

CARAVANAS DE SAL A TRAVÉS DEL "DESIERTO" DE BUENOS AIRES

Susana Boragno. 2014. La Nación, Supl. Campo, Bs. As., pág. 8.
www.produccion-animal.com.ar

Volver a: [Temas desprendidos de la historia](#)

A PARTIR DE 1716, EL CABILDO ORGANIZÓ LAS EXPEDICIONES HACIA LAS SALINAS GRANDES

En los primeros tiempos de la colonia, la sal era traída de Cádiz. A medida que se fue transitando por el vasto territorio se localizaron salinas. Tal es el caso del vecino y estanciero de Luján, don Domingo de Izarra en 1668, que tras recorrer la zona sur bonaerense se encontró unas eflorescencias salinas cuyas capas blanquecinas revestían el suelo de las inmediaciones. Por ese motivo, a la zona se la denominó Bahía Blanca.

El historiador Juan Beverina publicó en 1929 "Las expediciones a las salinas", donde detalla estas riesgosas jornadas. Algunos de esos datos acompañan esta nota.

Dada la escasez de sal en Buenos Aires, se creyó conveniente autorizar a los vecinos para que vayan a buscarla. Los primeros viajes estuvieron en manos de particulares con escasas garantías de seguridad. A partir de 1716, se encargó el Cabildo de organizarlas expediciones oficiales a las Salinas Grandes. Se aconsejaba salir en octubre o noviembre para que los pobladores de la campaña tuvieran tiempo de volver a recoger sus cosechas. Además, en este período, era más fácil encontrar agua y pasto para los bueyes y para el ganado que llevaban para el consumo durante el viaje.

El gobernador emitía un bando donde se indicaba fecha de salida, lugar de reunión de las carretas, composición de la escolta y nombre del jefe militar a quien se confiaba la empresa. Los puntos de reunión eran Luján, la Guardia de Luján (hoy Mercedes) y la laguna de Palantelen. Interesante es imaginar la escenografía de los preparativos de esas grandes expediciones que duraban unos cuatro meses. Los concurrentes quedaban sujetos al régimen militar, teniendo el jefe amplia facultad para conservar el orden.

El Cabildo proveía los fondos para los gastos de la expedición: alimentación y sueldo del personal de la escolta, del cirujano, del capellán, del baqueano y obsequios para los indios (aguardiente, yerba, tabaco y azúcar). Esos gastos los cubría con el impuesto que debía pagar cada carreta, a razón de una fanega (trece arrobas) o una fanega y media de sal de acuerdo a los costos del viaje. Cada vehículo podía cargar de 16 a 18 fanegas de sal, que luego vendía en Buenos Aires a buen precio, lo que explica la abundante concurrencia de carreteros.

La distancia por cubrir era de 118 leguas, a razón de 6 leguas diarias. Debían sortear lugares difíciles, cargados de peligro, porque tenían que cruzar el río Salado que era territorio del indio. Siempre estaba latente el fantasma del malón. Los grupos eran escoltados por los blandengues, fuerza militarizada acompañados por algunos cañones de pequeño calibre con su respectiva dotación de artilleros. Esto les permitía mantener en respeto a los indios. Las estampidas también eran utilizadas para rendir honores a los caciques que se sentían muy alagados, a pesar del susto.

El interés de los indios era cambiar sus tejidos pampas y sus piedras por aguardiente, yerba y azúcar, tarea realizada por los bolicheros que acompañaban la expedición. También en las crónicas se relata que en estas caravanas se disfrutaba de la danza, la música y el canto, costumbres que empezaban a arraigarse en sus tradiciones. Una vez que llegaban a las salinas se organizaba el campamento, redoblando las medidas de seguridad y diplomacia porque estaban en total territorio del indio.

Se comenzaba inmediatamente la extracción, con una barreta de hierro que rompía las capas de sal. Se amontonaba la sal en forma de pirámides y se lavaba el barro que pudiera tener con agua de la laguna. Cuando todas las carretas estaban cargadas se iniciaba el viaje de regreso a Buenos Aires. La codicia de algunos carreteros, que no seguían las recomendaciones del jefe y se excedían con la carga, hacía demorar la marcha por la frecuente rotura de ejes y ruedas.

Llegando el convoy a destino, se pagaba el impuesto y los carreteros quedaban liberados para iniciar el comercio en Buenos Aires.

En 1786 se pensó en incluir un topógrafo en las expediciones, para reconocer el terreno y levantar un plano del lugar, de manera de poder construir una fortaleza que los resguardara de los indios. De esa manera se hubiesen podido reducir costos y evitar los riesgos a los que estaban sometidas las caravanas. Si bien los planos fueron presentados, nunca se llegó a construir la fortaleza.

La Nación se ocupó de relatar estas expediciones en un artículo de Raúl Ortelli publicado en el suplemento literario del 6 de julio de 1969. Recuerda que en 1778 la expedición contaba con la participación de 600 carretas, con sus capataces, carreteros y peones, con un total de 900 personas. Se sumaban unos 12.000 bueyes y 2600

caballos acompañados por una escolta de 400 hombres. Había empresarios de la sal que participaban con 150 carretas; otros con 10 a 15, y otros que iban con una.

En Mercedes, la esquina de las calles 26 y 29 se conoció por muchos años como la "esquina de la sal", dado que de allí partían las expediciones. Poco antes de la Revolución de Mayo se preparó un nuevo contingente que lo integraban 650 carretas, varios miles de bueyes y algunas reses para consumo. Esta tuvo la particularidad de permitir la presencia de mujeres.

Volver a: [Temas desprendidos de la historia](#)