

LA CHATA GRANDE

por LUIS MARÍA LOZA

CHATA GRANDE, CHATA O CARRO ERA EL NOMBRE QUE RECIBÍA ESTE VEHÍCULO TIRADO POR NUMEROSOS CABALLOS –HASTA 20–, QUE ENTRADO EL SIGLO PASADO ERA COMÚN VERLO RECORRER LA CAMPAÑA BONAERENSE, ESPECIALMENTE DURANTE LA ÉPOCA DE COSECHA.

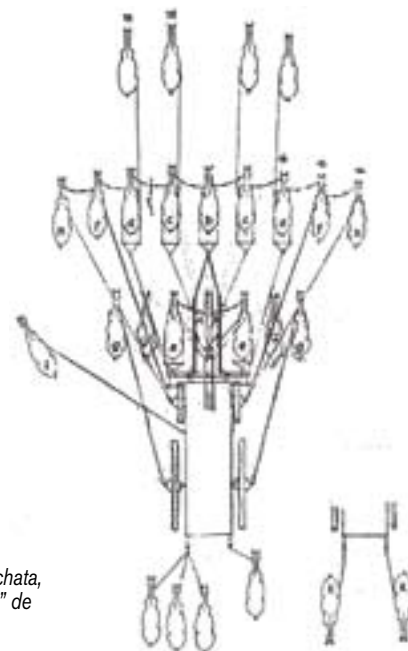
Lamentablemente, quienes vivieron la Argentina de fines del siglo XIX y principios del XX fueron desapareciendo, y sólo transmitieron sus conocimientos y vivencias en forma verbal. Por lo tanto, lo por mí narrado en esta nota se fundamenta en lo escuchado y en dos importantes fuentes: "La chata grande", un interesante libro escrito por Guillermo Dohme en la década de 1950, y unos antiguos escritos que obran en mi poder, en donde un hombre campero, don Marcos Aguirre, cuenta lo visto y vivido.

Denominaciones y fábricas

En el año 1951, Dohme realiza un viaje a los pagos bonaerenses de San Cayetano, y en esa ocasión encuentra, al costado de los caminos, infinidad de chatas esperando a ser cargadas. Él las denomina indistintamente: chata grande, chata o carro. A su conductor lo llama manejante o chatero, mientras que al ayudante, lo nombra peón, caballero o boyero, aclarando que este último nombre era utilizado antiguamente en las primitivas carretas tiradas por bueyes. La principal carga de las chatas fue, sin duda, el cereal, pero entre cosecha y cosecha se las vieron cargadas de arena, ladrillos, madera, papas, cueros y, ocasionalmente, ganado en pie. La mayoría de los manejantes estaban al servicio de un patrón, el carrero. Estos poseían comúnmente más de una chata y solían andar al frente de sus vehículos a caballo o en sulky.

Por su parte, Aguirre hace una diferenciación en sus nombres, y dice que carros eran los fabricados en el centro y sur de la provincia de Buenos Aires, haciendo hincapié en que los mejores y de mayor tamaño se fabricaron en la zona de Azul y Tandil. También señala que pasando General Alvear, hacia el norte, era difícil encontrarlos, puesto que se utilizó otro vehículo llamado chata, que no tenía laterales y cargaba solamente entre 60 y 70 bolsas y eran atadas a seis caballos, en caminos normales. A los construidos en Azul, él los denominaba "carros de corte azulero", existiendo tres fábricas en dicha ciudad. La más importante fue la de Souvielle y Pedestarrés, también conocida como la fábrica de Yampier. Las otras dos fueron la de Nebia y la de Viel. En la primera fábrica citada se construyó un carro para un tal Alcorta –quien derivó su manejo a don Pedro Gotero–, que tenía un diámetro en sus ruedas traseras de 3,15 metros y cargaba 400 bolsas de trigo.

En Tandil, la fábrica más importante fue la de Ángel Costa, quien trabajaba junto a sus siete hijos varones. Y él precisamente fabricó la chata más grande vista en aquellos caminos del sur. Fue construida para Feliciano Tolosa, de Balcarce, en el año 1927. Sus ruedas traseras, de 24 rayos, tenían 3,60 metros de altura y llegó a transportar una carga 500 bolsas de trigo.



Forma de arrear 20 caballos a una chata, tomada del libro "La chata grande" de Guillermo Dohme.

Partida y llegada

A las localidades citadas, Dohme agrega las ciudades de Balcarce, Coronel Pringles y Bahía Blanca, aclarando que nunca se fabricaron en Buenos Aires. Continúa contando que recorrían diariamente entre 5 y 6 leguas. El manejador dormía en una cama bajo el carro, próxima al eje trasero, que colgaba con cadenas. En viaje, era tapada con una lona, para aislarla del polvo del camino, y se levantaba, quedando adosada a la parte baja del piso. El peón lo hacía bajo el tren delantero o bajo las varas, sobre las que colocaba bolsas, formando un techo protector. Un gallo enano enjaulado hacía de despertador, pues todo comenzaba de madrugada. Mientras el peón traía los caballos, montado en el nochero que había permanecido atado durante las horas de descanso, el manejador preparaba unos churrascos y mate para el desayuno. Luego, aproximadamente en una hora, se enganchaban los numerosos caballos –hasta 20– y comenzaba el nuevo día de viaje. Para descargar había que acercarse a la plataforma correspondiente. Esto ocurría ante los ojos de todos, por lo tanto era el momento de lucirse. Para demostrar la voluntad y fuerza de los caballos se desenganchaba la mayor cantidad posible y con seis como máximo, se atracaba la chata cargada. Dohme cuenta que un carrero, parado entre las varas, logró atracar una chata cargada con 200 bolsas y utilizando un solo caballo.

De lujo

Otra ambición, no siempre lograda, fue la de enganchar caballos de un pelo. Era un orgullo para el patrón que su chata fuese reconocida en forma inmediata por la

uniformidad de su caballada. A pesar de lo tosco que pueda parecer, el carrero quería a su chata y embellecerla era su afán. Los bordes de las maderas estaban perfilados, las estacas, torneadas con ingenio, todo pintado de diversos colores, no faltando la bandera nacional, las ruedas en fuertes colores como el rojo y los laterales en azul, amarillo o blanco. Finalmente completaba su obra dándole también un nombre: "Soy tuya", "Por fin llego" o "Fragata Sarmiento" fueron algunos de los más conocidos. Sobre el tema pintura, Aguirre cuenta algo gracioso y trágico a la vez. "Resulta que un vasco había mandado a hacer uno de estos carros. Como había nacido en España, pero le estaba agradecido a su nueva patria, la Argentina, resuelve pintarlo con los colores patrios de ambos países, mitad por mitad. Un día iba en viaje y se cruza con un paisano que lo saluda siguiendo su marcha. Al rato, en la misma dirección, cruza a otro paisano que pasa por el otro lado de la chata. Luego, ambos jinetes se encuentran en un boliche y comentan el buen estado de la caballada y las guarniciones del carro visto. En todo están de acuerdo hasta que uno dice, que ocurrencia pintarlo con la bandera española, el otro sorprendido contesta, no, con la Argentina, y comienza la discusión que termina con una sangrienta pelea a cuchillo".

Formas de atar

Como cité anteriormente, estos vehículos llevaban varas y no lanza. Por lo tanto, entra ellas se ataba el varero, seguramente el caballo más fuerte. A ambos lados de éste tiraban los tronqueros enganchados a sus correspondientes balancines, y estos al balanzón del carro. Ambos caballos se acollaraban al varero. En unas argollas colocadas en las puntas de las varas se enganchaban las cadenas que sostenían el balancín del cadenero. Este último y el varero formaban la pieza principal y de mayor responsabilidad del conjunto. Generalmente eran los únicos enfrenados, es decir los que se manejaban. Don Aarón Esevich, en su libro "El Padentrano", relatando la vida de un carrero, cuenta que éste manejaba solamente al cadenero, llevando las riendas del varero atadas al pescante, las que utilizaba en algunas ocasiones. Acompañando al cadenero se ubicaban los balancineros. Todos los caballos mencionados –ocho en total– llevaban pecheras y anteojeras, razón por la cual también se los denominaba pecheros. Los demás caballos laderos marchaban sueltos, acollarados entre sí. Llevaban un modesto recado al que se le ataban las cuartas. Este tipo de tracción, típicamente argentino, consistía en atar las cuartas de los laderos de adentro, al eje delantero, y los de afuera, al eje trasero. Para evitar que las cuartas de estos últimos rozaran el suelo, se pasaban por unos soportes fijados en los laterales de la caja.



Una chata tirada por numerosos caballos, en esta pintura del artista argentino Eleodoro Marengo, propiedad de Raúl Aquerreta.



Veinte caballos al pecho y en las cuartas arrastran a este navío de la pampa, que transporta mercaderías y frutos del país. Pintura del argentino Eleodoro Marengo.

También los culateros fueron una invención nuestra. En las bajadas muy pronunciadas, el freno del carro y el caballo varero no podían frenar tal peso. En dicha circunstancia, los culateros –generalmente dos– eran enganchados en la parte trasera, en contra de la dirección de marcha, evitando posibles problemas.

Había otro caballo con una tarea específica: el llamado de costilla. Cuando el camino tenía una inclinación pronunciada hacia uno de los lados, existiendo peligro de vuelco, éste se ataba al llamado candelero de la caja, tirando en sentido contrario a dicha inclinación para mantener el equilibrio.

En tramos pantanosos, el número de caballos podía aumentarse cuando varios carros marchaban juntos. Se prestaban caballos laderos entre sí, los que se ataban delante de los caballos vecinos al cadenero, tirando entonces de 18 a 22 caballos.

En fotografías de época se pueden ver que los caballos que se ataban eran casi todos de tiro liviano. Tenía su explicación. Es más fácil mantener en buen estado un caballo con estas características, que uno con gran talla. En general, los caballos de las tropas de carros tenían que vivir del pasto encontrado a orillas de los caminos, que si bien en alguna época abundaba, en otra escaseaba. Racionar era imposible por dos razones principales: porque la paga obtenida por los fletes no permitía realizar dicho gasto y en un carro bien cargado no sobraba espacio para llevar ningún tipo de suplementos. Si bien los caballos podían pastar al borde del camino, esto se hacía imposible cuando a lo largo del mismo se encontraban detenidos de 200 a 500 carros y miles de caballos necesitando alimentarse. El denominado "robar campo", que consistía en cortar los alambres e introducir la caballada para que se alimente, provocaron cruentas peleas. Otro problema, sobre todo en época de verano, fue el peligro de los fogones mal apagados, conduciendo a que los dueños de los campos debieran protegerse de los caminantes.

Los años en que más se construyeron fueron los transcurridos entre 1920 y 1930. Por lo tanto, convivieron durante muchos años con su gran enemigo, el camión.

Palabras finales

Para terminar esta nota elegí las siguientes líneas escritas por don Marcos Aguirre: "Cuanto hicieron todos estos hombres con su modesto y duro trabajo por el engrandecimiento de este país. Vida tan dura como la del resero, solazos, lluvias, heladas, pantanos y siempre por delante el camino". ■■■