REEDICION
Año 2006
Trelew 120 años

Trelew 140 años

140 TVN TRELEW
CONECTA CON VOS

Testimonio. Manuel Edgardo "Pirincho" Calatayud y Betty Zaida Adomat de Calatayud.

Pioneros de las **rutas chubutenses**

El nacimiento de Transportes Patagónicos

"Pirincho" Calatayud y Betty recuerdan los primeros tiempos de Vicente Calatayud en Trelew, y los inicios del transporte, cuando una biela se arreglaba pegándole una alpargata, con tal de seguir viaje y llevar a los pasajeros a destino.



La toma de es de 1942. Los micros están frente al Distrito Militar 26, antes de partir a

"Mi padre llegó a Mendoza en el año 1919. Allí estuvo trabajando un año y después vino a Trelew. Acá tenía un tío, Poncio, con un restaurante. Después la conoció a mi madre, que vivía en Rawson. Se casaron en el año '23".

"A la Argentina vino solo... Trabajó en Trelew, puso un taller mecánico en 9 de Julio y Mitre. Se llamaba El Aeroplano, y arreglaba los Ford T. No tenía mucha idea de mecánica cuando llegó, se hizo acá. En España tenían una carpintería, y aquí también trabajó un poco como carpintero. **El taller era una cosa chiquita**, y en esa misma esquina nació mi hermana en el año '24 y yo en el '27. Y siguió la vida así, con el taller mecánico. **Después se dedicó al transporte"**.

"Tuvo una vida muy activa, porque fue el que ayudó a levantar las paredes de la Sociedad Española. Y después, cuando llegó la pesca del cazón, invirtió en una lancha pesquera. Donde veía que había una veta se ponía a trabajar, hizo de todo porque no quería irse de Trelew por nada del mundo. Cuando empezaron las fábricas, hasta construyó dos grandes galpones para las textiles, no tenía inconveniente en abocarse a lo que fuere".

Los primeros transportes

"Cuando se formó Transportes Patagónicos, primero andaban en autos particulares, que iban desde aquí a San Antonio. Iban hasta Río Colorado en Ford T, y se tardaba tres días. El primer día de acá al Salado, el segundo hasta El Tropezón, donde hacían noche, y al tercer día recién llegaban a Río Colorado a tomar el tren para ir a Buenos Aires. Pero a lo mejor había uno o dos pasajeros. **Después se puso la línea de ferrocarril a Bariloche**, entonces iban a San Antonio que les quedaba mucho más cerca, pero eso debe haber sido por el año '30".

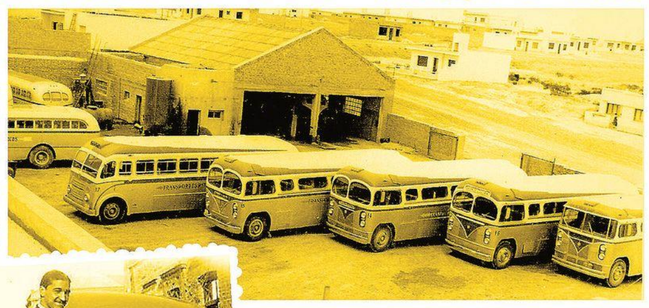
"Se peleaban entre ellos para llevar a un pasajero, estaban Correlegua, Benedicto, mi padre, Puértolas, Pascual Gando, José Ojeda y Félix Castro, que llevaban pasajeros en un auto. **Después compraron un Pullman y en el año '37 se hizo la fusión de las tres empresas, que eran La Unión, que correspondía a Calatayud, a Puértolas y a Gando, La Puntual que era de José Ojeda, Suárez y Correlegua, y La Nueva que era de Angelito Castro y Lorenzo Durandes**. Se unieron, porque ya se estaban peleando entre ellos por llevar un pasajero.

En el año '37 ó '38, el gerente de La Anónima les aconsejó bien... "por qué no se dejan de embromar muchachos y se unen y hacen una empresa grande", y así nació Transportes Patagónicos.

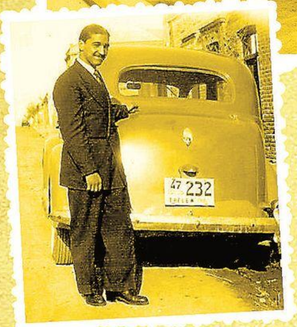


Un chofer uniformado. Frente a la administración de la compañía. El vehículo era para correspondencia y pasajeros.

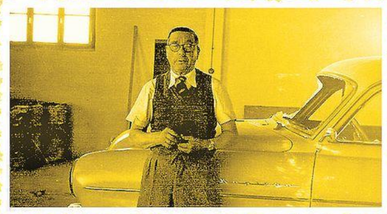
Pocas calles, casas simples. Un pueblo donde los habitantes se conocían entre sí. Familias trabajando en sus negocios. Un centro de pocas cuadras. Una ciudad pintoresca, que fue creciendo a pasos cortos. Así lo recuerdan aquellos que vivieron en el Trelew de antes.



Una vista de los talleres, en el mismo lugar en que está hoy.



"Pirincho" Calatayud.



Vicente Calatayud, con su viejo Opel.



Los pasajeros, listos para partir en su aventura.

Transportes Patagónicos

Llegar a destino a cualquier precio

Los choferes llevaban dos uniformes. Se tardaba nueve horas a San Antonio, y hasta tenían un taller ambulante en un colectivo, por las roturas.

"**Mi papá era un trabajador, le gustaba la mecánica, desarmaba los Ford T en cualquier lado. Una vez se le salió una biela a un Ford T, entonces en el camino sacaron la biela, el pistón, le pusieron una alpargata atada con alambre para que no se salga el aceite hacia afuera, y con eso siguieron**. Fue aprendiendo a hacer todo eso porque en ese tiempo había que hacerlo, no había técnica, había que probar... Era más fácil la mecánica, ahora es más complicada..."

"En el año '27, cuando yo nací, mi padre compró un Chandler francés, que era para siete pasajeros, para llegar hasta San Antonio. En esa época se tenía calefacción por medio del escape".

"**En el año '24 Trelew tendría 3.000 personas, después en el '30 habría 4.000 ó 5.000**. Él andaba por todos lados, le gustaba mucho, era farrista, le gustaban los asados, comer bien, y cuando mi madre estaba en Rawson -que eran novios- iba a verla en un caballo y tardaba 3 ó 4 horas sólo para ir".

"**Él siempre tuvo muchachos aprendices en el taller, porque en ese tiempo había muchos muchachos jóvenes que terminaban la primaria, y como no había muchas cosas en Trelew, iban y aprendían de mecánica**. Así que venían los chicos de 14, 15 años y siempre tenía algún ayudante con él. Le gustaba enseñar y los hacía trabajar, los padres los traían y le decían 'no le pagués nada pero enseñale algo', así es que empezaban limpiando piezas de los autos con nafta y después seguían".

"**Transportes Patagónicos se inició en el año '38 con la unión de las tres empresas que había en ese momento. El nombre salió en una reunión que tuvieron con el señor gerente de La Anónima.** Cada empresa presentó sus coches, trajeron a un pintor de Bahía Blanca y los pintaron de verde en la calle Belgrano y 25 de Mayo, donde había un taller mecánico. Todos pusieron su capital, que eran 145 mil pesos, y había unos 15 colectivos. Los recorridos eran de San Antonio a Puerto Lobo, Madryn, Trelew, Uzcudum, Garayalde, Salamanca y Comodoro Rivadavia, eso en un principio. Después se agregaron Puerto Deseado, San Julián, Piedra Buena y Río Gallegos. Eso era larga distancia, de corta distancia iban una vez al día desde Trelew a Madryn y de Madryn a Trelew, porque en ese tiempo Trelew era lo más grande y lo más importante. A San Julián se iba dos veces por semana". "**En el año '54 se hizo una importación en donde se compraron varios chasis y se encarrozaron en Rosario**".

"**Los primeros choferes fueron Emiliano Ramos, José Navarro, Américo Pez, Benedicto, Emilio Güilf, Masanti, Barbudo...**"

"Mi suegro llegó a ser en un momento dado el importador de la firma Morris, traía los coches Morris antes de la Segunda Guerra. En otro momento también se fue a Alemania con unos socios que tenía e hizo varias importaciones muy grandes de la firma Fabber".

Casa por casa

"**Antiguamente se iba a buscar a los pasajeros hasta su casa, con equipaje y todo. Para los boletos había una oficina frente al Touring Club**, ahí se sacaban los pasajes y los equipajes se iban a buscar al domicilio. Todo esto fue del año '38 para adelante, y salían 50 ó 60 pasajeros en dos coches, tres veces por semana. En cada micro entraban más o menos 15, 18 pasajeros, después vinieron unos más grandes donde entraban 24".

"Hasta el año '50 iba la gente del pueblo, de Rawson, de Gaiman, y algunos pasajeros seguían viaje hasta Comodoro Rivadavia. Pero ya en el año '51 se traían nada más que autos, chatas, utilitarios. Después, en el año '57 empezó 'el paralelo' y ahí se fue todo para arriba, viajaba mucha gente..."

"**Desde San Antonio a Trelew tardaban 9 horas más o menos**. En ese tiempo no había apuro, lugar donde llegaban, paraban media hora a tomar un refresco o algo. Aparte en los colectivos no había baño, así que cada dos horas había que parar".

"**Estos coches viejos eran a nafta, después ya en el año '54 vino el gasoil**. Y acá la misma empresa tenía su surtidor, primero fue Ardanaz, ahí había un surtidor que echaba nafta. Estaba Guerra frente a la plaza, cerca de la farmacia La Plaza, después estuvo Pérez Aguirre con su surtidor, Corradi también tenía, en Fontana y 9 de Julio, donde está la estación de servicio Esso. Los hermanos Fratesi tenían un surtidor. Después estaba Diego Meyer que era el distribuidor de combustible, porque la nafta se traía en tambores desde Comodoro".

"**En esa época en Transportes Patagónicos trabajarían aproximadamente unos 90 empleados en total, entre oficina, encargados y choferes. Ya en el año '57 habrían 200 personas más o menos**, porque también había carpinteros, ayudantes de los carpinteros, chapistas, como Álvaro Gargini, que estuvo como 50 años en la empresa".

"Estos coches tenían elástico, porque con los caminos de tierra no había viaje en que no se rompieran, así es que había que tener para los elásticos como tres personas. **Llegamos a tener un micro como taller mecánico ambulante**".

Las roturas

"**Si se rompía en ruta, se avisaba a la policía y salía el colectivo con todo lo necesario como para arreglarlo**. De acá a San Antonio había dos arroyos, El Salado y Arroyo Verde, y a veces salían de su cauce y se hacían grandes. En una oportunidad yo venía con Barbudo y dijo 'bueno, ahora a agarrarse', y se largaba en plena laguna y era atravesar más y más agua porque se salía de su cauce. Entonces todos los pasajeros llevaban la comida a bordo. En una oportunidad venía un señor que traía uvas, entonces cuando se encajó el colectivo empezó a vender los racimos de uva porque todos estaban hambrientos, y él se hizo el negocio".

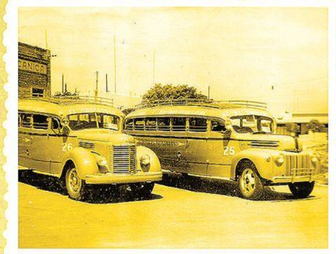
"Una vez Barbudo iba de acá a Comodoro, y en la bajada se le rompieron los frenos, una mujer entró en pánico, y él con un brazo manejaba el colectivo y con el otro sostenía a la mujer que se le quería tirar del micro. Y logró dominar a la mujer, y al colectivo".

Eran Señores Choferes. Ellos se ponían overoles blancos con cuello azul y esos trajes iban como recién sacados de la nieve, impecables. Llevaban igualmente un uniforme adicional, de fajina, porque si se tenían que meter a desencajar el micro, no se metían con el blanco, eran cuidadosos hasta en eso".

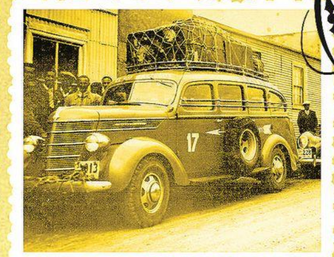
"**Las encomiendas y el correo a veces iban en el mismo colectivo, pero había otros micros que eran los de carga, que tenían doble cabina**".

"En una oportunidad Vicente iba a San Antonio y ve que una rueda iba delante de él, y dijo 'pues coño, a quién se le habrá salido esa rueda', y en eso se le cayó el auto. Pero como siempre llevaba su rollo de alambre y su pinza, lo arregló, siguieron y llegaron a destino".

"Después, siendo importador, se trajo un Opel precioso, y no sé que problema tuvo en la caja de cambios y no había repuestos, entonces abulonó en unas alfombras bellísimas un pedazo de goma de cámara de auto. Así, calzaba la tercera, agarraba la goma y se la ponía".



Los micros para 24 pasajeros, un avance.



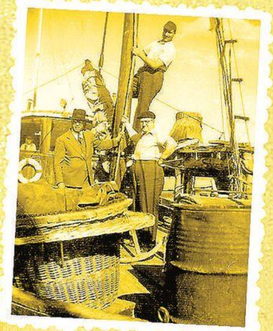
Los micros para 7 personas, pioneros del transporte.



La familia de Transportes Patagónicos. Antes, llevar la gente de un lugar a otro requería de mucho esfuerzo, y de una voluntad a prueba de todo.



Una publicidad anunciando el colectivo que iba hasta Punta Norte, en Península Valdés.

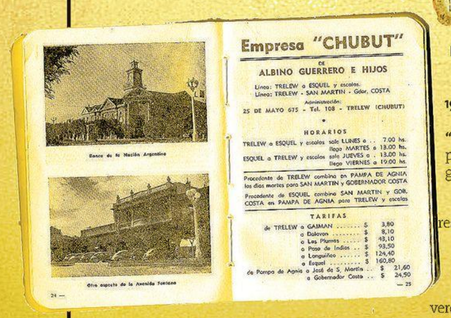


Vicente, "Pirincho" y un amigo, a bordo de un barquito.

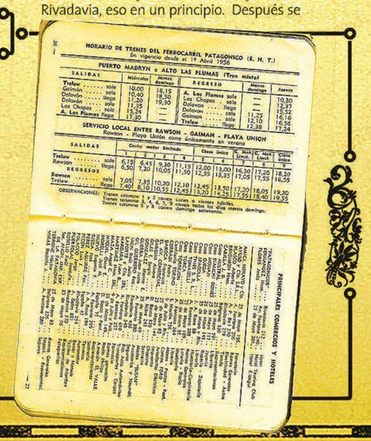


Llegaron a trabajar más de 200 personas cuando aún no estaban en la década del 50.

Los apuntes para el viajero



Ir de una punta a la otra de la provincia llevaba días enteros. Y había que entretener a la gente. En diciembre de 1956, Transportes Patagónicos editó una increíble y completísima guía, llamada "Apuntes para el viajero". Lejos de tener pretensiones geográficas o históricas, la guía contaba con listados de comercios, horarios de colectivos... ¡Y de trenes!, Publicidades abundantes y pequeñas reseñas sobre las ciudades que recorrían. También tenía teléfonos útiles, una miniguía de Buenos Aires con plano y todo, y hojas libres para que la gente hiciera sus anotaciones. En verdad, un verdadero acierto de marketing y servicio.





REEDICION
Año 2006
Trelew 120 años

REEDICION
Año 2006
Trelew 120 años

Trelew 140 años

En **blanco y negro**

Agradecimientos: Oscar Jones; Pancho Abraham; Museo Pueblo de Luis; Marcelo Pérez Medel; Josefa Fernández de Fernández; Tirso Marcelino Fernández; familia de Ricardo Lualdi; Haydée Barry; Mafalda Abraham; Lidia Pérez Aguirre de Garate; Gloria Gemesio; Eirwen Price de Humphreys; Estebana Gallo; Adela Cúneo de Vergalito; Silvia Calo; Elena Domínguez de Domenech; Doria Bonvicini; Dora Quilogran; Argelia Sanz de Gatica; Hugo Albaini; Amanda Salaberry; Fortunato Sáez Gil; Víctor Heinken; Lidia Nuevo de Crespo; Isabel Caminoa de Heinken; Mario Osorio; Raúl Tolosa; Gweneira Davies de González de Quevedo; Juan Andrés Fernández; Edgardo y Ernesto Abad; Juan López; Caridad García; Esther "Tila" Bones; familia Comes; familia Albano; Roberto Heck; Perla La Regina; Juana de Evans; Familia Gallo; Dr. Eduardo Fernández Lubo; Celia Montenegro de Sica; José Maidana; Alida Toneatti; Lique González; Edwina Hughes; Nora y Carlos Socino; Agustín Yangüela; Graciela Renee Gómez; Elena Cordeau; Rosendo Rodríguez Labat; Teresa Gallo; Néstor Rodríguez; Siria Fratesi; Familia Maccaroni; Gustavo Adolfo Boyd; Marcela González; Marcos Mazo; Martha Thomas; María Cristina Timmis de Gómez; Techy Viñas; Julio Domínguez; Ingeniero Jorge Laborda; Herminia Gázquez; Nilda Jones Vda. De Roberts; Nicanor Antonio Maldonado; Mario Oscar Seguel; Dalia Montuenga vda. de González; María Eva Rodríguez; Mario Walter Thomas; Lito Aguilera; Nancy Guerrero de Schanz y Manuel Edgardo "Pirincho" Calatayud y Betty Zaida Adomat de Calatayud.

El transporte pionero

Fotos. Nancy Guerrero de Schanz.

Viajar a Esquel en varios días

Era duro moverse en la provincia en las décadas del '20, '30 ó '40. Y en Trelew había distintas empresas que prestaban el servicio. Una de ellas fue Transportes Chubut. Pero todos lo conocían como "Guerrero", por el apellido de sus dueños.



Uno de los primeros transportes de correo. Llevaba correspondencia a Esquel.



Juan Carlos Guerrero. Hijo de Don Albino Guerrero, era uno de los choferes más conocidos en toda la provincia.

Aunque cuesta reconocerlos. El de la guitarra es nada menos que Piero. En el grupo de gente que se bajó del colectivo estaban Luis Sandrini y Gabriela Gilly, entre otros. Estaban filmando "El Profesor Patagónico", que ser rodó en la zona y fue estrenada en enero de 1970.

"**La Empresa de Transportes Chubut nació en 1918. En esa época, a veces se tardaba 20 días en llegar a Esquel**. No había caminos, y había que vadear ríos, arroyos, y zanjones. **En los primeros tiempos nos dedicábamos más al transporte de correo**". "Después la empresa cambió. Ya para 1940 los colectivos eran distintos. Pero igual los viajes podían durar tres días o más, dependiendo de las lluvias, la nieve o las inundaciones".

"**Además de correo llevábamos 'colimbas', presos, y otros pasajeros... Muchas veces los que viajaban debían bajarse a palear nieve, o ayudaban en las reparaciones; o cebaban mate en interminables mateadas... incluso muchos preparaban comida. Así se viajaba entonces**".

"Las cajas de carga del colectivo tenían de todo. Desde capones y corderos envueltos en arpillera, hasta remedios. Y **siempre se anunciaban los envíos a través de los 'Mensajes al poblador rural'**". "También se enviaban las urnas para las elecciones, los rollos de las películas del Cine Coliseo; rollos de tela..." "Para la década del '70 la empresa ya tenía cuatro colectivos nuevos. Y los viajes duraban 24 horas. Era todo un adelanto. **En los micros había azafatas que servían algunas de las gaseosas de la época, como Crush o Bidú Cola**".

140 TW TRELEW
CONECTA CON VOS