

Transportes y rutas en el siglo XIX

Carretas, viajeros, rutas y caminos

Caminos

Hasta mediados del siglo XIX, las comunicaciones de los pueblos del interior entre ellos y con Buenos Aires reflejaba una relación de fuerzas relacionada con sus economías, y un equilibrio muy diferente a la de ahora.

De alguna manera esos caminos coloniales reproducían el camino del incario. Los incas habían organizado una red de caminos en base al sistema de “chasquis” que recorrían corriendo tramos larguísimos con estaciones de relevo, llamadas tambos o postas. En un día lograban cubrir hasta 72 km de recorrido. La conquista española prohibió y eliminó los chasquis, desorganizando y perdiendo caminos.

Hasta mediados del siglo XIX, los intercambios regionales seguían una orientación Norte-Sur/Este-Oeste, con un sistema de “parrillas”.

Con la llegada de los ferrocarriles todo intercambio converge en Buenos Aires, con un sistema de “embudo”. Esta concentración seguirá vigente hasta 1930, cuando se empiezan a asfaltar los caminos interprovinciales.

Para la sostener el sistema de carretas, el país contaba con todos los elementos necesarios: maderas, artesanos, bueyes, pasturas y, sobre todo, la extensa llanura y la falta de alambrado.

Al decir de Domingo F. Sarmiento: “Todo el país es un camino”. Con la introducción del alambrado sobre mediados del siglo XIX, los caminos se harán más estables y derivarán en las actuales rutas provinciales y nacionales.

Carretas

La carreta fue una de los principales medios para completar la dominación del espacio. Durante tres siglos fue la forma más importante de transportar personas y mercancías. Para tener una idea de su importancia, se puede citar el dato de que solo en 1860 se calcula que entraron a Buenos Aires 19.000 carretas. Tan importante era que la partida de una caravana de carretas se anunciaba en los diarios.

La carreta fue la primera casa rodante. Cada carreta era una verdadera “fortaleza móvil”, y como siempre andaban en grupos formando caravanas, convoyes de carretas. Se podría decir que cada caravana constituía una “ciudad móvil”. Es el transporte ideal para la llanura.

Gracias a un “diseño móvil multiuso” es que la carreta ha desempeñado varios papeles, además del de transporte: fue carro fúnebre, correo, imprenta, transbordador, pulpería, quiosco ambulante.

Había dos clases de carretas: el carretón o castillo (con los laterales de madera y las ruedas macizas) y la carreta propiamente dicha (con los laterales de quincho o totora y las ruedas con rayos)

La primera vez que se usó carretas para hacer una travesía comercial desde San Miguel de Tucumán hasta Buenos Aires fue en 1593, cuando el gobernador Ramírez de Velazco costeó una caravana de 40 carretas, con la idea de viajar unas 8 leguas por día.

A partir de esa fecha y durante 3 siglos la vida cotidiana giró alrededor de las carretas ya sea por la necesidad de la carga transportada, por la necesidad de realizar un viaje o por la cantidad de profesiones relacionadas con la carreta y el transporte, desde los armadores de la carreta hasta el pulpero que los atendía, pasando por los domadores de animales, los carpinteros, los peones, los boyeros.

Como vivienda móvil fue preferida a las postas y estaban mejor equipadas que un rancho (en el que faltaba todo). Es famosa la anécdota de que estando Beresford prisionero en Luján, pidió vivir en una carreta, dado que la posta donde lo alojaban estaba húmeda y llena de insectos.

Según testimonios de un viajero, la carreta era “como un cuarto portátil; con puerta y ventana y capacidad para poner un catre, quedando lugar para otras muchas providencias, de modo que en ella se hace el viaje con muchísima comodidad. Se puede leer, escribir y muchas hasta tienen un balcón en la popa, donde pueden pararse”.

Ficha técnica y costos sorprendentes

La velocidad de una carreta era de 3 a 4 km por hora.

El un día recorría de 15 a 40 km (según el peso de la carga)

Volumen de carga: de 1.500 a 2.000 k

Carga transportada: maderas, leña, postes, cueros, sandías, melones, zapallos, maíz, botellas de vino. Elementos de “ultramar” (es decir: azúcar, ferretería, aceite, cristales, bacalao, especias)

Debido a sus bosques y a la cantidad de madera, en Tucumán se fabricaban la mayoría de las carretas. Las carretas para el Norte eran más angostas que las destinadas al Oeste (por las diferencias del camino), y por ende transportaban menos carga.

En verano viajaban solo de noche. Desde las 10 de la mañana a las 17 hs. descansaban. El calor era lo único que cansaba a los bueyes.

Los bueyes eran los toros castrados en la edad adulta. Llegaban a pesar unos 500 kilos. Los criados en Tucumán eran llamados “rocines” y tenían fama de aguantar 2 días sin tomar agua.

Se los solía nombrar por el color de su pelaje: colorado, overo, cola blanca, rosillo, yaguané (zorrino en guaraní), barroso.

Costo de fabricación: \$50.-

Costo de venta: \$100.-

Costo de un buey: \$6.-

Costo de 1 arroba de yerba (11 kilos): \$ 4.-

Costo de una vaca engordada: \$1.-

El recorrido

El espacio era inmenso, las ciudades estaban tan distanciadas que más bien parecían islas.

Las carretas y las postas fueron tejiendo una red de enlaces humanos en un espacio hostil: los accidentes del terreno, los rigores del clima, la abundancia de lluvias, las sequías prolongadas, vientos tremendos, nevadas interminables, vizcacheras, bandoleros, malones y, sobre todo, caminos inexistentes, más ideales que reales. Quien se largase a recorrer ese espacio tenía que conocer el terreno, dominar la “baquía” (conocimiento del camino, mapa mental), de lo contrario corría grandes riesgos y peligros. A veces el recorrido era demorado varios días por un río crecido pues para cruzarlo era necesario descargar todas las carretas y cruzar la mercadería y la gente en pequeñas canoas de cuero llamadas “pelotas”. Por eso es que hacia el Norte, las caravanas preferían viajar en invierno, cuando es la época más seca.

El recorrido Buenos Aires – Salta llevaba unos 6 meses en total, con lo cual una flota de carretas solo hacía un viaje de ida y vuelta al año.

A medida que avanzaban iban pagando peaje en cada provincia que cruzaban.

Carreteros/as

Por lo general el trabajo lo hacía la familia completa. En una carreta viajaba la carga y en otra la familia y ésta era la casa. En la carreta de adelante iba el jefe o jefa de la tropa y llevaban también un cañoncito. Era una vida nómada pero muy bien remunerada (ganaban el 50% más). Había varios oficios relacionados con el sistema de carretas. Estaban los domadores de bueyes, los troperos, los trenzadores de cueros, los conductores de carretas.

Como viajaban en caravanas o convoyes se generaba un microcosmo con códigos y normas de comportamiento que debían ser respetados por toda la compañía. De ahí que fuera necesario una autoridad máxima que impusiera la disciplina y tomara las decisiones. Podía ser hombre o mujer. El requisito era dominar la “baquía” es decir: el conocimiento (generalmente guardado como secreto) del mejor recorrido según los accidentes el terreno y los tiempos asignados a cada etapa, por un lado y, por el otro, la astucia de ir adaptando ese recorrido para evitar ríos crecidos, tormentas, sequías. El jefe o jefa ordenaba los horarios del recorrido, de descanso. Establecía cuando y qué se comía, pero también cuando se bailaba y cantaba.

Los carreteros y carreteras fueron llamados también “gobernantes de carros” y se los comparaba con navegantes, con “capitanes de barcos terrestres” pues comandaban verdaderas “flotas” de carretas.

Al decir del historiador Pablo Rojas Paz: “Esta tierra tan extensa y plana era más propicia para ser navegada que transitada”. Ya que el camino trazado en la tierra hubiera sido borrado por el viento o el agua durante las tormentas, había que grabarlo en la mente y llevarlo en secreto. Para conquistar el rumbo era necesario guiar las carretas mirando hacia el cielo, con una técnica náutica: seguir las estrellas, el sol, la luna. Se marchaba mirando más el cielo que la tierra.

Aunque había que mirar al horizonte, oler el aire, oír la tierra ya que este “mar verde” estaba plagado de peligros: en cualquier momento un zumbido anunciaba una nube de langostas, un modo particular de retumbar el suelo anunciaba la proximidad de un malón.

Plazas y estacionamientos

Al llegar a un destino, las caravanas se anunciaban con un gran griterío de parte de los peones y boyeros, el chirrido de las ruedas, los aullidos de los animales, el ladrido de los muchos perros que siempre seguían a las carretas. Se concentraban en determinados sitios en los bordes de las ciudades. Eran las “plazas de carretas”. Antes una “plaza” era solo un lugar donde estacionar carros, nada que ver con la concepción actual. Una vez en la plaza, las carretas se descargaban, se reparaban. Los bueyes eran llevados al campo de pastoreo. Aquí la familia carretera hacía un poco de

vida sedentaria. Las plazas de carretas eran como pequeñas ciudades bulliciosas, llenas de fogatas, idas y venidas, guitarreos y bailes. En Buenos Aires eran las actuales de Once, Retiro, Constitución, Congreso.

Bibliografía

Prestigiacomo, Raquel y Uccello, Fabián. *La pequeña aldea*, Buenos Aires, EUDEBA, 1999

Salas, Andrés. "La carreta" *Todo es historia* N° 315, Buenos Aires, 1993

Salvatore, Ricardo. "Los viajeros y sus miradas", *Todo es historia* N° 315, Buenos Aires, 1993

Verdicchio, Gastón. "Fondas, hoteles y otras formas de hospedaje en el viejo Buenos Aires", *Todo es historia* N° 315, Buenos Aires, 1993