. ¡Pero la gente pasaba igual! ¡Querían curiosear todo!! La sala de máquinas, el puente del capitán, los depósitos, los botes salvavidas... ¡Todo!! . Los pasajeros caminaban por cubierta, subían a la toldilla, donde se sentaban en los asientos con vista al río si el clima lo permitía, sacaban fotos, vivían la travesía. Entre los más “encendidos” por el clima, los correntinos llevaban la punta. Era impensable un viaje sin tener de fondo los acordeones ejecutando algún chamamé. Y para que no poner celosos a entrerrianos y

misioneros, cada tanto se escuchaba chamarritas, polcas o guarañas. El movimiento del coche en las vías parecía que marcaba el ritmo. Los más apasionados, afirmaban que en verdad era el tren que bailaba al compás. Pero a nadie molestaba aquel concierto improvisado, y si la melodía faltaba, el viaje se tornaba incómodo, cansador y vacío. La música y el canto le daba ese clima y el pasaje se convertía en una hermandad en trayecto hasta el atracadero o cuando se apagaban las luces de los coches.

El viaje en *Ferry* era una experiencia inolvidable para los chicos que lo disfrutaban con sus narices pegadas en los vidrios de las ventanillas, mientras se hacían las maniobras de ascenso y descenso al barco. Los adultos también disfrutaban esas horas a bordo, que marcaban el inicio de otro viaje más extenso, hacia alguna ciudad de litoral o, en el otro sentido, el ingreso al último tramo del viaje. Tal era de grato que se vendían postales para recuerdo. Este crucero “gratis” por el río era una situación bastante inédita en sus vidas, ya que durante el siglo XX fueron desapareciendo este tipo de viajes por los ríos del país. Es más, se podría decir que “se los fue llevando” el tren. El barco no encarecía el pasaje ya que estaba incluido como un servicio necesario. Y si se sacaba boleto en Zárate o Ibicuy hasta la “orilla opuesta”, se abonaba la tarifa vigente de un viaje en tren de unos cuarenta kilómetros y no un paseo en barco. O sea que era ciertamente un recorrido por el Paraná con un valor agregado pero “gratis”.

Para los más jóvenes, “colarse” del guarda sin pasaje, entre Zárate Alto hasta el embarcadero, o entre Puerto Ibicuy a estación Holt, después de una jornada de pesca, era una experiencia que marcaba la llegada de la adolescencia. Además, permitía aspirar algo de ese ambiente cultural del tren. Ir un poco más allá y subir a bordo para “saltar el Paraná” ya significaba la época de tomar distancia de los padres. Pisar el suelo de otra provincia tenía un carácter de aventura mayor reservada para los iniciados. Porque, aún a poca distancia, las culturas se diferenciaban bien. Cuando se iniciaba

un viaje por los trenes del litoral la entrada a la vida adulta era un hecho inminente. Sea que se fuera o volviera de “la colimba” -si el destino hubiera sido alguna ciudad del litoral- o si se viajaba a otra región del país donde llegaran los trenes, con el pase libre para tal ocasión. También si por esos rieles se transitaba por primera vez a conocer Entre Ríos, Corrientes, a la tierra colorada de Misiones o sus majestuosas cataratas.

Pero no solo los pasajeros disfrutaban de *los Ferrys*. En todas las ciudades donde estuvieron quedan muchos recuerdos de su paso. En Zárate, el pasar de ellos por el río era anunciado con un toque de silbato frente a prefectura. Para el Día de las Américas se vestían con banderas de todos los países. En verano, la gente desde los balnearios del Paraná de las Palmas, los veía pasar constantemente. El río en esa época no estaba tan dragado, por lo que su caudal era menor. A su paso, hacían que el agua descienda bruscamente antes de llegar, como si “la tragaran”, para luego devolverla hasta la costa en forma de olas. Eso era aprovechado por los chicos para tirarse de cabeza a las olas, como en un agitado mar. Y si se cruzaban dos, el batir del agua era una experiencia irrepetible.

También mirar las operaciones de carga y descarga de los trenes tenía para muchos su encanto, observando las complejas maniobras, coordinadas en un lenguaje incomprensible para quienes no eran ferroviarios. Mucha gente paseaba por la zona o aprovechaba cuando el barco estaba sin vagones para subir y sacarse fotos. También los sonidos del Puente de Tránsito eran una estampa de la ciudad y su río. Los del embarcadero, y de las máquinas perduran en el recuerdo de la gente. Mientras el Puente de Tránsito se accionaba, se dejaba oír un sonido de crique característico generado en los seguros mecánicos de las máquinas que accionaban el ascenso y descenso. Otro tanto ocurría en Ibicuy y Posadas, el recuerdo de los barcos es evocado por quien los vio y los vivió, y algunos comparten aquel recuerdo como un tesoro.

De nieblas, accidentes y naufragios

Los ferrobarcos que navegaron el Paraná no estuvieron exentos de accidentes a lo largo de los años que prestaron su servicio. Algunos trágicos, otros con pérdidas económicas y unos cuantos tan solo fueron accidentes menores.

El que se recuerda como más infortunado es uno que sucedió en Zárate el 22 de Noviembre de 1922, cuando *el Parera* envistió a la lancha de pasajeros de la familia Giusti, muriendo ahogadas 14 personas. Esta tragedia llega en el relato del vecino de Zárate Francisco Raúl Graciarena, tal como lo contaba su abuela, Catalina Limbertti, que sobrevivió al accidente junto a su esposo, Francisco Fernández, aferrados a dos cajones de cerveza de madera flotando, que en aquella época tenían manijas de sogas y eran bastante grandes. Catalina contaba que, volviendo del arroyo Ñacurutú, donde muchas familias de la ciudad concurrían a quintas de descanso -a la altura del frigorífico Anglo- el piloto confundió las luces *del Parera* con las del muelle del frigorífico, que era una construcción bastante reciente. Pese a que la hija, que viajaba al lado, le advirtió la confusión, el testarudo timonel no quiso reconocer su error, y así fue como el barco envistió la lancha, llevándose la vida de dos familias enteras. En el cementerio de Zárate se erigió un mausoleo que aún perdura, con el nombre de personas de las que se rescataron los cuerpos, que fueron siete y una mención a los siete desaparecidos que versa: “Yacen en la profundidad del Paraná de las Palmas”.

En una de las caras del monumento puede leerse una poesía en el mármol:

“Partieron felices en el azul del cielo,
Y el canto de la alondra mañanera,
De vuelta al hogar,
Al caer la tarde,
Escucharon la etegia del ave

Anunciador de la desesperanza
De la vecindad
De la noche eterna...
La ciudad maternal levanta este mausoleo
Interprete del dolor de la tragedia más intensa
Que gravitó en el corazón de sus hijos...”

Otro accidente, aunque menos fatal, fue el choque que se produjo el 30 de Junio de 1926, a las 9.30 de la mañana, entre *el* Carbó y, nuevamente, *el* Parera. En esta ocasión la niebla fue culpable. Ocurrió en un lugar ancho del río conocido como “Vuelta del Machete”, frente a la quinta llamada “La Vasconia”. Produjo el hundimiento de este último en solo quince minutos. Si bien no hubo víctimas fatales, tres tripulantes heridos debieron ser trasladados a Zárate. *El* Carbó navegaba aguas abajo, al mando del capitán Antonio Rodríguez. Llevaba 24 vagones jaulas con ganado y *el* Parera lo hacía en sentido contrario, trasportando ocho vagones también de carga. La investigación de prefectura señala que el barco hundido fue investido por babor y al centro, provocando el choque un gran rumbo en su casco por debajo de la línea de flotación, a la altura de la sala de máquinas. Fue ese boquete por donde se abrió camino el agua hacia el interior. Sin embargo, ambos barcos no se separaron después de la colisión. *El* Parera continuó enganchado a la proa *del* Carbó por diez minutos, navegando así a la deriva de la corriente del río hasta su hundimiento. Esto permitió a la tripulación abandonarlo y pasar al otro, evitando pérdidas de vidas. Aunque *el* Carbó también quedó mal herido -haciendo entradas de agua- sus bombas de achique permitieron mantenerlo a flote para que la tripulación encalle la proa a la costa y así evitar su hundimiento. En esa época el barco no tenía radio, por lo que debieron llegar a algún lugar de tierra desde donde telegrafiar a Ibicuy pidiendo ayuda. En tanto, al transcurrir la mañana un remolcador de nombre “Angelina B”, apareció en el horizonte y permitió evacuar los heridos. En Zárate, hasta casi las 14 Hs. no se supo nada del accidente hasta la llegada del mencionado remolcador. Ni bien en Ibicuy se conoció

la noticia, *el* Mercedes Lacroze concurrió en auxilio. Los heridos -que no fueron graves- eran todos extranjeros, como solían ser las tripulaciones de los primeros barcos. Dos eran fogoneros -uno árabe y el otro griego- y un cocinero -de origen ruso- todos *del* Parera. Debido a la gran cantidad de agua que ingresó, el Capitán, Sr. Alfredo Fontana, nada pudo hacer para salvar el barco, que quedó hundido hasta el puente superior, recostado sobre babor, y así continuó hasta que el óxido y el río hicieron su trabajo, haciendo desaparecer el casco de la superficie del agua. El lugar del hundimiento aún se encuentra balizado. Con motivo de este accidente, el servicio se entorpeció. Las reparaciones llevaron su tiempo y, con un barco menos, *el* Lacroze ni siquiera era el más adecuado para cumplir el servicio solo. El sistema de ferrobarcos Ibicuy-Zárate tuvo ese año su momento crítico, hasta que paulatinamente se incorporaron los tres más nuevos y se amplió el servicio al puerto de Buenos Aires.

Otros accidentes de que se tiene registro ocurrieron entre al chocar entre sí o con otros barcos. *El* Dolores de Urquiza en 1973 fue sorprendido por una tormenta en el Río de la Plata y, debiendo enfrentar fuertes olas, casi sucumbe. Finalmente, al llegar a Ibicuy fue necesario remover de cubierta con grúas especiales cuatro vagones, pues habían descarrilado de sus rieles y por milagro no cayeron al agua. No fue la única vez que el Río de la Plata deparó sorpresas desagradables. Algo similar había ocurrido con el Carbó anteriormente. Su amplia toldilla, oficiando de vela, inclinó de tal modo al barco durante varios kilómetros, tanto que casi lo hundió. En esta ocasión no ocurrió nada, pero todos regresaron a puerto después de una jornada muy movida.

Con menos fortuna fueron otros choques, que aún se cuentan en reuniones de amigos ferroviarios y en la gente de Ibicuy y Zárate, algunos de ellos con pérdidas materiales, pero por suerte ninguna vida. Un choque *del* Urquiza con *el* Mitre ocurrió cuando ambos, cargados con coches de pasajeros -llegando a la Vuelta de San Antonio en el Paraná de Las Palmas- se encuentran casi de frente

en mitad de la noche oscura. De la proa *del* Delfina quedó colgando peligrosamente un viejo coche furgón, que por muy poco no cae al agua.

Algo similar ocurrió con el Tabaré cuando el 16 de junio de 1977, un día de niebla espesa. El buque tanque Astra Chubut navegaba aguas arriba, por el Pasaje Talavera y el mencionado ferry lo hacía por el Paraná Guazú, en la misma dirección. Habiendo puesto proa para ingresar en la Zanja Mercadal cuando ambos venían en su navegación con los radares en servicio y en comunicación radial con el Contrase Zárate de Prefectura. En la zarpada del Tabaré se le informó que ambas embarcaciones estaban de vuelta encontrada, con bancos de niebla. Al llegar al paraje de las Cinco Bocas, el Astra Chubut lo embiste por la banda de babor, a la altura de la cabina de mando. El impacto lo recuesta sobre el veril izquierdo de la Isla del Vizcaíno, no separándose por correr el *ferry* riesgo de hundimiento. Así unido, lo aguanta contra la costa con máquina lenta hacia adelante, hasta tanto llega al lugar la ayuda de Prefectura. Desde Puerto Zárate se destacó una lancha rápida y otra de Baradero, como así mismo personal de la torre de observación ubicada en la entrada a la Zanja Mercadal en otro bote con motor. Esta torre era la más próxima al lugar de la colisión. Asimismo se solicitó la colaboración a la Agrup. de Ingenieros Anfibios 601 del Ejército con asiento en Puerto Irigoyen de Zárate (Balsa Militar) donde destacaron un bote rígido con motores fuera de borda y equipo de tres hombres ranas. Se montó un operativo de flotadores y bombas de achique al Tabaré por el rumbo producido, lo que demandó que lo tuviera aguantando más de 24 hs hasta que se logró soldar parte del casco y de esta manera regresó a Ibicuy para terminar su reparación provisoria y luego su asistencia en el astillero Astarsa de Tigre. Esta colisión podría haber terminado en una tragedia, pero solo cayeron dos vagones de carga al agua.

Las colisiones de los ferrobarcos tenían mucho que ver con las severas condiciones de navegación que se daban en el río: neblinas, tormentas, bancos de barro o arena. Esto dificultaba la navegación, en épocas donde no existían los adelantos técnicos que permitieran una mayor seguridad. Sin embargo la destreza de los pilotos era extraordinaria y gracias a ello se logró que el servicio funcionara tantos años. Las reparaciones mayores de los barcos en los 60-70 eran realizadas en los astilleros Tandanor, en Puerto Nuevo. La salida del servicio de los mismos siempre provocaba demoras, especialmente de los trenes de carga, lo que producía que se acumulen grandes cantidades de vagones en las playas de maniobras de Ibicuy y Zárate.

Los choques no fueron los únicos accidentes que sufrió el sistema, también los hubo en el puente de transferencia y en las playas de maniobras como consecuencia de descuidos o fallas técnicas. Uno de los registrados fue el corte las ligas del puente de transferencia de Ibicuy, que se cayó al agua mientras ingresaba al barco un tren de carga. No hubo que lamentar víctimas pero la reparación del puente demandó bastante trabajo y tiempos de demora.

Otro siniestro con saldo luctuoso tuvo lugar en Zárate el 27 de marzo de 1975 cuando tres hombres se encontraban pescando, muy cerca de las hélices detenidas del Tabaré, en una frágil canoa. Ocurrió cuando al encender las propelas del barco, el remolino producido en el agua dio vuelta el bote y los tres desaparecieron de la superficie. En los desesperados intentos por ayudarlos desde cubierta se arrojaron salvavidas, pero nada se pudo hacer. Los tres perecieron ahogados.



Colisión del “Tabaré” con el buque tanque “Astra Chubut” 1977 (Gentileza Raúl Badaraco)

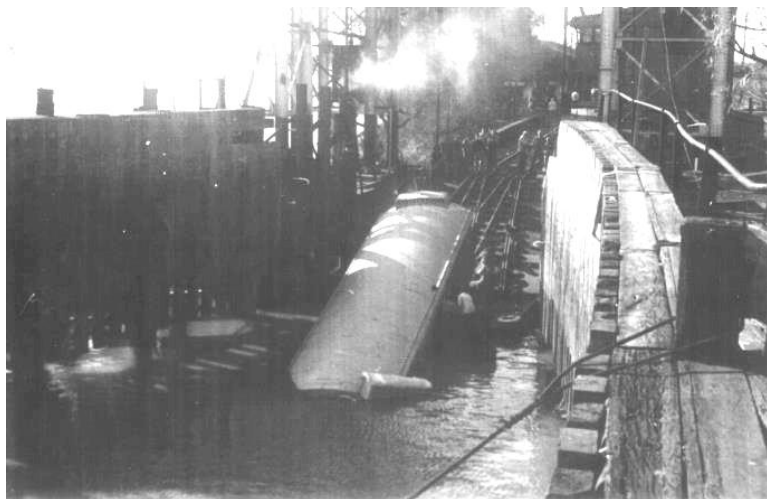




Colisión del “Delfina Mitre” con el “Dolores de Urquiza” (Gentileza Gabino Pérez)



Resultado de un choque en el Dolores de Urquiza (Gentileza Gabino Pérez)



Un fallo en el puente de transferencia de Ibicuy envió este vagón frutero al agua en 1963
(Gentileza Adrián Messino)

El recuerdo de un pasajero realmente mareado

La visita a la Argentina del Príncipe de Gales, Eduardo de Windsor se produjo en los meses de agosto y septiembre de 1925, respondiendo a una invitación del gobierno argentino. El Presidente de la República era entonces el Dr. Marcelo Torcuato de Alvear, buen amigo de los ingleses. El propósito de su visita fue estimular las relaciones económicas angloargentinas y de hecho, la presencia del Príncipe Real fue positivamente recibida por los círculos comerciales en Gran Bretaña ya que, en su opinión, iba a repercutir en la disminución de los precios de las mercaderías británicas. El fin buscado era competir en mejores condiciones con las procedentes de los Estados Unidos, Alemania, Francia, Italia y Japón. Así como lo hizo en otros lugares del país, en Zárate también visitó el frigorífico Anglo. Un análisis de las fechas deja claro que al año de su visita el servicio de ferrocarriles se extendió con la incorporación de los tres nuevos, construidos

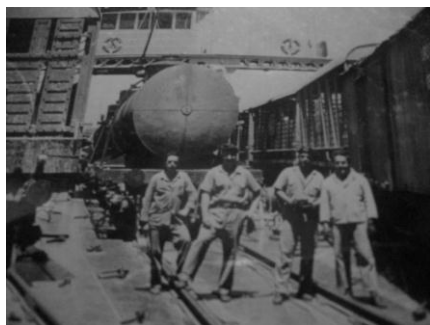
también en Inglaterra. Estos podían hacer el recorrido al puerto de Buenos Aires, donde se había instalado el nuevo embarcadero y, por “casualidad del destino”, otro frigorífico a pocos metros del mismo: el Anglo de Avellaneda.

Pero es cosa sabida que el príncipe no era afecto al protocolo, y este le resultaba una carga pesada de sobrellevar, así que cuando podía se salía del rígido clisé al que su sangre real le había determinado. De hecho abdicó al trono para casarse con su amada, una mujer americana divorciada que no provenía precisamente de la nobleza. Esta cuestión en los círculos reales planteaba un verdadero escándalo. Para que su estadía sea un poco más soportable, mientras estuvo en el país viajó por el interior y, en una de esos viajes, estuvo en Ibicuy, donde llegó a bordo *del* Lucia Carbó.

Parte de esta historia ha sobrevivido por tradición oral entre los obreros del riel. ¡Aquellos trabajadores no salían del asombro! ¡Se trataba del príncipe heredero del trono de Inglaterra! Un pasajero exclusivo a bordo de su barco. En Ibicuy era esperado para inaugurar la Cruz de los Caídos, que aún perdura. Se trata de una enorme Cruz erigida en honor a los trabajadores del riel que acudieron a la primera guerra mundial ofrendando su vida. Entre estos se encontraba un hijo de Follet Holt. Así que para recibir a tan distinguido pasajero, se extendió una alfombra roja por donde este pisara. El recuerdo popular evoca que habría llegado al lugar bastante mareado. Claro que no faltaron afirmaciones de que ese efecto no se debía al viaje... Se cuenta entonces, que cuando descendió del coche que lo trasladó a la estación, fue necesario asistirlo para que se oriente hacia el molinete que separaba la escalera real del lugar de homenaje y, durante el acto debieron simular el asombro por su estado.

Luego continuó su viaje por otros lugares de Entre Ríos y Corrientes.

Cap. 4 - La gente de los Ferrys



Personal de Zonas Norte y Sur en los ferrys (Gentileza Analía Colazo y Raúl Badaracco)

Gabino Pérez, el hombre que recuerda con las manos

Gabino nació en Arroyo Tala, el 26 de Julio de 1936. Se crio en la isla, a la vera del río. Sus años de infancia trascurrieron entre la caza y la pesca. Su familia, buscando el sueño de mejores posibilidades se mudó cerca de Ibicuy, que en esa época ofrecía futuro para cualquiera que se acercara al pueblo -porque siempre había algún trabajo- dada la actividad económica asociada al ferrocarril. Allí había gente con plata para venderle el producto de su pesca. Aún recuerda cuando encaraba las calles de la “ciudad de arena” para “palanquear con la romana”, tal como se denominaba la venta del pescado atado a las puntas de una caña que se pasaba por el hombro para vender por las calles al grito de ¡pescador! Para atender el peso al cliente llevaba una balanza romana. Esta consistía en un gancho de donde colgaba el pescado y un brazo por el que corría una pesa marcando los kilos en una escala. Para estar más cerca de la ciudad se mudaron frente al puerto, y así pudo concurrir a la escuela de entonces, que era la N°39 donde curso hasta cuarto grado. Aún recuerda, la familia Steward, los hijos del Jefe de la Aduana. Con ellos aprendió a leer

y escribir. En Ibicuy, Gabino supo trabajar en la descarga del carbón para las máquinas del ferrocarril. Eran años de trabajos duros, escasa paga y pocos derechos. A sus 14 años ya trabajaba, pero debía hacerlo en compañía de dos adultos, porque si se accidentaba, la empresa no se hacía cargo y quedaba sin cobrar los días que no pudiera trabajar. Si no había trabajo en el carbón lo hacía en alguna cuadrilla para la municipalidad, arreglando las calles, podando algún árbol, etc. Era la época que Don Hipólito Rivero era Intendente y Norberto Capodónico capataz general, tal como lo recuerda.

En esos años, no había caminos, solo el ferrocarril unía a Ibicuy con el resto del país, pero aunque hoy se vea extraño, la vida era posible, ya que todo lo que se puede llevar actualmente por carretera, antes corría por tren. Ibicuy no estaba aislado cómo sería el caso presente si una ruta se cortara. Y de hecho, el ferrocarril era el lugar en que cualquier persona querría trabajar, porque era la más estable forma de ganarse la vida que había en la región. Así que allí apuntaba su deseo de trabajar en el ferrocarril. En las playas de maniobra miraba con envidia los obreros del riel en sus puestos de trabajo seguro, y los trabajadores de los barcos, contentos de contar con el jornal y progreso para sus familias. Pero aún sentía que aquella posibilidad no fuera para él, un “nutriero” de la isla llegado al pueblo destinado a “palanquear” en las calles. En su interior tal vez sentía que no sería candidato interesante para ocupar los puestos que, en su mayoría, eran para personas con familiares trabajando o recomendaciones de conocidos de los Jefes. Pero él tenía su honestidad y las manos disponibles para hacer lo que fuera. Después de todo, bien acostumbrado estaba a “agachar el lomo”.

Desear lo mejor es destino de los hombres que buscan progreso, así que no recayó en soñar lo que parecía improbable. Y lo imposible llegó. Ocurrió, como lo recuerda hoy, un 14 de febrero de 1955 a las diez de la mañana, cuando un amigo, el “Negro” Campaña le dio la noticia de que ingresaría a trabajar en uno de

aquellos hermosos barcos que tantos años vio pasar desde la costa, o arriba del bote mientras recorría el espinel. Y allí fue, siendo recibido por la gente del ferrocarril. Por el entonces capitán *del* Lucía Carbó, Don. Diego Barvert, que lo acogió como uno más, aunque Gabino sintiera que no fuera ese su mundo. El día de ingresar a las mejores posibilidades que su familia, y él mismo buscaron, había llegado. Y así empezó a navegar el Paraná, a bordo del barco que será su compañía por muchos años y del que vivirá fascinado para siempre.

Gabino fue incorporado como mozo. Un trabajo desconocido ya que poco sabía de platos y vajillas las que, conforme a la costumbre de la época, se servían según el orden de jerarquía. Pero no conocer el oficio no fue obstáculo, porque la conciencia trabajadora de entonces siempre movía a la solidaridad. Le enseñaron lo que tenía que aprender y así lo hizo.



Entre mate y tortas fritas van saliendo “a flote” los recuerdos para comentar su historia. Uno seguido del otro y los detalles abundan en nombres, anécdotas y datos que quiere dejar plasmados en este libro. Así fueron pasando los años con el régimen horario de 24 días de servicio por 6 de franco. También navegó en *el* Lacroze y supo estar en tierra, en el taller de ajustaje cuando Félix Núñez era el jefe.

Pero la obra del gran puente de Zárate, que vio crecer desde la cubierta de su barco un día se concluyó y puso fin a la vida de los *Ferrys* que tanto significaban para él. Por vueltas del destino, cuando los barcos fueron llevados al puerto de Ibicuy para esperar su venta, él terminó siendo sereno del mismo donde empezó su carrera y acompañó hasta su viaje final, llevado por remolcadores

del río por los adquirentes. Luego trabajó en oficina de suministro, viendo año tras año la depredación avanzar sobre lo que en otra época era sinónimo de orgullo y especialmente para él representaba el símbolo de su ascenso social. Mientras se radicó en el nuevo destino le llegó el tiempo de jubilarse. Finalmente vino la opción de cambiar a otra región o jubilarse, y él decidió quedarse en Ibicuy. Los 36 años de servicio concluyeron en una jubilación casi obligada en 1991 de la mano de la privatización.

Después de retirado, como negándose a perder el recuerdo y la vivencia de tantas horas a bordo, se dedicó a realizar maquetas de cada uno de los barcos. Una a una fue tallando en madera las formas, con la paciencia que sus manos pueden trabajar, tratando de copiar cada detalle menor. Pero en especial la de aquel amado Carbó.

Hoy se lo puede encontrar en su casa, frente a la estación Holt, donde vende carnadas a los turistas que van a pescar a Ibicuy, Mazaruca o La Argentina. Cuando ve alguien andar por los andenes de la estación o la playa de maniobras, se le acerca cual celoso guardián, como si aún le correspondiera esa función de sereno, en medio de la realidad de un pueblo donde todo lo que se pudo rapiñar e intrusar ya fue hecho.

No exagero si digo que Gabino anda nostálgico por la vida y el recuerdo lo acorralla más de un momento, mientras sus manos tallan *Ferrys* de madera, como negándose a aceptar que los días de oro del ferrocarril han pasado y no volverán. Sus maquetas tienen el valor de ser las artesanías creadas por las manos de un pescador isleño. Que un día soñó trabajar en los *ferrys*.

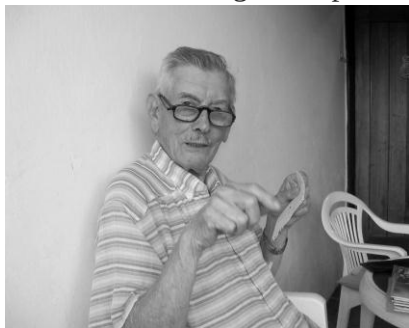
Y nunca despertó.

Bienvenido Jesús Abramor, el hombre que anotó todo

Nació en Gral. Galarza en 1927, y como sus padres eran muy religiosos le pusieron un nombre que honrara su fe. Así se llamó Bienvenido Jesús y llegada la adolescencia salió a caminar por los rieles de Entre Ríos trabajando en varios destinos del ferrocarril. En 1946, un 27 de mayo, aún bajo propiedad de los ingleses, entró a trabajar y tuvo varios destinos hasta que en 1951 llegó a Ibicuy, donde fue auxiliar de estación y relevo del Segundo Jefe.

Bienvenido es amigo de los datos, números, medidas, fechas, todo aquello que puede dar precisión al relato. ¡Y todo lo anota puntillosamente y lo guarda bien registrado!

Así recuerda que las tripulaciones estaban integradas por un personal de 250 personas de las cuales su distribución detalla en unos cuadernos ¡junto con los nombres de cada miembro! Cada barco tenía una dotación de 40 personas, de las que estaban en servicio 30 por turno. La tripulación consistía en:



Un Capitán titular y otro relevante, Dos Baqueanos de ruta (Oficiales de río), Cuatro timoneles, Un Jefe de Máquinas, más un relevante, Dos Maquinistas (Primer y segundo maquinista), Personal de maestranza, Ayudante de Cocina, Mayordomo y relevante, Tres mozos, Personal de cubierta subalterno, Primer y segundo contraamaestre, Cuatro marineros Primer y Segundo cocinero. Y los números siguen: En total, en el puerto de Ibicuy, trabajaban 362 personas, este número incluyendo los embarcados, que como se consignó eran 250 cuando finalizó el servicio. El personal a

bordo estaba distribuido en dos gremios: Los de la Unión Ferroviaria y los del SOMU (Sindicato Obreros Marítimos Unidos), porque eran navegantes además de ferroviarios. Pero hubo más gremios, lo que supo ser fuente de más de un conflicto si había discrepancia entre los gremios por algún paro, ya que al estar distribuido el personal, si algunos paraban el barco no podía salir, y si ellos no andaban, el ferrocarril tampoco.

El personal del puerto en Ibicuy estaba compuesto, relata Bienvenido, de la siguiente forma: 17 Puenteros (Atendían el accionamiento del puente de transferencia), 43 Administrativos, 36 Trabajadores de talleres, 13 Trabajadores de provisión y suministro (Almacenes y depósitos), 5 Encargados del combustible. A estos últimos le decían petroleros. También guarda cuidadosamente una lista de Capitanes y personal de a bordo que conoció.

Otro recuerdo que “sale a flote” es la operación del puente de transferencia durante las inundaciones de los años 82-83. El río había llegado a tal altura que para poder operar era necesario introducir a bordo vagones llenos de arena. Esto permitía que el nivel de flotación de los barcos descienda con el peso agregado y el techo de los vagones no toque la parte superior del puente.

La naturaleza del trabajo en los *ferrys* requería que las tareas se distribuyeran, por lo que cada persona ocupaba su puesto de trabajo específico. Además, hay que tener en cuenta que en un barco, el personal trabajaba una jornada laboral como en tierra, pero después no podía bajar a ningún lado cuando terminaba su horario. Así que la cantidad de gente que integra la tripulación es más numerosa que la que estaba en cada momento en su puesto, porque otro turno estaba descansando. Un grupo aguardaba en tierra una semana con su franco. Este número de personal hacía que el costo de operación de un barco fuera elevado. Sin embargo, en la época del ferrocarril los puestos de trabajo eran estables, y una persona no hacía el trabajo de tres o cuatro.

La movilidad social dentro de la carrera ferroviaria estaba limitada para el trabajador solo por su antigüedad, puesto que se trataba de un trabajo seguro. Salvo que vinieran tiempos de reducción de personal o cierre de ramales, los que implicaba una invitación a solicitar un retiro voluntario o cambiar de destino.

Bienvenido recuerda varios de esos momentos de cambios buenos y malos. Como entró a trabajar en época de los ingleses, vivió desde adentro el momento de la nacionalización, cuando el gobierno del Gral. Perón compró los ferrocarriles pasando a ser del estado. También recuerda la gran huelga por la política de ajuste del Plan Larkin -cuando Frondizi era presidente- y lo que le siguió luego, como la militarización del servicio, con Onganía. Cuando llegó el peor momento de Ibicuy, después de la inauguración del Complejo Zárate Brazo Largo, Abramor optó por un traslado a Zárate. Así que es un testigo privilegiado del desmantelamiento de las instalaciones de Ibicuy, Zárate Bajo y luego, Zárate Alto. Recuerda que el cierre comenzó enseguida después de inaugurado el puente para los trenes. Esto ocurrió un año después de la inauguración oficial del mismo. Los barcos fueron trasladados inmediatamente a Ibicuy, hasta su venta. Un cálculo que él mismo realizó daba cuenta que el precio de cada barco no superaba el valor de uno de sus motores. Claro que 1978, el año del mundial de fútbol Argentino, no era tiempo de protestar por nada ni oponerse a licitaciones sospechosas.

Todo cambió muy rápido. En un mes aproximadamente Zárate Bajo quedó sin gente. Al principio con serenos, pero después todo fue desapareciendo misteriosamente por órdenes “de arriba” y sin órdenes también. Algo similar ocurrió en Ibicuy aunque de modo un poco más lento, porque parte del personal siguió cumpliendo funciones de sereno en los barcos e instalaciones. Recuerda la enorme cantidad de máquinas a vapor que se acumularon en las playas de maniobras esperando su traslado para fundirse como chatarra. También vagones de cargas para reformarse, porque no

todos eran considerados aptos para subir el puente. Algunos vagones tenían partes del conjunto rodante fabricados con maderas duras, esos fueron raleados a Paraná, y allí muchos se reformaron. Todo operó como una maquinaria de desarme perfectamente aceiteada. No hubo contemplación y la época de las locomotoras a vapor tocó a su fin, hasta que Ibicuy, Holt y Zárate Bajo pasó a ser la nada. En Zárate Alto, la agonía solo duró un poco más, porque el tren de pasajeros –al inicio del servicio por el puente- no podía parar en la nueva estación ya que no estaba terminada aún. Para mantener activo el servicio desde Zárate hacia el litoral, se vendían boletos, pero los pasajeros eran conducidos en un pequeño tren hasta Escalada, donde hacían el trasbordo al principal, que venía de Lacroze o del litoral. En la parte de la playa de cargas se operó durante algún tiempo en el transporte de mercaderías para la fábrica Celulosa Argentina. Ya entrados los años 80, el destino de las instalaciones fue la cesión al municipio, sin ningún personal. Se proyectaron algunos destinos turísticos, como la llegada del tren histórico, conducido por una locomotora a vapor y coches antiguos reacondicionados en el Ferroclub Villa Lynch. También hubo otros planes como un tren turístico desde la estación hasta el río, pero ninguno prosperó. Se destinó parte del edificio de la hermosa estación a un museo histórico, pero después este desapareció. Con el tiempo, todas las instalaciones fueron desmantelándose y pasando a ser solo un recuerdo. Lo mismo ocurrió en Ibicuy, en otra época la sede más importante del servicio de ferrobarridos del Paraná. En épocas del proceso, cuando se inauguró el puente, no quedaba mucho para elegir. Gracias que mantener el trabajo fue una opción. Cuenta que venían otra vez los “tipos de arriba” con varias hojas de listas del personal y preguntaban a cada uno si quería un nuevo destino o el retiro. Si la respuesta era el retiro lo indemnizaban con un sueldo por cada año de antigüedad. Si la respuesta era alguno de los destinos posibles allí partía el personal sin tiempo para preparar nada, ni organizar una mudanza con la familia. Lo que buscaban era que no “prendiera” alguna huelga o protesta importante, cosa que no ocurrió.

Y así vino a parar a Zárate sin aviso previo, solo. Al mes recién trajo a su familia y ocupó una de las primeras casas del barrio ferroviario, a metros de la nueva estación, de la que fue jefe hasta su jubilación en 1994.

Otro año donde aparecieron los mismos tipos “de arriba”, con nuevas listas. Pero claro, entonces ya no ofertaban otros destinos.

Norberto Cristaldo, el hombre que gravó el último tren

Norberto Aquiles Cristaldo nació en 1941 en Buenos Aires, pero se crio en Gobernador Antelo, Entre Ríos. A los 15 años ingresó al ferrocarril y a igual que todos los otros hombres del riel recuerdan exactamente el día de su ingreso. Fue el 4 de Marzo de 1957 en su pueblo de Antelo.



Su padre fue Jefe de Estación en Zárate Alto jubilándose en 1962. Llegó a Zárate en 1959 y aquí se quedó a vivir.

Pasó por casi todos los cargos que un ferroviario podía ejercer. Así fue guardabarrera, auxiliar de estación, cambista, etc. y se jubiló como jefe de estación en Zárate Nuevo. Luego se dio un paseo por el interior de Entre Ríos cuando vino la diáspora de 1978 al inaugurarse el puente. Fue jefe de estación en el pueblo de Tezano Pintos. En 1979 volvió a Zárate prestando servicio en Escalada. Finalmente sucedió a Abramor como jefe de estación, hasta que lo agarró el cierre del ferrocarril.

Como todos, Norberto recuerda bien los *Ferrys* y como era la vida en ellos. Cuando el barco zarpaba la gente se lanzaba a recorrer con admiración el barco. Le pedían a la tripulación agua caliente para el mate. Algunos para los viajes en ocasión de las fiestas andaban preocupados tratando de conseguir un asiento, porque los coches estaban repletos de pasajeros y era complicado seguir viaje.

Una de las experiencias más amargas que le tocó vivir en su carrera fue cuando, siendo jefe en Zárate Nuevo, dio vía libre al último servicio de pasajeros. Ese momento quedó registrado en una grabación que él mismo se encargó de guardar hasta hoy. En la preparación de este libro recorrimos atentamente aquellas grabaciones junto a Marcial Giménez en su casa. Cristaldo llamó al programa que en aquel año conducía Rubén Isidoro en Radio Nuclear. Este recogió la noticia y sacó al aire la voz de Cristaldo y algunos pasajeros indignados. Debe haber sido un momento de mucha angustia para una persona que dio su vida al trabajo en los rieles. También apreciamos una grabación con compañeros de los *Ferrys*, entre otros Nocetti y el Capitán Taborda. En torno a la mesa los temas son recurrentes: anécdotas, descripciones, accidentes, mucho de lo que integra buena parte de este libro. Sentarse a recordar los buenos años con nostalgia era algo común entre los ex compañeros ferroviarios, pero él fue más lejos: gravó las conversaciones. Con el mismo cariño guardó recuerdos del ferrocarril, tablas de horarios, planos de cambios, folletos turísticos de los servicios, manuales de operación y varias cosas más. Donó al museo de la estación unas señales a kerosén que actualmente se encuentran en Museo “Quinta Jovita” de Zárate. Tal vez Norberto quiso condensar esos momentos añorados haciendo que perduren por siempre. Seguramente algo de ello habrá sido así, al menos pude oír la cinta de audio.

La vida da muchas vueltas como el río que todo lo lleva y todo lo trae. Algún día todo lo trae...

Alberto Blestcher el hombre que salvó los legajos

Alberto Blestcher vino a nacer en Gualeguaychú, pero solo porque en aquel tiempo, 1934, las condiciones sanitarias más favorables se encontraban en esa ciudad. Y su madre, que era directora de la escuela 39 de Ibicuy, se trasladó para el parto. Pero todo lo que le siguió en su vida lo mantuvo ligado a su Ibicuy querido.

Al ferrocarril ingresó un 19 de setiembre de 1949 cuando contaba con 15 años. Su carrera estuvo relacionada con el área administrativa, y llegó a ocupar importantes puestos dentro del ferrocarril Urquiza. En varias oportunidades se movió a otros destinos. Así supo andar por Concordia, donde estuvo 12 años y llegó a ser Inspector



Administrativo de toda la línea Urquiza y fue jefe de la región fluvial de Posadas. También ocupó el puesto de Jefe de Personal de la línea en el año 1993. De su estancia en Posadas recuerda varias anécdotas. El recorrido de los *Ferrys* del norte demandaba 20 minutos de una orilla a otra. El río en esa zona se pone muy movido cuando hay tormenta, sus olas parecen las de un mar. Sin embargo para cumplir el servicio las tripulaciones tomaban con responsabilidad sus propios riesgos. No recuerda accidentes.

Un recuerdo de Alberto nos llega desde Posadas por la creencia de algunos tripulantes paraguayos. Cuando el barco se entraba en una tormenta, solían sentarse en la proa y con un hacha o machete en la mano hacían la señal de la cruz “cortando” la tormenta.

Mantiene muy buenos recuerdos de la relación con el personal del país hermano. Tenía a su cargo buena parte de aquella relación que, por tratarse de una cuestión binacional, debía hacerse con diplomacia. Los coches y repuestos del ferrocarril paraguayo eran suministrados desde Argentina, ya que las posibilidades desde ese país eran mucho menores. Los coches de pasajeros que hacían el recorrido eran argentinos. Tal es así que cuando se cerró el servicio en el 94 al menos dos quedaron del otro lado.

Otro recuerdo tiene que ver con las características de los barcos. Recordemos que aquellos eran impulsados por calderas a vapor alimentadas por leña, mayormente quebracho cortado de los durmientes de reemplazo o desguace del propio ferrocarril. Para los foguistas el calor era insoportable ya que tenían que estar a metro y medio de las bocas de las calderas echando la leña. Como el viaje era corto, cuando el barco atracaba ya no se requería la misma presión, se tiraban al agua del río desde cubierta entre gritos de zapucay. Pero solían pagar un precio con su salud, ya que entre el calor del cuerpo calentado por el fuego y el agua fría después se enfermaban terminando muchas veces en el hospital. Como él era jefe, debía después arreglárselas para conseguir relevos de foguistas, cuestión nada fácil, porque se trataba de una tarea penosa que pocos querían realizar. La disposición de los paraguayos para estas funciones anfibas siempre fue buena. En cierta ocasión una de las paletas laterales del barco se atascó con un cabo, lo que planteaba el riesgo que algo pudiera romperse. En esa situación, un cambista de a bordo se lanzó inmediatamente al agua desatando el enredo sin la menor duda y con desprecio del peligro que implicaba. Otra vez se escuchó un zapucay.

Cuando Alberto llegó a hacerse cargo en Posadas se encontraba Casimiro Camino, a quien recuerda como un jefe muy estricto que exigía los máximos sacrificios del personal. Asumidas sus funciones observó que la gente estaba acostumbrada a esa vida dura, sin casi ningún beneficio. Le llamó la atención ver que comían sentados en la vía, sin una mínima comodidad. Por lo que

se abocó a hacerles un comedor de empleados. Otro recuerdo de esas condiciones fue observar que algunos tripulantes de los barcos comían el sebo que se usaba para engrasar las máquinas, y luego “bajarlo” con tragos de caña blanca. Costumbres de aquella gente, quizá nacidas en una vida de privaciones, que trató de mejorar por medio de comodidades que dignificaran las condiciones de trabajo. Tal vez en parte, por sus inquietudes sociales Alberto despertó su interés a ejercer funciones de tipo social, ya que fue Jefe de Recursos Humanos y también se dedicó a la política, llegando a ser Intendente de Ibicuy.

Blestcher, desde su función, debía negociar todos los problemas con los distintos gremios, que no eran pocos, ya que los empleados del Departamento Fluvial se agremiaban de acuerdo a sus funciones. Así había un Centro de Capitanes y Baqueanos, un Centro de Oficiales de Máquinas y un Círculo de Electricistas Navales. Además de los gremios que nucleaban el personal ferroviario exclusivo, que eran Sindicato de Obreros Marítimos Unidos, la Unión Ferroviaria y La Fraternidad, del gremio de conductores. Con tantos sindicatos afectados a la misma actividad común siempre era posible que surgieran diferencias en los reclamos salariales o de condiciones de trabajo. Y un solo gremio que produjera un paro producía que los *Ferrys* no anduvieran. Esto requería mucha diplomacia al momento de las negociaciones. A su retiro del Dpto. Fluvial Posadas lo relevó Sixto Ramón Colazo, quien ejerció la función hasta el cierre del servicio en 1990.

Pero una cuestión que Blestcher siempre llevará en el recuerdo y que atesora con la satisfacción de un deber interior cumplido fue cuando salvo los expedientes de los empleados que, de no haberlo hecho, hubieran terminado quemados o vendidos como papel por peso. En efecto, el hecho que narra sucedió en el cierre de Ibicuy, en 1978. La depredación fue total. Recuerda que en la oficina del Dpto. Fluvial había carpetas que tenían guardados miles de datos, fotos, investigaciones de accidentes, etc. que fueron destruidos en

una fogata, otros fueron vendidos como papel. No es el único que recuerda con tristeza aquella depredación.

Habiendo estado a cargo de la oficina de personal, tomó la decisión de hacer un inventario expediente por expediente, desde la creación del ferrocarril y embalarlas en paquetes con nombres fechas etc. Todos los legajos del personal del ferrocarril en esa zona y lo despachó para Concordia. Ubicó todo en un cuarto especial con el secreto guardado por un empleado de confianza bajo llave. Los años pasaron, él se jubiló en el 94 y la última información que tuvo sobre aquellos expedientes fue que estaban en un galpón en Escalada. Aquel “secreto” era compartido por algún personal que rescataba un legajo cuando alguien requería cualquier dato, por ejemplo para jubilarse. Hacían una posta de maquinistas o guardas para pasar a buscar el legajo y remitirlo al interesado, como una sociedad secreta. Tal la organización informal pero eficiente que los empleados se dieron para conservar información ya que el ferrocarril no guardó algo tan importante.

Con el tiempo, Blestcher volvió a Ibicuy, ya para jubilarse como Jefe de Suministro. Entre otras cosas, esa repartición era el depósito de chatarra de Ibicuy, el lugar donde terminaba todo el rezago del material rodante y vías que concluía su vida ferroviaria en los hornos de acero para fundición.

Desde allí se vio partir todo el desmantelamiento del ferrocarril Urquiza y el fin de la historia.

Analía Colazo, Salvar lo que queda

No es de buena educación preguntar la edad a las damas, pero con el lugar de nacimiento no hay problemas. Igual, en este caso sería motivo de orgullo. ¿Dónde puede haber nacido Analía Colazo sino en Ibicuy? Su apellido la delata donde quiera que valla. Los ferroviarios jubilados la llaman cariñosamente “La hija de Colazo” y es como si nombraran una hija propia y al mismo tiempo a la de un querido compañero.

Analía es hija de Sixto Colazo, que fue último Jefe del Departamento Fluvial Posadas, el que relevó a Blestcher. El mismo que después de jubilado tomó, junto a otros compañeros, la tarea de mantener como patrimonio histórico del pueblo a los *Ferrys* de esa ciudad. Y así lo hizo hasta que pudo y mientras tuvo vida. Hablar de don Sixto y de Analía es como dar continuidad a una misma historia. Colazo padre se hizo cargo de los barcos, junto al Capitán



Arzamendia, creando actividades culturales para mantenerlos como museo. Hicieron un restaurante a bordo y un museo para sortear los costos y poder mostrarlos a la gente, en la costanera de Posadas. Cuenta Blestcher que en un encuentro, Colazo le contó como se sentía de extraño atendiendo un restaurante en el barco que ahora administraban para mantener a flote la historia. Cuenta Analía que creció como la niña mimada de los ferroviarios de Ibicuy y Posadas. Así andaba trepando por locomotoras y barcos, donde todos la vieron crecer junto a su padre. De esos recuerdos su alma no se apartó más, pero seguramente, mucho menos después de su partida. Analía trabajó en el ferrocarril en reserva y venta de pasajes. Como antes lo hizo Sixto, retomó como propia la esperanza de mantener la historia a flote y reactivar aquel sello

histórico para devolverlo al pueblo y que se mantenga viva la memoria. Ya casi ni recuerda cuantas puertas golpeó y no sabe las que golpeará hasta que vuelvan a estar en el lugar que deben. Cuando el servicio dejó de funcionar era secretaria de Gerencia de Ferrocarriles Argentinos, y debía concurrir a la inauguración del puente, sin embargo renunció para retornar a su antigua función por no ver el cierre del servicio.

Cuenta detalles de los barcos. En uno de ellos se filmó la Película “El Mensú” con María José Demare, Pablo Alarcón, y Claudio García Satur. También cuando fueron a prestar ayuda en Santa Fe, después que cayó el puente colgante de Colastiné, en la inundación de 1983. Eran especiales para ese trabajo ya que estaban diseñados para operar en aguas poco profundas. Muchos son los recuerdos que recorren todos los años de su infancia junto a los barcos. Que no terminan allí puesto que aún sigue peleando por ellos. Cuando puede viajar a Posadas, al llegar va a ver a sus “nenas de hierro” y luego a “sus chicos”. Las “nenas” son las viejas locomotoras a vapor, que hicieron el primer viaje ente Lacroze y Posadas y hoy descansan en la costanera. Para ellas ya tiene conseguida la pintura, cuenta preocupada, mientras espera conseguir las rejas para preservarlas, porque nadie cuida nada...

Y “los chicos” son los *ferrys*, que esperan cada vez un poco más desarmados, sobre todo de las partes de bronce, en un nuevo muelle que aún está en construcción. En 2012 uno sufrió un incendio que lo deterioró aún más.

Quien dice que un día se haga realidad los sueños de “La hija de Colazo” y los *ferrys* que pueden salvarse vuelvan a lucir su historia en la costanera posadeña. Como aquel año que los retirados del ferrocarril se convirtieron en mozos y cocineros y tomaron el timón de su propio barco para convertirlo en museo flotante.

Y contarnos la historia...



Inauguración del Museo Ferroviario a bordo del Ferry. Posadas 2002
(Gentileza Analía Colazo)



Viaje despedida del servicio de Zona Norte Posadas 1990 (Gentileza Analía Colazo)

Cap. 5 - Una historia que se fue a pique

A partir aproximadamente del año 30, los ferrocarriles comenzaron un lento y sostenido retroceso que fue acompañado por el cierre de ramales considerados improductivos para una contabilidad ausente del criterio de beneficio social. El achicamiento del plantel de empleados, la poca o casi nula renovación del material rodante y de servicios, las políticas de privatización indiscriminadas, la intolerancia al cambio, pasó a ser palabra común en el lenguaje ferroviario. Las causas de este retroceso son muchas. Un enemigo mortal: el transporte automotor de pasajeros o carga y el automóvil, iría lentamente ocupando el lugar privilegiado del tren en otros años. Esta competencia rieles-rutas no fue acompañada de políticas ferroviarias eficaces, como ocurrió en países más inteligentes, y el sistema languideció entre quejas y búsquedas de culpables. Lo poco que se pudo hacer para mantener al ferrocarril como sistema de transporte se vio interrumpido por intereses o cuestiones políticas que solo aceleraron el fin.

Es posible que al momento de la nacionalización de los ferrocarriles estos ya fueran deficitarios, puesto que hacía tiempo que no se renovaban las inversiones. En particular durante el periodo de la segunda guerra mundial, por lo cual, ya era obsoleto. Los nuevos aires nacionalistas del justicialismo realzaron el brillo de los servicios ferroviarios con el orgullo de un sistema nacional integrado. Tras la caída del peronismo, los gobiernos siguientes intentaron racionalizar el ferrocarril en competencia con el transporte automotor, aplicando a medias fórmulas que no ayudaron. El cierre de ramales y clausura de servicios será lo que irá en aumento hasta el cese casi total de los ramales en la década de 1990. Los gobiernos siguientes no hicieron mucho más que anuncios por mejorar la situación.

¿Qué ocurrió con los ferrobarcos en este contexto?

Los de Misiones trabajaron hasta la inauguración del puente a Paraguay en Posadas, al inicio de los 90. Sus calderas dejaron de quemar leña misionera y paraguaya. Los motores cesaron de mover las bielas y las paletas a cada lado del barco dejaron de rodar mientras el tren saludaba su silbato despidiéndose desde lo alto del puente. Una multitud acudió a acompañar el último viaje a Paraguay, en aquella ocasión nadie hizo trámite aduanero. La cultura de la frontera se resiste a aceptar que un río separe un país de otro, y pasar si registrarse es como liberar las tensiones y reclamar el ejercicio de un derecho natural de hermandad de los pueblos.

El Ramos Mejía fue el primero en salir de servicio a dique seco en 1988, tal como lo anuncia el periódico “El Territorio” de Agosto de ese año, al tiempo que advierte sobre la importancia de mantenerlos como reliquias históricas. El Roque Sáenz Peña también prestó servicios paseando contingentes escolares y turistas los fines de semana por el río, como una manera de dar sentido a su pronta finitud.

Estos barcos no fueron vendidos, a diferencia de sus hermanos del sur, siendo en cambio cedidos al Ferroclub de Posadas que, gracias a la activa participación de jubilados del ferrocarril, como ya se explicó, se los mantuvo en buen estado, al menos a uno de ellos. Durante algunos años se usaron como museo flotante y se les dio un lugar dentro del paseo costero de Posadas, sea usándolos para fiestas o restaurante para mantener el costo de conservarlos. Todo lo que las personas que quisieron preservarlos pudieron hacer para mantenerlos lo hicieron. Incluso consiguieron una declaración de la Cámara de Diputados de Misiones, del año 2003, que los declaró Monumento Histórico Fluvial, para preservar la historia, hasta que los hombres del riel fueron

dejándonos y otra vez el olvido y desinterés oficial ocupó el lugar del cariño y la preservación de estos bienes culturales. Un incendio casi termina con uno de los barcos en el 2012. Se siguen escribiendo papeles, decretos y promesas pero los *ferrys* de Posadas continúan deteriorándose siendo vandalizados, con el riesgo de hundirse un día. Si este libro sirviera en algo para apoyar esa causa, solo ello daría sentido al esfuerzo empeñado en escribirlo. Fueron más valorados por extranjeros que por los propios argentinos que estamos dejándolos hundir. En alguna ocasión quisieron comprarlos para retornarlos a Inglaterra como patrimonio histórico, Y el interés radica en que son los únicos barcos a vapor de este tipo que se mantienen enteros con sus sistemas de tracción a vapor y calderas originales. Actualmente sobreviven los cascos amarrados al nuevo muelle de la costanera, pero no se han restaurado ni se destinan a actividades culturales.

Aún flotan, solo porque el río de la esperanza que todo recuerda los mantiene a su amparo. Pero mañana puede ser tarde.

¿Qué pasó con los *Ferrys* de Ibicuy?

La construcción del Complejo Zárate Brazo Largo selló la historia de los ferrobarcos de la zona sur. En rigor, no fue el puente mismo, sino las políticas que se fijaron respecto a los barcos a partir de su inauguración, en 1978 para el servicio ferroviario. Estos fueron derivados a Ibicuy donde permanecieron hasta su venta, y luego de vendidos, a otros destinos donde fueron usados para distintas funciones después de dismantelar sus instalaciones. El poco y único material que se preserva exhibido al público, que tengamos noticia, son algunos objetos *del* Carmen Avellaneda en el Museo Nacional Ferroviario de Retiro y algunas maquetas y fotos en el Ferroclub de Villa Lynch. La venta que se realizó por medio de una licitación en pleno proceso, fue cuestionada por sospecha de corrupción, pero los barcos desaparecieron.

El “Tabaré” mantuvo la mejor suerte, al menos algo queda. Fue transformado para retornar sus viajes a la tierra desde donde inspiraron su nombre. Se le realizó una reforma para prestar servicios como transporte de camiones y pasajeros a Uruguay. Paradojas de la historia que un barco Argentino, construido para transportar la gente y las riquezas del país por ferrocarril, ahora termine llevando a su principal competidor al pueblo que le prestó el nombre y con el cual imaginaron unir las vías los hombres que iniciaron la historia ferroviaria del litoral. Los demás, hay que rastrear día a día sus destinos, pues cambian de funciones cuando cambian sus dueños privados. Sirven de muelles flotantes, de barcas para grandes grúas, y alguno tuvo menos suerte. Por otra paradoja de la historia al Puente Zárate Brazo Largo, desde 1995, se lo denomina Complejo Unión Nacional. Pero en esta parte del río no tuvimos la suerte de que al menos un barco quedara bajo de su estructura para dar cuenta de que la historia de la unión Nacional se escribe con todos los protagonistas y con todas las épocas. En las orillas de Ibicuy y Zárate, los embarcaderos y puentes de transferencia, orgullos de la tecnología del siglo pasado, entre declaraciones de interés histórico provinciales y decretos municipales de Consejos Deliberantes, se desarman de a poco y el agua se los va llevando. Cuando no se llevan sus partes todos los que saquean el patrimonio mientras funcionarios y políticos se la pasan como diría Martín Fierro: “Meta hacer papel”

En Zárate el proceso de destrucción ya es irreversible. Las casas y construcciones que prestaron servicio al ferrocarril ahora están ocupadas por otras personas. Un asentamiento de marginación y pobreza se instaló de a poco en la zona. Todo el maderamen del muelle y los rieles fueron desapareciendo. Debajo del puente de transferencia se acumula sin fin basura y roedores. Las instalaciones de Zárate Alto desaparecieron, el depósito de locomotoras fue desarmado y ninguna de las antiguas máquinas a vapor quedó en la ciudad. En ese sector, solo perdura el plato giratorio y unos tanques de combustibles subterráneos.

La bella estación perdura, pero, aunque el destino que le fue asignado en los años 80 -con la decisión del Intendente Aldo Arrighi y la participación de las Arq. Silvia Baccino, Luisa Sorolla, y el Lic. Sergio Robles- como museo de la ciudad, en los años posteriores se destinó a un precario parador de ómnibus. Esto no ayudó en nada a cuidar el edificio y en cambio colabora con su destrucción. Y se anuncia otro destino para el mismo que probablemente terminará destruyéndolo a largo plazo.

En Ibicuy, algo de los puentes de transferencia perdura, pero se ha depredado la estación, las oficinas y casas de empleados. Gran parte del muelle sucumbe a las inundaciones y de a poco, se lo va llevando el río. Las grandes instalaciones del puerto fueron privatizadas o vendidas y desaparecieron, Otros sectores fueron destinados para distintos usos. La estación Holt fue intrusada, al igual de lo que queda del depósito de locomotoras y algunos vagones que quedaron. Una antigua zorra de mano de las cuadrillas luce abandonada a la intemperie, esperando que una asociación de ferroviarios la rescate de la indiferencia para restaurarla y exhibirla en algún museo. En la ciudad más importante de la red fluvial del ferrocarril, no quedó en existencia una sola máquina, no se mantienen los puentes de transferencia, ni cortando la maleza o los árboles que han crecido en medio de las vías del puente. Es una postal del abandono y la indiferencia. La enorme cruz de madera que inauguró el Príncipe de Inglaterra, construida por Holt en memoria de los caídos en la guerra luce descuidada, sin iluminación. Sus placas de bronce con los nombres están desapareciendo por la acción de vándalos. A unos metros, el busto del mismo no lo robaron porque aún no lo pudieron sacar, y no perdura ni la placa que señalaba su nombre. El hotel del ferrocarril se encuentra en similar condición.

En el Dock Sud, Las instalaciones se mantienen en buen estado, ya que están dentro de un predio cercado al que es difícil acceder, pero ojalá que no nos enteremos en algún momento que “ahí estaban los muelles para los ferrobarcos”.

En todas partes, una riquísima historia que bien podría servir de polo cultural y turístico no se restaura, y lo que es peor, se sigue dejando arruinar cada vez más en medio de declaraciones políticas de interés histórico por funcionarios que, en cuanto acceden a una mayor cuota de poder, nada hacen en efectivo para que se destine al interés público. Ninguna instalación o puente fue señalizada con un cartel nominando que por allí pasó la historia. Lo que queda de las instalaciones de los *Ferrys* es la muestra del país que descuida parte de su memoria. Un campo de desechos para estudio de arqueólogos del futuro. Con la diferencia que quienes vimos toda esa savia de historias circular por nuestras tierras aún estamos vivos para hacer algo y evitarlo.

Alguna gente bienintencionada se ha ocupado de recorrer su camino de desventura y contarnos donde están los que fueron los *Ferrys*, o como fueron transformados. Ninguno perduró para el recuerdo, la memoria y el homenaje, símbolo de lo que unió el país “de tierra firme” al otro país, de “corazón fluvial”.

Yo prefiero guardarlos en el recuerdo tal como los conocí. Y desde allí, y en el sueño de todos los que vimos pasar con orgullo “aquellos querido *Ferrys*”, sigan navegando por siempre...

Cesar Cusmai - Febrero 2014

Índice

- Prólogo de Sergio Robles
 - Prefacio de la Primera Edición
- Cap. 1- Algo de historia rodando por estos rieles – Pág. 15
- Una cuestión pendiente a dos orillas
 - Un origen invertebrado
 - Hasta Zárate en caballos de hierro
 - La unión de Sir. Follet Holt
 - Cruzando el río en tren
 - ¡Los trenes son de nosotros! ¡Y las vaquitas también!!
- Cap. 2- Navegando sobre apellidos de hombres. – Pág. 39
- Primero las damas, luego los caballeros.
 - Lucia Carbó, María Parera y Mercedes Lacroze
 - Ezequiel Ramos Mejía y Roque Sáenz Peña
 - Dolores de Urquiza, Delfina Mitre y Carmen Avellaneda
 - El Charrúa de ojos azules.
- Cap. 3- Aquellos queridos barcos – Pág. 51
- Los *Ferrys* en medidas y datos
 - Instalaciones, Atracaderos y Puertos.
 - El sistema en movimiento.
 - Los pasajeros y pueblos de la costa.
 - De nieblas, accidentes, y naufragios
 - El recuerdo de un pasajero realmente mareado
- Cap. 4- La gente de los *Ferrys*. – Pág. 85
- Gabino Pérez, el hombre que recuerda con las manos
 - Bienvenido Jesús Abramor, el hombre que anotó todo
 - Norberto Cristaldo, el hombre que lo gravó todo
 - Alberto Blestcher, el hombre que salvó los legajos
 - Analía Colazo, salvar lo que queda.
- Cap. 5- Una historia que se fue a pique – Pág. 103
- ¿Qué pasó con los *Ferrys* en ese contexto?
 - ¿Qué pasó con los *Ferrys* de Ibicuy?

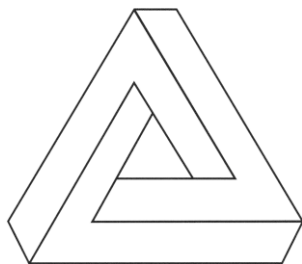
Próximos Títulos de Zárate de Ayer:

Aquellas Queridas Balsas Historia de las balsas del Rio Paraná

Solo se perdía el grito Historia del Frigorífico Smithfield

El Apellido de una Ciudad Historia de Zárate Brazo Largo

Aquellas queridas Lanchas Historia de las Lanchas del Paraná



Galatea
Ediciones

Otros títulos de la Editorial:

Hablando con extraños - Santiago Repetto

Hoja(s) de Vida - Gabriela Trupia

Comulgando con lo profano – Santiago Repetto,
Alejandro Sabransky

Con Te – Montserrat Collado

La Gran Tormenta – Julio Miguez

Certezas de lunas – Cristina Colombo

galateaediciones@live.com / 03487-15-625041