

## **La balsa de Paso Córdoba: Relaciones comerciales entre el Alto Valle y la Línea Sur de Río Negro a principios de siglo**

*Esther L. Maida*

*Universidad Nacional del Comahue<sup>1</sup>*

El 23 de junio de 1969 se habilitó el tránsito permanente del Puente de Paso Córdoba, ubicado aproximadamente a 12 km de la ciudad de Gral Roca, Río Negro. La habilitación se dispuso al finalizarse los trabajos de pavimentación del camino de acceso, que comienza en la ruta nacional 22, a la altura del denominado puente Palmieri, distante 3 km del centro de la mencionada ciudad.

La prensa de la zona comentó con grandes titulares el evento, remarcando la importancia del puente para la integración de la zona sur de la provincia de Río Negro con el Alto Valle<sup>2</sup>.

---

1. Esther Lidia Maida es profesora y licenciada en Historia, graduada en la Universidad del Sur (1967). Ha sido docente de la Universidad Provincial del Neuquén y luego de la Universidad Nacional del Comahue desde su creación. Se ha desempeñado como docente en las Facultades de Humanidades y Derecho y Ciencias Sociales. Asimismo, ha sido investigadora de la Historia del Alto Valle, dirigiendo el proyecto Historia Regional Nortpatagónica, dependiente del Departamento de Historia. Fue directora de la carrera de Historia durante la normalización universitaria.

Su vasta producción investigativa ha posibilitado ampliar el conocimiento histórico sobre el Alto Valle de Río Negro y Neuquén, a partir de ser 'pionera' de los trabajos con fuentes no sólo de documentación escrita, sino de los testimonios orales de antiguos pobladores; esta estrategia metodológica ubica a Maida entre los iniciadores de la Historia Oral en el espacio de la Universidad.

Siendo una joven profesional recibió el primer premio en el Certamen Premios Regionales, de la Secretaría de Cultura de la Provincia de Río Negro (1968), con la obra sobre el origen de la localidad rionegrina de Cervantes. No vamos a enunciar la larga lista de estudios realizados por la profesional; el comité editorial de la Revista ha decidido publicar el presente trabajo en homenaje a su entusiasta labor.

2. Artículo Diario, 22 de junio de 1969.

El puente Paso Córdoba, con sus 534 metros de extensión es el más largo de los que atraviesan el río negro. La piedra fundamental de la obra fue colocada por el ex presidente Arturo Illia, el 18 de octubre de 1964. Le sigue en extensión el puente de general Conesa, sobre el mismo río, con 398 metros de extensión, habilitado simbólicamente en octubre de 1968.

Por su concepción técnica, el puente más importante de los que cruzan el río Negro es el basculante de Viedma, con 200 metros de longitud. Uno de sus tramos se alza mecánicamente para permitir el paso de barcos de cabotaje que, hasta hace veinticinco años, llegaban hasta el muelle que la Compañía Mihanovich mantenía en el Puerto Franco de Carmen de Patagones, en la provincia de Buenos Aires, frente a Viedma sobre la margen norte del río Negro. También existen otros dos puentes en la isla de Choele Choel, que atraviesan los dos brazos en que se bifurca el río en esa zona.

Con la habilitación del puente de Paso Córdoba desaparecieron los inconvenientes derivados de la utilización del servicio de balsa, que si bien cubrió una importante función desde la primera década del siglo, comportaba un permanente riesgo y exigía sacrificios a los viajeros y transportistas por su limitada capacidad de embarcación. Con frecuencia la llegada a deshora, obligaba a los usuarios a pernoctar en las cercanías de la balsa hasta las 6 de la mañana siguiente en esta recomendaba su funcionamiento. A veces, las violentas y periódicas crecidas del río obligaban a la suspensión del servicio o exponían a graves riesgos a pasajeros y operarios.

Por este puente se efectiviza la rápida vinculación de las rutas 22 y 242, esta última permanentemente utilizada por los camiones que abastece con el comercio del sur rionegrino y del Chubut hasta Esquel y localidades a vera de la ruta 40. Asimismo, se favorece el desarrollo turístico de la zona al ser posible una rápida comunicación del Alto Valle con San Carlos de Bariloche y el Bolsón a través de las rutas 242, 40 y 23.

El puente tiene un ancho de 9,30 metros, limitado con barandas de hormigón armado. La obra se halla sobre pilotes también de hormigón que tiene una longitud variable entre 10 y 20 metros, debido a la profundidad en que se encuentra la arenisca compactada, en la que dichos pilotes se empotran 3 metros.

Estos trabajos de fundación fueron ejecutados por las empresas Rodio y Franki, especializadas en este tipo de construcción y de actuación internacional. La altura del puente sobre el espejo de agua en estiaje varía entre 7 metros en la margen norte, hasta 13 metros en la margen sud.

Las obras fueron contratadas por la Dirección nacional de Vialidad con la empresa Ing. Carlos A. Bacigaluppi S.A.. Su costo ascendió a la suma de 330 millones de pesos viejos.

Este puente es el remitido de una larga gestión plagada de frustración y esperanzas. Hoy es el merecido fruto al esfuerzo de un pueblo laborioso que hizo del desierto un vergel y a la coincidencia de funcionario conscientes de la importancia de esta obra para el desarrollo regional.

Para reconstruir la historia del actual puente de Paso Córdoba tenemos que remontarnos a la primera década del siglo y rastrear el origen del nombre del paso y de la construcción de la balsa homónima.

Paso Córdoba es un jalón más en la esforzada trayectoria histórica de las regiones patagónicas, en este caso concreto de la provincia de Río Negro y está unido al recuerdo de tropas de carros que lentamente fueron recorriendo las áridas tierra de nuestro sur.

La conquista de desérticas regiones, la colonización, obligado paso posterior, la afluencia inmigratoria, la puesta en marcha de obras de regadío la fundación y desarrollo de pueblos y colonias, el cultivo de la tierra virgen, son las constantes de nuestra historia regional. Todas ellas inmersas en un contexto de sacrificios, alegrías y derrotas. Inevitables esperanzas frustradas pero también irreductibles logros de objetivos que hablan de un pueblo de visionarios pioneros constantes y emprendedores.

El nombre que lleva el lugar donde se construyó el puente que une ambas orillas del río Negro, y que en el momento de la colocación de la piedra fundamental se lo denominó Puente Paso Córdoba. No muchos conocen las razones de tal denominación, ya que ella obedece solamente al uso que los viejos pobladores de la zona, al utilizar el paso para el vadeo del río, le había dado, porque en sus aproximación en contaban una vieja casa de comercio, lugar obligado de paso y descanso. La casa de negocio pertenecía a la firma Antonio Córdoba y Cia o - Algán y Córdoba-

### Trayectoria de Antonio Córdoba. Comercios en la Línea Sur

Antonio Córdoba nació en Vigo, España, el 7 de abril de 1870. En su país natal recibió una sólida educación; pertenecía a una pudiente familia de Galicia. Llegó a graduarse de bachiller y licenciado. Los testimonios orales de viejos pobladores que lo conocieron y la documentación rastreada en el Archivo del Diario Río negro, nos lo describen como un hombre culto, que dominaba idiomas y dotado de gran vivacidad.

Arribó a la Argentina en su juventud y trabajo en la provincia de Bs. As. en una estancia de Santamarina. Muy pronto se asimiló a las costumbres de nuestro campo y aquí se sintió criollo como el que más, diestro en el arte de enlazar, señalar y en todo los quehaceres del gauchaje a quien acaudillaba desde sus funciones directivas.

En 1894 rumbeó para la Patagonia, desolada "tierra de nadie", recién abierta a la colonización blanca, luego de la campaña que Roca lleva a cabo en 1879 arrebatando estas inmensidades al indígena, otrora dueño. Antonio Córdoba en 1894 llegó a Fuerte General Roca, que aún era una guarnición militar en el corazón del desierto rionegrino y daba sus primeros pasos hacia su transformación en próspero poblado. Aquí se dedicó al comercio y fue habilitado en la firma de estebán Amoretti durante varios años. Cuando Amoretti se aleja de sus actividades comerciales, Córdoba se asocia con Antonio Algán Estampa surgiendo la firma Antonio Córdoba y Cía., conocida también como "Algán y Córdoba".

La gran inundación del río Negro de 1899 que destruyera al "Viejo Pueblo" de Roca, obligando su traslado al emplazamiento actual, quizá motivó a los socios para instalar el negocio en la orilla sur del río, lugar más alto, en las inmediaciones de un vado conocido como El Paso. Allí se ubicaron también los depósitos y comenzaron a establecer sucursales en varios lugares entre Roca y Maquinchao. En los mejores años llegaron al número de once.

Para gran parte de esta investigación se contó con el testimonio oral y documentos escritos de Don Celestino del Hierro<sup>3</sup>, quien llegó de España en 1905 directamente al Valle para trabajar en Roca en la casa de negocio que

3. Celestino del Hierro nacido en Burgos en mayo de 1890, arribó al Valle de Río negro en 1905. Trabajó en las casas de negocios Algán y Córdoba y fue uno de los pioneros de la actividad comercial valletana, relacionándose con los pobladores del Sur. Principal ayudante de Córdoba en los menesteres relacionados con la instalación de la Balsa en Paso Córdoba.

Antonio Córdoba y Antonio Algán Estampa ya habían abierto. Los socios fueron instalando varias sucursales en la línea sur de la provincia, entre otras, se encontraban las de El Cuy, Michihuán (cerca de Mengué), Pitrailco, Lagunitas. Por su parte Algán, en sociedad con Carralbal, había establecido un comercio en la bajada de Comallo. Las sucursales se ubicaron así entre Roca y Maquinchao.

Hacia 1907 se levanta la famosa casa de "Córdoba y Cía"<sup>4</sup> en la ribera sur del río Negro, dentro de la Jurisdicción de la ex Colonia Roca en la inmediaciones del entonces denominado Paso de Violich. Era un vado por donde se cruzaba el río, ubicado aproximadamente a 1.000 metros hacia el oeste del actual Puente Paso Córdoba. El antiguo nombre del paso obedecía a que Vicente Violich se había instalado con un negocio en las cercanías. En 1910, ya construida por Córdoba una balsa en lugar, se quiso conservar ese nombre.

Hasta ese momento las mercaderías se pasaban en botes y, de acuerdo a los datos aportados por Celestino del Hierro, en la margen sur se había establecido un botero de origen mendocino llamado Alejandro Beas.

Los troperos del sur traían lanas y cueros y al llegar al "Paso" del río cargaban las mercaderías que desde el Fuerte General Roca se cruzaba en botes a la orilla sur, destinadas a surtir las casas de Ramos Generales de las tierras allende el río.

En mayo de 1899 la empresa del Ferrocarril del Sud había librado el último tramó de la línea ferroviaria de Bahía Blanca a la Confluencia de los ríos Limay y Neuquén, medida que dinamizó la vida de la región a pasos acelerados. El presidente Julio Argentino Roca había partido con una numerosa comitiva en el tren, rumbo al "Viejo Pueblo de Roca" -hoy Padre Alejandro Stefenelli- para inaugurar la línea. No pudo llegar a causa de la pavorosa crecida de las aguas del río Negro. Esa inundación de 1899 es, como se ha dicho, la que motivó el traslado de la Población de Roca al actual emplazamiento.

Luego de la llegada del ferrocarril, las carretas pasaron a segundo término. Este había sido el único medio de transporte hasta el momento. Las tropas de carros provenían del territorio de la Pampa o de Bahía Blanca, abasteciendo en forma más o menos irregular, la línea de fortines establecidos en tiempos de la

4. En el archivo del Diario Río Negro se conserva una fotografía, tomada en 1913, del negocio que Córdoba abriera en la ribera sur del río, próximo al paso donde se construiría la balsa. En la fachada del local puede leerse la inscripción Paso-Depósitos A. CORDOBA & CIA.

llamada "Campaña al Desierto" que aún no contaban con medios propios de vida. Otras llegaban y se dirigían a Carmén de Patagones y Viedma por el interior del territorio. Las más numerosas emprendían camino hasta Bariloche y Esquel. Llevaban alimentos, ropas y utensilios diversos; a su regreso transportaban lanas, cueros y viajeros, mientras los conductores aprovechaban para arrear ganados.

"Los pasajeros y equipajes venían en galeras. Una de ellas era atendida por Bartolomé Mora y salía de Bahía Blanca rumbo a Carmén de Patagones, al que se llegaba en tres días, de allí, costeano el río Negro, cubría la distancia hasta General Roca, en una larga jornada de seis días. Otra línea era atendida por Aníbal Balet sobre un trayecto sumamente peligroso porque, partiendo de Bahía Blanca a Hucal, cruzaba la planicie hasta Pichi Mahuida en seis días, invirtiendo tres días más en llegar a Roca, de paso por Choele -Choel y costeano el río. En cualquiera de los casos, las travesías se efectuaban con las naturales dificultades de las malas huellas y era frecuente el extravío de equipaje y encomiendas...<sup>5</sup>".

Aproximadamente hasta 1904, una línea fluvial atendida por los pequeños vapores "Río Negro", "Río Neuquén", "Río Limay" y "Triunfo" recorrían el río desde el muelle de Patagones hasta la confluencia. Su eficiencia era entorpecida por las crecidas o la exigua profundidad de las aguas.

Las galeras utilizadas en la época eran de cuatro ruedas, conducidas por un mayoral y tiradas por tres o cuatro caballos, tres cuarteros y aún tres o cuatro cadeneros que gobernaba un cuarteador. Era preciso contar con tropillas de reserva, aunque había postas cada 8 o 10 leguas. Como hemos señalado, luego de la llegada del ferrocarril, las carretas pasaron a segundo término. Sin embargo eran utilizadas para el acarreo de productos desde las estaciones hasta el interior del territorio, especialmente en los caminos del sur.

General Roca, población que fue creciendo a ritmo ininterrumpido, desde su origen como pueblo- guarnición militar hasta convertirse en el centro urbano rural más importante del Alto Valle, sacudió su transcurrir de penosos avances luchando contra un medio rigurosamente hostil, a partir de la llegada del ferrocarril y la puesta en marcha de obras regulares de riego que vitalizaron la zona.

5. Antonio RODRIGUEZ, El Alto Valle de Río Negro, Bs. As. 1947, p.35 y ss.

A partir de 1912 se detecta el comienzo de una nueva etapa hacia el desarrollo en que hoy está inmersa. Ya en la primera década del siglo, General Roca era asiento de importantes casas de comercio y centro de acopio y abastecimiento de mercaderías que se enviaban al sur del entonces Territorio Nacional del Río Negro, vía el cruce del río. Importantes casas de Ramos Generales prosperaron en General Roca desde los primeros tiempos. Esteban Amoretti, Alfredo Viterbori, Algán Estampa, Antonio Córdoba, Miguel Yunes, Félix Isla, Agustín Fernández, Federico Escudé, Nicanor Fernández, entre otros, figuraron como importantes comerciantes, vinculados, la mayoría de ellos, con diversas regiones de la provincia.

Don Alfredo Viterbori, poblador desde los comienzos del fuerte y pueblo viejo de General Roca, de destacada actuación en la vida municipal posterior, había iniciado su trayectoria en el caserío destruido por la inundación de 1899, ocupando el cargo de Agente de transporte de la Intendencia de Guerra. Años más tarde fue propietario de carros que transportaban mercaderías de la estación de ferrocarril hasta el río, para surtir los botes que la llevaban a la otra orilla, como así también de tropas que llegaban hasta las poblaciones de la línea sur.

El cruce del río en botes como única forma de acceso para pasajeros y mercaderías, era obviamente un mecanismo poco funcional que distaba mucho de permitir un transporte menos lento, seguro y de grandes volúmenes. Hacia el año 1907, Antonio Córdoba tomará una determinación que aceleró en gran medida el cambio del estado de cosas que soportaban las vinculaciones del Alto Valle con la zona sur. A partir de lo obtenido entonces por su capacidad emprendedora y el núcleo que lo secundaba, el único paso de solución definitiva que quedó por resolver se concretó recién 61 años después y fue la construcción del gran puente que hoy lleva su nombre.

#### La Balsa de "EL PASO"

En 1907, año de instalación de la casa "Córdoba & Cía (o Córdoba y Algán), en la orilla sur del río y por iniciativa de sus propietarios se trazó la llamada "Bajada del Paso" - todavía denominado Violich-, abriéndose así una cortada a Tricaco. En efecto, se construyó un camino que partiendo 5 leguas al norte de Tricaco y pasando por la "Aguada Córdoba", llegaba la planicie desde la cual se domina todo el valle a la altura de zona rural de General Roca. Ese camino que por la planicie baja directamente a la costa del río, lo fueron marcando las tropas de mulas de Antonio Córdoba, en su reiterado transitar por ingentes huellas

sobre las áridas tierras del sur, uniendo las distintas postas y poblaciones y buscando los atajos más convenientes a manera de esbozo del camino real que no tardaría en ser trazado.

Buenos caminos y pasos era lo que necesitaban los pioneros del comercio patagónico. Caminos y pasos para unir mejor el desierto de uno y otro lado del río.

Camino y balsa es lo que llevó a la práctica el dinamismo de Antonio Córdoba. En las incontables travesías entre Roca y las distintas sucursales, con sus carros, halló un surgente de agua que mejoró para uso de las tropas y aún lleva su nombre: es la Aguada Córdoba. Mandó construir la balsa de El Paso y regentó el peaje por varios años y por repetición y costumbre, con el tiempo, tanto El Paso como la balsa terminarían también llevando su nombre.

Seis chatas tiradas por mulas fueron abriendo el camino que Córdoba, adelante, les iba marcando. Un baqueano capataz de tropa conducía las chatas, era el mendocino Cicerón Hidalgo. Para subir la cuesta sur de la planicie hubo que maniobrar duro. Las chatas eran de 4 ruedas, tiradas por 6 mulas y con capacidad para transportar 2.500 kilos. El transporte más generalizado en el sur lo constituían los carros de 2 ruedas, tirados por 5 mulas, Córdoba era uno de los pocos que además de carros disponía también de chatas. El camino y bajada de la planicie hasta el paso se trazó con el criterio de acortar distancias y evitar el penoso trayecto que recorría un antiguo camino. Arrancaba este del pueblo Viejo de Roca ya a través de El Salitral desembocaba el Paso Viterbori, jaguel en medio del desierto en las cercanías de Tricaco. El camino del Salitral como lo llamaban, era más largo que el construido por Córdoba y además, no contaba con pozos de agua en su trayecto<sup>6</sup>.

El agua para la tropa era todo un problema. Córdoba trazó el camino una vez hallada la Aguada que llevaba su nombre y se necesitó todo un mes para hacer solo el tramo de la bajada de la planicie al Paso del río. Trabajaron 20 hombres, entre ellos nuestro informante clave, Celestino del Hierro, que en ese entonces contaban apenas con 17 años de edad. A pesar de llevarse a cabo en el mes de setiembre, el clima los hostigó duramente e inclusive tuvieron que soportar una pequeña nevada. Como era de rigor, se dormía a la intemperie y trabajaban a ritmo acelerado con el tiempo estricto para descansar y comer.

6. En cifras aproximadas: del Pueblo Viejo por el Salitral hay 20 leguas a la aguada Córdoba, en cambio de esta al paso Córdoba hay 12 leguas.

Hay que imaginar toda la dureza de la lucha del hombre con el desierto, propia de épocas de pioneros, sin temor que la imaginación nos lleve demasiado lejos. Jornadas como éstas jalonan completamente nuestra historia regional.

Antes de construir la bajada de la planicie, paso dificultoso, primeramente se probó con un carro. Este se desbarrancó destrozándose violentamente pese a que 5 mulas atadas a él lo tiraban para atrás. La cuadrilla contaba con dinamiteros y luego comenzaron a dinamitar, trabajando además con palas, picos y carretillas. De los 20 que formaban el grupo, solamente dos eran argentinos, uno de ellos lugareños y el otro correntino.

Entre otras nacionalidades había un suizo-alemán, cuatro españoles y la mayoría chilenos. En toda esta etapa fue una constante la afluencia de inmigrantes extranjeros a esta región especialmente muy nutrida siempre la llegada de chilenos. Nuestro Comahue es en gran medida fruto de la colonización llevada a cabo por inmigrantes. Trazados de caminos, líneas férreas y canales de riego, establecimiento de colonias agrícolas y fundación de pueblos cuentan en sus filas con proporción de extranjeros provenientes, en su mayor parte de la Europa mediterránea, de Siria y el Líbano.

Mientras se terminaba la bajada hasta El Paso se hizo necesario tomar medidas tendientes al montaje de una balsa en el lugar. Por decreto del 2 de mayo de 1908 el Ministro de Obras Públicas autorizó a Antonio Córdoba y Antonio Algán Estampa a establecer un servicio de transpones en Balsa y botes en el Río Negro, paso denominada Violich, frente a la Colonia Roca.

Transcribiremos textualmente el decreto que se recibió en Viedma, capital del Territorio el 23 de mayo de ese año:

“... Bs. As., Mayo 2 de 1908: Visto este expediente por el que el señor Pedro Narbaiza en representación de los señores Antonio Algán Estampa y Antonio Córdoba, vecinos del territorio del Río Negro, solicitan permiso para establecer un servicio de transporte para pasajeros y carga en balsa, botes y lanchas, en el expresado río frente a la Colonia General Roca, Atento lo informado por la Inspección General de Puentes y Caminos y habiendo prestado su conformidad el interesado a las tarifas proyectadas por dicha repartición, y declarado que el servicio de balsa y botes se hará a remo, lo cual no constituye un obstáculo para la navegación

## EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DECRETA

Artículo 1°: Concédase a los señores Algán Estampa y Antonio Córdoba el permiso que solicitan para establecer un servicio de transporte en balsas, botes y lanchas a remo, en el río Negro, Paso denominado Violich, frente a la colonia G. Roca.

Artículo 2°: Esta concesión no importa privilegio alguno y podrá ser declarada caduca cuando el Poder Ejecutivo lo juzga conveniente, sin derecho a reclamo ni indemnización.

Artículo 3°: El concesionario queda obligado a aplicar en el servicio que se propone establecer la siguiente tarifa máxima: por carro cargado con 3000 kilos y animales empleados en su arrastre, \$10,00 m/n; por cada carro vacío de dos ruedas y animales empleado en su arrastre, \$ 4,00 m/n; por jardinera vacía y los animales empleados en su arrastre, \$ 3,00 m/n, por animal vacuno o yeguarizo, \$ 0,25 m/n, por cada animal ovino, \$ 0,04 m/n; por carga de mil kilos \$ 2 m/n; por pasajeros a pie \$ 0,20; por pasajeros a caballo \$ 0,50 m/n; por empleados y gendarmes de policías, gratis. Cuando estos servicios se hagan por cuenta de la Nación, se harán con una rebaja de 50% sobre la tarifa.

Artículo 4°: Comuníquese, publíquese, dese al Registro Nacional y previa reposición de sellos, archívese.

Figuroa Alcorta  
Ezequiel Ramos Mejías<sup>7</sup>

La balsa medía 12 metros por 6 metros, era de madera de pinotea y su costo ascendió a 3.600 \$ m/n. El constructor Palacios le obsequió a Córdoba otra balsa de menores dimensiones, 3 metros por 4 metros, que se usaba en momentos de emergencia.

Entre 1907 y 1908 se registraron varias solicitudes y permisos para la instalación de servicios de balsas en distintos puntos del Territorio Nacional del Río Negro, tales como Chelforó, Choel-Choel, Conesa y un paraje sobre el Río Limay llamado La Atlantida del Limay<sup>8</sup>. Esto habla de gran necesidad de

7. Documento que se encuentra en el Archivo Histórico de la Provincia de Río Negro.

8. Documentos que se encuentran en el Archivo Histórico de la PRN (Viedma).

vinculación de una y otra banda del río a lo largo de toda la provincia; evidentemente fue un período clave y todo induce a pensar en el comienzo de una etapa en muchos factores se conjugaron para activar el movimiento de las primeras rutas y relaciones comerciales de las regiones del norte de la Patagonia.

Otros datos que por su carácter anecdótico no dejan de tener valor histórico se pueden apuntar, como asimismo detalles que realmente hacen a lo que podría llamar historia social de esta etapa, que deben tenerse en cuenta.

Hacia fines de 1908 se inauguró la balsa y sobre ella se sirvió una comida. Durante su transcurso la Balsa cruzó a la otra orilla regresando al punto de partida. En la fiesta se destacaban netamente dos grupos bien diferenciados. Nucleados en torno a la popular figura de Antonio Córdoba comía toda la peonada, la gente de campo los troperos y todos aquellos que habían colaborado en la construcción de la balsa.

Antonio Algán Estampa, español de origen que se hallaba establecido en la zona desde 1899, próspero comerciante de destacada actuación en la vida institucional roquense, varias veces concejal del Municipio era rodeado, en la fiesta, por representativas familias de los primeros tiempos de General Roca y Neuquén. Entre otros se hallaban Félix Isla, Chaneton, Portella, Bonnett, juez de Neuquén, la viuda del Coronel Isidro Lobos.

A poco de comenzar el funcionamiento del servicio de balsa, no se tardó en formar un pequeño caserío en ambas orillas del río. La Casa de Algán y Córdoba, en la orilla sur del Paso, contaba con grandes depósitos, herrería, panadería lugar de apostadero de las tropas de carros. Córdoba construyó allí también un Chalet. En la otra margen abrió una conocida fonda llamada "El Pobre Diablo", cuyo dueño apellidaban Frías y en torno a ella se establecieron varios ranchos.

Tiempo después, con 20 años de edad Celestino de Hierro ya era gerente general de la Casa "A. Córdoba & Cía" Y recorría periódicamente las sucursales de la línea sur. Toda la zona era próspera en la cría de ganado lanar y varias poblaciones surgían como consecuencia de esa prosperidad.

En 1880 nuestro país hace el despegue de carácter exclusivamente pecuario hacia su transformación en agropecuario. Es así como vastas extensiones de la Pampa Húmeda se irán destinado progresivamente a la cría de ganado vacuno y la agricultura, entonces vemos que a partir de 1914 la explotación del ganado ovino se desplaza cada vez más hacia la Patagonia. El

territorio del Río Negro acusa este fenómeno en las primeras décadas del siglo, fenómeno que se observa con intensidad especialmente en las tierras del sur, que en ese entonces contaba con abundante pastura natural.

Las relaciones comerciales y el frecuente traslado de familias que poseían campos en la línea sur y residían en Roca se hace cada vez más activo; la balsa del Paso Córdoba juega un importante papel en ese movimiento que vincula las tierras del Alto Valle con las del otro lado del río. Los pasajeros, los comerciantes las tropas de carros van y vienen incesantemente.

Córdoba y Algán, entre otros prósperos hombres de negocios, poseían tropa con 30 unidades entre chatas y carros. Llegaron a contar 500 mulas. Estas se compraban en San Luis y se hacían crías en El Cuy. Numerosos carreros y troperos menudeaban por la zona utilizando los servicios de la balsa instalada. Se montaron tropas numerosas, 30 o 40 personas trabajando, entre capataces, manceros (capataz a cargo de las mulas), peones y maruchos.

Los capataces debían poseer innatas cualidades para el mando y una intuitiva capacidad organizativa. Eran bravos hombres curtidos en la ruda tarea de devorar caminos al frente de una peonada, frecuentemente inclinada a la bebida y por consecuencia pendenciera y levantisca. A toda la tropa, además del sueldo se le daba de comer. Los capataces iban adelante montando la mejor mula de la tropa, munidos de una cuarta pues los carros se atascaban a menudo en los caminos y guadales y debían cuartearlos. Se les remuneraba bien, pero el trabajo era uno de los más sacrificados.

Entre los famosos capataces de tropas que quedaron en recuerdo de los viejos pobladores de la zona se contaron Félix Quevedo, Desiderio Tapia, Froilán López, Domingo Castro, Luis Pérez, Quilodrán, Reyes, Toledo. Para la casa " Argán Córdoba" trabajaron Cicerón Hidalgo, Juan Ruiz, Estanilao Fernández, Morán.

Muchos de ellos naturales de San Luis y Mendoza, gente de coraje y distancias. Todos fueron también anónimos protagonistas de nuestra historia regional, de un pasado hecho a polvo de caminos, riesgos, valor, sacrificio y soledad bebida en las interminables huellas de nuestro sur.

### Algunas conclusiones

En 1917, David Bichara<sup>9</sup> compró el negocio que "Algán, Carralbal & Cía" tenía en la bajada de Comallo, además se dedicó también al transporte y fue un verdadero pionero. Fue el primero en instalar un servicio de automóviles, para pasajeros y correo, que unía distantes regiones de la Patagonia en épocas en que era una azarosa empresa que demandaba excesivo tiempo y abundan en riesgos. En noviembre de 1919 fundó la empresa "La Rápida", con cuatro Mercedes Benz que hacían la línea hasta Esquel.

Hacia 1920-21, la Compañía del Sur, "Southlands" que poseía 500 leguas destinadas al ganado ovino, repartidas en toda la Patagonia muchas de ellas en el sur del río Negro -zonas de Pilcaniyeu y Maquinchao-, ofreció reiteradamente a David Bichara ayudarle a solventar los gastos de la construcción de un puente sobre el río Negro.

El uso de la balsa exponía a incontables y en lo que respecta al transporte de ganado, se perdía en cada cruce del río un 20% de los animales que morían ahogados. Bichara gestionó el proyecto ante las autoridades del territorio que no aceptaron la idea por considerarla demasiado visionaria. Al gobierno no le demandaba gasto alguno, tal como había ocurrido con la balsa de Córdoba. Se solicitaba autorización para lanzar la obra y cobrar un peaje de 3,50 \$ a los carros y 10 centavos por cada peón o animal. En poco tiempo el puente se autofinanciaba y cubría lo que hubiese quedado sin solventar por la compañía ganadera inglesa.

El gobierno del territorio juzgó como irrealizable en ese momento, la iniciativa planteada. Esa conducta, quizás prudente, pero sin alcances, impidió que se adelante 40 años en la construcción del puente, medida que hubiese apresurado considerablemente el desarrollo de toda la línea sur de la provincia. No obstante, observamos y debemos plantear, que con el puente en la actualidad no se frena el progresivo estancamiento y deterioro económico que acusan esas tierras. Inciden numerosos factores, cuyo análisis, rebasa los lineamientos de este

9. Testimonio Oral y documental de David Bichara: nacido en 1890 en Siria, frontera con el Líbano. Llegó en octubre de 1907 a General Roca, donde hoy reside. Fundador de la primera empresa de transporte en automóviles de la región. Proyectó la primer línea aérea de la Patagonia, para hacer el servicio de correo entre Roca y Esquel, pero no prosperó la iniciativa por carecer de apoyo oficial.

trabajo pero que es menester realizar en breve, ya que un serio estudio de los problemas de la línea sur debe urgir a los investigadores interesados en el desarrollo de la zona.

La dinámica del proceso histórico no se detiene. Poco a poco las tradicionales balsas son suplantadas por modernos puentes que acelera los desplazamientos, pero antes han debido pasar del manejo particular a la jurisdicción de Vialidad Nacional. La histórica Balsa de Paso Córdoba, afectada años atrás a este traspaso, dió lugar a otra instalada por dicho organismo, 1000 metros al oeste del Paso y que funcionó hasta la construcción del puente. En 1964 fue incorporada a Vialidad Provincial y a partir de ese momento pocos años mediaron hasta la construcción del puente Paso Córdoba, que ha terminado con los inconvenientes propios de un transporte en balsa.

La etapa de la balsa ha sido superada como inconveniente que en su momento fue necesario, única solución que les fue posible a principios de siglo para unir las dos bandas del río. Servicio que en la época tuvo grandes dimensiones y tanta importancia como el puente actual ya que la balsa fue nexo vital de las relaciones entre el Alto Valle, como los fueron otras en el Valle medio, y la zona sur del territorio. Unió desheredados parajes de la provincia con las incipientes a la vez pujantes poblaciones y colonias agrícolas del fértil valle.

La balsa de Paso Córdoba fue el primer jalón importante para integrar en una misma región de intercambio humano y comercial a puntos extremos y prácticamente sin comunicación alguna, de nuestra geografía provincial.

### **Bibliografía y Documentos**

Archivo Histórico Provincial Río Negro. Viedma

Archivo del Diario Río Negro.

Boletín Oficial.

Guía de la Provincia de Río Negro. Compendio geográfico-histórico, 1945.

Maida, Esther Lidia "Historia del origen y desarrollo del riego en el Valle de Río Negro".

Rodríguez, Antonio El Alto Valle de Río Negro. Bs. As, 1947.