



La fotografía de esta galera para mensajería, basada su diseño en el ómnibus europeo, fue tomada el 7 de julio de 1945 en la ciudad de Azul, desde donde partió hacia Tapalqué, llegando el 9 de julio.



Foto actual de dicha galera, la que fue restaurada a pedido del Museo de Tapalqué, propietario de la misma. Cubría el trayecto desde Azul hasta la estancia "El Sol Argentino", en el partido bonaerense de Benito Juárez.

EL CARRUAJE EN LA MENSAJERÍA

por el Sr. LUIS MARÍA LOZA

Aunque en un acta del Cabildo, de fecha 28 de mayo de 1800, se puede leer que Thomas O’Gorman (abuelo de la desdichada Camila) trajo desde Estados Unidos un arado, un carro grande y un carruaje llamado “diligencia” para nueve o diez pasajeros, en la primera mitad de ese siglo fue casi inexistente el transporte en carruajes. Sólo las carretas tiradas por bueyes rodaban por los llamados “caminos de ruedas”.

Las guerras civiles y las de la Independencia, por un lado, y los malones, por el otro, influyeron en el lento desarrollo de las compañías de transporte. Las primeras motivaron que el Ejército fuera uno de los peores enemigos de los “maestros” (propietarios o encargados) de posta, pues no sólo disponían de yeguarizos, sino también de empleados jóvenes, reclutándolos al servicio de la Guardia Nacional. Los malones, por su parte, robaban los animales y con ellos llegaba la destrucción de las postas.

LOS PIONEROS

Pero todo cambió rápidamente en la segunda mitad del siglo XIX, luego de la batalla de Caseros en 1852. Los pioneros en la actividad no fueron muchos. La primera empresa de la que se tienen datos ciertos fue “Mensajerías Argentinas”, fundada en ese año por Patricio Fernández y Juan Rusiñol, que cubría la ruta entre Buenos Aires y Dolores, partiendo de sus oficinas ubicadas en la intersección de las calles Chacabuco y México, en el actual barrio porteño de Montserrat. Joaquín Fíllol, de origen catalán, fue contratado como gerente de esa empresa y terminó siendo socio de los hermanos Rusiñol.

Timoteo Gordillo, en 1858, dominó el negocio. Perteneciente a una encumbrada familia riojana, enfrentada a la causa federal, se vio en la obligación de exiliarse con los suyos en Chile. Su padre había sido fusilado por orden de Facundo Quiroga, en 1829. Al ser derrotado Juan Manuel de Rosas, volvió al país. Aparentemente, Gordillo y Justo José de Urquiza fundaron una empresa de transporte, trayendo de Estados Unidos cien carruajes y ciento cincuenta carros con elásticos.

Otro pionero en el ramo fue el parisino Louis Sauze. Llegó a nuestro país en 1848, especializado en la fa-



Galera “Los Iniciadores”. Era conocida como la “galera de Timoteo Gordillo”. Fue importada desde Estados Unidos, en 1857.

bricación de carruajes y galeras. Su primera fábrica estaba ubicada en la calle Bolívar, luego en 25 de Mayo y finalmente en la calle San Martín. La construcción y venta lo llevó a incursionar en el otro negocio, adquiriendo varias compañías de mensajería. Así desplazó a la competencia y pasó a ser el empresario más importante del momento.

APARECE LA GALERA CRIOLLA

Las exigencias del negocio, como el aumento de pasajeros y de equipajes a transportar, motivaron el cambio

en los carruajes, apareciendo lo que denominé “galera criolla”, diferenciándola de la “galera colonial”, que era de menor capacidad y diferente diseño.

La galera criolla basa su forma y diseño en el ómnibus europeo, adaptándola al medio y a la utilidad. A pesar de cambiar la disposición de los asientos interiores (dos asientos enfrentados, perpendiculares a los ejes) y su acceso (puerta amplia en la parte trasera), siguen siendo coches toscos, rústicos y desproporcionados. Varias ventanillas en los laterales, una amplia rejilla en el techo para el equipaje y, en algunos casos, asiento para pasajeros, son otros de los cambios efectuados.



Galera colonial de Belgrano. Este vehículo "a sopanda" (por su sistema de amortiguación) fue utilizado por el Gral. Manuel Belgrano en la Segunda Campaña del Alto Perú, más precisamente en la Batalla de Salta, el 20 de febrero de 1813.

De acuerdo con la iconografía y fotografías de la época, fueron dos los modelos más comunes. Aparece guiando el cochero, mayoral o galerista. Los postillones comienzan a ser reemplazados por los cuarteadores, quienes también montados, posibilitan la llegada a destino.

La variación en los modelos la encontramos principalmente en el pescante. Si éste estaba cubierto por un techo o una capota de las denominadas "capuchinas", no tenía asiento en el techo. En cambio, si el pescante era descubierto, tenía asientos en el techo. He visto ilustraciones de galeras con más de un asiento en el techo, tal el caso del logotipo de la empresa "Nuevas Mensajerías Nacionales", de José Merlino. También leí sobre su existencia, pero no encontré ninguna en museos o colecciones privadas. Debajo de los asientos del interior se llevaban bebidas, víveres, armas y abrigos, tan necesarios en el viaje. Viajaba el rico, el pobre, el preso con su custodia, la correspondencia, el dinero, los periódicos, etc.

LLEGÓ LA REGLAMENTACIÓN

En junio de 1854 se firmó un decreto reglamentando el servicio de mensajerías. Era detallado y estricto en lo referente a los deberes del mayoral, derechos del pasajero y control de la correspondencia, del dinero en efectivo y, sobre todo, del registro de viajeros. Se fijó, como distancia mínima de recorrido diario, veinte leguas y un máximo

de veinticinco leguas. Se crearon tres categorías de viaje, de acuerdo a la ubicación del pasajero, con sus respectivas tarifas:

Cupé: Dentro de la caja; dos reales por legua.

Segunda clase: Rotonda (en el techo); 1 y $\frac{3}{4}$ reales por legua.

Tercera clase: Carretilla (en el asiento del pescante, junto al mayoral); un real por legua. Se exigía también que en su interior debían tener cuatro o cinco plazas como mínimo y diecisiete como máximo.

Llegaron a ser muchas las empresas de mensajería que se fundaron entre 1852 y 1870. Esta competencia llevó a la creación de nuevos recorridos, mayor seguridad y comodidad y menores tiempos de viaje.

Así, por ejemplo, en 1864, la empresa de galeras "Iniciadores", para algunos de Timoteo Gordillo y para otros de Louis Sauze, promocionaban su viaje a Chile en solo catorce días.

Aunque el 30 de agosto de 1857, la Empresa Ferrocarril del Oeste dio la señal de partida al primer tren en la Estación del Parque (hoy Plaza Lavalle), las empresas de mensajería continuaron con sus viajes hasta bien entrado el siglo XX. ■ ■ ■

