



## **BARCOS EN LAS PRADERAS**

### **Los carreros pampeanos, de la colonia al "granero del mundo"**

Eduardo Sartelli

a Pascual Vuotto, que murió  
sin que se le reconociera su inocencia.

El transporte de la cosecha desde las chacras hasta el galpón cerealista, donde el ferrocarril haría el resto, era una etapa indispensable, a la vez que muy onerosa, de las tareas rurales. Por más de medio siglo, el carrero pampeano fue el nexo indispensable para la circulación de los cereales, que, en esos tiempos, era como decir la riqueza misma. Sin embargo, prácticamente nada ha quedado de este personaje, arrastrado por la tecnología y el "progreso". En momentos en que las transformaciones en curso amenazan con dejar en el pasado muchas otras cosas y personas, no está de más ver qué le sucede a algunos hombres cuando otros "progresan".

Los orígenes del carrero pampeano parecen hallarse en el mundo colonial. Las necesidades de la circulación comercial imponían el acarreo de bienes a largas distancias. Trechos hoy cubiertos antes de acabar el día, demandaban semanas enteras en medio de los avatares propios de la época. El "navío" típico, que hacía la travesía Buenos Aires-Mendoza o Buenos Aires-Lima, variaba en sus características pero mantenía las formas generales:

"Las dos ruedas son de dos y media varas de alto, puntos más o menos, cuyo centro es de una maza gruesa de dos a tres cuartas. En el centro de esta atraviesa un eje de quince cuartas, sobre el cual está el lecho o caxón de la carreta. Este se compone de una viga que se llama pértigo, de siete y media varas de larga, a que acompañan otras dos de cuatro y media, y estas, unidas con el pértigo, por cuatro varas o varejones que llaman teleras, forman el caxón, cuyo ancho es de vara y media. Sobre este plan lleva de cada costado seis estacas clavadas, y en cada dos va un arco que, siendo de madera a especie de mimbre, hace un techo ovalado. Los costados se cubren de junco tejido, que es más fuerte que la totora que gastan los mendocinos y, por encima, para preservar las aguas y soles, se cubren con cueros de toro cosidos, y para que esta carreta camine y sirva se le pone al extremo de aquella viga de siete y media varas un yugo de dos y media, en que se unen los bueyes ...

En viajes dilatados, con carga regular de 150 arrovas, siempre la tiran cuatro bueyes, que regularmente llaman pertigueros."<sup>1</sup>



La descripción corresponde a una carreta de las que hacían la travesía Buenos Aires-Lima y está cronológicamente ubicada en la segunda mitad del siglo XVIII. Si este es el barco, veamos a su timonel:

"Los carreteros, por otra parte, eran célebres por su parsimonia y tranquilidad (inútil sería apurarse cuando había que recorrer cientos de leguas desiertas con esos cascajos...). El autor de "Noticias del Paraguay...", nos pinta de esta manera a la flema de los carreteros paraguayos: "...los arrieros, carreteros y peones traginantes con la mayor paciencia sufren y se reacomodan a la incensibilidad de las bestias sin mas alteración qe. encaminarlas suavemente pr. la senda de donde se desvían y sin más gritos qe. fruncir la boca, como quien llama a un gato o despide un ósculo al ayre, que en castellano se dice azuzar o bien llaman a la Bestia por su nombre (que siendo estas de Tragín, todas lo tienen)..." Así, parsimoniosamente, las carretas y carretones cruzan las desiertas travesías, con sus ejes quejumbrosos y no faltó un gobernador demasiado puntilloso, a quien los lamentos de los ejes molestaban sobremanera y decidió, mediante auto de Buen Gobierno, "Que todas las Carretas que entren en esta Ciudad traigan el eje retobado en cuero y bien encebado para evitar el incómodo y molesto ruido que con sus chillidos ocasionan... inquietando y perjudicando a todas horas al vecindario..."<sup>2</sup>

Si indígenas, asaltantes, ofidios varios y demás peligros de los largos caminos por pampas desoladas y selvas exhuberantes, no le quitaron el sueño durante los primeros trescientos años de su azarosa y libertaria vida, el primer susto mayúsculo lo recibirá a mediados del siglo pasado y no de manos de ser vivo alguno. Podemos imaginarnos la escena: al atardecer, luego de todo un día de viaje, el carrero busca lugar para ubicar la carreta y pasar la noche. Enciende el fuego, toma unos mates, cuida el buen estado de sus animales y luego, cuando ya las estrellas iluminan más que la luz de la fogata, tira la manta y se duerme. Está en eso, contando por enésima vez las estrellas. Son tantas! Sin embargo, hay una que no ha visto antes: es rara, blanca, grande y no titila casi. Es más, parece que se acerca. El paisano se incorpora. No puede creerlo, pero la estrella se le viene encima... Y hace ruido! Un sonido, como de zumbido, que se vuelve atronador. Y la luz cada vez más intensa y sus ojos que no pueden despegarse de ella y sus piernas como enterradas al suelo! De repente toda la escena, el fogón, la carreta, los animales desesperados, todo se ilumina enceguecedoramente, se siente un horrible silbido y en medio del



traqueteo descomunal de pajas, tierra y hasta arboles arrastrados por el viento, la bestia pasa a no más de veinte metros del paisano mudo, quieto y con los ojos abiertos como si el alma se asomara por ellos. Fueron instantes, pero jura que fueron horas, que medía leguas de largo y ... En vano le explicarán en la pulpería, entre risotadas, que no era el diablo en busca de su alma. En todo caso, comprenderá mas tarde que, lo que el ferrocarril buscaba era su fortuna:

"Entonces el paisano poblaba en cualquier parte, en cambio hoy ni se le permite cortar paja para hacer un mísero rancho; gracias si se le concede permiso para hacer una cueva de mala muerte a pocas varas de una tranquera, quedando obligado a hacer el servicio de portero y ayudar a los trabajos de la estancia.

Antes que la primera locomotora del ferro-carril del Oeste saliera de la antigua plaza del Parque, antes que con su silbido infernal hiciera disparar alarmadas a las manadas de yeguas, millares de paisanos -ademas de los trabajos comunes- se ocupaban en las tropas de carretas, galeras y chasques, únicos medios de comunicación y transportes que ponían en relación esta ciudad con las provincias y pueblos del interior.

En esas faenas se ocupaban millares de paisanos; los primeros expropiados con estos trabajos, ganaban buenos patacones; pero la locomotora, no sólo con su silbato hacia huir a los yeguarizos, sino también alarmó al criollo, quien pronto se dió cuenta que sería desalojado por la competencia del ferro-carril y el telégrafo."<sup>3</sup>

Es posible confirmar esta triste imagen. Estanislao Zevallos, brillante publicista del siglo pasado, inicia su encomio de la colonización santafesina con una imagen más que poderosa: doña Eulojia, vieja matrona de Rosario, se halla en una situación desesperada. Su héroe, el General Mitre, la había traicionado trayéndole nada más que desgracias. Entre ellas se encontraba la ruina de la flota de carros del sobrino, provocada por la aparición del "Progreso" bajo la forma de ... ferrocarril.

Ahora bien, se puede postular la transustanciación del viejo carrero pampeano, nacido y perpetuado por las necesidades de la circulación colonial y post colonial, en carrero de cereales a fines del siglo XIX? Si se mira un poco con detenimiento, la transformación es perfectamente posible: el surgimiento de la agricultura pampeana es casi contemporánea a la extensión de las vías ferreas, con lo cual, la transición de una a otra tarea no exigió un largo período de



inactividad. Aparecida la agricultura, los problemas de transporte serían inmediatos, lo que significa que muchos carreros de largo trecho se habrían visto en la posibilidad de elegir entre la gran travesía o viajes cortos, rutinarios pero más seguros, estables y probablemente más rentables al final de la cosecha. Por otro lado, quién más adecuado para la nueva tarea que aquel que ya tiene el carro y ha sido carrero toda su vida? No hemos encontrado pruebas directas de la transformación aunque si sugerencias muy bien informadas.

Sin embargo, José Boglich, esa rara mezcla de chacarero y trotkista, da otro origen a nuestro personaje: el carrero es de origen criollo, sí, pero "había sido desalojado de los campos de pastoreo por el progreso arrollador de las nuevas formas de producción adoptadas por nuestra ganadería y nuestra agricultura" y "conservando comopreciado capital sus pequeñas tropillas, lograron rehacer sus medios de vida dedicándose al acarreo del cereal en las zonas de producción..."<sup>4</sup> En esta versión, serían los viejos tropilleros (tal vez los dedicados a la trilla a pata de yegua), los que se transmutan en carreros, mostrando, por cierto, un pasado mucho menos linajudo.

Cuál de las dos versiones es la mas probable? Imposible saberlo. Lo cierto es que la suerte del nieto menor de dona Eulogia lo llevó por los caminos del comercio y no a transformarse, de empresario de carros al norte a empresario de transporte de cosecha. Probablemente no fuera un gran negocio para un "empresario" de tamaño respetable y sí para un carrero desocupado. Es probable que ambos caminos (y muchos otros) hayan confluído entre chacras y casas cerealistas para ofrecerse como alfombra mágica del río de oro de las cosechas pampeanas. Y esto de río de oro o alfombra mágica no es eufemismo poético. La agricultura pampeana suscita en torno a sí capitales nunca vistos por estos lados y la remuneración que el carrero obtenía por participar del milagro anual era ciertamente muy sustanciosa: el porcentaje del gasto en transporte de la chacra al galpón cerealista (viaje que nunca podía exceder las cuatro o cinco leguas) en el conjunto de la producción triguera, desde la arada hasta tener el producto sobre el vagón en Rosario, equivale al 3% del total del costo de la producción cerealera.

En momentos en que nos encontramos al carrero ya instalado, Miatello nos reseña la situación:

"El transporte de los productos desde las chacras a las estaciones o galpones de los acopiadores, se efectúa por medio de carros de 4 ruedas, chatas, carretas o carros; de las antiguas carretas de 2 ruedas se ven todavía algunas en el Sud de la provincia; y los carros pequeños de 2 ruedas úsanse



solamente para el transporte de papas...

En chatas o carretas grandes, con caballos, en el Sud, cargan en promedio de 60 a 70 bolsas de trigo, lino o maíz; pero con buena caballada y por buenos caminos hay quien puede cargar hasta 120 bolsas, es decir, cerca de 8 y 1/2 toneladas; pero el promedio más común es de cargar 5 solamente... [para esto] se necesitan 7 y 8 caballos (...)

El numero de viajes que se efectuan por dia depende: de la carga; del estado del terreno en el rastrojo; del estado del camino; de la distancia a recorrer; del numero y bondad de los animales ... Tratándose de viajes cortos, de 2 leguas, por ejemplo, con buenos caminos y animales suficientes, no muy cargados y pronto despacho, pueden hacerse 3 a 4 viajes por dia; pero no pasando de 4 leguas, en condiciones normales, pueden hacerse 2 viajes por día; se entiende de ida y vuelta..."<sup>5</sup>

Nuestro personaje, ya reciclado, no es, aunque lo parezca, un simple obrero. Según Lahitte

"Este es un empresario que trabaja personalmente, con uno o mas carros; en este caso forma tropa y conchava carreros a un tanto por mes; tiene un número de animales proporcionado al de los vehículos, siendo siempre el doble, por lo menos, al que es necesario para la tracción, para que tengan el descanso suficiente, trabajando la mitad del dia."<sup>6</sup>

El "capital" que posee consiste en el carro y los caballos. Si, como es común, tiene más de un carro, no sólo debe explotar mano de obra, sino que su ganancia parece bastante importante:

"Mientras tanto, una tropa de carros bien organizada, aunque sea trabajando 6 meses al año, representa una renta respetable; por los datos que anteceden es fácil establecer un cálculo racional de entradas y salidas; puede afirmarse que en condiciones normales de trabajo, cada carro puede dejar una utilidad neta de 10 a 12 pesos diarios."

Una idea de la magnitud de la ganancia de un carrero con dos carros (20 a 24\$ diarios) la da el que el salario promedio del obrero, en la cosecha de trigo 1903-4 (la fecha de la fuente), es de 3,59\$. El carrero obtiene, entonces, entre 5 y 6 veces el sueldo del obrero. Si contamos que solo trabaja 6 meses, durante el año, un carrero con dos carros tiene un ingreso mensual igual al de 3 o



4 obreros, lo que evidentemente, le permite tener un nivel de vida superior. Una estimación más subjetiva es la siguiente: Florentino Giribaldi, militante anarquista, cuando se discute el ingreso a la FORA de los chacareros, sostiene que la categorización de estos como patrones no debe ser impedimento para recibirlos, puesto que los carreros, que sí están en la organización, muchas veces mueven mucho más capital. La distinción entre la propiedad o no del carro, debió haber sido importante ya que era señalada en los mismos nombres de los sindicatos: Sociedad de Conductores Propietarios de uno y dos Carros (Puerto San Lorenzo, Santa Fe), o Sociedad de Conductores de carros de Las Chispas, por ejemplo. Si en el primer caso, se alude específicamente al hecho de la propiedad, en el segundo, elípticamente se hace lo contrario. Efectivamente, en el último, los carros pertenecen a la casa cerealista del pueblo. Es virtualmente imposible calcular la cantidad de carreros propietarios, de conductores y de los propietarios que contratan mano de obra. Lo cierto es que, propietarios o proletarios, los carreros se organizaban en sindicatos y solían actuar juntos en los conflictos, con los estibadores y los peones de máquinas trilladoras. La base de esta alianza estratégica estaba en la oposición común en la que los tres se encontraban frente a casas cerealistas y chacareros. Durante las jornadas de comienzos de siglo, bajo el ciclo conflictivo de 1899-1904, a poco de terminar la Primera Guerra Mundial, en el nuevo auge de lucha rural, en 1918-1922, o a fines de los `20, en la última movilización bracera del modelo agroexportador, los carreros darán muestra de una fuerte capacidad asociativa y disposición al combate, en defensa de la clave de sus intereses, la tarifa de acarreo.

Durante 50 años al menos, unos 10.000 carreros participaron del transporte de los granos de la chacra a la estación, tanto durante las cosechas de trigo como las de maíz. Durante todo ese tiempo, el carrero resultó el auxiliar indispensable, el verdadero "rey del transporte" ... hasta 1920. Por estos años, recibirá el segundo gran sobresalto de su historia. Pero este será el último...

En efecto, en este año comienza una muy fuerte importación de camiones de carga (véase Cuadro I), especialmente a partir de 1923 cuando la importación se multiplica por 7 y crece a grandes saltos hasta 1929. Para este último año hay ya más de 80.000 en todo el país. En 1914, en Buenos Aires apenas había, según patente municipal, 7 en Avellaneda, 1 en Baradero, 3 en San Fernando, 5 en Tandil y 1 en Tres Arroyos. Durante la década de los `20, la importación de camiones pasa de ser el 1,7% del total de importaciones de vehículos en 1919, al 23% en 1929. Por provincias, Buenos Aires lleva la ventaja y dentro de ésta los partidos con más presencia son (separando los claramente urbanos como Avellaneda) Bahía Blanca, 1.143 camiones; Balcarce,



248; Bolívar, 707; Coronel Dorrego, 304; Coronel Pringles, 405; Coronel Suárez, 289; General Pueyrredón, 891; González Chávez, 293; Necochea, 382; Pehuajó, 457; Puán, 200; Tandil, 640; Tres Arroyos, 707. En total, hay 25.800 camiones frente a 45.590 carros de transporte, equivalentes al 34% del total de carga de la provincia. Si examinamos los distritos agrícolas, veremos lo siguiente: en Tres Arroyos hay 707 camiones contra 147 carros, es decir, el 80% del total de carga en camiones. En otros, sin embargo, la participación porcentual del camión en el total de la capacidad de carga es del 10%, como en San Pedro, pero en San Nicolás, es del 100%. En San Antonio de Areco, casi el 30%, similar a Salto, 60 en Rojas, más del 90 en Ramallo y menos del 10 en Puán. El grado de avance varía de partido a partido, pero en casi todos es siempre más del 10%, lo que implica un grado alto de desplazamiento del transporte animal, teniendo en cuenta además que un camión desplaza a más de un carro, tanto por capacidad de transporte propio como por la posibilidad de arrastrar un trailer y por hacer el trabajo más velozmente. En Santa Fe el porcentaje de camiones sobre el total es del 20%, el 25% en Entre Ríos y el 36% en Córdoba.<sup>7</sup>

De esta manera, la situación de los carreros de campaña debe haber sido muy comprometida a fines de los `20, especialmente porque los principales compradores de carros son los dueños de casas cerealistas, lo que les permite desprenderse de este molesto personaje, que no siempre pudo comprar el camión y debió contentarse con poder transportar una parte cada vez más estrecha de la cosecha.

Como señala Boglich,

"La agricultura mecanizada recibió otro gran impulso con la aplicación del motor a explosión en los transportes. El uso de camiones para el acarreo de cereales u otros productos en camiones representa un gran adelanto, por ser un elemento de transporte rápido y económico. El antiguo transporte a sangre ... era lento y costoso."<sup>8</sup>

Juan Lazarte reseñaba así el fenómeno:

"Junto a la cosechadora ha venido el camión. El transporte de cereales de la chacra a los lugares de embarque se hacía con carros. En esos inmensos carros lentos y pesados. Pueblos había con 300 carreros; de cien muchos. Pues bien: el camión ha suplantado definitivamente al carro. Con



los camiones se hace el trabajo de veinte carros, sin el inconveniente de los caballos, lentitud, pérdida, etc.

Los carreros no han podido ni comprar camiones, ni hacerse "chauffeurs", la mayoría ha quedado sin trabajo.

Las casas comerciales (ramos generales) los han comprado y puesto al trabajo. Les resulta, pues, una enorme ganancia."<sup>9</sup>

Este fenómeno de la mecanización, no sólo ha pasado casi desapercibido, sino que sus consecuencias han sido adjudicadas a otros procesos. Este importantísimo hecho fue ocultado por la preeminencia asignada a la "cuestión chacarera" en el seno de la "cuestión agraria" primero y luego por la crisis del `30. La primera circunstancia hizo olvidar al peón rural, como si este no existiera. La segunda hizo presuponer que toda la transformación de la sociedad argentina depende de ella, entre otras cosas, la "nueva" industrialización y los migrantes internos que irían a conformar el peronismo. La asimilación de "migrante interno" con "cabecita negra" induce a creer una exclusiva procedencia norteña de tal población. Sin embargo, muchos de tales migrantes provienen de provincias modernas (es decir, pampeanas) y son el resultado de fenómenos como el que estamos describiendo. No dependen de la crisis del `30 ya que el volumen de empleo no cae por efecto de un descenso en la cantidad de hectáreas sembradas. Por el contrario, la preceden. Otra confusión común consiste en creer que este proceso que aparece en los `20 constituye el inicio de la mecanización pampeana. En realidad, la agricultura pampeana nace mecanizada y, lo que vemos en los `20, es en realidad, la etapa de renovación tecnológica del agro pampeano.

Este proceso que afecta al carrero, ataca también a sus aliados en la campaña, el peón de trilla y el estibador:

"De la campaña pampeana Aunque no tengo actitudes para exponer en nuestra prensa el sentir colectivo de los proletarios, me veo forzado a exponer mi criterio sobre la situación por demás deprimente que cruzan los trabajadores de esta zona de la rica Argentina; para los comerciantes de la conciencia y la sangre del pueblo. Pero no así para los honrados trabajadores que de balde hoy recorren los arenales pampeanos en busca de explotadores en alquilar sus brazos.

Pues aquí en esta burocrática ciudad son centenares los parias que hace cinco o seis meses están





en paro forzoso con las esperanzas de saciar en parte la miseria, levantando el dorado trigo, con que se recrean los parásitos, de la colmena social, para después nuestros hermanos los trabajadores seguir bajando por las populosas vías ferroviarias buscando en vano ocupación pues no se halla, y esto no deriva en que haya fracasado en su totalidad la cosecha ni es de ahora esta enfermedad que sufrimos los explotados del capital y el Estado. Pasa de diez y ocho años que conozco prácticamente la vía crucis del proletariado campesino, y siempre he visto la misma tragedia del *linghera*. Pues en años de abundante cosecha, la mitad de los trabajadores no encuentran ocupación y cada año menos, pues hay sin lugar a dudas, podemos asegurar que un setenta por cien quedan sin ocupación en tiempo de la recolección de la cosecha, y eso que hoy no hay tanto emigrantes como en años anteriores.

Pero del mal compañero debemos de convercernos de una vez por todas deriva del adelanto industrial y la perfección de la maquinaria, pues antes cortando con espigadoras se ocupaban siete hombres con máquinas, después en la trilladora se ocupaban de diez y ocho a veinte, y el acarreo en chatas ocupaba a infinidad de estas. Pero hoy habiendo buena cosecha en una chacra de trescientas hectáreas, para levantar la cosecha y acarrearla a la estación en términos de veinte días, se ocupan dos o tres obreros, y esto muchas veces lo hacen los mismos chacareros, maquinistas, cosedor y el que maneja el camión acarreando al pueblo. Así que esta realidad no escapa al criterio de nadie y solamente hay dos medios de solución: o dejarnos morir de inanición o organizarnos para presentar batalla a la avaricia de todo explotador ... Antonio Iglesias."<sup>10</sup>

El establecimiento de turnos de trabajo se hace norma común en los sindicatos, mientras, paralelamente, el anarquismo trata de llevar adelante la lucha por la jornada de trabajo de 6 horas<sup>11</sup>. En el mismo sentido que Juan Lazarte, se expresaba Florentino Giribaldi:

#### "El problema de la desocupación

(...)

Por otra parte, el autor de ese comentario hecho en "Crítica" supone que el fenómeno del industrialismo norteamericano aún no se ha manifestado aquí. Este modesto ex colono y ex "*linghera*" ilustrará al mismo tiempo con algunas verdades.

Desde la trilla con yeguas, al prodigioso trabajo de la cosechadora a motor, hay un gran salto que ha castigado duramente a millares de obreros cercándoles las tranqueras de los trigales y



condenándolos al vagabundaje. La cosechadora con tractor hace con dos hombres lo que antes se hacía con veinte en un mes de labor. Pasa a trasto viejo la espigadora, la primitiva atadora y la trilladora con su ejercito de obreros.

En el maíz pasa otro tanto: la cosechadora se está imponiendo y cuando breve se perfeccione, la fuente de recursos de 20.000 deschaladores se habrá cerrado por completo. (...)

El fenómeno del industrialismo esta latente entre nosotros la desocupación es tan permanente y relativa como en cualquier país del mundo; aquí un camión de carga con acoplado ha desplazado a 10 carreros, castigado de rebote a los talabarteros, herreros de caballos, etc. La barredora mecánica, el faenamamiento mecánico en mataderos y frigoríficos ha hecho sumar a los desocupados una falange sin fin ..."

La conclusión de Juan Lazarte no dejaba de ser profética:

"Que hacen en la actualidad los desocupados? Muchos van hacia el norte donde el problema no es tan crítico. Muchos y en su mayoría, van a la ciudad a crear un proletariado y a agudizar la desocupación. Pero dentro de algunos años, una larga caravana entrará como mercancía en los centros fabriles."<sup>12</sup>

Y esto fue dicho en enero de 1928. Y no es el único proceso que sacude la estructura de la clase obrera (y del resto de las clases subalternas). Fenómenos similares se dan en las canteras, donde la introducción de maquinas moledoras de piedras elimina a los viejos "cortadores".<sup>13</sup> En la ciudad misma la estructura del empleo "industrial" (aunque para antes de 1920 hay que usar con cuidado esta palabra) se transforma, con la divulgación del taylorismo y la fijación del empleo. La clase obrera del `30 tiene su origen en los años `20.

Qué pasó con los carreros? Algunos pudieron comprar el camión. Otros aprendieron a manejarlo y se emplearon como conductores. Los más, al parecer, simplemente desaparecieron en la corriente, cada vez más caudalosa, de la clase obrera. Sin embargo, no fue una derrota sin resistencia. A fines de los `20, cuando el problema ya estaba instalado, los carreros reaccionaron, junto con sus compañeros de infortunio y, en la cosecha 1928-29 y, de allí en adelante, hasta el fin, protagonizaron numerosas huelgas en defensa, ya no de la tarifa, sino de cuotas de carga. En efecto, como le sucederá al resto de los obreros rurales, la pelea pasará ahora por la ocupación y



el empleo más que por el salario. Las casas cerealistas, camión en mano, se negaron a cualquier acuerdo y fueron reduciendo, cada vez más, el porcentaje de cosecha que permitían transportar a los carreros. Y tuvieron éxito. La derrota de los carreros esta vez fue definitiva y los que no pudieron ponerse a la altura de los cambios partieron rumbo a la fábrica y a la villa miseria. Había acabado allí una larga, muy larga, historia de independencia y de lucha...

Alguien podría decir que, socialmente, la aparición de la nueva tecnología es un hecho positivo y que, superados los primeros momentos, a largo plazo, todos serían beneficiados. Tal razonamiento está, actualmente, muy de moda. Lástima que, a largo plazo... todos estaremos muertos, como agudamente señaló John Maynard Keynes... Esta dramática contradicción es lo que, recurrentemente, suele sucederle a una sociedad que no gobierna sus propias transformaciones.

#### Cuadro I

##### Importación de automotores

| Año  | Automóviles | Camiones | Total   |
|------|-------------|----------|---------|
| 1919 | 4.513       | 81       | 4.594   |
| 1920 | 13.499      | 439      | 13.938  |
| 1921 | 9.319       | 424      | 9.743   |
| 1922 | 15.463      | 516      | 15.979  |
| 1923 | 26.455      | 3.569    | 30.024  |
| 1924 | 32.102      | 5.811    | 37.913  |
| 1925 | 55.798      | 8.900    | 64.698  |
| 1926 | 45.643      | 8.789    | 54.432  |
| 1927 | 40.023      | 12.858   | 52.881  |
| 1928 | 53.063      | 20.008   | 73.071  |
| 1929 | 68.859      | 21.537   | 90.396  |
|      | 364.737     | 82.932   | 447.669 |

(Fuente: Asociación de importadores de automóviles, Anuario, p. 15)

#### Cuadro II

##### Importación de automotores por provincias

|      | Buenos Aires | Santa Fe | total   | automotores | camiones | total  | automotores | camiones |
|------|--------------|----------|---------|-------------|----------|--------|-------------|----------|
| 1922 | 20.941       | 671      | 21.612  |             |          |        |             |          |
| 1923 |              | 10.935   | 616     | 11.551      | 1924     | 33.456 | 2.684       | 36.140   |
| 1925 |              | 25.782   | 2.303   | 28.085      | 1926     | 50.808 | 6.766       | 57.574   |
| 1927 |              | 33.111   | 4.075   | 37.189      | 1928     | 69.736 | 17.690      | 87.426   |
| 1929 | 90.436       | 25.800   | 116.236 | 40.386      | 7.800    | 48.186 |             |          |

Sartelli, Eduardo: *Barcos en la pradera: Los carreros pampeanos, de la colonia al "granero del mundo"*, en: Todo es Historia, octubre 1993, n° 315.

---



(Fuente: Asociación de importadores de automóviles, Anuario, p. 36)

<sup>1</sup>Concolorcorvo, *El lazarillo de ciegos caminantes*, Editora Nacional, Madrid, 1980 p. 126

<sup>2</sup>Garavaglia, Juan Carlos: *Mercado interno y economía colonial*, Grijalbo, Mexico, 1983, p. 453

<sup>3</sup>Patroni, A.: "Los trabajadores en la Argentina" en V. O. García Costa, *Adrián Patroni y "Los trabajadores en la Argentina"*, Ceal, Bs. As., (1990), p. 200

<sup>4</sup>Boglich, José: *La cuestión agraria*, Bs. As., 1935 p. 239

<sup>5</sup>Miatello, Hugo: *Investigación agrícola en la provincia de Santa Fe. Informe presentado por...*, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, Bs. As., 1904, p. 249-65

<sup>6</sup>Lahitte, Emilio: *Informes y estudios de la Dirección de Economía Rural y Estadística*, (T. I), Talleres Graficos del Ministerio de Agricultura de la Nación, Bs. As., 1916

<sup>7</sup>Asociación Argentina de Importadores de Automóviles: *Anuario 1929, 1930*, p. 16

<sup>8</sup>Boglich, op. cit., p. 239

<sup>9</sup>*Bandera Proletaria*, 4/1/28, p. 1

<sup>10</sup>*La Protesta*, 29/12/29, p. 4

<sup>11</sup>*La Protesta*, 24/2/29, p. 3; 21/5/30, p. 3; 10/4/28, p. 1; 5/4/28, p. 1; 5/4/28, p. 3; 15/4/28 p. 1

<sup>12</sup>*Bandera Proletaria*, 4/1/28, p. 1

<sup>13</sup>Sobre los "picapiedras" de Tandil, véase Nario, Hugo: "Cortando piedra", en *Todo es Historia*, nro. 178, marzo 1982