

Transformaciones en la vida cotidiana de los habitantes de Gualeguaychú, Entre Ríos, a partir de la extensión del ferrocarril (1890- 1943)

Transformations in the daily life of the inhabitants of Gualeguaychú, Entre Ríos, from the extension of the railway (1890-1943).

Transformações na vida cotidiana dos habitantes de Gualeguaychú, Entre Ríos, a partir da extensão da ferrovia (1890-1943).

Ochoa, Lucía Antonella

Lucía Antonella Ochoa
ochoalucia310389@gmail.com
Maestría en Ciencias Sociales y Humanidades -
Universidad de Quilmes, Argentina

Estudios Rurales. Publicación del Centro de Estudios de la Argentina Rural
Universidad Nacional de Quilmes, Argentina
ISSN: 2250-4001
Periodicidad: Semestral
vol. 13, núm. 27, 2023
estudiosrurales@unq.edu.ar

Recepción: 15 Mayo 2023
Aprobación: 18 Mayo 2023

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/181/1813954016/>

Resumen: Gualeguaychú es una ciudad que se encuentra al sudeste de la provincia de Entre Ríos y que participó de la experiencia ferroviaria. Diversos autores han afirmado que este fenómeno garantizó una modernización en el proceso de transporte de carga y pasajeros, la conexión real de distintas regiones, la movilidad interna de personas y materias primas. El objetivo de la presente investigación es reducir la escala a su mínima expresión, y analizar el impacto de la experiencia ferroviaria en la vida cotidiana, y el alcance que ésta tuvo para habitantes de una ciudad periférica, dentro del contexto socio-económico nacional. La intención de este trabajo, es estudiar un fenómeno que ha sido analizado desde diversas perspectivas: economicista, política, institucional, pero no ha sido estudiado desde la visión del usuario, en su vida cotidiana, es decir de aquellos actores sociales que no son centrales en las fuentes oficiales. Para llevar adelante la propuesta, enmarcada en la perspectiva de la historia local y de la microhistoria, se han utilizado fuentes variadas y una metodología que privilegió las técnicas cualitativas, sin desestimar el aporte de las de índole cuantitativa.

Palabras clave: Gualeguaychú, transporte ferroviario, historia local, microhistoria, vida cotidiana.

Abstract: Gualeguaychú is a city that is located in the southeast of the province of Entre Ríos and that participated in the railway experience. Several authors have affirmed that this phenomenon guaranteed a modernization in the process of transporting cargo and passengers, the real connection of different regions, the internal mobility of people and raw materials. The objective of the present investigation is to reduce the scale to its minimum expression, and to analyze the impact of the railway experience in daily life, and the scope that it had for inhabitants of a peripheral city, within the national socio-economic context. The intention of this work is to study a phenomenon that has

been analyzed from different perspectives: economic, political, institutional, but it has not been studied from the user's point of view, in their daily life, that is, from those social actors that are not central in official sources. To carry out the proposal, framed in the perspective of local history and microhistory, various sources have been used and a methodology that privileged qualitative techniques, without underestimating the contribution of quantitative ones.

Keywords: Gualeguaychú, rail transport, local history, microhistory, everyday life.

Resumo: Gualeguaychú é uma cidade localizada no sudeste da província de Entre Ríos e que participou da experiência ferroviária. Vários autores afirmam que esse fenômeno garantiu uma modernização no processo de transporte de cargas e passageiros, a real conexão de diferentes regiões, a mobilidade interna de pessoas e matérias-primas. O objetivo da presente investigação é reduzir a escala à sua expressão mínima, e analisar o impacto da experiência ferroviária no cotidiano, e a abrangência que teve para os habitantes de uma cidade periférica, no contexto socioeconômico nacional. A intenção deste trabalho é estudar um fenômeno que tem sido analisado a partir de diferentes perspectivas: econômica, política, institucional, mas não tem sido estudado do ponto de vista do usuário, em sua vida cotidiana, ou seja, daqueles atores sociais que não são centrais em fontes oficiais. Para a realização da proposta, enquadrada na perspectiva da história local e da micro-história, foram utilizadas várias fontes e uma metodologia que privilegiou as técnicas qualitativas, sem subestimar o contributo das quantitativas.

Palavras-chave: Gualeguaychú, transporte ferroviário, história local, micro-história, cotidiano.

DESARROLLO

Hacia fines del siglo XIX, la ciudad de Gualeguaychú, en la provincia de Entre Ríos, comenzaba a definir su impronta económica en el contexto de un fenómeno a nivel nacional, históricamente conocido como Modelo Agroexportador. Entre Ríos fue un espacio de recepción de distintas oleadas de inmigrantes que adhirieron a la Ley de Colonización e Inmigración, promovida desde el gobierno nacional. Estas fértiles llanuras comenzaban a poblarse, pero no con la rapidez de la que podía dar cuenta Buenos Aires, por ejemplo, y otras capitales provinciales, que se destacaban por su crecimiento demográfico. En este contexto, a comienzos de 1890, se extendió hasta Gualeguaychú un ramal del Ferrocarril Central Entrerriano (FCCER), la tercera línea a nivel provincial. La llegada de este medio de transporte de cargas y personas a la ciudad, así como las medidas regulatorias que se tomaban a nivel nacional, necesariamente provocaron modificaciones en la región. Sin embargo, las fuentes documentales no siempre han registrado ese impacto social y económico que la llegada del ferrocarril provocó, y cómo éste alteró la vida cotidiana de los habitantes de la localidad.

La configuración de un proceso que ha sido ampliamente estudiado bajo aristas macroeconómicas, invita a preguntarse sobre el mismo, pero desde una perspectiva microhistórica. En líneas generales, la experiencia ferroviaria ha sido etiquetada como un acontecimiento fundamental, fundacional y positivo, pero profundizando y ajustando el análisis a una escala reducida, las percepciones sobre el mismo pueden arrojar distintos matices. El interrogante que moviliza a esta investigación, apunta a analizar qué transformaciones

se produjeron en la vida cotidiana de los vecinos de Gualeguaychú, desde la llegada del ferrocarril, en 1890, hasta el año 1943. Este año marcó el cierre de una etapa: es la primera vez, en la corta experiencia de elecciones municipales periódicas, que se suprimieron las autoridades electas, y se designaron otras, conforme a los requerimientos del gobierno militar. Pero también, el año 1943 representó el comienzo de una nueva etapa institucional, asociada a importantes transformaciones en el sistema ferroviario nacional, atravesado por las políticas nacionalistas y dirigistas del peronismo histórico.

A partir del interrogante principal, se desagrega otro que pretende sopesar las transformaciones que el ferrocarril produjo, distinguiendo dos espacios que, en el recorte temporal efectuado, se presentaban delimitados por sus particularidades, en cuanto a la distribución de la población, las distancias, las actividades económicas, infraestructura, entre otras: el espacio urbano y el espacio rural. La principal hipótesis que se plantea es que el tendido ferroviario impactó de manera diferenciada en las áreas urbanas y las rurales y que como correlato la percepción que tuvieron del tren los habitantes de Gualeguaychú tuvo matices diversos.

Algunos autores vinculan el poblamiento con la extensión de las vías del ferrocarril. Si bien no se dieron de manera específicamente consecuentes, es cierto que las leyes que promovieron la colonización, lo hicieron justamente por regiones de tránsito ferroviario, para garantizar un rédito en la inversión y un beneficio para los colonos, pero no puede afirmarse que el poblamiento sólo haya respondido al proyecto ferroviario. La elección de tierras tuvo su cuota de negociación y ésta dependía también de los intereses de los grupos colonizadores y su presupuesto para arrendamiento (con objetivo de compra). Entre 1879 y 1895, la población total pasó de 161.067 habitantes a 291.098[1], duplicándose en las márgenes de los ríos, pero también en escala ascendente y en mayor proporción, la ocupación de zonas interiores.

Dentro de las leyes dictadas para promover la colonización, se destaca, en 1885, aquella que declaraba de utilidad pública y sujeta a expropiación, una legua cuadrada, a cada costado de las vías del Ferrocarril Entre-Riano para su colonización en los puntos designados para las estaciones intermedias. La colonia se debía fundar en el término de un año, introduciendo no menos de quince familias por legua. En 1887 y 1888 ambas leyes ampliaron los beneficios para los particulares o empresas colonizadoras. Las mismas contemplaban consideraciones de orden urbanístico, económico social, que se aplicarían a cada colonia, tales como la reserva de terrenos destinados a plazas, edificios públicos y cementerios. Los puntos asociados a colonización ferroviaria, fueron los siguientes:

- Ramal Victoria: Gobernador Febre, Gobernador Antelo, Victoria.
- Ramal Gualeguay: Gobernador Echagüe, Gobernador Mansilla, General Galarza, General Basavilbaso (posteriormente se llamó Casiano Calderón), Gualeguay.
- Ramal Gualeguaychú: Torcuato Gilbert, General Urdinarrain, General Almada, General Palavecino, Gualeguaychú.
- Ramal Villaguay: Gobernador Urquiza, Gobernador Domínguez, y Villaguay.Import list

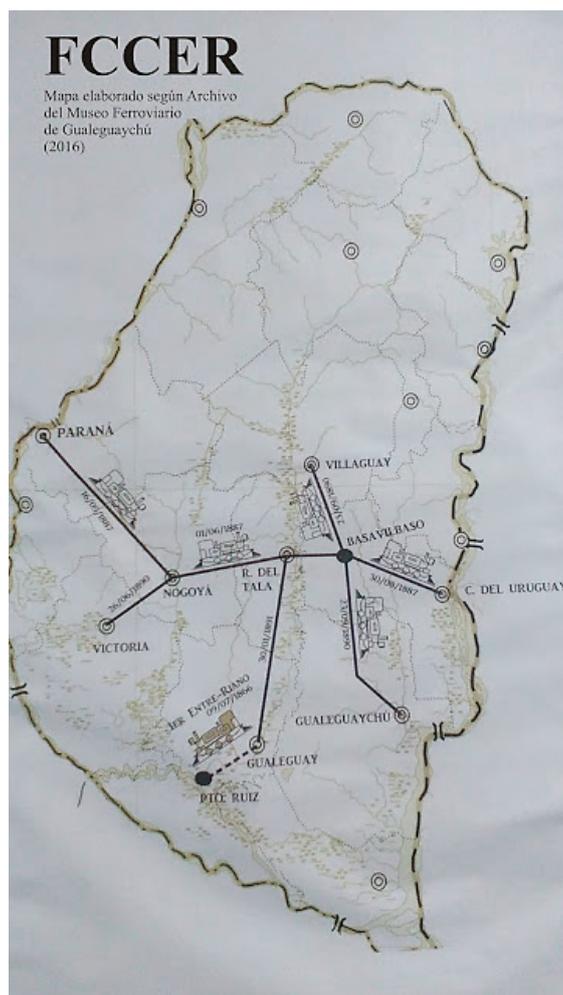


FIGURA 1. Mapa de las líneas férreas de Entre Ríos, a fines del siglo XIX.

Fuente: Archivo del Museo Ferroviario Enrique Aagard, Gualeguaychú, 2016

El caso de Gualeguaychú como Estación ferroviaria de final de trocha contaba con cierto dinamismo previo a este proyecto. La región poseía desarrollo potencial, con un considerable número de habitantes, es decir que en esta localidad las condiciones fueron otras, tendientes a evaluar los reacondicionamientos de infraestructura y la recepción local de estos cambios.

A principios de la década de 1890, Gualeguaychú, junto con Paraná, Concordia y Diamante, se habían convertido en los sitios de mayor recepción de población europea ingresada por intermedio de la Oficina Nacional de Trabajo. Este dato se asociaba a otro del cual se retroalimentaba: el total de hectáreas cultivadas de trigo y maíz aumentó en proporción al saldo positivo arrojado por el ciclo de fundación de colonias que se evidenciaba en la época. En 1887, el total de hectáreas cultivadas con cereales ascendía a 118.686, mientras que para 1891 se había casi duplicado ese número, llegando a 257.719 hectáreas. Sin embargo, aunque la producción cerealera crecía, Entre Ríos tenía a la ganadería como esfera productiva dominante. Dentro de los principales departamentos ganaderos se ubicaban Gualeguaychú y Concordia, que juntos representaban el 22,8% del stock vacuno de la provincia. El ganado ovino poseía mayor presencia en los departamentos de la costa del río Uruguay, nuevamente con Gualeguaychú en la cima de índices productivos junto con Federación. Gualeguaychú y Gualeguay, encabezan los índices de producción del ganado equino. La producción se hacía de manera extensiva, encontrándose pastos tiernos y libres de abrojos.

La llegada del tren a Gualeguaychú

En medio de un contexto de crisis generalizada a nivel nacional, el Ferrocarril Central Entrerriano extendió uno de sus ramales a la ciudad de Gualeguaychú. Una crisis de tal magnitud produjo una reorganización del sistema ferroviario, con problemas que produjeron malestar generalizado en los nuevos partidos políticos, en las emergentes organizaciones obreras, en los hacendados, terratenientes, compañías nacionales y de capitales extranjeros.

En el caso de la Estación Gualeguaychú, si bien las obras de infraestructura se dieron por concluidas en 1888, su utilización efectiva comenzó a partir del 27 de octubre de 1889, día en que hizo su llegada la locomotora “La Paraná”, quedando inaugurado el ramal. A partir del 23 de septiembre de 1890, la autorización se efectivizó para comenzar a librar los servicios correspondientes, de transporte de carga y pasajeros.[2]

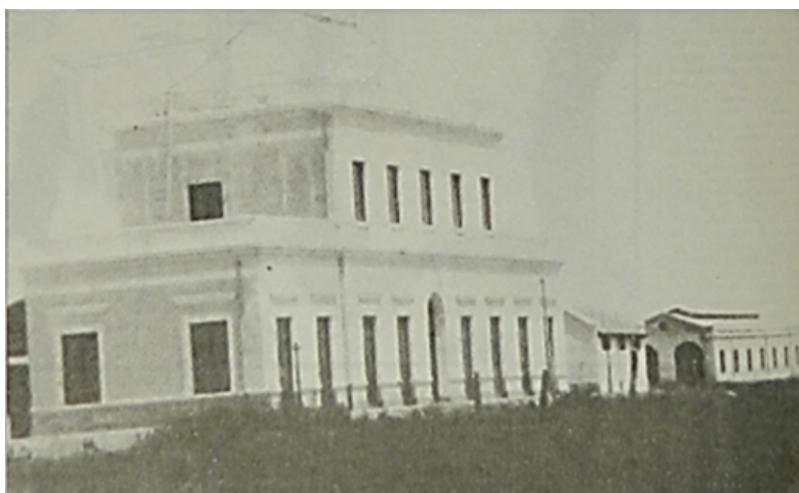


FIGURA 2: ESTACIÓN FERROVIARIA GUALEGUAYCHÚ EN 1888.IMPORT IMAGE

Fuente: Sarrot Nati, Cuadernos de Gualeguaychú, Número 156, 21 de marzo de 1999.

La pregunta problema que guía este trabajo de investigación, invita a pensar en los actores sociales que se vieron involucrados en este fenómeno como también las distintas posturas que se asumieron al respecto. Cabe destacar que las voces a favor y en contra en torno al manejo de la obra, su utilidad, los costes y beneficios, tuvieron una impronta propia del lugar y de sus habitantes.

CONCLUSIONES

El fenómeno ferroviario en Argentina es un tema complejo y extenso en su abordaje, en cuanto a su desarrollo temporal y espacial, más aún si se tiene en cuenta que desde el siglo XIX hasta la actualidad, siguen recuperándose datos, cifras, interpretaciones que abren nuevas líneas de investigación. Sin dudas, abordar la problemática ferroviaria representa siempre un desafío, que se ajusta, en gran parte, a la diversidad de fuentes que se pueden consultar. Este trabajo de investigación hizo foco en un espacio reducido, para apreciar la cotidianeidad, los problemas, la realidad de los vecinos de una localidad entrerriana ante un medio de transporte de dimensiones inconmensurables.

A partir del análisis realizado se ha detectado la escasez de fuentes de tipo cualitativo para estar en mejores condiciones a la hora de reconstruir el escenario local. La ciudad de Gualeguaychú ha sido prolífica en poetas e intelectuales de gran reconocimiento a nivel nacional, que le han dedicado sus más sentidos escritos en los que se remarca la importancia local del río y de la vida ciudadana articulada en torno a él. Pero al momento de profundizar, comparar y contrastar distintas fuentes sobre el ferrocarril, se hizo evidente su escasez, las

ausencias, que en la tarea historiográfica representan un desafío, siempre que se busque ocupar esos silencios y tratar de comprender el trasfondo de los mismos.

En un primer momento se trabajó en las causas que llevaron a la decisión de extender un ramal ferroviario a una localidad de población escasa y posicionarla como fin de vía. Allí se evidenciaron las divergentes opiniones, teniendo en cuenta que el mismo fenómeno representaba para algunos, el progreso, y para otros, un gasto innecesario, considerando que había cuestiones fundamentales que requerían ser tratadas de manera expedita, a partir de políticas municipales que dieran respuesta a las necesidades de los habitantes. Algo que resulta innegable es que el transporte ferroviario transformó a Gualeguaychú. Es mérito de su llegada, los cambios operados en su área urbana, que creció hacia el oeste. La traza de la línea delineó un plan de poblamiento a su alrededor, pero también representó un problema en torno a los recursos utilizados para su construcción, a la falta de señalización y a los accidentes que se generaron a partir de la falta de mantenimiento.

Al trasladarse el foco de análisis a la zona rural, se observaron experiencias e interpretaciones diferentes en torno al mismo fenómeno. Para muchos pueblos, el ferrocarril fue “el motivo”, el puntapié inicial para su desarrollo y su ausencia, representó un quiebre en el progreso material de los mismos. Para otros representó la excusa para unirse, proyectar e impulsar actividades económicas que siguieron funcionando a pesar del cierre de los ramales. En cualquiera de los casos, el lugar que este transporte ocupó fue fundamental para entender las transformaciones del espacio rural, ya que las actividades económicas, la integración regional y la circulación de personas se organizaban en función de los horarios del ferrocarril. Esta situación era consecuencia, en parte del mal estado de los caminos, y también debido a la ausencia de medidas institucionales que paliaran un aislamiento sistemático, que estrechó el vínculo con la vía. Este panorama diferencial entre el espacio urbano y el espacio rural orientó la investigación a focalizar en sus particularidades.

El balance general en torno a esta línea es positivo, pese a que se considera que la inserción del ramal a Gualeguaychú no fue un hecho trascendental. Este análisis emergió del reconocimiento de la tradicional organización de la localidad: la ciudad históricamente miró (y aún lo hace) al río, como su norte, su eje ordenador, suponiendo que, metafórica y económicamente hablando, el resto de la ciudad queda a sus espaldas.

El pulso del progreso material estaba definido por la actividad portuaria, de ella dependía el crecimiento, por derrame, de los demás proyectos que se ensamblarán a éste. Por eso, es necesario ver al ferrocarril como un engranaje de una realidad que lo precedía, en donde la expectativa estaba puesta, principalmente, en el transporte fluvial. De hecho, las fuentes sobre la actividad portuaria son meticulosas, precisas, fueron resguardadas celosamente, reconstruidas en publicaciones de historiadores locales. Sin embargo, la memoria ferroviaria ha sido difícil de reconstruir. Los relatos y datos que han quedado de ella son imparciales, fragmentarios, anecdóticos, asociados a escenarios mayores. En el intento por recuperar fuentes oficiales, se evidencia su escasez y para algunos períodos su falta. De ahí que para el análisis del transporte ferroviario en Gualeguaychú se haya recurrido al concepto de “emplazamiento integrado” que ha permitido dar cuenta de la interconexión entre el transporte de cargas del ferrocarril con la actividad portuaria. Los vecinos, hacendados y comerciantes hicieron uso de este medio para trasladar cargas de gran porte, generando un activo flujo comercial que impactó de manera favorable en la región.

Con respecto a las cifras arrojadas como resultado general del usufructo de la línea, fueron saldos módicos pero positivos, si se tiene en cuenta que las ganancias para la población local no tenían que ver con las regalías obtenidas por la empresa, sino con el dinamismo que derivaba de su funcionamiento, por la capacidad de trasladarse a lo largo y ancho del territorio, fortaleciendo el mercado interno de la provincia. Mientras los caminos fuesen inhóspitos y no existieran opciones alternativas a la carreta y el tren, la gente optó sin dudar por este último medio para trasladarse, siempre con la necesidad de hacer conexiones, una vez que abandonaba la Estación. Cuando se popularizó el auto, el camión y se invirtió en una red vial terrestre que conectaba las distintas localidades, el escenario se volvió complejo y competitivo.

Por otro lado, la contracara del estímulo comercial estuvo signada por los continuos reclamos en torno a las deficiencias del servicio, así como a la cuestión tarifaria que se consideraba incompatible con la falta de mantenimiento de vagones y de vías. Los salarios de los obreros ferroviarios también se pusieron en cuestionamiento, aun considerando que esta rama de trabajadores tenía un pasar económico superior a la media de la clase obrera. Surgió así la idea de una “identidad ferroviaria” que distinguía a los trabajadores del ferrocarril como un grupo hermético, con una idiosincrasia definida bajo un lenguaje compartido, que quedaba vedado al resto de la población. Esta impronta se fundaba en la incapacidad de vinculación de los obreros, con el común de los vecinos, debido a los rigurosos horarios que los mantenía sobre la vía en el transcurso del día, todos los días.

Para fines de la década de 1930, la idea de venta rondaba en la mayoría de las empresas extranjeras, el negocio se había vuelto poco rentable, la realidad del país era otra. Desde 1890 hasta 1943, las empresas tuvieron que hacer frente a las distintas crisis económico-financieras, a la reducción del transporte de cargas y de pasajeros, a los cambios políticos y en la legislación. Muchas de las compañías se ajustaron de manera cuasi ilegítima, tratando de no perder ganancias, en detrimento de los usuarios. Trenes que descarrilaban, pasajes costosos, fueron algunos de los problemas que los habitantes de las pequeñas localidades tuvieron que soportar. Pero, así como quedó el recuerdo del malestar, en el mismo nivel se apela a la memoria emotiva para evocar la importancia de los reencuentros y oportunidades laborales que el tren ofreció a los habitantes de zonas alejadas del ejido urbano.

En la escala microhistórica, se agudizó la mirada de un proceso de gran porte, analizando la experiencia en función de la valoración de los actores sociales en una región condicionada por una realidad económica diferente. Queda por delante, como una proyección para futuras investigaciones, dar cuenta de la última etapa del transporte ferroviario en la provincia y en la ciudad, y hacerlo en escala comparativa con otras provincias del litoral argentino. Esta primera etapa del tendido ferroviario en Entre Ríos parecería haber funcionado sobre la base de pruebas y errores, ya que el Estado provincial tuvo ciertas libertades debido a que los marcos de acción no estaban jurídicamente definidos, aunque en última instancia se ajustaron a las decisiones del Poder Ejecutivo Nacional.

Las transformaciones políticas y económicas producidas en el escenario nacional orientaron, en líneas generales, el desarrollo de los ferrocarriles en la provincia, pero es importante complejizar este postulado, entendiendo que tanto Entre Ríos como Gualeguaychú tuvieron un recorrido histórico particular. La provincia consolidó su mercado interno a partir de la comercialización de productos primarios de distinto tipo, generando un circuito comercial que vinculó a las distintas ciudades para garantizar el abastecimiento. También fue importante el flujo migratorio, siendo este espacio uno de los privilegiados como receptor de inmigrantes. Estos aportaron sus experiencias de trabajo y también política, dejando impresas sus opiniones en la prensa, fuente valiosa para profundizar en los problemas e intereses de la época.

El lugar secundario de Entre Ríos en el espacio nacional garantizó cierta estabilidad política ante escenarios adversos como el primer golpe de Estado. Ello no quiere decir que las internas políticas nacionales no tuvieran su expresión en el ámbito regional: aquí también se generaron confrontaciones entre partidos políticos con sus propios proyectos, hubo rupturas y contramarchas. En el ámbito local el recambio político fue pacífico, porque los intendentes que se sucedían tenían una línea de acción orientada a sostener la estabilidad bajo su supervisión, sin perder de vista que eran ciudadanos comunes, que se servían de los mismos beneficios que sus gobernados. El fenómeno ferroviario fue vivido así, como un problema y un proyecto que impregnó la vida cotidiana, más allá del resultado. Recorrer las publicaciones de la prensa local, permitió humanizar su análisis.

Del tendido ferroviario, quedan rieles sin desmantelar, maquinarias abandonadas y el Museo Ferroviario Gualeguaychú, inaugurado en la década de 1980, que atravesó una etapa de abandono y posterior reapertura y que actualmente representa un nuevo intento de recuperar el legado de la memoria ferroviaria para la ciudadanía. Sin embargo, las fuentes documentales y la bibliografía que allí se encuentran, recogen información de otros ramales, que no reflejan la realidad específicamente local. Hay mobiliario recuperado

de ramales que cerraron, que intentan contextualizar cien años de historia. La institución es sostenida por la labor de los ex empleados del ferrocarril. Recibe el nombre de uno de ellos, Enrique Aagard. Y esto abona la idea que se ha planteado en este trabajo, sobre la identidad ferroviaria, como un conjunto de características compartidas por sus miembros, pero sin raíces profundas en el resto de la sociedad. La actividad del museo da cuenta de un intento por redefinir la experiencia ferroviaria, promoviendo el desarrollo de un vínculo cultural más abierto a la comunidad.

En escala comparativa con la identidad de los trabajadores del ex frigorífico, en este caso, las acciones de rescate del legado histórico/material no provinieron de un grupo particular, sino que se llevó a cabo un proyecto municipal de recuperación de la infraestructura del lugar. El resultado fue la construcción de un Mercado, un circuito de paseo y recreación y un Polo educativo. Así lo anunciaba a la comunidad:

El Frigorífico se transforma en paseo para toda la comunidad: La Municipalidad realiza puesta en valor de la zona del Frigorífico, patrimonio cultural que constituye parte importante de nuestra historia, y que se recupera como espacio público para todos los gualeguaychuenses. Más obras con fondos propios.[3]

En la actualidad se promueve el diseño de un circuito que vincule el proyecto financiado por el municipio, con la propuesta que, de manera privada, sostiene el Museo ferroviario, para dar cuenta, de la interconexión entre ambos espacios como partes constitutivas e interdependientes de ese emplazamiento integrado, cuyos beneficios ya se vislumbraban a comienzos del siglo XX.

DATOS DE LA TESIS

Directora: Mg. Mateo, Graciela.

Defensa de Tesis: viernes 17 de marzo de 2023

Jurado: Alejandra de Arce (CEAR-UNQ/CONICET), Alejandra Salomón (CEARUNQ/CONICET), Gabriel Garnero (UNC)

BIBLIOGRAFÍA

Fernández, E. (2012). Historia de San José de Gualeguaychú: desde sus orígenes hasta 1883. 1ª ed. Secretaría de Cultura de la Municipalidad de Gualeguaychú.

Henchoz, Marcos (2020). Breve historia de Gualeguaychú. 1ª ed. Birkat Elohim.

Municipalidad de Gualeguaychú (11 de septiembre de 2018). El Frigorífico se transforma en paseo para toda la comunidad. <https://galeguaychu.gov.ar/noticia/7879-el-frigorifico-se-transforma-en-paseo-para-toda-la-comunidad>

Museo Ferroviario Enrique Aagard (2016). Archivo. Gualeguaychú.

Sarrot, N. (1999). Cuadernos de Gualeguaychú, Número 156, 21 de marzo de 1999.

Segundo Censo Nacional de la República Argentina, 1895, Buenos Aires, 1896.

NOTAS

[1] Segundo Censo Nacional de la República Argentina, 1895, Buenos Aires, 1896.

[2] Ver Fernandez, E. (et al) (2012). Historia de San José de Gualeguaychú: desde sus orígenes hasta 1883. 1ª ed. Gualeguaychú: Secretaría de Cultura de la Municipalidad de Gualeguaychú; Henchoz, M. (2020). Breve historia de Gualeguaychú. 1ª ed. Colón. Birkat Elohim.

[3] Municipalidad de Gualeguaychú (11 de septiembre de 2018). El Frigorífico se transforma en paseo para toda la comunidad. <https://galeguaychu.gov.ar/noticia/7879-el-frigorifico-se-transforma-en-paseo-para-toda-la-comunidad>