

I HISTORIA I

Aquellas diligencias legendarias

Las carretas de pasajeros y sus servicios de correo llevaron el progreso al interior y fueron precursoras del ferrocarril

Por Susana Boragno

Para LA NACION

La pompa era una inmensa soledad. La abundancia de espacio y la escasez de recursos le daban más oportunidad a las tropas de carreta pero eran más pesadas, se sacudían violentamente sobre esos caminos irregulares y carecían de comodidades para el transporte de personas.

El progreso del país hizo necesario el establecimiento de un medio de comunicación más ágil, económico, regular y así surgieron las diligencias que a su vez dieron origen a la formación de empresas dedicadas a la explotación de mensajerías. Pobladas por su uso en la conquista del oeste norteamericano, aquí fueron ampliamente usadas para llevar pasajeros y también eran conocidas como coche-correo.

En nuestro país eran grandes coches de 4 ruedas tirados por varias yuntas de caballos enganchadas a una larga cadena por correas de cuero, a una conveniente distancia. Algunas veces montados con sus linetes; otras, con sus postillones, provistos de un largo látigo con el que castigaban a las bestias y les animaban con sus gritos cuando tenían que cruzar un paso con obstáculos. En la parte superior tenían una banda donde iban atadas con lonjas de cuero las encomiendas y los equipajes. Los asientos no debían medir menos de 42 cm. Les estaba prohibido llevar animales dentro del carruaje; "sólo se les permitía colocar pájaros enjaulados sobre el imperial si hubiese lugar".



Galera de 1858, para 16 pasajeros, de la firma Nacionales Iniciadores

El conductor no permitía que durmiera nadie dentro, especialmente cuando el pasaje de un río ofrecía dificultad. Hacían hasta 26 leguas por día y la tarifa era de 5 pesos moneda corriente por cada legua recorrida. Podían llevar un colchón para asegurarse un buen dormir en las postas, que eran unos precarios ranchos ubicados en parajes despoblados, provistos de corrales con pozos de agua.

Cuenta la historia

En 1854 se presentan los señores Juan Rusiloff y Joaquín Fillol ante el gobierno de la confederación proponiendo el establecimiento de líneas de mensajería, la organización del personal, la edificación de postas y puentes, la mejora de caminos, la fabricación de cómodos carruajes, asegurando la regularidad del servicio. Su propuesta es aceptada por un decreto del 8 de junio de 1854 y surge la empresa Nacionales Iniciadores. A los dueños se los designó directores de mensajerías, postas y caminos.

La primera línea fue de Rosario-Córdoba haciendo dos viajes redondos por mes. Cada diligencia transportaba de

14 a 16 personas y se les permitía un equipaje de hasta una arroba y media de peso. El pasajero debía llevarse todo lo necesario para beber y comer porque no había seguridad de conseguirlo durante el viaje.

Las mensajerías se multiplicaron; y así aparecieron las Mensajerías Argentinas que llegaban hasta la Patagonia; La Prósperidad de Navarro y Lobos; y mensajería Los Antiguos Mayrales, entre otras.

Eran populares y aristocráticos; viajaban tanto el estanciero rico como el gaucho pobre, el presidiario con sus grillos y los milicos que lo custodiaban. Y así chirriando y traqueteando cumplieron una misión especial al facilitar la comunicación de los pueblos.

Las carretas, las diligencias, los servicios de mensajería, fueron sencillos eslabones del progreso y eran como brazos extendidos hacia el interior y mantuvieron su primacía hasta que aparecieron los "caminos de hierro", el ferrocarril, que los va desalojando paulatinamente.

La autora es historiadora especializada en medios de transporte carreteros y ferroviarios.

I OPINION I

Por Antonio Zuidwijk

Agenda de los grandes temas logísticos



Algunas ideas conocidas: tenemos un país con muy grandes distancias internas y diferencias regionales; estamos muy alejados de la mayoría de los mercados mundiales; nuestros puertos son el punto final de casi todas las líneas marítimas; las conexiones de los puertos con sus áreas de influencia son en la mayoría de los casos muy deficientes (hay cuellos de botella en los escasos terrenos a los puertos caracoles del Gran Rosario y al puerto de contenedores de Buenos Aires); no tenemos estadísticas, y exportamos mayormente productos de bajo valor.

Además, en el mundo globalizado la competencia es creciente, y solamente sobreviven los que saben bajar los costos logísticos; nos caracterizamos por negarnos a debatir abiertamente nuestros problemas; se deciden las cosas importantes en los pequeños círculos sin tener en cuenta el interés nacional; echamos la culpa a otros; padecemos la enfermedad del péndulo, vamos de un extremo a otro; tenemos leyes de transporte y comercio totalmente obsoletas.

Interés nacional

Pocas veces se pudieron establecer las reglas que más conviniere a la comunidad en su totalidad, al interés nacional. Por eso, para empezar a cambiar algunas de estas cosas, algo absolutamente necesario para seguir creciendo, primero tendremos que acordar por dónde conviene empezar.

Y algunas cosas que no todos conocen. Si tenemos grandes distancias internas, algo que no se puede cambiar, hay que instrumen-

tar políticas claras de transporte intermodal, es decir, fomentar el transporte ferroviario y por agua. Para eso, hay que mejorar la infraestructura, pero más aún hay que cambiar varias actitudes. Las diferencias entre regiones difícilmente se podrán eliminar, pero es imprescindible que se achiquen. Hay que priorizar caminos rurales.

Temer puertos con buenas conexiones es algo totalmente posible. El mundo del transporte marítimo es cada vez más competitivo, se introducen buques cada vez mayores y a partir del ensanche del canal de Panamá de 35 metros a 49 metros las nuevas dimensiones de los buques Panamax van a saltar de menos de 4000 TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies) a más de 9000 TEU.

Esto cambiará el panorama de nuestros puertos, algo que nadie quiere tener en cuenta. Si hay un gran escollo natural entre el país y el Pacífico, habrá que tomarlo seriamente en cuenta y no hablar todos los días de corredores entre océanos sin haber evaluado todos los factores de su conveniencia.

También habrá que analizar que significa tener una ley de cabotaje, que sólo logró que las cargas vayan en cantidades crecientes mediante puertos extranjeros. El 52% del movimiento en Montevideo son transbordos argentinos. ¿Qué efectos positivos tuvo esta norma? Si no hay beneficios reales, habría que hacer un segundo análisis de esta ley y ver también qué efecto podrán tener las nuevas propuestas para normativas similares.

El autor es experto en temas portuarios y marítimos.



FH75

EL NEUMÁTICO QUE GASTA MENOS TRANSPORTA MUCHO MÁS

Con orgullo presentamos el nuevo neumático direccional High Performance de Pirelli. Concebido especialmente para las necesidades del transporte en ruta de pasajeros y cargas, de media y larga distancia.

SAC 0800 333 4743

Todos los días, grandes flotas de transporte obtienen con él, en nuestras rutas, resultados excelentes:

- Extraordinaria regularidad de desgaste.
- Muy alto rendimiento kilométrico en primera vida.
- Una excelente reconstruibilidad.
- Diseño especialmente estudiado para expulsar piedras.
- Doble garantía reconstruyendo con el sistema Pirelli Novateck.

