

COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN DOS SIGLOS DE MERCEDES

A — COMUNICACIONES

La transmisión de noticias, así como de música y de todo lo que puede expresarse con sonidos, recorrió una gama de procedimientos a los que vamos a pasar revista, tales como fueron apareciendo y manifestándose en Soriano, tomando Mercedes como punto principal de referencia.

Comunicación personal; chasques. El recurso más elemento, claro está, fue el de trasladarse el interesado, casi siempre a caballo, hasta encontrarse con el receptor para expresarle de palabra la noticia, decisión, o solicitud. Así fue en los siglos XVII y XVIII. Pero claro está que resultó más llevadero encomendar ese mensaje a un portador o mensajero, conocido entonces por el "chasque", quien se desplazaba a caballo y en algún caso propicio mediante algún coche o alguna embarcación. Ya el P. Castro y Careaga, desde Mercedes, debió enviar mensajes a Soriano y a Bs. Aires, cuando su litigio con el Cabildo. La presencia en 1789 del Obispo Azamor volvió ese recurso más necesario y urgente. Era pues un correo estrictamente individual, para solamente una comunicación.

Ese recurso fue adoptando por 1790 una regularidad que exigía mayor confianza en tal recurso. Es así que en julio de ese año encontramos la mención de dos chasqueros, Mendiburo y Urdinarain, portadores de mensajes del Cabildo a la Curia porteña. Y fue así que baqueanos conocedores de caminos y de medios de comunicación terrestres o fluviales se encargaban de esas tareas y eran así precursores del correo regular.

El correo. El Correo apareció con la liberación nacional consagrada en 1830, aunque hemos encontrado en el Arch. del Juzgado de Soriano misivas de 1805 mostrando en una doblez, sin sobre alguno, un toscó sello constituido por las palabras "Capilla Nueva", de lo que se deduce un servicio organizado. Las estampillas oficiales recién se utilizaron por 1850. Pero las cartas ya no eran llevadas por algún portador individual, sino por un servicio, en general por diligencias, organizado ya colectivamente. La agencia local cambió varias veces de ubicación.

Las diligencias. Las diligencias circulaban ya desde por lo menos 1815, año en que el P. Larrañaga utilizó una en su viaje de Montevideo a Mercedes y Paysandú. El mayoral, o cochero, se encargaba de empaquetar los envíos y de distribuirlos llegado a su destino. El desarrollo de ese medio se prolongó durante casi un siglo. Aún a fines del siglo XIX la diligencia unía Mercedes con Montevideo en un viaje de tres días, si el tiempo no obligaba a alargarlo. Dos noches se pasaban, una en La Lata del Perdido, origen de Cardona, y la otra en San José, también se usaba la navegación fluvial, con el trayecto Mercedes, Yaguari,

Bs. Aires y Montevideo, muy útil hasta 1900. Se siguió yendo a Dolores, Bentos (o Independencia) y Arroyo Grande, con la agencia en Mercedes en la Cigarrería del Toro, esquina sudeste de Artes (Colón) y Florida (C. y Careaga). Hace pocos meses fallecieron los hermanos Lozano, dos de ellos mayores y el tercero cuarteador, quien guiaba la diligencia desde su caballo adelantado.

El telegrafo. La utilización creciente de la electricidad dio lugar al descubrimiento de un recurso entonces extraordinario. Tal fue el *telegrafo*, transmitiendo señales redactadas en el alfabeto Morse, compuesta cada letra por una sucesión de puntos y rayas obtenidas mediante golpecitos cortos o largos en una pequeña palanca, produciendo los correspondientes pasajes de corriente. Este procedimiento ya la había encontrado Wheatstone en 1838, perfeccionándolo Morse en 1844, y llegando a usarse en 1866 entre Montevideo y Bs. Aires.

La primer experiencia telegrafica se efectuó en Mercedes en 1870, cuando el empresario naval salteño Ribes instaló en su agencia de la esquina Giménez y Asamblea (hoy Artigas, donde está "Brisas del Hum") un telegrafo para comunicarse con sus agencias de Salto y Montevideo.

En 1873 empezó a usarse públicamente en Mercedes este sensacional recurso. La Compañía que lo utilizó primero fue el telégrafo Platino-Brasileño, abarcando Brasil y el Río de la Plata, cuyas oficinas estaban primero en la calle Ituzaingó, después en calle Alzaga (hoy Castro y Careaga), después en Ferrería casi Artigas, acera norte, y por 1880, en calle hoy E. Giménez, frente a la Plaza Independencia, cerca de Colón, según nos informaba D. Luis Maglia que estuviera allí empleado. Cerró en 1910, y estuvo después muchos años en Giménez casi Oribe, acera sur, de donde pasó a la esquina de Rodó y Bracerías y de allí a su ubicación actual en Roosevelt entre Colón y 18 de Julio.

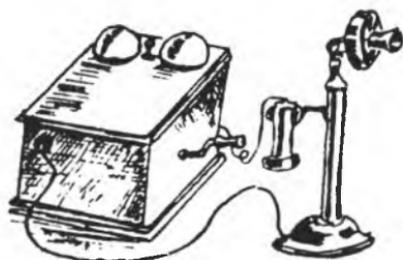
El telégrafo proporcionaba en un minuto noticias desde Montevideo que hasta entonces requerían días, rapidez que al principio resultaba desconcertante. Y uno de los primeros que sufrió las consecuencias en 1874 fue nada menos que Máximo Pérez, quien en ese año había invadido por la Agraciada en un intento revolucionario, ante lo cual comunicaciones telegráficas intercambiadas por efectivos gubernamentales permitieron organizar rápidamente desplazamientos que sorprendieron a los invasores, determinando al poco tiempo su fracaso y su obligada retirada.

En la prensa mercedaria de entonces se registra una importante novedad: en las primeras columnas de la primer página se incluían informaciones telegráficas recibidas desde Montevideo, proporcionando un panorama mundial que antes se ignoraba durante meses. Se produjo por tanto un cambio considerable, no sólo en la conciencia de los acontecimientos, sino también relativizando sucesos locales hasta ese entonces de influencia absorbente. Empezamos a ser ciudadanos del mundo, contemporáneos por lo menos de los acontecimientos más resonantes producidos en los cinco continentes. Agreguemos que el telégrafo nacional se inauguró el 1/1/1896, comunicándonos con Montevideo, y desempeñándose Manuel Irastorza como Jefe.

El teléfono (1885). Desde mediados del siglo XIX los adelantos técnicos se fueron produciendo como un verdadero aluvión. La aparición del teléfono en Mercedes en 1885 fue así un notable acontecimiento. Y fue el primer departamento donde se produjo y no en Salto, donde publicaciones oficiales ubican el primero en 1886. El invento tenía ya casi medio siglo de historia. Ya en 1840 el italiano Meucci realiza las primeras experiencias con una membrana vibratoria frente a un electroimán, de lo que saca patente en 1847. Pero recién en 1871, después de otros adelantos del alemán Reis, Meucci consigue patente en EE.UU., pero no inicia la construcción por falta de fondos. Esa demora permitió que fuera Graham

Bell quien, en EE.UU., fuera el primero en ser reconocido y pasara como el "inventor".

El teléfono causó en Mercedes la consiguiente conmoción. El héroe fue el italiano Luis Ferrari, quien durante casi un año realizó gestiones, logrando adelantarse a la empresa Bell-Correos que proyectaba unir Mercedes con Salto y Paysandú. Recién en setiembre de 1885 Ferrari recibió la autorización del gobierno, empezando enseguida a instalar los teléfonos a los interesados ya comprometidos a secundar "el feliz pensamiento de establecer el teléfono en nuestra población", como decía "La Reforma", quien agregaba: "Dentro de poco podremos hablar amigablemente desde un extremo a otro de la ciudad con cualquier persona, con la misma facilidad que si la tuvieramos en nuestra habitación sentada enfrente de nosotros", dicho con lógico asombro en esos años.



Teléfono de 1900, conservado en el Liceo Campos.

El 20 de octubre Ferrari publica un aviso: "AL PÚBLICO", anunciando: "En la próxima semana dará principio a la construcción de la línea telefónica". Pide a los propietarios que suban a las azoteas de sus casas para colocar y estirar los alambres". A colaborar todo el mundo.

Y llegó el domingo 8 de noviembre. Se invitaron a muchos vecinos a la Oficina Central de Asamblea (Artigas) 189, número antiguo, entre Roosevelt y Rodó, acera Este. Por un tiempo ocupó también el local del Telégrafo Platino-Brasileño en Montevideo (Giménez) frente a la Plaza (hoy Cabú). Allí se atendía "cualquier reclamo". Ese domingo todos podían hablar "sin gastar vintenes", continuando "a viva voz las interminables polémicas que se entablaban por la prensa". Así lo comentaba el cronista.

Alguien relató su experiencia: "Hola — me dijo uno; y yo le contesté: — ¡Con sus narices!". "Una hermosa señorita le habló tan claramente a un amigo nuestro de sus amores, que tuvo que abandonar el teléfono, disgustada de que otros se enteraran de lo que en su concepto era un secreto". La entonces clásica intimidad y reserva imperante se veía sometida a duras pruebas. El cronista comenta con asombro: es algo asombroso; usted puede hablar con otra persona como si estuviera en la misma habitación!".

En los días siguientes abundaron "las bromas y los chascos", algunos bastante pesados. Se hicieron más suscriptores de los 70 que había contratado Ferrari, quien tuvo que pedir a Montevideo diez aparatos más. Aparecieron estancieros que solicitaron líneas, y se habló de que Mercedes sería unida a San José. Antes lo hizo con Río Negro.

La palabra "Hola" se hizo popular, sustituyendo al tradicional "Che", según comenta el cronista. "Hasta los niños la usan en sus juegos". No faltó un alma simple que quería comprar un teléfono porque le hicieron creer que curaba el dolor de muelas.

La empresa publicó anualmente una lista de abonados en una gran hoja de 60 x 40, con el título "LA UNIÓN, Empresa telefónica de los dptos. de Soriano y Río Negro de LUIS FERRARI y Cia". Contenia jugosas advertencias "a los señores suscriptores":

1) Para pedir comunicación se llama a la Oficina Central tocando la campañilla, dando dos o tres vueltas a la manija, y se aguarda al lado del instrumento hasta obtener contestación. Enseguida se descuelga el teléfono del gancho y se pide a la Central el N° del suscriptor pero no el nombre con quien se desea comunicarse y se vuelve a colgar el teléfono. La Oficina avisa al suscriptor, le dice que el suscriptor N° tanto lo va a hablar, lo pone en comunicación, se descuelga el teléfono del gancho y empieza la comunicación".

La Oficina llama tres veces, si no contesta, se lo comunica a quien pidió línea.

2) Hablar con voz natural y separado del trasmisor cuando menos 15 cm. No golpear el micrófono porque se descompone.

3) No se use el teléfono si hay tormenta con relámpagos.

4) No se converse con quien no quiere dar su nombre.

5) Nuestros empleados usarán la mayor urbanidad y cortesía, como corresponde a esta culta sociedad.

6) Nuestros empleados no usarán el teléfono, limitándose a lo estrictamente necesario.

7) La empresa invita a suscritores y público a visitar la Oficina Central y ver el modo de trabajar.

8) Toda queja por mal estado del aparato, mal servicio y otra causa, será atendida inmediatamente. Las quejas deben dirigirse al Empresario, por carta o por teléfono".

Las "Horas de Servicio" eran, en verano de 7 a.m. a 10 p.m. y en invierno de 8 a 9 p.m.

Al inaugurarse el teléfono en Mercedes y Fray Bentos en 1885, la empresa de Luis Ferrari y Cia. "La Unión", publicó una hoja de 40 por 60 en donde registra los 70 suscritores iniciales, cuyos domicilios indicamos en el plano adjunto.

1. Cnel. Pablo Galarza. 2. Proc. José M^a Blanch. 3. Cuartel del 2° Regimiento de Caballería. 4. Basilio Chelle. 5. Casalás y Molin. 6. Segundo Albertazzi (Botica). 7. Aquiles Antognazza. 8. Proc. Nicolás Gabito. 9. Insp. Escuela Juan Basilio Braga. 10. Dr. Juan Gil. 11. Cont. Lisandro Silveira. 12. Baratau y Fernández (Almacén). 13. Frco. Varsi (barraca). 14. "Palabra Libre" (imprenta). 15. Juan José Zuloaga (receptor puerto). 16. Dr. Mariano Pereira Núñez, 17. José M^a Campos (colegio). 18. Antonio Battro (herreria). 19. Cayetano Cuzzio (almacén). 20. Dr. Serafín Rivas. 21. Pédola Hnos. (fideería). 22. Pedro Beltramo (platería). 23. Dr. Saturnino Camp. 24. Julián Millot (botica). 25. Aboal Lafuente y Cia. 26. Braceras Hnos. y Larrea (almacén). 27. Edo. Casagrande (botica). 28. Bautista Braceras (tienda). 29. Juan José Puyo (hotel). 30. Gabriel Cabanellas (panad.). 31. Dr. Carlos Fein. 32. Pedro Portillo (barraca). 33. Proc. Bernardino Echeverría. 34. Actuario José Evia. 35. Bautista Soumastre (fotogr. 36. Juan Cataumbert (adm. de rentas). 37. Ramón Villanueva (fáb. de licores). 38. Crespo Hnos. y Viera (almacén). 39. Juan Tomás (panad.). 40. Flora Zamora (jabonería). 41. Juan Lamolle (ingeniero). 42. Dr. Domingo Pittamiglio. 43. Inda y Mañecas (barraca). 44. Pedro Apheteguy (almacén). 45. Junta Administrativa.

46. Juan Martinucci (jabonería). 47. Blas Solari y Cía. (almacén). 48. Alfredo Bellini (panadería). 49. Bautista Braceras (barraca). 50. Mensajeros Flucuales. 51. Dr. Juan Dufour. 52. Pablo Galarza (Jefe Político, en Plaza Constitución). 53. David Silveira. 54. David Gabito (almacén, en el puerto). 55. Esteban Errandonea (Hotel Navarro). 56. Eugenia Young. 57. Juan A. Silveira (almacén). 58. Sosa Hnos. (cochería). 59. Escr. Frco. Sáez. 60. Vicente Victorero (tienda). 61. Luis Costa (agente). 62. José Llaguno (almacén). 63. Miguel Pendola (barbería). 64. Jorge Giorgeti (almacén). 65. Vicente Ducatelli (barbería). 66. Pedro Portillo (barraca). 67. Basilio Chelle (molino a vapor, en campaña). 68. Mariano D'Acosta, en calle Uruguay (Brasil). 69. Enrique Sueyras (impresión "La Reforma"). 70. Antonio González Roca (procur.).

Las "horas de servicio" eran, en verano de 7 a.m. a 10 p.m., y en invierno, de 8 a.m. a 9 p.m.

Se agregaban varias "advertencias" a los suscritores. Entre ellas, como llamar: tocar primero la campanilla dando dos o tres vueltas a la manivela. Al conseguir contestación, descolgar el teléfono del gancho y pedir el número del suscriptor (no el nombre) con quien desea comunicarse, y se vuelve a colgar el teléfono en el gancho. La oficina avisa a dicho suscriptor, y le anuncia al primero que va a ser contestado; entonces se descolga el teléfono del gancho y empieza la comunicación. Como se ve, estaba lejos de ser "automático"... Al terminar, el primer suscriptor cuelga el teléfono y avisa con un campanillazo por la manivela que la comunicación ha terminado. "No se haga uso del teléfono" cuando hay tormenta con relámpagos". "No se converse con una persona que no quiera dar su nombre". "Nuestros empleados quedan sujetos a las más severas reglas de urbanidad y cortesía para con los Sres. suscritores, a fin de que el servicio sea digno de esta culta sociedad". Y cualquier reclamo había que hacerlo al Empresario, "personalmente por carta o por teléfono", a la Oficina Central de calle Asamblea N° 189.

En 1887 los suscritores eran 77, agregándose 27 de Fray Bentos.

La Oficina Central (Asamblea, hoy Artigas, N° 189); estaba situada en calle hoy Artigas, entre Roosevelt y Rodó.

En 1906 la empresa "Unión" pasó a ser propiedad de Pedro Hors, quien la compró a Antonio González Roca. Tenía solamente treinta abonados y su alcance máximo era hasta Mauá. Al poco tiempo se extendió a todo el departamento y a gran parte de Río Negro, construyéndose a tales efectos lo que todavía se llama el Pato Atto. Por 1950 se utiliza ya el sistema automático.

En 1947 la empresa es vendida a U. T. E., estando actualmente en A. N. TEL., en su local de calle 18 de Julio entre Roosevelt y Castro y Careaga.

Radiotelefonía. Telégrafo y teléfono operaban por cables. Sin ese medio transmisor nada parecía posible. Pero a fines del siglo XIX empezaron a registrarse efectos a través del aire. Y no eran sonidos, como los que emite un parlante. Eran las que se llamaron "ondas hertzianas", por su descubrimiento hecho por Hertz en 1889. Después se fue perfeccionando, en especial con el italiano Marconi desde 1895. Y por 1910 empezó a divulgarse.

1912. Fue en 1912 que Luis Alberto Zanzi, entonces Director del Liceo reconocido ese año oficialmente, dictó una conferencia sobre lo que solía llamarse "telefonía sin hilos". Causó sensación con un aparato "Marconi" de su propiedad. Y utilizó un aparato con una piedra galena, sobre la cual había que encontrar los puntos más favorables desplazando una punta metálica. Eso, y una simple bobina, más un par de teléfonos que permitía oír con los dos oídos, permitía escuchar algunas transmisiones hechas por aficionados, y poco después la Radio



José M. Gondra en su taller en 1935, con su aparato Philco de seis tubos.

Cultura de Bs. Aires y las emisoras "Paradizábal" y "General Electric" (después "El Espectador") desde Montevideo.

Ese año se efectuaron demostraciones en la antigua cancha de Sandú, sobre la calle Fregeiro (antes Conquimbo) al norte hoy del Estadio Köster. Y poco después los hermanos Nonnenmacher vendían los primeros receptores con una lámpara en la Farmacia Fernández Genolet, en un tiempo Farmacia Roglia. Y empezó así a oírse en varias casas con aquel prodigioso "radioteléfono".

1929. En el diario "El Nacional" que dirigía el dolorense Ricardo Paseyro en calle hoy Giménez frente a la Plaza, encontramos en una nota del 24 de abril de 1929 una noticia sensacional: ese día empezaba a funcionar la primer emisora de Mercedes, la llamada *RADIO ELECTRO CWSN*. El SN creemos que significa "sin número". Transmitía "música e informaciones". Su primitiva ubicación era en calle Paysandú casi Zapicán, acera norte, ocupada hoy por la familia Crisi. El 15 de junio debió suspender por cinco días sus transmisiones para trasladarse, a los dos meses de su iniciación, a calle Ituzaingó, junto a la U.T.E. Transmitía de 19 y 30 a 21 horas con la orquesta del Café Canet situado frente a la plaza, y "amenas lecturas".

¿Quién fue aquel adelantado? "El Nacional" nos lo describe: era el "petizo" Julio Peirano, "propietario y técnico a la vez". Transmitía en onda de 270 metros.

Al poco tiempo, a cargo de "dos redactores" de "El Nacional", se efectúa la primer transmisión de fútbol: fue el partido en que Mercedes fue derrotada por los dolorense en la "plazoleta Funes". Y pocos días después, se transmitía el primer tiempo de Soriano y Paysandú, que terminó empate, también en la "plazoleta" que hoy ocupa el Inst. Campos, transmisión que fue escuchada en Paysandú. También se transmitían "tertulias con aficionados".

En ese año 1930, el 22 de agosto, se concedieron dos licencias para aficionados a la radio, las CX1GB y la CX1GA, que correspondieron al farmacéutico



Pedro Hors en 1901

José María Gondra (con Farmacia primero en Artigas y Rodó, después Ponte, y posteriormente en calle Artigas entre Sánchez y Ferrería) y a Emilio Gómez. A Gondra le construyó un equipo Francisco Méndez Díaz, quien nos procuró ahora mucha información, y que con Peirano y Montero eran los técnicos de entonces. Condra retribuyó ese trabajo con una amable tarjeta que luce su foto de guardapolvo, frente a su receptor Philco y demás aparataje, advirtiéndose en la pared un modelo antiguo de teléfono, con tubo fijo y auricular colgado. "Pancho" Méndez es técnico recibido en la National School de Los Angeles, EE. UU., y había construido un trasmisor experimental; tenía la licencia CX1GO. Otros permisos los recibieron Héctor Symonds, cuya antena en calle Ituzaingó era considerada la más alta, Aníbal Frabasile, Florencio Montero, Carlos Estala y el Dr. Alfredo Alambarri, peritos en "radio telegrafía", después abreviándose en "radio", sin más. En cuanto al dinámico Paseyro hizo instalar por Estala y Méndez en "El Nacional" un amplio equipo de radiotransmisión, y en 1932, siendo ya diputado, consiguió que se suprimieran los diez pesos que se cobraban a los radioaficionados. La Radio Electro llegó a ser oída desde 3.000 km, desde Chile, Paraguay, Brasil y Bolivia. El trasmisor de Paseyro era casi seguramente el de Radio Electro, que adquiriera en 1932.

Corresponde aclarar que los campeonatos mundiales de 1928 y 1930 (en Amsterdam y Montevideo) fueron transmitidos por Santiago Rossi por un parlante instalado en su comercio de calle Colón, reproduciendo en altavoz lo que escuchaba por radio, agolpándose mucha gente en la calle, pues receptores no eran muchos los que los poseían. También Paseyro desde "El Nacional" anunciaba con la bocina que después sería de "El Radical", noticias que después comunicaba sobre dichos campeonatos del 28 y del 30, con Uruguay siempre campeón.

1933. En 1933 llega a Mercedes Bautista Abbo, distinguido empleado de la Casa Ferrando de Montevideo. Abbo había construido expresamente un equipo

transmisor para estrenarlo en Mercedes. Tena un potencia útil de 75 vatios, con un porcentaje de modulación de 250 vatios, en antena corriente. Abbo se instaló en la casa de dos pisos de Caresani (después residencia de la flia. Rogberg, frente a la Plaza). Utilizó la característica CW29, Radio Litoral, por lo cual el estimado vecino Alcides Cazzola, al verlo desde la plaza, leó "se ve doble 29": por cábula jugó entonces al 58 con buena fortuna.

La CW29 ocupó después un local en Paysandú y Herrero y Espinosa, y en la actual sede de Cabú, frente a la plaza. La CW29 transmitía informativos de mañana y de tarde, musica clasica y otros programas. Ese año transmitió el Campeonato de Fútbol del litoral efectuado en Mercedes, en 1934 desde Fray Bentos y en 1935 desde Paysandú. También transmitió desde Salto la carrera Mercedes - Salto - Mercedes de Ford T.

Bautista Abbo, radicado desde hace muchos años con su señora en "Los Arrayanes", conserva aún, medio siglo después, el permiso CXIGJ de aficionado. Su emisora era para muchos la más antigua de Mercedes, por no tener en cuenta la Radio Electro.

1937. Abbo transmitió durante cuatro años: 1933-1937. En octubre de 1937 vendió su estación a un grupo de aficionados: Alfredo Alambarri, Pedro y Nicolás Telesca, Nepomuceno Modernell y Juan C. Elduayen, que aportaron \$ 500 cada uno para completar los 2.500 con que compraron a Abbo el 29 de octubre. La radio había cambiado su designación sucesivamente: "Radio Difusora Chaná", "Soriano Broadcasting" y "Radio Litoral Soriano". Sus compradores alquilaron por \$ 25 la casa situada en Giménez casi 18 de Julio, y abonaron \$ 1.215 a Aníbal Frabasil por material e instalaciones eléctricas (datos del Libro-Caja que conserva el Sr. José Pedro Ramírez). El 1º de diciembre pagaron \$ 395 a Lorenzo Domingorena por una torre metálica de 25 m que se elevó en el terreno entonces baldío que hoy ocupa la Intendencia. A Eduardo Nicora se le compró un micrófono por \$ 120, y se pagó \$ 60 a Abbo por instalar todo.

El nombre adoptado fue Radio Litoral con la misma característica de Abbo, CW29, que después se irá cambiando por CW52, CW56 y CW121. Frc. Méndez y Florencio Montero renovaron parte del material. Entre los más importantes colaboradores estaban Juan O. Kelly y Juan C. Elduayen, actuando Pedro Telesca como Director Artístico.

En enero de 1938 comenzaron sus transmisiones. Actuaron al principio las orquestas Soriano y Postiglione, y en febrero la del bandoneonista Juan Angel Santillán y la de Gioia-Friguglietti. Actuaron también el cantor Herald Postiglione, el guitarrista Gabín Andrade, la pianista Nora Pintos, Olga Modernell, etc. En ese año se transmitió un importante programa en Homenaje al gran músico vasco Facundo Alzola. Intervino la orquesta de Cámara que integraban la pianista Margarita Dinelli de Putti Pozzi, los violines Pedro Hors y Segundo Gramajo, también Goñi y Rossi y el cantante Adolfo Rodríguez. Se ejecutaron el Kirie, el Sanctus y el Benedictus de la Misa de Gloria de Alzola. M.D. de P. Pozzi ejecutó al piano nocturno y vals de concierto de Alzola, y Belta Fernández Braga un vals de su abuelo Alzola dedicado a Eusebio Giménez. Actuaron además el terceto M.D. de P. P., Gramajo y Antonio Scaldafarro, el quinteto Postiglione, el dúo Juan y Francisco Postiglione y Nora Pintos con piezas folclóricas.

Se mencionan también como colaboradores a Luis Sanguinetti y Diamantino Barragán como cronista y locutor deportivo respectivamente, publicándose el 12/1938 una excelente Revista Aniversario. Como locutores actuaron Juan O. Kelly y Marino González Cardona, mientras la destacada educacionista Isabel Rubio atendía "La Hora del Hogar".

A los dos años de iniciados sus transmisiones, la Radio Litoral interrumpió definitivamente sus transmisiones, al no poder evitar las dificultades que le ocasionaba la Radio El Mundo de Buenos Aires, cuyos ondas producían interferencia muy pronunciada en Mercedes.

1956: En 1950 empieza la era de Raccopi. Ese año preparaba audiciones que propalaba la Radio Colonia. Utilizaba un grabador que le facilitó el técnico Sergio Kour, traído por Armando Rossi. El grabador era entonces novedad absoluta en Mercedes.

Circunstancia novedosa fue también por entonces, a raíz de que no funcionaba ninguna emisora, la instalación en varias esquinas céntricas de pequeñas columnas a cargo de la Empresa MERCO de González Albin, desde las cuales se difundía propaganda, música y noticias. Fue por 1956, y duraron poco tiempo.

El 13 de noviembre de 1956, Miguel Raccopi ponía en funcionamiento la Radio Soriano, con característica CW56, y 1200 kilovatios de potencia, en la propiedad que fuera del notable músico José Segu, en calle Florida (boy Castro y Careaga) casi Sarandí, donde continúa actualmente.

Creemos innecesario externos acerca de una actuación que es tan conocida en general. Con numeroso equipo de colaboradores estables, efectúa actualmente transmisiones durante las 24 horas del día, incluyendo noticias, música, reportajes y programas de índole muy variada, a lo que contribuyen transmisores rodantes, participando en eventos deportivos, políticos y en todo acontecimiento de importancia. Su característica actual es CX121. Raccopi adquirió posteriormente la Radio Litoral de Fray Bentos y la Radio Fénix CX49 de Montevideo, con su CXA-21 de onda corta.

Diez años posterior, fundada en octubre de 1967, funciona la Radio Agraciada CW148 dirigida por Néstor Graña, usualmente también su locutor, siendo muy especialmente escuchada en el medio rural. Como se sabe, las concesiones oficiales a dichas estaciones tienen vigencia por cinco años, al cabo de los cuales se procede o no a su renovación. La Radio Agraciada propala desde las 5 de la mañana hasta las 12 de la noche.

Televisión. Desde 1960 la población empezó a experimentar como oyentes y ahora también como videntes, una notable novedad, que demoró sin embargo en popularizarse en nuestro país: la Televisión. El cine había sido a ese respecto una novedad desde 1898, cuando se exhibieran en el Politeama Colón las primeras "películas", hoy llamadas "filmes". Pero no se trataba de un medio de información, sino de exhibición de obras y escenas archivadas, que los espectadores iban a ver (y desde 1931 también a oír) al tiempo de ser producidas. De ahí que no le hayamos concedido espacio en este rubro de "Comunicaciones". No cambió su naturaleza el hecho más reciente de que pudiera haber consumado particular de "filmes" adquiridos a tal efecto.

La televisión, al permitir presenciar simultáneamente los acontecimientos de interés general, significó así una novedad revolucionaria, al convertir en videntes a quienes la radio había convertido en solamente oyentes. Y las imágenes, evolucionando del mismo modo que lo hiciera el cine, empezaron a verse en color desde 1960 en Mercedes, sustituyendo el blanco y negro que persistió durante más de veinte años. El mayor costo de los aparatos impidió sin embargo que la televisión en color se divulgara en el mismo grado de cuando era en blanco y negro.

La estación emisora de Fray Bentos CX12 sigue siendo la que todos pueden captar en Mercedes con nitidez. Otros canales de Buenos Aires, Montevideo, Gualeguaychú, etc. permiten apreciar mucho más irregularmente sus programas,

estando la recepción en función de antenas apropiadas y del lugar de la ciudad. Demas está decir que otras novedades, como el "minitel", ya divulgadas en los países desarrollados, no han llegado todavía a Mercedes. Pero este capítulo, abierto ante un futuro imprevisible, tendrá que ser abordado por historiadores del futuro. En cuanto a la calidad de los programas hoy divulgados, es muy variable y discutible, abundando los mismos excesos que singularizaron la radio en sus comienzos, con una natural acentuación de violencia y de sexo, y un doblaje atentatorio contra valores expresivos así desestimados. La torre de emisión del canal del SODRE en el local de ANTEL, instalada en 1988, significó una mejora en programas culturales y una ampliación de horarios de emisión, comenzando al mediodía. Otra novedad en estos años que se está difundiendo con mucha rapidez: el uso de videos, por compra o alquiler, y que se están utilizando por un número creciente de pobladores.



Carreta colonial.

B — TRANSPORTES

Vinculado al tema de las comunicaciones, está el tema de los transportes. Lo trataremos aquí con relativa brevedad, que trataremos resulte ilustrativa.

El caballo. Fue el caballo, desde el siglo XVII, con Soriano aún hasta 1702 en la costa hoy entrerriana, un medio de transporte obligado y usado prácticamente por todos. Así, en Mercedes, desde su fundación, dentro como en los alrededores del pueblo, e incluso en traslados más extensos, como a Colonia, Montevideo y al norte del río Negro, estaba al alcance de todos, natural y económicamente. Circunstancia que denuncia su empleo para todo evento, era el señalado cuando la Capilla Nueva vivía sus primeras etapas, de que muchos paisanos asistieran a misa sin desmontar sus cabalgaduras, desde fuera de la puerta de entrada. Y no había desplazamiento, por breve que fuera, que no se efectuara sobre el lomo del caballo.

Coches coloniales. Excepcionalmente, como aquel Obispo bonaerense que visitara Soriano y expresara por escrito haber pasado por la "Calera Real" (que, por las fechas consignadas, no era la del Dacá, sino la de "Las Huérfanas", en el hoy departamento de Colonia) se usaban coches tirados en general por dos caballos. En uno de ellos, ya con carácter de diligencia por su mayor capacidad, pasó el P. Larrañaga en 1815 por Mercedes, donde permaneció algunos días.

Carretas. Había también carros, llamados "carretillas" cuando eran pequeños, y las clásicas carretas tiradas por bueyes, de cuatro a seis, muy útiles para transportes de algún volumen a largas distancias, por ejemplo a Montevideo, formando a veces caravanas llevando cueros, lana y otras mercaderías por

Esquema de carreta en Isla del Infante. En 1950



los no muy transitables caminos de entonces. Su uso fue muy frecuente a principios del siglo XIX, substituyendo algunas hasta pasado el 1900. Eran construidas en buena parte en Soriano, con las maderas duras que entonces abundaban.

Carruajes. En sus felices descripciones de "Recuerdos del Terruño", Eusebio Giménez afirma que el primer carruaje de ~~paño~~ lo utilizó en 1856 David Silveira, quien, según se expresa, no podía cabalgar debido a su excesiva ~~delicada~~ ~~delicada~~. Lo usaba Silveira para andar por el portón, que sería "ciudad" el año siguiente 1857. Después aparecieron varias de distinta clase, unos tipo volante, o charretes, otros tilsuri, más conocidos como "arabitas", muy simples, con un solo caballo, los prácticamente desaparecidos.

Diligencias. Terminada la Guerra Grande (1839-1851), pudo pensarse en establecer líneas de diligencias cruzando la campaña ya pacificada. Fue así que en 1852 aparecieron en Minas y San José con la empresa "Amigos del Progreso", la que llegó a tener 15 carruajes y mil caballos, comprados a \$ 5 c/u. Llegaba a Mercedes desde ~~disponía~~ de galpones en 1853. Disuelta en 1860, la sustituyó "Mensajerías Orientales", cuyo servicio ~~Mercedes-Montevideo~~ duraría 40 años. Se habla de otra línea hacia el norte, establecida por Harguin en 1869.

Las diligencias llevaban hasta 18 ~~pasajeros~~, dos de ellos en el pescante, junto al mozo. Los equipajes iban sobre el techo. Tiraban cuatro o cinco caballos. Iban a Montevideo en tres etapas: un día hasta La Lata del Perdido, origen de Caribosa, y la noche siguiente en San José. Si había mal tiempo podían demorar algunos días más. En las Casas de Postas se reemplazaban caballos de tiro. De Montevideo salía en general los jueves, llegando a Mercedes con buen tiempo el sábado de noche.

Otras diligencias hacían la carrera a Serrano, Dolores y a Paso de Lugo. Hace pocos años fallecieron los tres hermanos Lozano, dos de ellos fueron hasta 1924. Segundo Lozano hacía de ~~carretero~~, ~~manteniendo~~ adelantado, orientaba, azuzaba a los caballos y tanteaba los arroyos crecidos por ver si daban paso. A Paso de Lugo iban una vez por semana; la agencia en Mercedes era la Cigarrera del Toro, en Colón y Florida. En cada viaje hacían ~~varias~~ paradas, donde bajaban los viajeros a refaccionarse. La que iba a Montevideo dejó de



Diligencia con su carruaje.



El vaporcito del Yaguari, la diligencia y un caballo en el puerto, por 1895.

viajar en 1901, al estrenarse el ferrocarril. La última diligencia fue la de Garnuendia, con Juan Haedo de mayoral, yendo a Dolores hasta 1928.

Coches de caballos de alquiler. El primero que se conoce fue el del alemán Meyer, en 1883, que salía de calle Paysandú y Asamblea. Después aparecieron varias empresas, las de Susa, Fornari, Varzi, Incháurregui, algunas con servicios fúnebres. Años después solían esperar pasajeros alrededor de la Plaza, siguiendo primero la mano izquierda. Llevaban hasta cuatro pasajeros, frecuentemente al Hospital o al Cementerio. Por 1920 llegó a haber 60 coches "de plaza", disminuyendo desde entonces por la competencia de los taxis. Desaparecieron en 1946.

Navegación fluvial. En veleros y a remo se navegó por el río Negro y el Uruguay en todas las épocas. Las embarcaciones solían usar el Puerto de los Agüateros (hoy muelle "Treinta y Tres"), pero desde 1868, las embarcaciones de mayor volumen lo hicieron en el puerto actual, creado ese año por Máximo Pérez, y el primer barco a vapor que llegó a Mercedes, fue en 1853 el que trajo al primer Presidente que visitó Mercedes, Juan Francisco Giró. En 1858 el que llegó después fue "El Chana", de la importante Compañía Salteña de Ribes, con Juan Pruell de capitán. Ribes disponía de doce vapores que llegaban al Yaguari, en donde se trasbordaban los pasajeros a y desde Mercedes, adonde llegaban los clásicos "vaporcitos", cuyas partidas y llegadas atraían mucha gente al puerto. Fue importante la agencia "Paraná" regentada en Mercedes por Varzi y Mené. A Montevideo se llevaba por \$ 14 y a Buenos Aires por \$ 10. Los barcos demoraban tres días la ida a Montevideo, cuando las diligencias solían demorar cuatro o cinco. El puerto se fue ampliando, habiendo sido de 50 m de piedra el primer sector construido por Petrochi en 1868.



Creciente en el puerto por 1915

En el 1900 Ribes vendió su flota a Mihanovich. El auge del cabotaje, que incluía hasta 1910 viajes a los saladeros de Bequelo, continuó hasta 1935, año en que la creciente competencia de los camiones determinó su cese casi total. Mihanovich vendió a Dodero, y en 1942 Mercedes dejó de ser puerto atractivo, salvo para muy escasas embarcaciones. "El Surubí", prestigioso club con sede cerca del puerto y un pequeño puerto en la isla, dispuso de una pequeña nave en donde solían hacerse excursiones hasta el río Uruguay; el club "Ayu" disponía del suyo para excursiones por el río.

Balsas. El cruce del río Negro se hizo siempre en botes o en balsas a remo, desde que se fundó Mercedes, para personas, jinetes o diligencias, como las que utilizaron el P. Larranaga y Rivera en el "Paso de la Calera", como se le llamaba al que está frente a Mercedes. Fue recién en 1910 que Luis A. Zanzi y los hermanos Guastavino compraron una balsa en Gualeguaychú, "La Sin Rival", tirada por botes a remo desde junto al Muelle de los Aguateros hasta el de la fuente "El Chana". Y en 1915 se compra en Gualeguaychú un bote a motor para remolcar la balsa que se llamaba "Anita".

En 1928 Balini y Broggi les construyen la primer balsa expresamente para transporte de vehículos, a la que después agregaron dos más grandes, de hierro y madera dura. Con las tres balsas llegaron a hacer hasta 80 travesías por día, más algún viaje a Soriano o a las islas. Cuando había crecientes, embarcaban después junto al Club de Beneros. En el 42 y el 44 se produjeron cayendo ómnibus al agua por dejarlos en marcha y sin frenos, muriendo en el primero diez personas ahogadas. En 1963, al habilitarse el puente, los Guastavino dieron su empresa por terminada. A los cuatro hermanos habían sucedido sus hijos. Uno de los Guastavino se había encargado, varias cuadras más arriba, del cruce de ganado.

En 1928 Balini y Broggi les construyeron la primer balsa expresamente para transporte de vehículos, a la que después agregaron dos más grandes, de hierro y madera dura. Con las tres balsas llegaron a hacer hasta 80 travesías por día, más



Puerto de Mercedes y vapor al Yaguari en 1920.



Balsa de Guastavino por 1950

algún viaje a Soriano o a las islas. Cuando había crecientes, embarcaban después junto al Club de Remeros. En el 42 y el 44 se produjeron dos serios accidentes cayendo ómnibus al agua por dejarlos en marcha y sin frenos, muriendo en el primero diez personas ahogadas. En 1963, al habilitarse el puente, los Guastavino dieron su empresa por terminada. A los cuatro hermanos habían sucedido sus hijos. Uno de los Guastavino se había encargado, varias cuadras más arriba, del cruce de ganado.

Bicicletas. El primer "biciclo", con una rueda grande adelante y pedales en su eje, sin el uso de cadenas, lo exhibió en 1890 el porteño Onrubias, causando la natural curiosidad.

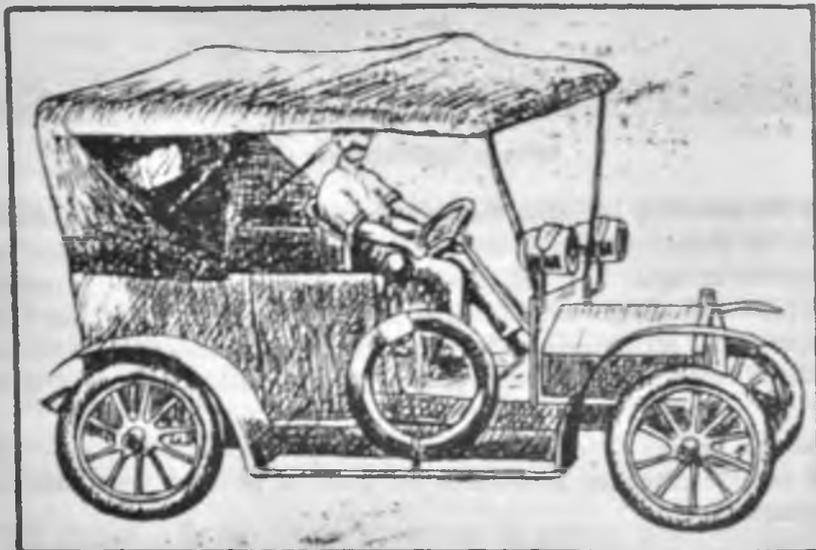
Fue en 1893 que una compañía de acróbatas lo utilizó en el Politeama Colón a poco de fundarse. Y ese año, con más espíritu de acróbatas que de deportistas, se hicieron ver en las calles de Mercedes los jóvenes Jaime Clusellas (hijo del mueblero con comercio en la esquina que ocupa hoy el Banco República) y el hijo de Nicolás Reffino, con comercio media cuadra más al norte, frente a la plaza. La novedad se divulgó, y en 1898 Cooper y una hija suya consumaron la hazaña de unir Mercedes con Montevideo sobre los malos caminos de entonces. Ya en 1900 hubo carreras en el Hipódromo y otros lugares. Hubo después carreras Mercedes-Dolores, y el ciclismo progresó, logrando Soriano sus mejores triunfos con Leonel Rocca desde 1935 y con Ruben Etchebarne en los años 60. Hoy hay varios clubes prestigiosos y muchos cultores del ciclismo.

Ripler. El Ripler, en 1900, fue una experiencia de transporte urbano tirado por caballos, que hacía viajes en verano a Carrasquito. Anteriormente, en 1874, se había propuesto un "tren-vía" sobre rieles y con caballos, sin que el proyecto se ratificase.

Ferrocarriles. En 1901 se inauguró el ferrocarril de Montevideo a Mercedes, varios años después del que iba de Montevideo a Rivera. Las diligencias a la capital dejaron así de funcionar. El ferrocarril salía a las 8 y 5 y llegaba a las 18 y 25, más de diez horas de viaje, a menos de 30 km por hora. Con sus tres clases y su paso por San José y Canelones, fue muy utilizado durante cuarenta años por los pasajeros, y los de carga por los abundantes embarques de ganado que se hacían los domingos.

El transporte de pasajeros se suprimió en 1985, causando muchos perjuicios a los viajeros de modestos recursos. Perjudicó también a Fray Bentos, unida a Mercedes y por lo tanto a Montevideo desde hacía pocos años. Aquellas máquinas

a vapor que después fueron sustituidas por locomotoras Diesel, tenían una vida útil de 30 a 40 años, mucho mayor que la de los camiones. En cuanto a cargas, una tonelada por ferrocarril requiere una potencia de solamente dos caballos, mientras por carretera se necesitan más de diez. Es de lamentar el descuido con que se trató la conservación de vías y maquinarias, agravando un trayecto ya de por sí defectuoso, lleno de curvas y evitando así las irregularidades del terreno, con que la empresa inglesa que en los primeros años explotaba su funcionamiento, trataba así de disminuir los gastos de construcción. El viaje insumía ultimamente unas seis horas, debido al mal estado de las vías.



El "Panhard-Levassor" de Alejandro Hounié en 1908

Automóviles. Ya a fines del siglo XIX, eran conocidos y usados en casi todo el mundo (es decir "móviles" que se movían por sí solos) con su motor a explosión y derivados del petróleo como combustible. En Mercedes, el primero que apareció con motivo de la Feria de 1905 fue un auto amarillo cuyo estrépito infernal se oía a las tres cuadras. Pero el primero se quedó en Mercedes fue el que trajo Alejandro Hounié en 1908, con su chofer Víctor Dupouy, que era taxista en París, y que ocupa el lugar N° 1 en la lista del Municipio. Era un Panhard-Levassor de 20 caballos, transmisión a cadena, capota replegable, asientos de gran altura y dos grandes faroles a carburo colocados a los costados. Dupouy vestía blusa y gorra de vasco, botines y polainas de cuero con broches a los costados.

Los transeúntes se apresuraron a apartarse ante lo que llamaron "carro mocho" por carecer de caballos. Disponía de cuatro velocidades y marcha atrás, con arranque a manija. Sus gomas eran de gran resistencia, y no pinchaban nunca. Aunque no era tan ruidoso, las vacas y caballos se espantaban a su paso cuando viajaba a la estancia "El Progreso" en el Cololó, haciendo oír la corneta con pera de goma. Tenía una suspensión muy buena con cilindros de resorte. Cabían hasta siete personas y funcionó varios años, sin accidentes. En Montevideo ya había en 1905 la cantidad de 700 autos.

El chofer N° 2 fue José Dupouy, hermano de Víctor. En 1908 el joyero Reffino publicó un aviso ofreciendo autos para andar por Mercedes o al campo. Luis A. Zanzi compró el segundo auto y poco después estableció la primera línea de autos colectivos a Fray Bentos, a donde llegaba en menos de dos horas. Su experiencia duró poco. El tercer auto fue un Poppe americano que trajo



Omnibus abierto de Agripino Rodriguez y Arturo Miranda. 1928

Cumplido, al que siguió el celebre Mercedes-Benz adquirido por Mateo Fernandez, que todavía salía a hacer una vuelta por 1935, con su chofer de antiparras, guardapolvo y gorra de visera, sentado Mateo en el asiento trasero con su impecable jacquet. Su motivo principal era salir al campo a orinar. El primer Ford T lo uso el Dr. Manuel Ferreria, con Polonio Ibarra de chofer; usaba un auto cerrado con dos floreros de bronce a los costados.

Dupouy tuvo un taller en calle Giménez, y posteriormente en la esquina noroeste de Giménez y Artigas, que perduró muchos años.

Autos y carruajes se disputaron la primacia durante 10 ó 15 años. El adoquinado, por 1916, favoreció el auge del automóvil, que se afirmó en la década del 20 al mejorarse caminos y carreteras. Muchos veteranos Chevrolet, Ford, Buick y otras marcas se mantuvieron indemnes durante muchas décadas.

En la Intendencia se conservan las fotos de los primeros choferes, los Dupouy, Ibarra, Leonardo Olivera, Carlos Battro, Donato Ramirez, Angel González y Diego Casal. Posteriormente figuran Armando Prunell, el japonés Terno Uno que trajo Alejandro Hounié de Francia, Antonio Battro, Angel Dufour, Tomas Bruce, etc.



Carro antiguo de bomberos, por 1930



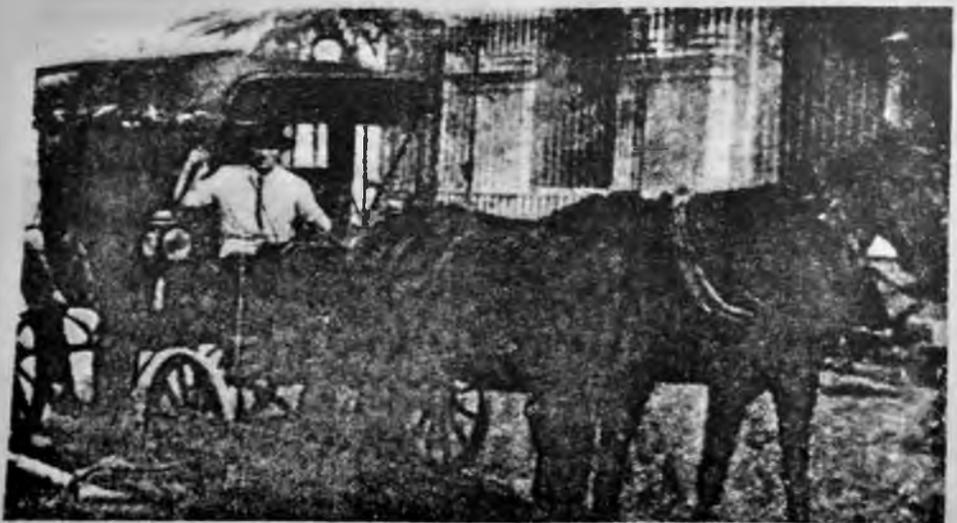
El primer avión en Mercedes: Cattáneo en 1912.

Dourron tuvo su fabrica de carruajes desde 1897, en Florida y 25 de Mayo. En sociedad con Baratelli, construyó el carro celular N° 1 de la Jefatura en 1908 para Carlos Albin.

Actualmente el número de automóviles es 4.400, incluyendo camiones, acoplados, semi-remolques, taxis y ómnibus.

Taxis. Los hubo desde 1912, con su arranque a pedal y conocidos como coches de alquiler hasta 1940, cuando recién adoptaron la denominación de "taxis". Llegó a haber 60 taxis en 1957, y se nos señala que mientras entonces un taxista podía financiarse un auto nuevo, actualmente, cuando subsisten solamente 18 taxis, según expresión de uno de ellos, ni soñar con financiarse un nuevo coche. El costo de un viaje, promedialmente, es diez veces mayor que en un transporte colectivo.

Los relojes-taxímetros se usaron desde 1940, costando \$ 0.30 la bajada de bandera, válida para doce cuadras, y aumentando \$ 0.10 cada cinco cuadras. Una cubierta valía entonces \$ 25. En 1948 se establecieron paradas con teléfono.



Coche de alquiler de Pedro Galarraga, frente a la Plaza, en 1930

LOS PRIMEROS CHOFERES DE MERCEDES



Dupouy. Ibarra. Leonardo Olivera.
Carlos Battro. Donato Ramírez.
Angel González y Diego Casal.

Omnibus interdepartamentales. Los primeros omnibus que unieron a Mercedes con Montevideo, fueron los dos de 28 pasajeros que, por \$ 1 el pasaje, estableció por 1926 Julio Pereira, con fabrica de mosaicos en 25 de Mayo y Detomasi. Conocemos un pasajero que viajó entonces como unico ocupante.

Por 1928 vinieron desde Paysandú, via Young, cruzando el rio Negro en balsa y siguiendo hasta Montevideo, los "Flecha de Oro" de duenos italianos que años despues se refundieron con ONDA (Organizacion Nacional de Autobuses) utilizando desde 1933 la llamante carretera Montevideo-Colonia. Pasaba por Colonia Suiza y Cardona, entre cuyos pueblos el camino era muy malo. Hubo entonces omnibus que venian desde Dolores, unida por otras lineas con Montevideo via Cañada Nieto.

En esa primera etapa, los pequeños omnibus, con motor delantero saliente, llevaban a cada pasajero a su casa, insumiendo por lo tanto a veces mas de una hora al distribuir viajeros dentro de Montevideo. En Mercedes ONDA tenia su agencia en Colón y Gimenez, pasando años despues a su local actual en la esquina Colón y Gimenez. Los viajes a la capital se efectuaban en cinco o seis horas, a un costo de \$ 10 ida y vuelta. En 1936 apareció una empresa "Uruguay" y se estableció una competencia con ONDA que obligó a rebajar ese costo a la cantidad irrisoria de \$ 1.50, hasta que la empresa "Uruguay" debió desertar. Otras empresas, como las de Anibal Madrid y Lopardo J. Andriolo y Cia. ABC hicieron entonces Dolores-Mercedes-Montevideo. (Datos de Lazoguet, Miranda, Agripino Rodriguez, Pérez Varona, Salvini, Mastalli, etc.).

En cuanto al transporte a Fray Bentos, hubo un precursor, Luis A. Zanzi, quien por 1920 estableció un servicio en un modesto auto para seis personas, que apenas si realizó dos o tres viajes. Desde 1929, ese servicio lo realizó la Empresa Dodge de Elías y Juan Irigoyen, de Fray Bentos, que rivalizaba con la "Reo" de Fermín San Román, de Mercedes. En agosto de 1929 San Román se encontró en el Hotel San Martín con los Irigoyen, matando a uno e hiriendo al otro, continuando la Empresa como "Sucesión Irigoyen".

El trayecto a Montevideo lo hacen hoy varias empresas: ONDA, ETA, SABELIN y CHADRE, mientras Klüver, hoy con ocho coches, atiende otros trayectos.



Calle Colón en 1935, autos, coche de alquiler, jardinera y bicicleta.

Omnibus urbanos. A pie o a caballo desde siempre, en coches de caballos o "mateos" desde antes del 1900, en taxis desde 1912, el aumento de población que se produjo en los años 20 fomentó la aparición de empresas de transporte colectivo, las que por solo 5 centésimos llevaban en sus recorridos a quienes los mateos llevaban por 50.

Hubo primero algunas tentativas, como la de Pintos por 1927, quien con un pequeño ómnibus traía y llevaba a los obreros que a unos pocos kilómetros estaban construyendo la ruta 2. Pero la primera empresa estable fue en 1931 la de Agripino Rodríguez, el dueño del comercio desde cuya azotea en calle Paysandú mucha gente podía presenciar los partidos que se jugaban en la cancha oficial. Con su chofer Arturo Miranda, que nos viene de proporcionar mucha información, hicieron funcionar una línea con un ómnibus abierto por ambos lados, con asientos a todo lo ancho, por fuera de los cuales se acercaba el guarda Alberto Acquistapace, conocido después como "El Torito" por el comercio que atendía en calle Sarandí. El trayecto abarcaba desde la rambla a la plaza Nueva y desde calle Lavalleja al cementerio. Utilizaron después un ómnibus cerrado marca Ford 8 y un Reo, sustituyendo al primitivo Ford 4. Tres años duró el servicio de esta empresa.

Los sucedió por 1938 Omar Bomio, con Miranda y Agripino de choferes. Bomio era hermano de Juan Bomio, Presidente del Directorio de ONDA, y atendía la Agencia Ford en calle Artigas esq. Rodó. Sus ómnibus iban también a Flores. Junto con Lacerot trajeron taxis. Llevaron también a la PAMER desde 1940.

A la empresa de Bomio sucedió desde agosto de 1948 OMSA (Omnibus Mercedes S.A.) establecida por acciones después de una gran asamblea en Centro Uruguayo, con Directorio formado por Enrique Broggi (h.), Roberto Hounié, C. Lavista, Elías Laborda y Dr. Alambarri, con Armando Rossi como Gerente. Empezó con seis Chevrolet Diesel y continuó con once ómnibus, contando con una subvención de la Intendencia. Se organizaban también excursiones los fines de semana fuera de Mercedes. Pérdidas sufridas (el pago al Interventor era el doble de los gastos, en especial el desgaste de los neumáticos), determinaron que quedara a cargo del Interventor Alcidez Frabasile, a quien sucedieron los hermanos Carmignatti y actualmente Irigoyen, con trayectos más amplios, abarcando los barrios Treinta y Tres y Artigas.

Motocicletas. Por 1920 aparecieron las primeras motocicletas, siendo la más popular la del moreno Fausto, aquel portero de la Jefatura a quien se le ordenara llevar un mensaje, recomendándole que si no estaba el destinatario se lo dejara en la casa. Volvió Fausto con el mensaje, y entonces se le preguntó: "¿Por qué no lo dejaste?", contestando Fausto: "Porque estaba". Otra muy popular fue la de D'Acosta, después más conocido por "Flamarión", nombre de su prestigioso observatorio. Actualmente en Mercedes hay miles, abundando en especial entre los jóvenes las serviciales motonetas.

Washington Lockhart