

***NAVEGACIÓN EN
VAPOR POR EL RÍO
NEGRO***

MATEO ALEMÁN

Freeditorial 

Por fortuna, a las seis de la mañana dejó de llover, pero se cernió una densa niebla. La carreta donde cargamos el equipaje debió hacer un amplio rodeo para llegar al puerto, mientras nosotros, resoplando y jadeantes, bajamos a los tropezones las empinadas cuestas que los patagones llaman calles.

Los peones del puerto habían encendido una gran fogata cerca del embarcadero, en parte para calentarse, en parte para favorecer la orientación, pues la iluminación de las calles es bastante deficiente en Patagones, en particular cuando hay bruma. Por la mojada y limpia planchada subimos felizmente a bordo del "Libertad" y de éste pasamos al "Ynacayal" mediante un elegante salto por encima de la borda. Por suerte - los jóvenes la tienen- quedaba aún un camarote desocupado provisto de dos camas que ocupamos enseguida. Era muy reducido y bajo y las camas demasiado cortas y angostas para nuestras proporciones, pero de todos modos era mejor que la -galera". Este vapor construido en los astilleros de Buenos Aires había sido equipado con gran sentido práctico. Tenía una capacidad de carga de 120 toneladas y un calado de un metro. Con un poco de esfuerzo podía desarrollar una velocidad de ocho nudos por hora y durante ese viaje lo hizo, pues el río estaba en crecida y su enorme caudal fluía a una velocidad de siete millas por hora por el declive del valle hacia el océano. Cuando las condiciones de las aguas son normales la velocidad ordinaria de la corriente es de sólo cinco millas.

El señor Schauffler, en un principio decidido a acompañarme hasta San Antonio, oyó decir en el "Club Social- y otros lugares tantas maravillas acerca de los paisajes que íbamos a conocer, que cambió de idea y nos dejó abandonados a nuestro destino.

Emprendió una ordenada retirada a bordo del "Libertad" donde los huéspedes ya se estaban preparando para el banquete dispuesto para las once. La niebla obstaculizó la salida de nuestro barco y debido al mal tiempo tampoco se había terminado de embarcar toda la carga. El tiempo fue transcurriendo lentamente y ya estábamos a cerca de las once.

Atendiendo a las invitaciones que nos hacían ininterrumpidamente desde el "Libertad" nos habíamos acicalado para participar del ágape que se serviría a su bordo, ya que nuestra embarcación tal vez no zarparía antes de las tres, pero en ese momento el cruel comandante hizo resonar la señal de partida y el "Ynacayal" se puso en movimiento.

Nuestro barco sólo nos alejó de la vista del puerto para que los exquisitos aromas provenientes de la cocina del "Libertad" no siguieran torturando nuestros nervios olfativos y provocando nuestra envidia, pero a poco las anclas volvieron a hundirse en las aguas con el rechinar de cadenas y, nos llamaron a almorzar. Si se tiene en cuenta el reducido precio del pasaje (20 pesos por un viaje de cinco a seis días hasta Conesa) no se pueden formular quejas sobre la atención a bordo. Sólo fue lamentable que debido a

la crecida las aguas, de ordinario cristalinas del río Negro, tomaran el color del río de la Plata y trajeran tanto cieno en suspensión que muy pronto los dos filtros se declararon en huelga.

Como consecuencia, el té y el café tenían una coloración indefinida y turbia y el sabor era bastante desagradable.

En parte, el pasaje se componía de moradores del valle del río Negro, verdaderos sureños o del tipo de los provincianos que se mantenían indiferentes, y en parte, de viajeros de comercio, en su mayoría compañeros de sufrimiento en el viaje en galera.

Entre ellos había un vasco muy divertido a quien llamaban “El campeón” en razón de corretear cigarrillos de esa marca; un representante de la firma Zuberbühler equipado con pesados cajones de muestras, un español cuyo nombre aprendimos a medias pues no dejábamos de llamarlo Zuberbühler; un viajante y un sastre de la firma New England, cuya misión era tomar pedidos de prendas de vestir de medida (el sastre era un holandés muy inquieto, políglota y avezado). Asimismo, se encontraban a bordo dos comisarios de policía de la brava región de Valcheta, una monja y el belga Julio Plumen, copropietario de la Estancia La Carmen- situada cerca de Pringles.

Entre el pasaje de segunda clase, o mejor dicho, del sollado, me llamó particularmente la atención un napolitano de larga melena y rostro de pícaro que viajaba hacia Conesa, en compañía de su hijo, un muchachito muy despierto de doce años de edad y que más tarde se reveló como libreto ambulante y mercachifle.

En ese viaje volví a encontrar a un viejo conocido del Limay de feliz memoria, el práctico Robert Abel, hijo de un ganadero alemán establecido en la Patagonia desde 1855. Se encontraba a bordo con su familia y estaba al mando del barco. El maquinista D. Fischer, asimismo de origen alemán o austríaco, era un oficial muy amable, como lo son en general todos los oficiales de la marina argentina, que se distinguen por su comportamiento intachable. El comandante del “Ynacayal”, teniente de navío Contal estaba de licencia y había permanecido en el “Libertad”.

La tripulación, dieciocho hombres en total, estaba integrada por conscriptos, muchachos simpáticos y tranquilos que realizaban sus tareas silenciosamente y con calma dando muestras de gran destreza y vigor sobre todo al fondear, trepar a los palos, cargar y descargar.

El itinerario tenía previstas las siguientes escalas dotadas de estaciones postales: Potrero Cerrado, San Javier, China Muerta, Pringles, Primera y Segunda Angostura, Travesía del Turco, Conesa y aguas arriba Rincón del Palo, Caitaco, Castre, Negro Muerto, Chafiares Altos, Traga-Tragua y Choele-Choel. Una o dos veces al año, cuando hay creciente, la navegación se continúa hasta Confluencia y entonces se agregan las siguientes escalas: Chimpay, Chelforo, Santa Flora y Roca. No obstante, el barco se detiene junto a cualquier rancho de la orilla para recibir pasajeros y carga. Hasta llegar a

Conesa atracamos por lo menos seis veces por día, lo cual no originó ninguna demora. ¡Un tranvía en la verdadera acepción de la palabra!

La flotilla que presta el servicio consta de tres vapores de hélice: el "Ynacayal", el "Sayhueque" y el "Namuncurá" (este último una embarcación insignificante) y el vapor de ruedas "Turco", todos nombres de caciques indios, tomados de la historia previa a la conquista del valle del río Negro.

Debido al retraso en la partida se nos aclaró enseguida que el viaje hasta Conesa quizá durara seis días. Al decir días aludo al sentido estricto de la palabra, pues al insinuarse el crepúsculo se interrumpe la navegación y el barco es amarrado al tronco de uno de los sauces tan numerosos en la región, o por excepción a pilotes de hierro, clavados en la tierra.

Z viaje hasta Conesa que dista de Patagones 174 km por tierra y unos 320 km si se incluyen las sinuosidades del río, demanda aproximadamente el mismo tiempo que se necesita para cubrir la distancia de Buenos Aires a Asunción o hasta Bahía por mar.

Algunos meandros del río Negro adoptan en ciertos casos un curso espiralado y en cada creciente el río modifica su curso. Afloran nuevas islas y canales. Las aguas navegables cambian de un lado a otro, lo cual hace necesario navegar y pilotear con suma cautela. En este sentido estábamos a buen recaudo con nuestro don Roberto, hombre serio y digno de toda confianza, para quien el río no tenía secretos después de su larga experiencia de más de un cuarto de siglo. Pero el "Namuncurá", mucho más pequeño, quedó varado algo más arriba durante varios días, hasta que la crecida de las aguas lo liberó de su fatal situación.

Hacia el atardecer comenzó a llover de nuevo y a fin de pasar el tiempo inicié a mis compañeros de viaje en los secretos del piquet. El juego desarrolló una inquietante aptitud y a la postre resulté ser el Paganini de las excelencias que encontraríamos en Conesa, pues a bordo faltaban por completo las bebidas alcohólicas, no por principio, sino por descuido.

A partir de entonces volvimos a gozar de buen tiempo, aun cuando el viento algo frío nos pasaba silbando por las orejas. Durante todo el día nos paseábamos por la cubierta colmada de cajones, cajas, troncos, fardos de pasto, etc., para apreciar el paisaje y conversar con los nativos sobre sus anécdotas y experiencias y siempre encontramos en ellos buena disposición y cordialidad.

En estos viajes se suele tropezar con casos interesantes, sobre los cuales se logran reunir abundantes informaciones.

Las barrancas aparecen en las cercanías del río ora al norte, ora al sud. A veces se ven grandes "abras" cubiertas de pastos tiernos. El río estaba creciendo y carcomía ininterrumpidamente la tierra de la orilla. Era posible observar con toda claridad la formación de las capas del terreno y por momentos aparecía el humus de varios metros de espesor.

Por la noche llegamos a la parada China Muerta y atracamos en Puerto Saavedra, pero no imaginen hallar allí viviendas. No es sino a lo lejos, sobre la barranca, cuando se distingue uno que otro rancho.

El negocio de Bartolo Bertorelli es un edificio imponente, pero lamentablemente demasiado alejado para llegar a él.

Lo primero que hicimos pasajeros y tripulación al desembarcar en la primera bajada nocturna fue encender una gran fogata, en parte para calentarnos y en parte para hacer un asado en tanto lo permitiera la provisión de carne que traíamos a bordo. Antiguamente, cuando se había dado la concesión de la navegación por el río a una empresa privada, que hubiese podido merecer con todo derecho la denominación “Voleurs Rétanis”, era costumbre capturar animales y faenarlos, por supuesto sin pagar un solo peso. Como es lógico suponer, los ganaderos de la región eran invadidos por un saludable espanto cuando rasgaba el aire la sirena de los vapores y se apresuraban a llevar sus haciendas lo más lejos posible de la costa. De entonces a la fecha este abuso ha sido eliminado. Sin embargo, el gobierno nacional considera aún como una de sus prerrogativas alimentar a sus lobos de mar con -ajenos- y el comisario de a bordo “paga siempre en efectivo lo que consume”.

Aquella interesante compañía naviera (Diego Castro & Cía. se llamaba la digna empresa) usufructuaba su privilegio al extremo de convertir los fletes en un verdadero sistema de pillaje, de manera que pronto fue imposible comprar algo y el comercio y la producción sufrieron un total receso. Además tampoco se pagaba a nadie y cuando cierto día el señor Castro se vio obligado a sacudirse de los zapatos el polvo de Patagones el estado de los vapores era tan calamitoso que prácticamente resultaron ineptos para prestar servicio. Desde entonces, los tres descansan en paz en el fondo del río Negro, que se ha apiadado de ellos.

En la actualidad, los vapores de la flota nacional navegan aplicando un flete bastante aceptable que naturalmente deja déficit, pero es menester ayudar a la población necesitada si se quiere estimular su mayor actividad y producción.

El nivel de las aguas seguía creciendo, y nuestro pequeño armatoste jadeaba, resoplaba y temblaba al punto que Abel juzgó aconsejable volver a fondear a las ocho y media de la mañana, aun cuando el lugar no era un atracadero propiamente dicho. Mediante la sirena fue llamado un peón del dueño de aquella tierra y se le entregó una cantidad de bultos, entre ellos dos camas de hierro completas con todos los accesorios. Como no sabía nada de nada, recibió todos los objetos con la mayor calma, pero en Conesa hubo luego una agitada discusión debido al mencionado desembarco. Dos jóvenes parejas aguardaban allí la llegada del “Ynacayal” para celebrar su himeneo y aquellas dos camas estaban destinadas a jugar un papel nada insignificante en el evento. En lugar de los lechos, los novios con caras muy largas recibieron una serie de caños para un molino de viento. -¿Y voy a dormir sobre estos tubos?" protestó uno de ellos quejumbroso. En el conocimiento de embarque se habían confundido al anotar caños por camas. ¡Una consecuencia de la mala letra! No sabemos cuándo habrán recibido los novios sus

camas (de todas maneras contrajeron nupcias) y el estanciero de Pringles sus caños, pero dadas las condiciones de las comunicaciones locales debe haber transcurrido bastante tiempo.

Las dos angosturas que pasamos poco después comprimen el caudal del río a 200 metros y se encuentran allí las zonas más profundas. La corriente era muy impetuosa. En una parada que hicimos cerca de mediodía, Abel nos mostró un nuevo curso formado por el río. También divisamos un canal ensanchado por las aguas a 300 m.

La crecida había alcanzado su máximo nivel y ya estaba bajando. Poco a poco, el agua se tomó más clara y los filtros volvieron a funcionar.

A mediodía, apareció el jinete en la orilla norte y mediante pesticulaciones hizo detener el vapor para inquirir sobre varios bultos que había encargado en Patagones. No había nada para él a bordo. Contrito emprendió la vuelta al trote. –El pobre no ha sido atendido-, observó el comisario compadecido.

Alrededor de las dos tocamos el puerto de Pringles. Este punto señala la desembocadura del gran canal que llevará a través del Abra y la Cañada a San Blas. La inundación de 1899 hizo "tabula rasa" con la antigua Pringles. Las casas construidas de adobe y barro se deshicieron por las aguas. Al mismo tiempo se formó a un kilómetro tierra adentro, aproximadamente hacia la barranca norte, un brazo del río, al que llaman simplemente "zanja". Dado que Pringles proveía de mercaderías a una importante zona, se erigió al pie de la barranca un nuevo pueblo formado por casas de ladrillos, nuevas, limpias y sólidas que se divisan desde lejos, pero no se pueden alcanzar a pie. El agua es demasiado profunda y aún no se ha tendido un puente. A fin de no dañar las comunicaciones con el valle del río volvió a levantarse en el ínterin el antiguo poblado, pero esta vez más sólido y vistoso. Existe allí también un convento salesiano con una escuela anexa, Los habitantes del valle deben concurrir a estas escuelas que al mismo tiempo son internados, pues no existen en la región otras posibilidades de recibir enseñanza. Sólo en Conesa funciona una escuela del estado junto a otro establecimiento salesiano. En Pringles encontramos tiendas grandes y bien surtidas, donde pudimos reconfortarnos espiritualmente. El suegro de Abel, el viejo Pérez, radicado en la localidad desde hacía más de cuarenta años, nos proporcionó datos muy interesantes sobre el desarrollo de la región y las causas de la disolución de la colonia original.

En Pringles se embarcaron varios pasajeros nuevos y a las cuatro partimos hacia la estancia Sauce Blanco de Silvestre Contin, un importante establecimiento ubicado en Viedma. Los campos sobre la ribera norte son allí muy hermosos y la barranca retrocede.

Por primera vez tuvimos una bella noche de luna y Abel aprovechó para continuar la navegación hasta las ocho, hora en que el vapor fue enfilado hacia un gran sauzal y amarrado allí. Lamentablemente, no pudimos encender fogatas pues la orilla estaba bajo las aguas. Mientras la mayoría de los pasajeros jugaban truco hasta la madrugada, nuestro grupo trató de matar el tiempo charlando de cuanto tema campero se nos

ocurrió. Es menester admitir que una vez conquistada la confianza de un "sureño-, esta gente, tranquila y pacífica por naturaleza, suele ser muy accesible. Sólo que no imaginan. Su recurso para escudriñar la naturaleza de un extraño consiste, como ya se ha mencionado, en narraciones en las cuales se desarrolla a veces una drástica fantasía.

En Pringles nos enteramos por un telegrama que el "Ynacayal" debía remontar el río hasta Conesa para ir en auxilio del "Namuncurá" que había encallado. El rostro del señor Abel se ensombreció pues su reserva de petróleo no le permitía emplear ni un solo día más de viaje que los previstos. Por fortuna, al día siguiente quedó comprobado que los temores del práctico hablan sido infundados pues encontramos al "Namuncurá" navegando a toda máquina río arriba. Llevaba la bandera a media asta.

Al pasar a su lado, el comandante nos informó a los gritos que como consecuencia de la explosión de una caldera había muerto el primer maquinista, un alemán, y resultado heridos otros tres hombres. Poco después el "Namuncurá" se perdió de vista en un recodo del río y más tarde llegó a nuestro conocimiento que el sepelio del desdichado -maquinista se había llevado a cabo en Patagones con honores militares. No pudimos llegar a saber su nombre.

La siguiente parada fue el desembarcadero del señor Plumen sobre la ribera norte. Lo esperaban en la costa su esposa y sus cinco niñas. Allí se descargaron bolsas de arroz, harina y un gran envío de vides. El señor Plumen nos invitó a beber vino hecho por sus propias manos de allí a dos años y se lo prometimos. Ese hombre hizo mucho por Río Negro. Posee un enorme caudal de energía y es el prototipo del colono que necesita esa zona. ¡Ojalá poblaran el valle del río Negro muchos colonos a la Plumen!

Después de navegar por espacio de dos horas nos detuvimos junto a la ribera sud, donde la barranca de la primera meseta avanza muy cerca del río. Trepamos por el talud y encontramos allí cactus de una formación harto curiosa y en el pedregal toda clase de piedras notables que dan testimonio de actividad plutónica y de la existencia de morenas de antiguos glaciares que arrastraron esos materiales desde la Cordillera al Océano. Desde aquel lugar se nos ofrecía una estupenda vista panorámica del valle que en su parte norte alcanza por cierto unos 20 km.

Al atardecer atracamos junto al campo de To masini donde se embarcaron unos 200 fardos de alfalfa. Toda la cubierta quedó colmada de altas pilas de heno. El mediodía del domingo parte de aquel "pasto" fue descargado en la casa de ramos generales de Aramburú, cerca de la localidad Morón, constituida por una decena de casas. Subió allí a bordo un pasajero con una mano vendada. Se la había quemado. El tratamiento para tales accidentes es muy sencillo: la zona afectada se cubre con estiércol fresco de vaca o de caballo, se venda y se acabó. De cualquier manera a bordo no se le hubiera prestado al hombre otra asistencia, pues aún hoy en día, la flotilla del Río Negro carece de los servicios de médicos y farmacéuticos.

El 3o de julio pasamos por la estancia del anciano cacique Tasoel Paileman de la tribu de los Manzaneros. Este fue uno de los primeros caudillos que comprendió lo

infructuoso e inútil de oponer resistencia al avance del ejército argentino, comandado por el General Roca en 1879, y en consecuencia se sometió junto con sus guerreros. Se les dejó en posesión de sus tierras y en la actualidad Paileman es un hombre rico y de su gente se puede decir por lo menos que están en buena posición. Es famoso por su hospitalidad pero no pudimos disfrutar de ella pues el tiempo nos apremiaba y no desembarcamos.

Al alejarnos de aquel paraje, por supuesto con los consabidos aullidos de la sirena, descubrimos sobre un cauce algo inclinado sobre el río diversos animales manchados de color blanco y negro. Al verlos más de cerca nos percatamos que no eran sino una cabra y varios cabritos. Sobresaltados por la sirena se habían trepado al árbol. Cuando nos encontrábamos a varias cuadras del lugar vimos a través del antejo larga vista que los animales, ya pasado el susto, abandonaban su refugio.

De la antigua colonia Frías sobre la margen sud del río no quedaban sino unas pocas taperas, pero no lejos de Rincón Sarmiento se levantaba un poblado. 171 siciliano Rafael Crivado posee allí un -boliche- donde encontramos hasta cerveza Quilmes.

Un ingeniero belga y su amigo estaban realizando en el lugar trabajos de agrimensura. A lo largo del río se extiende una hilera de colinas y los campos producen una buena impresión.

Más adelante divisamos la pequeña ciudad de Conesa, aparentemente tan cerca que se nos antojaba tenerla al alcance de la mano, pero debido a la cantidad realmente fantástica de los meandros del río, no fue hasta las dos y media de la tarde cuando pudimos poner pie en la ribera de aquella población acompañados por buen tiempo, bastante cálido.

Freeditorial 