



La Luz del Desierto, La Bienvenida y La Pichona de Pozzo Ardizzi, tres chatas famosas

En el acceso oeste a Carmen de Patagones se luce, desde hace varias semanas, la vieja chata de carga "La Pichona", totalmente restaurada. Este gigantesco medio de transporte de fines del siglo 19 y comienzos del 20 comparte méritos históricos con La Luz del Desierto y La Bienvenida.

Parece no existir un registro acerca de la totalidad de las grandes chatas de carga que corrieron por los caminos argentinos. Hay diversos aportes, dispersos en publicaciones de todo tipo, y este cronista encontró interesantes referencias sobre dos carruajes de estructura monumental, similares a la recuperada "Pichona", verdadero orgullo patagónés.

La Luz del Desierto

En el sitio www.revisionistas.com.ar aparece un artículo sobre la chata bautizada como "La Luz del Desierto" (ya se verá el por qué de tan poético nombre) que perteneció a don Eduardo López, del paraje Sol de Ma-

yo, partido de Navarro. Se transcribe allí una entrevista que por 1967 le realizó a López el periodista Luis Alberto Flores (que usaba el seudónimo de Luis F. Clusellas para sus notas costumbristas) y citó el historiador navarrero Raúl Lambert en su libro "Andate hasta el almacén".

"El paisano López nació en Navarro ("... y aquí he de morir y quiero que me entierren", confirmó) el 27 de octubre de 1905 y compró una chata

-que es la misma que aún conserva, si bien sucesivos arreglos y modificaciones han hecho que poco de su material actual sea original- cuando contaba 18 años de edad; y anduvo con ella hasta que cumplió doce lustros, ya que su último viaje, realizado a la estación Pedernales, fue a fines de 1965.

"Las grandes ruedas de "La Luz del Desierto" (así se llama la chata) miden más de tres metros de diámetro y tiene llantas de hierro de cinco pulgadas y media de ancho. En su amplio cajón de unos 5,50 m de largo, transportó cargas (cereales, lanas, cueros, etc.) de hasta 11.000 kg; como record recuerda haber llevado hasta 264 bolsas de girasol. Los viajes más frecuentes eran los rea-



El cronista admira a La Pichona restaurada.

lizados entre las chacras y la estación o los molinos; a veces se hacían recorridos de 20 y de 30 leguas que demandaban varios días, dado que por jornada no se andaba más que tres o cuatro leguas.

"¿Qué cuantos animales se atan a la chata? Vayan sacando cuenta: Un "varero" y a su lado dos "tronqueros" (casi tapados por el pescante). Delante de ellos un "cadenero" (generalmente el mejor caballo) flanqueados por dos "balancineros"; en ocasiones, delante del cadenero se agregaba un "sobre cadenero". De los grilletes de las ruedas y tirando no ya del pecho sino de la cincha, cuatro animales más, llamados "cuarta de ocho" a los que van del lado interno y "cuarta de diez" a los que van exteriormente.

"En cada una de las ruedas grandes (también de sus grilletes) se prenden dos caballos más, estos son los "cuñeros". En la culata suele ir, atado del cabestro, un animal "de andar" y los laderos en caso de no necesitar sus servicios.

"Supe, también, -decía el reportero- qué son los "limones", "candeleros", "palomas", "varales"; aprecié los aperos de suela (pecheras con yuguillos de hierro, lomerías, barrigueras, anteojeas y delantales), los fuertes y gruesos bozales de los laderos y los tiros de cuero curtido y trenzado o torcido hechos por López, que ade-



Un cartel que lo dice todo, Soy La Pichona.

más es soguero y alternó su trabajo con la chata oficiando de resero y domador; hoy se dedica todavía a esta última actividad ("Antes tiraba los potros corriendo; hoy lo hago desde el suelo" - nos decía López).

"Opina el paisano López y le damos la razón, que los viajes para su chata ya han concluido; se acabaron los largos recorridos por los partidos de Navarro, 25 de Mayo y Bolívar. El camión terminó con la tracción a sangre. Los tiempos en que, con su hermano Serafín como acompañante, andaba por la huella con esa casa rodante que en una ocasión casi le cercena el brazo al pasarle una de las ruedas chicas por encima, no volverán; pero queda en la memoria el grato recuerdo de tantos días y tantos años de andanzas y queda aún en pie y luciendo como en sus mejores tiempos, "La Luz del Desierto" alumbrando con sus destellos la vida de un hombre, de un criollo que por ninguna plata se desprenderá de ella, de esa chata navarrera que hace cuarenta y cuatro años le costó 1.131 pesos, con cinco caballos, aperos, y lona y escalera". Concluye Clusellas.

Luego del fallecimiento de don Eduardo López, sus hijos donaron esta chata para que ella formara parte del Museo Municipal de Navarro. A través de Lambert pudimos saber, también, que la tarea de reconstrucción del antiguo carruaje está muy avanzada "y ya está salvada del deterioro total al quedar bien plantada sobre sus rodados".

La Chata de Garbiso

Utilizamos ahora como fuente un trabajo firmado por la historiadora Mariana Suárez Boh, "Emilio Garbiso y la Chata Grande" del sitio www.grupopaleo.com.ar/museodemiramar

"En el Museo de Miramar se encuentra en exhibición uno de los pocos carros de carga que aún se conservan. La Chata de Garbiso es una pieza de valor histórico inestimable, que contribuye de manera tangible a referir una época pasada. Es sin lugar a dudas un bien cultural cuyo valor excede las fronteras de nuestro distrito.

La historia de la "Chata de Garbiso", "Chata Vieja" o, como realmente había sido nombrada por su propietario "La Bienvenida", está ligada a la vida y la historia de quien no solo fuera su conductor o manejante como se dice en la jerga sino quien además fuera hasta el último de sus días su mas fiel custodio Don Emilio José Garbiso. Éste, fue consciente del invaluable valor histórico de la "Chata Vieja" de ahí su interés de donarla al museo para que pudiera ser preservada. Para que allí se levantara como documento vivo y tangible de un modo de vida y de trabajo que hoy aparecen para nosotros desconocido. Don Emilio, lejos de cualquier mezquindad prefirió convertirla en un objeto de inestimable valor de nuestro patrimonio cultural y sin dudarlo, donó no solo la chata sino que con enorme generosidad, también donó el aperaje completo, en el mayor de los casos realizados por él mismo, así como otros objetos uti-



lizados en su vida como carrero o chatero de igual valor documental e histórico; tales como el crique, el farol, el látigo, entre otros".

"Es necesario situarse alrededor de 1860. Nuestro país, lejos de poseer grandes urbes, estaba compuesto por poblados formados por unas pocas manzanas en torno a una plaza a las que los viajeros europeos describían como "pueblos desparramados" o "colecciones de ranchos". Por aquel entonces el desequilibrio demográfico era notorio, existían los llamados caminos reales, creados a fuerza de tanto transitar por la misma huella. Basta como ejemplo el citar a Guillermo Rawson quien siendo Ministro del Interior en el año 1863, se quejaba: "Aquí no hay caminos, no se puede llamar caminos a esa huellas profundas y sinuosas formadas no por el arte sino por el ir y venir de las gentes a través de las vastas llanuras, por en medio de los bosques o por las cumbres de las colinas y montañas".

Es menester añadir que a las dificultades geográficas y topográficas se sumaba la inseguridad de los caminos que no hacía más que acentuar la lentitud de los transportes. Existen numerosos relatos de viajeros que describen las difíciles comunicaciones derivadas de las continuas contiendas civiles, la presencia de malhechores, soldados desertores e indios.

"La llegada del ferrocarril hará que las distancias se acorten y asimismo producirá un desplazamiento de los medios de transporte hasta entonces vigentes, la mula, la carreta y la diligencia. La mayor capacidad de carga de las chatas con respecto a las carretas, así como también la mayor estabilidad de las chatas respecto de

Dimensiones generosas en el pescante de la chata.

estas al poseer cuatro ruedas provocara una lenta desaparición de las carretas y su reemplazo por las chatas. En este marco aparecen las primeras tiradas originalmente por bueyes quienes paulatinamente fueron reemplazados por caballos. De allí surge el termino boyero que era originalmente quien tenia a sus cargo el cuidado de los bueyes. Luego por extensión aún cuando estos habían sido reemplazados por caballos se siguió utilizando, cuando en realidad el encargado de cuidar los caballos en la chata es denominado "caballerizo".

Las chatas de carga se fabricaron en la provincia de Buenos Aires en las localidades de Balcarce y Azul. Se consideraba que las azuleñas eran las mas fuertes. También se las fabricó en Pringles, Bahía Blanca, San Pedro, Flores y Olavarría entre otros lugares. Tuvieron a su cargo el transporte desde aproximadamente mediados de 1860 hasta 1935 en que lentamente comenzaron a ser reemplazadas por los camiones. Lamentablemente las chatas fueron desmanteladas en la mayoría de los casos, los hierros se vendieron como metal y actualmente se conservan solo unas pocas. Una de ellas "La Bienvenida" "Chata Vieja" o "Chata de Garbiso" construida alrededor de 1868 en Azul, se conserva, para asombro de todos quienes la contemplan en el parque del Museo de Miramar, como testigo mudo y certero de un país que supo forjarse trabajando la tierra y con el esfuerzo de criollos como Don Emilio Garbiso".

La Pichona, de Pozzo Ardizzi

En esta serie de crónicas ya se publicó, en mayo del 2010, un artículo sobre la historia de La Pichona, la chata más importante (de allí el apelativo, con cierto toque de humor criollo) que supo tener don César Juan Bautista Pozzo Ardizzi, como parte de su "flota" de carruajes de carga.

Vale recordar que el enorme carruaje, raleado de servicio, permaneció durante muchos años en el paraje conocido como "Cañada Honda", hasta que 1969 fue traído nuevamente a Patagones en calidad de testimonio histórico y fue ubicado en un céntrico lugar de la ciudad, frente a la plaza 7 de Marzo. Cuando ese terreno se asignó al Centro Cívico, por 1977, pasó al campo de jineteada del ex Club Fuerte del Carmen. En ese sitio la invencible chata fue destruida por el olvido, hasta que a principios de 2010 la decisión de empresario Alberto Pozzo Ardizzi, el talento del restaurador Luis Facio (y sus colaboradores), y el acompañamiento de la Municipalidad de Patagones hicieron posible la luminosa reconstrucción que hoy admiramos.



Un sitio adecuado para el lucimiento del carruaje.