

I HISTORIA I

# Más de 200 años llevando cargas y pasajeros

Caballos, mulas y carretas, depósitos aduaneros y envases de cuero, los elementos usados en el movimiento comercial cuando el país apenas nacía

**SUSANA BORAGNO**  
PARA LA NACION

*Como si fuera renegado del destino, de trenzar leguas y leguas... va la carreta rechinando en el camino... Y la pampa es un verde pañuelo, colgado del cielo, mientras los bueyes, en la senda polvorienta, dan soplos de contentos, como con ganas de andar... (El aguacero, tango de José Gonzáles Castillo).*

El aislamiento de los diversos núcleos de poblaciones, fue lamentable y de difícil solución con anterioridad a 1810 y se extendió hasta pasada la mitad del siglo XIX. Las distancias eran enormes, lo más temible eran los asaltos de los aborígenes y de las fieras.

■ **Carretas.** El hombre necesitó trasladarse en masa, necesitó de un vehículo y esa fue la carreta. Las primeras eran muy rudimentarias, construidas totalmente en madera, sin un solo clavo de hierro. Eran arrastradas por dos o tres yuntas de bueyes, convenientemente distanciadas, para facilitar el paso de los pantanos. La carreta fue el vehículo imprescindible para el desarrollo del comercio en gran escala. El buey, con su bucólico mugido, puso en escena su estampa en la monotonía del paisaje.

Concolorcorvo cuenta que dos lugares se disputaban su construcción: las carretas tucumanas eran más angostas porque atravesaban montes espesos que estrechaban los caminos. Podía llevar una carga de 200 arrobas. Hacían jornadas de siete leguas diarias. Las carretas

mendocinas eran más anchas, porque se lo permitía el camino hacia Buenos Aires. Cargaban 28 arrobas más y su marcha era más rápida. Las caravanas de carretas eran el único medio para transportar a los pueblos, fortines y pulperías diseminados a lo largo y ancho del territorio, el fruto de las cosechas y los stocks de mercadería que llegaba al puerto.

Proveniente de la campaña surera, en su tránsito hacia la Plaza Mayor, las carretas, hacían un descanso en la plazuela del Alto de San Pedro, San Telmo. Al norte de la ciudad, en el Barrio de San Nicolás, se encontraba otra parada de carretas que venían de la zona de Cuyo. Al lugar se lo conocía como Barrio Recio o "del taco verde", las callejuelas estaban cubiertas de estiércol. En la zona había corrales de abasto de carne y servía de ocasionales mataderos. También venían de San Isidro, San Fernando, Tigre, con cargas de leña, frutas, y se vendían en un mercado al aire libre.

■ **Animales como vehículos.** Los aborígenes utilizaron únicamente la llama, regalo del inca. Al conquistador no se lo concibió sin su caballo. Aquella conquista a lo jinete, palabra que proviene de "xinete", tribu barberisca que sirvió en la caballería de Granada, le permitió cruzar tanto la pampa bonaerense, como la llanura santafecina o la selva correntina. Fueron dos almas en una, tan apegado, tan dependiente. Como dice el Fausto criollo, "que sus almas en una acaso se misturaron".

Otro animal útil de carga y de



Un alto en la pulpería, óleo del artista Prilidiano Pueyrredon



Mulas viñateras

traslado fue la mula, apreciada por su resistencia, podía pasar sin beber y comer hasta dos días y recorrer grandes distancias. Para transportar mercadería su empleaban los "arros de mulas" tanto en los caminos abruptos como en los de montaña, se le tenía tanta confianza que en tramos difíciles, seguían su paso porque era muy precavida. También se lo utilizaba como animal de tiro. La cría y el comercio de mulas fue un negocio muy lucrativo.

■ **Galeras.** A mediados del siglo XVIII, empezaron a llegar a Buenos Aires los primeros coches llamados

galeras, también diligencias, que mejoraron las condiciones de viajes al interior. Eran más rápidas que las carretas y ofrecían mejores comodidades al viajero. A pesar de su elevado costo, estos vehículos eran adquiridos en España y aumentaron rápidamente su número. El gobernador Zabala fue el que introdujo los primeros carruajes livianos. Estas galeras tenían cuatro grandes ruedas, se subía por la parte trasera. En el techo se ataban las encomiendas y equipajes con tientos. El tiro se efectuaba a cuatro o seis yuntas de caballos y se iba reemplazando en las postas. A falta de ellas, se llevaba una tropilla de repuesto.

Según informa Concolorcorvo, en Buenos Aires, en 1773, había 16 coches de alquiler y para el 1800 sumaban 73. Estaba también el carro del aguatero, arrastrado por bueyes, que vendía por canecas el vital elemento. Para el transporte de pipas de vino, se utilizaban los carros de cola, que eran tirados por caballos, con dos ruedas y sobre el eje iban asegurados dos tirantes para que pudiesen llevar las bordelesas.

■ **Caminos.** La mayor dificultad del transporte, eran los deficientes caminos y la falta de puentes para cruzar los ríos. Carlos III, en sus Ordenanzas de Intendentes, en 1782, dispuso que, cuando hagan obras y casas nuevas se derriben las antiguas para que queden las calles anchas. Para 1810, era muy pobre el desarrollo de las vías de comunicación.

El director supremo Gral. Martín de Pueyrredon, el 17 de enero de 1817,

firma el decreto de Creación de la Comisión de Caminos, "que va a ser el punto inicial del desarrollo vial que estos caminos se lleven a la mayor distancia posible, cuidando con particular atención, la firmeza del pavimento, que de ellos salgan ramificaciones a los pueblos de campaña, se midan con exactitud las distancias, señalando cada legua con un poste que las indique, y el lugar donde se dirige el camino sirviendo de guía al caminante".

■ **Comercio.** En 1794 se crea el Consulado de Buenos Aires, destinado a fomentar el comercio, la agricultura, la industria. Uno de los objetivos principales era fomentar los caminos. Su secretario, Manuel Belgrano, presentó varios proyectos, con resultados inciertos, como sembrar trigo, lino y cáñamo, crear institutos de enseñanza técnica, etc.

Poco antes de la revolución de 1810, la Regencia de España, derogó el decreto del virrey Cisneros que establecía el libre comercio restableciendo el monopolio con la Metrópoli. Una de las primeras medidas de la Junta fue eliminarlo, permitiendo la importación de productos de otro origen y obtener así, ventajas comerciales. La Aduana de Buenos Aires registraba los movimientos de entrada y salida de mercadería y los almacenaba en sus depósitos. De ahí partían o llegaban las carretas para darles su destino definitivo.

■ **Envases.** Para trasladar las mercaderías importadas hacia interior y exportar los productos del país se necesitó agudizar el ingenio para resolver el tema de los envases. Primeramente se utilizaron los elementos que aportaba la naturaleza: buches y vejiga de animales, cuernos, el cuero, que abundaba, se cosió en forma de bolsas. La tecnología fue evolucionando. Para exportar el tasojo se fabricaron barriles. La lana se enviaba en fardos previamente compactada. Cuando se conoció el vidrio se utilizaron damajuanas, botellas, también tinajas, vasijas de arcilla y se tejían canastos. Para los cereales, se construyeron graneros, para evitar los roedores y mantenerlos en buen estado de conservación.

Este era someramente, el estado de situación al momento de la Revolución de 1810, cuando todo apenas empezaba.

La autora es historiadora especializada en medios de transporte. E-mail: susanaboragno@fbertel.com.ar

**BA BienAsegurado**

---

**Especialistas en Seguros**

- Cargas nacionales e internacionales
- Vehículos de transporte (camiones / utilitarios)
- Responsabilidad civil del transportista
- Seguros de Caucciones
- Seguros Generales

Más de 40 años operando como broker de seguros y asesores de riesgos con oficinas propias en Argentina, Paraguay y Uruguay

Lavalle 1634 Piso 7 - Capital Federal / TE: 5032-2550/51 - ID NEXTEL 214\*1985 / bienasegurado@planmail.com.ar

**EL OPERADOR REFERENTE EN SOLUCIONES LOGÍSTICAS INNOVADORAS**

320.000 m2 en Parques Logísticos.

Desarrollo tecnológico de avanzada

[www.exologistica.com](http://www.exologistica.com)

www.exologistica.com Tel: 6338-2246 / 56

Alberti 1780, Dock Sud, Avellaneda (1871)  
Buenos Aires Argentina. / Tel.: 5171 7400