

{ Las expediciones a salinas: caravanas en la { pampa colonial. El abastecimiento de sal a { Buenos Aires (Siglos XVII y XVIII)¹

Gabriel Darío Taruselli²

Este estudio surgió a partir de la lectura de obras que, en la década de 1980, pusieron en discusión los viejos postulados a los que la historiografía nacional nos tenía acostumbrados. Por años, los trabajos históricos nos presentaron imágenes asignadas e indiscutibles, tanto para la ciudad como para la campaña. Mientras que la primera representaba el pleno ejercicio de derechos civiles, era el lugar donde se tomaban las decisiones políticas y se podía prosperar económicamente, el campo de su jurisdicción era un lugar peligroso acechado por el cruel indígena, sin ley efectiva, refugio de malhechores, un lugar desconocido. La campaña rioplatense, y por lo tanto su sociedad, permanecía atrapada entre gauchos vagabundos, indios y estancieros siempre ausentes en la gran ciudad. Parecía que la ciudad sólo se internaba en la pampa cuando debía castigar al indio ladrón.

Desde el terreno de la historia económica, mucho se habló de la importancia del ganado y su explotación primitiva y depredadora, así como de su expresión industrial, el saladero, surgido a fines del siglo XIX³. Y si bien este sistema requería el control de las fuentes de abastecimiento de sal, ningún trabajo historiográfico atendía a su procedencia ni el modo en que se conseguía, a pesar de ser este un elemento indispensable. Además, este fue un producto de vital importancia desde el asentamiento de la población, no sólo por su utilización en la elaboración del pan y de las comidas diarias, sino también por su empleo en la conservación de los alimentos. ¿Por qué entonces tan poco interés hacia esta actividad? Quizá el trabajo más conocido sobre el tema sea el diario de Pedro Andrés García, escrito en 1810. Allí, en

1- Este trabajo es una parte modificada de la Tesis de Licenciatura en Historia, presentada en la Universidad Nacional de Luján en el año de 2003.

2- Licenciado en Historia, Universidad Nacional de Luján. Miembro del GEIPP (Grupo de Estudio e Investigación de los Procesos Políticos), Instituto Ravigniani.

3- Sobre la ganadería y el saladero ver los trabajos de Montoya (1970, 1971) y Giberti (1986).

el prólogo de Pedro de Ángelis (1837a), se hacía referencia a la antigüedad e importancia que tenía para la gente de la campaña este tipo de expediciones, pero no mucho más.

El recorrido de estas expediciones se encuentra registrado en trabajos sobre la topografía de la pampa. Allí se puede apreciar su extensión e importancia, a partir del estudio de fuentes del siglo XVII. Es significativo que el itinerario seguido por estos viajes coincida con una línea de pueblos actuales, quizás sea ésta, la huella más evidente de la importancia de esta práctica para la historia del ámbito bonaerense⁴. Por lo tanto, si la práctica existió, si era tan importante ya en 1810, ¿por qué tanto olvido?, ¿quiénes participaban y cómo podían internarse sin problemas en pleno territorio indígena y qué los llevaba a emprender tamaña travesía? Así, a partir de cuestiones simples, surgió la necesidad de recrear el tema. Y también es simple el objetivo del trabajo: describir esta actividad laboral, a través del relevamiento y análisis de las fuentes documentales correspondientes al período abordado.

Los nuevos trabajos a los que hacíamos referencia nos presentan una diversidad social y productiva en la campaña que permiten imaginar una realidad diferente a la que la historiografía tradicional nos presentaba. Creemos que al estudiar cómo se lograba la provisión de sal, se puede recrear la diversidad social y productiva imperantes, las relaciones sociales que se establecían en el mundo rural y también la vinculación entre éste y la ciudad.

En la primera parte del presente trabajo, la atención está puesta en las particularidades del abasto de sal, el modo de aprovisionamiento desde los primeros tiempos de la ciudad hasta el hallazgo de fuentes locales de aprovisionamiento y el marco normativo desplegado por las autoridades para tratar de controlar dicha actividad. En la segunda, nos referimos a los participantes, a su procedencia y en especial a la relación que entre ellos se establecía al ser convocados por las autoridades para participar en tal empresa, ya sea como carreteros o como custodias del convoy.

No se hace referencia aquí, por una cuestión de extensión, a temas tan importantes como el mundo indígena, el cual sólo se lo menciona en

4- Hacemos referencia aquí al trabajo de Ramiro Martínez Sierra (1975) sobre la cartografía pampeana. El camino se conoció como "rastrillada de los chilenos" o también "rastrillada grande". Dicha ruta pasaba por los siguientes puntos: Guardia de Luján, hoy Mercedes, Chivilcoy, Laguna de Palantelén, Cruz de Guerra (actualmente, partido de 25 de Mayo), Cabeza de Buey, Laguna de los Paraguayes, entre otros sitios, siempre con un rumbo sudoeste siguiendo la presencia de lagunas, hasta llegar a Salinas Grandes, actual departamento de Atreucó, provincia de La Pampa (Martínez Sierra 1975: 126).

relación con los expedicionarios, los mecanismos de financiación de la expedición y otros que formarán parte de una futura elaboración.

Primera parte: El abasto de sal en el Río de la Plata

Particularidades: utilización y obtención del producto

El abastecimiento regular de la ciudad con los productos de primera necesidad era un derecho y un deber del Cabildo. Su potestad sobre estos recursos naturales, era reconocida por el Derecho castellano y se ejerció en cada caso con particularidades, según el modo de obtención del producto⁵. Si bien los artículos como el trigo y la carne eran abundantes y baratos, el abastecimiento de la sal tenía características peculiares. Considerado como de mantenimiento forzoso, pues con él se sazónaba el pan y la comida en general, se le dio mucha importancia a su existencia en cantidades suficientes y a un justo precio, datos que las autoridades vigilaron con atención. La utilización de sal para la conservación de la carne, único medio posible de hacerlo, demandaba grandes cantidades. De todas maneras, las exportaciones de carne salada durante el siglo XVII y gran parte del XVIII, eran esporádicas y de poco volumen⁶. Su aplicación en escala industrial empezaría hacia 1780, con la aparición de los primeros establecimientos saladeriles, donde sería empleada también para la curación de los cueros (Montoya 1970: 21)⁷. El consumo de la sal en la elaboración de estos productos era tal, que en ocasiones motivaba las protestas de los vecinos por la escasez que generaba. La salazón de cien reses vacunas requería, aproximadamente, veinte fanegas de sal (Montoya 1971: 162)⁸.

Otra característica de este abasto era la difícil obtención del producto. Hasta fines del siglo XVII, la falta de fuentes locales de aprovisionamiento hizo que la escasez fuera habitual, al depender del suministro externo. Así lo

5- El Cabildo de Santiago de Chile ejerció su potestad sobre dicho recurso desde 1566, fijando el tiempo apropiado para la extracción, el precio e incluso empleando administradores fiscales nombrados por los corregidores (Ramón y Larrain 1982: 147–155).

6- Señala Montoya que se realizaron alrededor de 70 embarques entre 1603 y 1655, con destino a Río de Janeiro, Angola y Pernambuco aunque de reducido volumen (Montoya 1970: 12–13).

7- También en Gaignard (1989).

8- La fanega era una medida utilizada para áridos. Aunque existe discrepancia entre los autores con respecto a su equivalencia en kilos, Gaignard la equipara a 150 kg. Por lo tanto, según Montoya, se necesitarían 30 Kg. por animal.

exponía el gobernador Francisco de Céspedes al Ayuntamiento, instando a examinar un posible hallazgo de salinas:

“La necesidad que hay de sal en esta tierra ordinariamente es notoria pues lo que se gasta en ella entra por el río y con la falta que ha habido de venir navíos a este puerto a apretado más lo que suele haber de sal” (AECBA, serie I, t. VI: 270 - 271).

Recién en 1665, se menciona en las actas del Cabildo de Buenos Aires, la existencia para la venta de sal de la tierra junto con la proveniente de Castilla, lo que generó un debate por el precio que se debía vender cada una. En 1670, también se aludía a la llegada a la ciudad de algunas carretas procedentes de Córdoba, con el ansiado producto.

Aún en el siglo XVIII, cuando la ciudad ya recurría a fuentes locales de abastecimiento, la situación de escasez se repetía año tras año⁹. En este caso, la dificultad en la obtención del producto se debía a la lejanía de los yacimientos, ubicados en pleno territorio indígena, lo que requería una importante participación de carreteros para transportar cantidades significativas. Cada carreta tenía una capacidad de 228 arrobas, es decir 2.200 a 2.500 kilogramos de promedio y podía recorrer 30 kilómetros por día¹⁰. Debe tenerse en cuenta que el producto extraído de la salina y cargado húmedo, iba disminuyendo su peso al perder el agua. Por lo tanto, la carga útil de cada carreta era menor, una vez que llegaba a destino.

Las fuentes locales de aprovisionamiento

El descubrimiento de yacimientos salinos significó, para los habitantes de Buenos Aires, el medio de satisfacer una necesidad cotidiana. En 1668, se anunciaba oficialmente el hallazgo de grandes yacimientos naturales pertenecientes a la ciudad, por estar en territorio bajo su potestad¹¹. Se trataba

9- Durante años se repetiría esta situación, denunciada por el Procurador General ante el Cabildo e invocada para organizar la expedición a las salinas. En 1750 se mencionaba la falta total de sal en la ciudad (AECBA, serie II, t. IX: 50-51).

10- Las carretas tucumanas cargaban por lo general 200 arrobas, mientras que las de Mendoza, con un ancho mayor, podían cargar 28 arrobas más (Gutiérrez Álvarez 1993: 234). La arroba equivalía, según Gaignard a 11,50 kg.

11- Fue el presidente de la Audiencia de Buenos Aires quien informaba al Ayuntamiento, sobre haberse descubierto “mediante la infinita misericordia de Dios Nuestro Señor en la jurisdicción de esta ciudad cincuenta o sesenta leguas de ella, una laguna de más de una legua de largo de sal fabricada al beneficio de la naturaleza” (AECBA, serie I, t. XIII: 32 – 33).

del sitio conocido más tarde como Salinas Grandes, ubicado en la actual provincia de La Pampa a 118 leguas de la ciudad de Buenos Aires (Martínez Sierra 1975: 126). A partir de entonces, la medida adoptada por las autoridades para evitar la falta de sal fue la organización de una expedición hasta dicho paraje.

Sobre la figura del descubridor no existe un total acuerdo entre los autores que se ocuparon del tema. Pedro De Ángelis (1837a: 221) sostiene que se descubrieron gracias a un indio llamado Pedro Belachichi, entre los años 1691 y 1700. Pastor Obligado afirma que el descubrimiento se debió a don Domingo de Izarra, vecino de Luján en 1668 (Obligado 1955: 149). Lo cierto es que las autoridades reconocieron a don Domingo de Izarra como el descubridor oficial y otorgaron a él y a sus descendientes privilegios reales que fueron reclamados por estos en numerosas ocasiones¹². Del indio Pedro Milachichi o Belachichi, quien acompañó a don Domingo en su viaje de descubrimiento y que, según afirmaba el Procurador General en 1744, fue gratificado por dicha acción por el gobernador Agustín de Robles (AECBA, serie II, t. VIII: 545– 552), no se conocen mayores datos que los mencionados. No obstante, no es difícil suponer la colaboración aborigen con el hallazgo, pues la sal era un producto de amplia circulación entre los indígenas y constituía, con otros, la base de un extenso comercio entre las tribus (Mandrini y Ortelli 1992: 112).

Principios reguladores de la explotación

Su carácter comunitario

Junto con el anuncio del hallazgo, las autoridades municipales dictaban los principios que regirían la explotación de estos yacimientos o al menos, los que pretendían imponer. Las salinas, como los montes, pastos y aguadas, según precisas disposiciones del orden jurídico vigente, eran consideradas como bienes comunes a los vecinos, quienes podían disponer de ellos para su libre aprovechamiento. Por especial disposición de Felipe II, recogida luego en la Nueva Recopilación de 1567 y reiterada en la Novísima de 1805, se reconocía que integraban el patrimonio real *“porque quedando como quedan todas las dichas salinas en nuestra mano y poder, se pueda*

12- La dispensa a todo servicio militar fue uno de los privilegios más importantes que se le reconocieron (AGN IX 13–1–2).

*libremente usar y gozar de la dicha merced y beneficio que a los dichos nuestros Reinos y súbditos se hace*¹².

Cuando se anunció oficialmente al Cabildo el hallazgo de las salinas en la jurisdicción de Buenos Aires, los regidores sostenían que “las salinas o son bienes de su majestad o de las ciudades”(AECBA, serie I, t. XIII: 32–34). Este carácter comunitario también sirvió para oponerse a todo intento de arrendamiento por parte de los particulares. En 1744, el maestre de campo don Cristóbal Cabral de Melo solicitaba dicho privilegio, debido a los crecidos gastos que la pacificación de los indios le generaba. Cabral no sólo solicitaba entrar libremente a salinas, sino también la exclusividad de la comercialización del producto en la ciudad. Su pedido fue rechazado por el Procurador General de la ciudad, quien apeló al carácter común de las salinas y en cuanto a los servicios invocados por Cabral, aconsejaba sin desmerecerlos, que “razón será que en igual grado se mire al del común de los vecinos pues no desmerecen atención mayormente, no habiendo capitán cuando no hay soldados”¹³.

Contribución a la ciudad

Si bien la comunidad de los yacimientos salinos permitía a cualquier vecino aprovecharlo libremente, el cuerpo capitular fundamentó, desde un primer momento el cobro de un impuesto¹⁴. Para solucionar la aparente contradicción entre esta medida y la ley, las autoridades declaraban el carácter temporario del impuesto y la aplicación de lo recaudado en obras o servicios¹⁵. Años más tarde, se invocaba la seguridad de la expedición, organizada y costeadada por el Ayuntamiento, como el motivo por el cual los carreteros debían entregar una parte de la carga.

La contribución consistía en una fanega por cada carreta que regresaba

12- *Novísima Recopilación*, lib. IX, tít. XIX, ley 1.

13- Curiosamente, luego de este incidente la expedición se suspendió en reiteradas ocasiones, por los informes de Cabral sobre posibles actos hostiles de los indios y por la negativa de este a comandar el viaje que intentaba organizar el Cabildo (AECBA, serie II, t. VIII: 550)

14- En Francia durante el Antiguo Régimen el impuesto a la sal se denominó gabela (Larousse 1872), pero en la legislación hispano criolla la contribución sobre la sal no recibió una denominación especial y gabela se empleó como sinónimo de impuesto o contribución en general.

15- En ocasión de realizar el primer viaje, la contribución estaba destinada a la construcción de la catedral. Años posteriores la fundamentación habitual será la seguridad de la propia expedición o de las fronteras ante el peligro indígena (AECBA, serie I, t. XIII: 34).

cargada de sal. Si tenemos en cuenta que cada una transportaba 16 fanegas aproximadamente, la contribución representaba más del 6% de la carga. La cantidad requerida por las autoridades, podía ser mayor alcanzando en algunos casos al doble, en épocas en las cuales los gastos de guerra eran extraordinarios. Dicho aumento hacía recaer el costo de la defensa de la campaña sobre los participantes de la expedición, en su mayoría vecinos afincados en ella y no tenía en cuenta que eran éstos los que servían personalmente, defendiendo las fronteras. Así parecen advertirlo los regidores al disponer, en 1746, un cobro discriminando entre los expedicionarios:

“hoy por el continuado servicio que están haciendo el común de los vecinos en la defensa de estas fronteras ... sólo contribuyan una fanega de cada carreta, entendiéndose esta con aquellos vecinos que personalmente estén sirviendo, pero no aquellos de la ciudad” (AGN IX 19 – 2 – 2.).

Pero a pesar de este reconocimiento, el aumento de la gabela fue aplicado frecuentemente. La sal que se entregaba para su administración al portero del Cabildo porteño, significaba una importante fuente de ingresos para los escasos caudales municipales. En 1770 y 1772, representó uno de los ramos que más ingresos produjo en los caudales públicos, con un total de \$ 3466,6 moneda corriente. Para apreciar la magnitud de este monto, podemos compararlo con lo recaudado en los mismos años por el impuesto de 1 real a cada botija de vino y aguardiente: por este concepto, los fondos municipales habían recibido \$ 1174 y \$ 1212,3 respectivamente¹⁶. Aún a principios del siglo XIX, el monto por la sal tributada por las carretas y administrada por las autoridades, seguía siendo significativo. En 1804, ingresaban \$ 2856 y sólo era superado por la recaudación de corrales (\$ 17124,1), y pregonería (\$ 4982,3) (Ensinck 1990: 358).

Segunda parte: Las expediciones de abastecimiento

A partir de la expedición anunciada en 1668 y hasta 1716, no se hace referencia en las fuentes consultadas otro viaje a las salinas. Sin embargo, es probable que se realizaran, pues son mencionadas posteriormente. Al parecer, algunos vecinos o dueños de tropas de carretas tenían capacidad suficiente como para realizar la empresa sin auxilio de las autoridades y las

16- En 1781, la contribución de las carretas de la expedición representaba un 12% del total recaudado ese año por el Cabildo (Ensinck 1990:146) .

expediciones particulares se siguieron efectuando durante la primera mitad del siglo XVIII, incluso en abierta infracción a las disposiciones del gobierno local. De su realización da cuenta el Cabildo denunciando y castigando a aquellos que, sin la autorización real, explotaban los yacimientos salinos.

El 22 de marzo de 1743, el cuerpo capitular trataba sobre la “noticia cierta de que acaban de salir de las salinas porción de carretas que han ido a cargar sal” y decidió pensionarlas. Para tal fin, se lo convocaba al maestre de campo Cristóbal Cabral, quien “*ha hecho cabeza para la remisión de dichas salinas*” (AECBA, serie III, VIII: 404–406). A los pocos días, el Maestre de Campo se dirigió al Cabildo ofreciendo mediar entre éste y los carreteros y “reconvenirles para que voluntariamente den aquello que pudieren” (AECBA, serie II, tomo VIII: 406). Un caso similar ocurrió en 1755, cuando una tropa de carretas partió a las salinas sin aviso, aunque ya tenía concedida la licencia del Gobernador¹⁷.

Las expediciones que se pueden considerar “oficiales” se iniciaron a principios del siglo XVIII. Fue en 1716 cuando el Ayuntamiento dispuso organizar las expediciones cuyo objetivo principal era traer sal, costeadando la tropa de escolta para su seguridad. Esta medida colocó a la empresa, definitivamente bajo la esfera estatal. Las razones aducidas para otorgar una custodia armada fueron el peligro que representaba internarse en territorio indígena y la posibilidad de “inquirir y castigarlos”¹⁸.

Esta fue la causa invocada por los regidores y recogida por la historiografía¹⁹. Lo cierto es que, además de la seguridad ante probables ataques de los indios, la medida le permitió a las autoridades un mayor control sobre la empresa y justificar la gabela sobre las carretas. Este nuevo sistema debió resultar conveniente, pues en adelante la organización de las expediciones a las salinas se convirtió en una empresa periódica del Cabildo de Buenos Aires. En los diferentes fondos documentales²⁰ relevados, se encontraron datos

17- El Cabildo había decidido suspender la expedición por una carta del maestre de campo Cristóbal Cabral, advirtiéndole sobre la actitud hostil de los indígenas. Al tratar de avisar la suspensión, las autoridades municipales descubrieron que las carretas ya estaban en las salinas (AGN IX 19–2–5).

18- Se hace referencia allí a la conveniencia de marchar a las salinas y la posibilidad de castigar indios que han cometido delitos en la campaña y también a tropas de Córdoba y San Luis que se hallarían en la campaña “a la pesca de vacas” (AECBA, serie II, t. III: 334–336).

19- Como ejemplo de este enfoque ver los trabajos de Martínez (1966) y De Ángelis (1836).

20- Los fondos documentales son Propios del Cabildo de Buenos Aires, Comandancia de fronteras, Archivo del Cabildo de Buenos Aires, todos preservados en el Archivo General de la Nación.

de 48 expediciones entre 1716 y 1810, cuyo objetivo principal o secundario era traer, de los yacimientos pampeanos, el producto necesario para la industria y el consumo de Buenos Aires.

Conformación de la expedición y procedencia de las carretas

Una vez que el Gobernador aprobaba la decisión del Cabildo de marchar a las salinas, se promulgaba el correspondiente bando convocando a aquellos vecinos interesados, a reunirse en lugar y fecha determinados, generalmente en la Guardia de Luján y en primavera o en otoño (Martínez Sierra 1975: 126). Dicho bando era distribuido en la ciudad y en la campaña de su jurisdicción. Los encargados de la publicación eran los funcionarios locales, a cuyo fin, los capitulares informaban sobre lo dispuesto. En ocasiones, se aprovechaba la importancia que los templos de las parroquias tenían como lugar de reunión de una población dispersa en el campo, y se los utilizaba como un centro de difusión de la información. Por este motivo, se disponía en 1783 *“que se haga notorio en todas las parroquias de los partidos de esta jurisdicción en primer domingo o día festivo después de la misa mayor”* (AECBA, serie III, t. VII: 159).

El interés por difundir la noticia en la campaña no es compatible con la imagen tradicional del vacío pampeano. La historiografía más reciente advierte sobre una realidad muy diferente. Dicho espacio fue receptor de un importante movimiento migratorio desde provincias del interior, que se fue asentando al norte de la campaña bonaerense y constituyó un proceso de ocupación del espacio, protagonizado por familias, más que por hombres solos²¹.

La falta de carretas en el campo era motivo de suspensión de la empresa. Para evitar el fracaso de la expedición, el Cabildo adoptaba medidas tendientes a conocer previamente el número de carretas disponibles²². Estos relevamientos, junto con algunas listas de carreteros de las expediciones de fines del siglo XVIII, permiten conocer cuáles eran los pagos de origen de los transportistas. En el cuadro I del anexo se muestra dicha procedencia, a partir de años donde se han podido obtener información en las fuentes documen-

21- Sobre los procesos de poblamiento de la pampa bonaerense ver los trabajos presentados en Moreno y Garavaglia (1992). Existen además numerosos estudios de casos.

22- En 1739, se le ordenaba a los Alcaldes de Hermandad que hicieran lista de todos los que tuvieran carretas y quisieran ir a las salinas (AECBA, serie II, t. VIII: 70).

tales. De ahí la diferente distancia de tiempo que separa los años testigos. Hemos agrupado los diferentes lugares de donde declaran ser los carreteros en los partidos establecidos por las autoridades para el cobro de los diezmos de granos y evitar así la confusión originada por las distintas denominaciones que recibía un mismo lugar y por la imprecisión de los límites²³.

El cuadro nos muestra que, siendo el origen de la expedición la necesidad de abastecer a la ciudad de sal, la mayoría de las carretas provenían de la campaña. En efecto, sobre un total de 1484 utilizadas en las diferentes expediciones, 987 (66,51%) pertenecen a los diferentes pagos de la jurisdicción, mientras que solo 362 (24,40%) proceden de la ciudad y apenas 135 (9,09%) provienen de lugares forasteros. Los porcentajes difieren si tomamos en cuenta las distintas expediciones. A modo de ejemplo, observamos que, en 1738, el 100% de las carretas provenían de alguno de los pagos bonaerenses, mientras que en 1786 éstos aportaban una amplia mayoría: sobre 258 vehículos, 190 procedían de la campaña (un 73,64%), el resto pertenecían a la ciudad, (68, es decir un 26,36%), no se registraba ese año, la participación de tropas foráneas. Mientras que la expedición de 1790 se componía de 125 carretas de la campaña que, sobre un total de 178, representaban el 70,22% y de 53 forasteras (un 29,78%), pero no se registraron carretas de la ciudad (ver cuadro I).

Si agrupamos los pagos de acuerdo con las especializaciones productivas de cada uno²⁴, vemos que la capacidad de transporte coincidía con los requerimientos del tipo de faenas predominante. Como era de suponer, el área de producción cerealera conformada por Matanzas, Conchas y la Costa, demostraba tener una importante capacidad de transporte, pues de allí provenía el 48,02% del total de vehículos registrados, mientras que la zona mixta cerealera-ganadera más alejada de la ciudad, formada por Luján y Areco, aportaba un 39,82% del transporte utilizado. En tanto, los pagos con un claro predominio ganadero como Magdalena y Arrecifes, sólo participaba con el restante 12,16 %.

23- Es debido a esta imprecisión en los límites jurisdiccionales que las autoridades decidieron en 1754 fijarlos coincidiendo con los términos de los curatos que se hallaban establecidos desde 1730. Esta coincidencia entre la jurisdicción eclesiástica y la civil, no se da en el caso del partido de Arrecifes, que abarcaba el curato de los Arroyos (AGN IX 13-5 -2).

24- Sobre la especialización productiva de cada uno de los pagos, ver Garavaglia (1999).

Participantes: Carreteros, peones y vivanderos

Las listas de carreteros halladas en los diferentes fondos documentales, muestran una recurrente participación de quienes se registraban como dueños de los vehículos, especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. La figura de estos es muy similar a la de los “empresarios agrarios”, a los que se refiere Juan Carlos Garavaglia, en uno de sus trabajos sobre el mundo rural (Garavaglia 1993: 91-120). A título de ejemplo, hemos elegido a Manuel Pinazo y a Diego Trillo, por su continua participación en las expediciones a partir de la segunda mitad del siglo XVIII.

Manuel Pinazo no siempre fue un poderoso hacendado, como lo muestran algunos autores²⁵; en el padrón de 1744 se lo registró como pulpero en “tierras de la Virgen”, en campos de Pilar. Cuando se realizó la expedición de 1774 a cargo de don Clemente López, Pinazo marchó con cuatro carretas (AGN IX 9–8–7). En la expedición de 1786, aparecía como comandante de la misma. También marchaba ese año su hermano Ramón; don Manuel llevaba siete carretas a su cargo y su hermano dos (AGN IX 19–3 –5). La última expedición a su mando fue en 1788. ¿Cuáles fueron las actividades productivas a las que se dedicaba entonces, este “representante ideal de la elite rural de aquellos años”, como lo llama Rodríguez Molas (1982: 87)? A través de su testamento (AGN IX 49–7–2), un relevamiento de los bienes nos muestra elementos vinculados con la agricultura, la ganadería, la inversión en propiedades urbanas, además de una notable capacidad de transporte y de almacenaje. Declaraba residir en Cañada de Escobar, donde tenía su casa y una importante extensión de tierras. Es destacable, asimismo, la presencia de mano de obra esclava²⁶.

Don Diego Trillo aparece registrado por primera vez como carretero en 1774 y desde entonces, concurrió a las expediciones hasta el año 1800. Se lo anotaba como vecino de Arrecifes y a veces de Fontezuelas, un paraje

25- Sobre la vida de Pinazo, ver los trabajos de Didier Marquiegui (1990), Julie Manso (1983), Ricardo Rodríguez Molas (1982) y María Sáenz Quesada (1982). Curiosamente, los autores no tienen en cuenta los datos brindados por el padrón de 1744 y fijan su atención en la figura de Pinazo como estanciero.

26- Entre los bienes de su propiedad vinculados con la agricultura figuran palas, azadas, hoces, arados, una atahona y 200 fanegas de trigo almacenado. En sus tierras en Cañada de Escobar poseía casa y galpones y un importante rodeo de ganado de vacunos, ovinos y equinos. Su tropa de carreta era de 11 vehículos. Declaraba también 11 mulatos y negros de ambos sexos como esclavos de su propiedad (AGN IX-49–7–2).

cercano al anterior. El número de carretas a su cargo fue de trece en 1774 a veinte en su última expedición. Sobre su figura no hay bibliografía disponible, pero su testamento revela importante información para conocer sus ocupaciones. Era dueño de tierras en Fontezuelas, donde residía y de casas en Buenos Aires. Formaba su patrimonio un rodeo de ganado vacuno, ovino y equino, cuya cuidada distribución revela la cría selectiva de esta última especie. También tenía en sus tierras gran cantidad de mulas, burros y bueyes. Declaraba poseer una atahona con cernidor e instrumentos vinculados con la agricultura como hoces, palas, azadas y dos arados. Su tropa de carretas estaba formada por 10 vehículos. Asimismo contaba con mano de obra esclava, pues declaraba como propios a catorce individuos de ambos sexos (AGN, sucesiones n° 8456).

Este perfil productivo coincide con las características apuntadas para la región por Garavaglia²⁷, a las que además parecería sumar horticultura como una producción indudablemente destinada al mercado: Trillo era propietario de un monte de duraznos con 1.224 árboles frutales, y un almácigo con 326 plantas de la misma especie y 14 manzanos y 2 nogales. Además, declaraba en codicilo poseer dos pulperías, una en Arrecifes y otra en Fontezuelas²⁸. Estas se encontraban ventajosamente ubicadas sobre el camino que unía Buenos Aires con Córdoba y el Alto Perú, abarcando una amplia región en forma de arco.

Si en el caso de Pinazo es asombroso ver el pasaje de ocupante de tierras y pulpero a gran propietario e influyente personaje de su pago a fines del siglo XVIII, no es menos sorprendente la capacidad de Trillo de diversificar su producción. Ambos tenían puntos en común: residían en la campaña de Buenos Aires, estaban vinculados al comercio y a sus principales actividades sumaban la participación en las expediciones a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. Tenían instalaciones para acopiar el producto y una importante capacidad de transporte.

En cuanto a los peones, la empresa demandaba una considerable presencia de hombres para tareas específicas. En una de las más grandes expediciones de este tipo, organizada por orden del virrey Vertiz en 1778,

27- Para el área de Arrecifes, señala una economía predominantemente ganadera con menor producción triguera (Garavaglia 1993: 95-96).

28- Podríamos agregar otra pulpería de su propiedad en el pueblo de Pergamino a la que hacen referencia varios documentos de la comandancia de dicho paraje (AGN IX 1-5-6).

concurrieron un total de 600 carretas y emplearon 600 picadores y más de 300 hombres entre carpinteros, boyeros, interesados y agregados (De Ángel 1837b: 79). Si bien podemos considerar como excepcional esta expedición de 1778 por su magnitud, no es nada desdeñable el número de integrantes en otros años. Según el informe del comandante de la expedición de 1786, cada carreta era gobernada por un peón o picador y por cada diez carretas se empleaban un capataz, un ladero y dos boyeros. Es decir que, por cada diez carretas, se debían emplear catorce hombres (AGN IX 19–3–5). El cuadro II del anexo aporta información sobre el número estimativo de empleados en el convoy de carretas, a partir de años testigos en los cuales hallamos información, no sólo del número de carretas, sino también de la escolta (ver cuadro II).

Definir el perfil de estos peones es dificultoso, pues en los documentos generalmente no son registrados. Probablemente, provenían de la actividad agrícola, pues los ciclos del trabajo rural fueron uno de los factores determinantes que tenía en cuenta el Cabildo para organizar la expedición²⁹. En 1790, se hacía referencia explícitamente a los labradores, cuando los regidores pedían *“que se verifique la expedición a salinas en el próximo otoño tiempo oportuno en que los labradores tienen recogidas sus cosechas”* (AECBA, serie III, t. IX: 255–258).

Si la escasez de brazos era un grave problema para la agricultura y la explotación ganadera durante la etapa colonial (Mayo 1987: 25–32), lo mismo sucedía con esta empresa. De esta manera, la expedición a salinas se regía por la estacionalidad de las tareas rurales y era una propuesta laboral válida, dentro de un período que Amaral llama *“baches inter-estacionales”* (Amaral 1987: 35). La importancia económica que tenía la realización de la empresa para los habitantes de la campaña era reconocida por los regidores: *“...muchos vecinos de la campaña socorren sus necesidades y de sus familias con el ingreso que reportan se hacen de algunos bueyes útiles al tráfico y al cultivo de la tierra”* (AECBA, serie III, t. VII: 95–96)³⁰. Según parece, para los

29- En 1722, las autoridades afirmaban que octubre era el mes más apropiado *“por ser el tiempo oportuno para salir los vecinos para que tengan tiempo de volver a recoger sus cosechas”* (AECBA, serie II, t. IV: 221). El motivo se reiteraba en 1782, cuando se consideraba los meses de marzo, abril y mayo, los más apropiados para realizar la expedición pues en ellos *“no hay trabajos de siembra ni otros afanes en la campaña”* (AECBA, serie II, t. IV: 221).

30- En 1789, al enumerar los beneficios de la expedición mencionaba el de *“conseguir que la gente de la campaña se emplee en algo útil a su beneficio y el de sus familias”* (AECBA, serie III, t. IX, cit., p. 108).

participantes de la expedición era tan o más importante el comercio que en la oportunidad se generaba, como el rédito que podían obtener con la sal.

Por último, los mercachifles y pulperos ambulantes, cuya presencia era frecuente en la campaña rioplatense, también participaban de estas caravanas. Su participación en la expedición no es registrada de un modo especial y sólo se la conoce por referencias puntuales³¹. Es significativo que la relación detallada de miembros de la expedición de 1810 contara a vivanderos, sin distinguirlos de dueños de tropas de carretas (AGN IX 19-10-4). La actividad de los comerciantes mereció, en tal oportunidad, el especial interés del comandante, quien tomó medidas para evitar posibles desórdenes:

“Prohibo absolutamente a los vivanderos, negociantes y pulperos que después del toque de lista, y antes de oraciones [...] vendan, y mando cierren sus tiendas a los indios tratantes para que se recojan estos a sus tolderías” (AGN, sala VII, leg. 2288).

Si se tiene en cuenta que tanto Pinazo como don Diego Trillo, carreteros desde mediados del siglo XVIII, estaban vinculados con el comercio, no es difícil suponer que no son los únicos casos entre los participantes. Por lo tanto, el abastecimiento de la propia expedición y el intercambio con los indios convertían al viaje en una verdadera caravana comercial. En estas ocasiones, la ciudad con sus productos se ponía al alcance de los grupos más alejados geográficamente y a cambio se conseguían diversos bienes propios del mundo indígena.

El comercio con los indios aparece como una práctica institucionalizada. Los caciques solicitaban permiso al comandante por medio de enviados, para acercarse con sus indios a vender sus efectos. Una vez concedido el permiso, acompañaban por días a la caravana. En palabras del Comandante en 1787, resultaba *“de suerte que desde la Cabeza de Buey hasta este sitio estaba siempre el campamento lleno de infinidad de indios”* (AGN, IX 1-5-3). A través de los efectos que comercializaban, podemos aproximarnos a las características de estos grupos que habitaban próximos al camino de las salinas. Formaban parte del trato comercial productos textiles (ponchos, mantas, cojinillos), frutos de actividades de caza (pieles y cueros) y otras manufacturas como plumeros, lazos y riendas. El ganado que se intercambiaba

31- Por ejemplo, en 1778 el Comandante de la expedición, avisaba a los diputados del Cabildo que se le han comprado los bastimentos necesarios “a uno de los pulperos de la expedición” (AGN IX 19-8-5)

no se limitaba a caballos, sino también formaban parte del mismo ovejas, bueyes y mulas. La existencia de estas especies indicaría una sociedad indígena pastoril altamente especializada, cuya presencia ya ha sido señalada por Raúl Mandrini, en el área bonaerense al menos desde mediados del siglo XVIII (Mandrini 1993: 46).

Pedro Andrés García, al presentar a las autoridades el diario de su viaje a salinas en 1810, aconsejaba atraer a los indígenas por medio del comercio. Según decía, *“cuando adviertan que las pieles de su caza, los tejidos ordinarios de su industria, los vellones exquisitos de ovejas tienen fácil expendio en cambio de los artículos de lujo o de sus necesidades, se harán más aplicados intimarán sus relaciones y luego serán miembros útiles del Estado”* (De Ángelis 1837a: 41). No obstante, en su propio diario había anotado cómo, al acampar cerca de la tribu de Anteman, los indios *“trajerón en venta una carga de bagres”* (De Ángelis 1837a: 130), en una verdadera demostración de hasta qué punto habían comprendido ciertos mecanismo comerciales y las ventajas de intimar las relaciones.

Conformación de la escolta: milicias y ejército

La guardia tan necesaria para el éxito de la expedición estaba formada en su mayoría por milicianos, es decir, por vecinos de la campaña que cumplían con una carga pública. En el caso del Río de la Plata, lo dilatado del territorio y de la frontera hicieron que la milicia fuera la alternativa habitual, ante la insuficiencia de la tropa veterana y profesional. En 1716, ya se hacía referencia en las actas capitulares a *“alguna compañía miliciana”* para acompañar a los soldados de presidio, es decir profesionales (AECBA, serie II, t. III: 337–338).

A partir del siglo XVIII, el servicio se hizo ineludible para aquellos habitantes que tuvieran domicilio registrado y actividad productiva. Las milicias se reglamentaron en la gobernación de Buenos Aires en 1764 (Beverina 1992: 261). El tiempo de prestación no era menor de diez años, contando el miliciano con la posibilidad de prolongarlo, lo cual le permitía progresar en cargos dentro de la fuerza. Su importancia en la defensa del territorio, en el mantenimiento del orden interno y en otro tipo de actividades del real servicio como la que nos ocupa, hicieron que las autoridades no pudieran prescindir de esta fuerza, lo que permitió a los vecinos que la conformaban, ejercer derechos de petición ante las autoridades de la ciudad (Cansanello: 1996: 10–13).

La convocatoria para marchar a las salinas como miembro de la escolta, ponía en funcionamiento un complejo mundo de relaciones, pues era especialmente resistida por los vecinos quienes evitaban un servicio que los alejaba de sus pagos por un tiempo tan prolongado. El comandante de frontera Francisco Balcarce denunciaba la agitación que se producía en la campaña:

“..luego que se publica el bando para esta expedición - decía - las más de estas gentes dejan sus casas, huyendo de que los citen para ella, y lo mismo ejecutan con otro cualquier motivo en que hayan de emplearse en cualquier servicio” (AGN IX 12–6–7).

El soldado profesional también formaba parte de la tropa que escoltaba el convoy a salinas. Si bien su presencia en las expediciones se registra a partir de 1716, recién a mediados de siglo se hacía referencia a formaciones permanentes que guarnecían la frontera a cambio de una retribución³². Los comandantes preferían a los soldados profesionales y solicitaban al cabildo que fueran estos y no los milicianos. Si bien este hecho se presta a varias lecturas, consideramos que se trataba de un mecanismo de solidaridad entre los vecinos, que evitaban así alejarse por un tiempo prolongado de sus pagos en forma coercitiva. Generalmente los soldados destinados a la custodia fueron miembros del cuerpo de Blandengues de la frontera de Buenos Aires. Por sus características, esta fuerza militar se diferenciaba de las demás y también de la milicia³³. Por último, completaban el número de la escolta, compañías de pardos e indios que sólo podían cumplir funciones tales como el arreo del ganado y la conducción de las carretas. Se ha hallado poca referencia a estos cuerpos auxiliares, pero su presencia en tales expediciones, así como en las punitivas, fue constante.

Una vez descripta la escolta que acompañaba la caravana, podemos apreciar dicha empresa en toda su magnitud. El número total de miembros de la expedición entre hombres empleados para el trabajo y la tropa armada era equivalente, y en ocasiones mayor, a la cantidad de habitantes que te-

32- En 1757, el Gobernador ordenaba que se formara la escolta con veinte hombres de las compañías “ de las tres de pagados que cubren la frontera de Luján, Magdalena y Salto del Arrecifes” (AGN IX 19–2–7).

33- Como su misión principal fue combatir al indígena con sus mismas armas y en su propio territorio, aprovechando los recursos locales, estas compañías fueron integradas por gente del país. Su creación oficial se registró el 7 de septiembre de 1760 con la aceptación del Rey para su establecimiento y en 1764, por medio de una Real Orden se dispuso que los Blandengues fuesen considerados como tropa veterana (Beverina 1992: 218–219).

nían muchos de los pueblos de la campaña bonaerense (ver cuadro II). Aún en 1813, en una sociedad eminentemente rural, lo que podríamos considerar “pueblos”, no agrupaban a más de 500 o 600 personas, según la apreciación de un viajero inglés³⁴. Debió haber sido un espectáculo sorprendente observar el equivalente a todo un pueblo, moviéndose en la llanura hacia territorio indígena, con sus carretas, provisiones y mercancías.

El comandante

Fue en este universo donde cobró mayor relevancia la persona a quien las autoridades confiaban la dirección de la empresa. La figura del Comandante tenía una importancia fundamental, pues de él dependía el éxito o el fracaso de la expedición. Su nombramiento estaba a cargo del Gobernador a instancias del Cabildo y generalmente el cargo recaía en los Cabos, Sargentos Mayores de la campaña o Maestros de Campo. Estos grados eran propios de los cuerpos de milicias, a los cuales accedían aquellos vecinos que prolongaban el tiempo de servicio en dicha carga pública. En su elección se tenía especial cuidado que la persona contara con el conocimiento necesario de la campaña, suficientes servicios prestados al Rey y que además, gozara de ascendencia sobre los habitantes de la campaña. Un factor gravitante en su elección fue también la relación que tuviera con los indígenas vecinos a las salinas (AECBA, serie II, t. VIII: 485–486).

En 1782, la expedición puesta bajo el mando del comandante de la frontera Juan José Sardén fracasó por no asistir suficiente número de carretas, con el consiguiente quebranto para los fondos municipales. El propio Cabildo debió admitir más tarde que el verdadero motivo, había sido la presencia de Sardén al mando y le solicitaba al Virrey que nombrara otro en atención a que se habían presentado “*varios dueños de carretas expresando estos que irían gustosos siempre que los comandase cualquiera de los sargentos mayores de la campaña*” (AECBA, serie III, t. VII: 127–128). La empresa se efectuó recién en 1786. En esta ocasión, el cuerpo capitular puso especial atención en el nombramiento del comandante y solicitó al Gobernador que recayera este cargo en don Manuel Pinazo, en ese entonces, Maestro de Campo reformado es decir ya retirado del servicio. Entre los motivos de su elección, el Cabildo invocaba el carácter mismo de los que protagonizaban la expedición:

34- El autor menciona a “tres pequeños pueblos, San Pedro, San Nicolás y Rosario, cada uno con 500 o 600 habitantes” y califica de “miserables villas” a Areco y Arrecifes (Robertson Parish 1988: 155).

“La gente de campaña se acomoda mejor con los jefes de su clase, y no rehusan el militar bajo de sus órdenes, como siempre lo han hecho con feliz suceso: al contrario se experimenta con los militares, bien porque les repugna su especie de mando que quieren sujetarle a todas las reglas de la milicia, o porque las resultas de sus empresas no han sido siempre efectivas. Esto lo ha manifestado la experiencia” (AECBA, serie III, t. VIII: 115-116).

Queda claro que la condición de miliciano no era igual que la de militar y así lo comprendía la población de la campaña. Por esta razón, los jefes de las expediciones a salinas eran civiles, cumpliendo un servicio a la Corona y no militares.

Manuel Pinazo, a quien ya mencionamos, comenzó tempranamente su actividad en el real servicio. Como miliciano, llegó a ocupar uno de los grados más altos. En 1741, fue nombrado sargento y según consta en el informe elaborado entonces, ya se desempeñaba como cabo de escuadra, bajo las órdenes del maestre de campo Juan de Samartín. Por sus méritos, logró retirarse de la milicia como Maestre de Campo, luego de más de 46 años de servicios “hechos al Rey y a la Patria”, y en 1790 por Real Orden se le otorgó una pensión vitalicia en virtud de los servicios prestados al Rey³⁵. A pesar de su avanzada edad y de encontrarse fuera del servicio activo, Pinazo, quien ya había sido comandante de la expedición a las salinas en 1760, fue nombrado jefe de la misma durante tres años consecutivos a partir de 1786. Bajo sus órdenes, marchaban cada año 200 hombres del cuerpo de Blandengues, 150 de milicias y 50 de pardos, todos con sus respectivos oficiales (AGN IX 19-3-5).

Una de las obligaciones del Comandante, quizá la menos mencionada por los acuerdos del cuerpo capitular, aparece expresamente formulada en 1739: a instancias del Ayuntamiento, don Juan de Samartín, a cargo de la expedición, debe *“precisar a todos los que fueren con carretas de que sin falta alguna vengan todos en congreso hasta la ciudad sin separarse ni quedarse ninguno; para que aquí en la plaza se les cobre a cada una a dos fanegas de sal”* (AECBA, serie II, t. VIII: 76-77). Es evidente la doble función

35- En 1760 fue designado Capitán de la compañía de milicias del partido de Cañada de Escobar. Se lo nombró Sargento mayor de Conchas abajo, Conchas arriba y Cañada de Escobar en 1762. El gobernador Vertiz le otorgó el grado de Maestre de Campo General en 1776 y en 1783 se le concedió el retiro. A pesar de ello, fue convocado en reiteradas ocasiones para actividades del real servicio (AGN IX 36-8-2).

de la escolta: por un lado, el motivo invocado de dar seguridad a los vecinos que participaban de la expedición y por otro, el de ejercer el control sobre la actividad.

En los años siguientes, la orden parece repetirse, pues las frecuentes acusaciones de irregularidades en su cumplimiento dan testimonio de ello. En algunos casos, con la complicidad y otras, al menos, con la complacencia de un comandante que también era vecino, los carreteros evitaban el pago de la gabela. En su mayoría, las denuncias señalaban al comandante como el responsable, ya sea por dejar que los carreteros se dispersaran antes de llegar a la frontera, por no exigir el monto fijado o por declarar menor cantidad de carretas de las que realmente habían marchado. Incluso, en 1745, los encargados de recoger la sal de la contribución protestaban al Ayuntamiento porque el comandante no obligó a entregar la cantidad establecida y cada uno dio lo que quiso, además se quejaban por haber sido tratados con “muchas palabras vilipendiosas” (AECBA: serie II, t. IX: 64).

En ocasiones el comandante no dudaba en tomar posición contra las pretensiones del Ayuntamiento. Así, en 1787 Pinazo se negó a insinuarles a los expedicionarios, el aumento de media fanega por carreta que proponían los diputados del Cabildo, advirtiéndoles que sería inconveniente puesto que luego de todos los trabajos que habían realizado los carreteros, “alzarían el grito” ante semejante medida (AECBA, serie III, t. VIII: 427 – 428). El Ayuntamiento aceptó esta actitud y mandó a revisar la cuenta de los gastos realizados.

En la última década del siglo XVIII, las expediciones realizadas estuvieron a cargo de oficiales del cuerpo de Blandengues, desplazando así del mando, a los oficiales milicianos. En 1790, los candidatos propuestos por el Cabildo fueron dos oficiales del cuerpo de Dragones y un capitán de Blandengues. El Virrey eligió a este último, quien además era el Comandante de la guardia de Rojas (AECBA, serie III, t. IX: 277).

Así como Pinazo fue la figura más destacada en las excursiones de la década de 1780, don Nicolás de la Quintana fue quien contó con la confianza del cuerpo capitular en los últimos años del siglo XVIII³⁶. Durante el período comprendido entre 1790 y 1810, no sólo los comandantes son militares, sino que se reiteró el pedido del Cabildo para conformar la escolta únicamente con Blandengues, debido a su mayor disciplina y subordinación.

36- En 1766 Nicolás de la Quintana era registrado como cadete y alférez del regimiento fijo de Dragones, iniciando así su carrera como militar profesional (AGN IX 1-6-2).

Conclusiones

La elaboración del trabajo nos fue mostrando los múltiples temas que el estudio de la actividad involucraba. En primer lugar, se advierte el alto valor no sólo comercial sino también estratégico que tenía la sal, especialmente por su utilización en la conservación de las carnes y el cuero. Si bien hubo intentos de monopolizar su explotación y comercialización, las autoridades se opusieron a ello e invocaron el carácter comunitario de recursos como las salinas, consagrado en el marco legal vigente.

Asimismo, es evidente el esfuerzo de las propias autoridades para controlar la actividad. La escolta armada asignada bajo el pretexto del peligro indígena, le permitió ejercer un control más eficaz y justificar el cobro de una contribución. De esta manera se respetaba el carácter comunitario, pues el impuesto no era sobre la sal, sino por la seguridad brindada.

Muchas veces, estos esfuerzos para fomentar y controlar la explotación dependían de la persona elegida para encabezar las expediciones. Así, el ascendiente que un jefe tuviera en la campaña era determinante para la realización del viaje. Generalmente, estos actores eran jefes milicianos, pero a la vez pulperos y hacendados quienes, aprovechando la exigencia del deber público, marchaban con sus carretas. Su prestigio y ascendiente parecen residir no sólo en su poder económico, sino especialmente en cualidades personales, como en el conocimiento de la campaña, la pertenencia a determinadas instituciones del mundo rural y la relación con los grupos indígenas.

En cuanto a la diversidad productiva, puesta en evidenciada por la historiografía actual, deberíamos agregar esta actividad, que se realizaba en los baches interestacionales y que se basaba en la capacidad de transporte que tenían muchos habitantes de la campaña.

Por último, al describir las expediciones a salinas, nos encontramos con verdaderas caravanas que atravesaban periódicamente todo el territorio bonaerense hacia el sudoeste, siguiendo siempre una misma ruta. Si bien su objetivo principal era traer la sal, indudablemente también representaban una buena oportunidad para comerciar productos entre los miembros de la expedición, y también con los grupos indígenas. Dichas caravanas debieron ser imponentes para la época, no sólo por la cantidad de vehículos sino por las personas que participaban. Si al número de empleados en las carretas le sumamos la tropa, encontramos que es el equivalente a un poblado de la campaña en aquel entonces. Quizás sea ésta la particularidad más sorprendente

de dicha empresa. Por tal motivo, creemos que el estudio de las expediciones a salinas puede ser de suma utilidad para aproximarnos a la estructuración social y espacial de la campaña bonaerense, durante el período colonial. El presente trabajo ha querido ser una muestra inicial de esta potencialidad.

Anexo

Cuadro I. Procedencia y número de transportes utilizados³⁷

Pagos	Lugares	1738	1786	1790	1798	1800	1803	Total
Buenos Aires	Ciudad	-	68	-	80	184	30	362
Luján	Villa y Guardia	30	70	12	47	56	40	324
	Escobar	-	12	17	-	29	-	
	Pilar	-	-	-	-	11	-	
Matanzas	Lobos	-	-	-	9	13	47	18
	Matanza	-	58	18	-	52	21	
Magdalena	San Vicente	-	-	-	-	8	-	8
Conchas	Conchas	31	-	-	-	8	-	39
De la Costa	S. Isidro y C. de Morón	-	33	9	57	59	29	217
	Costa	-	-	30	-	-	-	
Arrecifes	Frontera de Salto	-	-	-	5	-	-	112
	Frontera de Rojas	-	-	-	1	-	-	
	Pergamino	-	-	-	6	8	-	
	Arrecifes	-	13	25	26	20	-	
	Arroyos	-	-	8	-	-	-	
Areco	Areco	6	4	6	-	3	24	69
	C. de la Cruz	17	-	-	8	-	-	
	Pesquería	1	-	-	-	-	-	
Forasteros		-	-	53	82	-		135
Total de carretas		85	258	178	321	451	191	1484

37- Para la elaboración del cuadro se utilizaron las siguientes fuentes documentales: para el año 1738 AGN, IX 19-2-1; para 1786, AGN, IX 19-3-5; para 1790 AGN, IX 19-4-5, para 1798 y 1800 AGN, IX 19-9-2, y para el año 1803 AGN, IX 19-9-3.

Cuadro II. Número de integrantes de la expedición³⁸.

Participantes	Años	1745	1774	1786	1798	1800	1808
Número de vehículos registrados		150	261	258	321	451	279
En la tropa de carretas: (laderos, peones, boyeros, capataces)		210	365	361	449	631	390
En la tropa de custodia (Militares, milicianos, pardos y morenos, con sus oficiales)		300	194	413	394	480	200
Total de individuos empleados en tropa de carretas y escolta		510	559	774	843	1111	590

Bibliografía

- AMARAL, Samuel (1987) "Trabajo y trabajadores rurales en Buenos Aires a fines del siglo XVIII", en: *Anuario del Instituto de Estudios Históricos y Sociales N° 2* (en adelante IEHS), Tandil, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional del Centro, pp.33- 41.
- BEVERINA, Juan (1992) *El Virreinato de las provincias del Río de la Plata. Su organización militar*, Buenos Aires, Círculo Militar.
- CANSANELLO, Carlos Orestes (1996) *Las milicias rurales bonaerenses entre 1820 y 1830*, Luján, Universidad Nacional de Luján.
- DE ÁNGELIS, Pedro (1837a) "Diario de un viaje a Salinas Grandes en los campos del sud de Buenos Aires por el coronel Pedro Andrés García", en *Colección de obras y documentos relacionados a la historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata*, tomo III, Buenos Aires, Imprenta del Estado, primera impresión.
- ————— (1837b) "Colección de viajes y expediciones a los campos de Buenos Aires y a las costas de Patagonia", en *Colección de obras y documentos relacionados a la historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata*, tomo V, Buenos Aires, Imprenta del Estado, primera impresión.

38- Para confeccionar el cuadro se tomaron los datos de algunas expediciones del cuadro I (correspondientes a los años 1786, 1798 y 1800) y se agregaron las de 1745, cuando se registraron 150 carretas, la del año 1774 que contó con 261 carretas (AGN, IX 1-4-4) y 1808, donde se anotaron 279 (AGN IX 1-4-1). De acuerdo a la apreciación de los informes documentales se calculaba que 14 personas eran necesarias para la conducción de 10 carretas. Los números finales son aproximados.

- ENSINCK, Oscar Luis (1990) *Propios y arbitrios del Cabildo de Buenos Aires*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- GAINARD, Romain (1989) *La pampa argentina. Ocupación, poblamiento, explotación. De la conquista a la crisis mundial (1550 – 1930)*, Buenos Aires, Hachette.
- GARAVAGLIA, Juan Carlos (1993) “La agricultura del trigo en las estancias de la campaña bonaerense, en Mandrini, Raúl y Reguera, Andrea (Comp) *Huellas en la tierra. Indios, agricultores y hacendados en la pampa bonaerense*, Tandil, IEHS, pp. 91-120 .
- ————— (1999) *Pastores y labradores de Buenos Aires. Una historia agraria de la campaña bonaerense 1700 – 1830*, Buenos Aires, Ediciones de la flor.
- GIBERTI, Horacio (1986) *Historia económica de la ganadería argentina*, Buenos Aires, Ediciones Soler, nueva edición, primera reimpresión.
- GUTIERREZ Álvarez y José SECUNDINO (1993) *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*, Madrid, MAPFRE.
- MANDRINI, Raúl (1993) “ Las transformaciones de la economía indígena bonaerense (1600 – 1820)”, en: R. MANDRINI y A. REGUERA, *Huellas en la tierra. Indios, agricultores y hacendados en la pampa bonaerense*, Tandil Instituto de Estudios Históricos y Sociales, pp.45-74.
- LAROUSSE, Pierre (1872) *Grand Dictionnaire Universel du XIX siècle*, t. VIII, París.
- MANDRINI, Raúl y Sara ORTELLI (1992) *Volver al país de los araucanos*, Buenos Aires, Sudamericana.
- MANSO, Julie y otros (1983) “Manuel Pinazo: perfil económico y social de un hacendado del siglo XVIII”, en: *Cuadernos de Historia N° 4*, Buenos Aires, Ateneo de Estudios Históricos Manuel Belgrano, pp. 25-41.
- MARQUIEGUI, Didier (1990) *Estancia y poder político, Luján 1756–1821*, Biblos, Buenos Aires.
- MARTÍNEZ, Pedro Santos (1966) “Extracción y promoción de la sal en el Río de la Plata (1776 – 1810)”, en: *IV Congreso Internacional de Historia de América*, tomo VI, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, pp. 269-285.
- MARTÍNEZ SIERRA, Ramiro (1975) *El mapa de las Pampas*, t. I, Buenos Aires, Archivo General de la Nación Argentina.
- MAYO, Carlos (1987) “Sobre peones, vagos y malentretidos: el dilema de la economía rural rioplatense durante la época colonial”, en: *Anuario*

del IEHS N° 2, Tandil, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional del Centro, pp. 25-32.

- MONTOYA, Alfredo (1970) *Historia de los saladeros argentinos*, Buenos Aires, Editorial El Coloquio.
- ————— (1971) *La Ganadería y la industria de la salazón de carnes en el período 1810 – 1862*, Buenos Aires, Editorial El Coloquio.
- MORENO, José Luis y GARAVAGLIA, Juan Carlos, compiladores (1992) *Población, sociedad, familia y migraciones en el espacio rioplatense (siglos XVIII y XIX)*, Buenos Aires, Editorial Cántaro.
- OBLIGADO, Pastor (1955) *Tradiciones Argentinas*, Buenos Aires, Hachette.
- RAMÓN, Armando de y José M. LARRAIN (1982) *Orígenes de la vida económica chilena 1659 – 1808*, Santiago de Chile, Centro de Estudios Públicos.
- ROBERTSON PARISH, Juan y Guillermo (1988) *Cartas sobre el Paraguay*, Buenos Aires, Hyspamérica, tomo II.
- RODRÍGUEZ MOLAS, Ricardo (1982) *Historia social del gaucho*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.
- SÁENZ QUESADA, María (1982) *Los estancieros*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano.

Resumen

El abastecimiento de sal en cantidades suficientes fue una de las principales preocupaciones del Cabildo de Buenos Aires. Fue este un producto de importancia vital no sólo por su aplicación en las comidas cotidianas, sino también por su aplicación en la conservación de las carnes y los cueros. Las características de su uso y su obtención, aumentaron su valor, no sólo comercial sino también estratégico. El hallazgo de yacimientos locales permitió a los habitantes de Buenos Aires abastecerse mediante la práctica de expediciones periódicas que fueron promovidas por las autoridades capitulares, lo que les permitió ejercer un mayor control sobre dicha producción. Como la actividad requería una importante capacidad de transporte y de mano de obra, era una práctica aprovechada por muchos para emplearse en ella y para obtener beneficios con el comercio que se generaba en la oportunidad. Esto convertía a las expediciones a salinas, organizadas por las autoridades de la ciudad, en grandes caravanas que se internaban en pleno territorio indí-

gena, involucrando un amplio conjunto de actores sociales tanto de la ciudad como de la campaña y el mundo indígena

Palabras claves: Sal, salinas, Buenos Aires, indígenas, caravanas.

The expeditions to salt mines: caravans in colonial pampas. The supplying from salt to Buenos Aires (Centuries XVII and XVIII)

Summary

The supplying of salt in sufficient amounts was one of the main concerns of the Town hall of Buenos Aires. This was a product of vital importance not only due to its usage in daily meals, but also because of its application in the conservation of the meat and leather. Such features, and the difficulties to obtain it, increased not only its commercial but also its strategic value. The discovery of local deposits allowed the inhabitants of Buenos Aires to supply themselves through periodic expeditions that were promoted by the authorities, which allowed them to exert a greater control on this production. Since the activity required an important manual labor and cargo capacity, it was a practice that many took advantage of to be employed and to obtain benefits with the commerce that was generated by such opportunity. This turned the expeditions to salt mines -organized by the authorities of the city- into great caravans that went into indigenous territory, involving a wide set of social actors from the countryside and the indigenous world.

Key words: Salt, salt mines, Buenos Aires, natives, caravans.

Recibido 16/11/04, aceptado 23/02/05.