

# **Las conformaciones poblacionales y camineras en el norte argentino y sus problemáticas regionales durante la época colonial.**

**Héctor F. Peralta Puy. (UNSE. CICIPSE)**  
[hectorperaltapuy@gmail.com](mailto:hectorperaltapuy@gmail.com)

## **Eje 8: Historias Regionales**

El presente trabajo de investigación posee como centro de análisis a la conformación estructural de la región compuesta por las diagramaciones y los surgimientos de los distintos caminos comerciales que nacieron conjuntamente con las primitivas ciudades en los actuales territorios del norte argentino a partir de los diversos factores que fueron desarrollados por los españoles desde los primeros tiempos de la conquista luego de las primeras “entradas” para los reconocimientos geográficos y humanos.

Los interrogantes y las diversas motivaciones de la investigación surgieron cuando los estudios de los establecimientos de las ciudades se fueron direccionando hacia los diferentes derroteros, es decir, en la historia se encuentran establecidas las fechas de las fundaciones de las urbes españolas, como así también las relaciones políticas, económicas y sociales desarrolladas entre ellas y la interdependencia lógica correspondiente, además de las causas y las consecuencias derivadas de los asentamientos poblacionales conjuntamente con los objetivos gubernamentales impuestos según las características ofrecidas por los recursos naturales y humanos del Tucumán.

Pero, mientras más avanzábamos en la búsqueda exhaustiva y en la posterior recopilación e interpretación de la información sustentada por diferentes bibliografías locales y regionales, advertimos que no existe una determinación surgida desde las investigaciones históricas acerca de las relaciones directas que poseen las ciudades con los caminos, por lo tanto, tampoco hay análisis causales de las diagramaciones camineras ni referencias precisas ni aproximadas acerca de los años en los que fueron emergiendo los derroteros. Por estas cuestiones, fueron planteadas algunas dudas referidas a los primeros caminos surgidos en la región, sus ubicaciones, usos y estrategias en cuanto a las conexiones de las ciudades, además de las intencionalidades y las estrategias impuestas hacia las vías conectoras y sus posteriores consecuencias para el desarrollo general de la gobernación. Entonces, fueron diversas las causas por las que se plantearon los objetivos principales de la investigación en cuanto a los análisis de los nacimientos de las ciudades y su correlación con las diagramaciones de los caminos durante la época colonial y sus problemáticas correspondientes.

Además de lo mencionado, el desarrollo de las exploraciones documentales y bibliográficas posibilitaron el estudio de otros objetivos, los cuales se direccionaron hacia los derroteros escogidos por los viajeros y también hacia los importantes conflictos surgidos por el uso de los caminos (por ejemplo entre el Palomar y el Real, por lo que hubo diversas resoluciones oficiales acerca de las vías habilitadas y prohibidas), por los constantes ataques de los Mocovíes en las fronteras e incluso en cercanías de las ciudades, y por los intereses económicos y personales que poseían las elites cabildantes alrededor de los derroteros, ya sean representadas por las actividades comerciales locales y regionales o por las propiedades de estancias y demás establecimientos agrarios y rurales, entre otras acciones que fueron desempeñadas por los miembros del ayuntamiento santiagueño, por ejemplo, por el teniente de gobernador don Alonso de Alfaro desde el año 1700 hasta la mitad de la década de 1720. El diseño metodológico propuesto para el sustento de los objetivos es el modelo cualitativo debido a las comparaciones y a las observaciones realizadas en los documentos utilizados, además de los análisis desarrollados a través del uso de las cartografías correspondientes.

Por todo lo mencionado, la importancia de la investigación radica -principalmente- en los estudios camineros desarrollados desde las fundaciones de las ciudades, las problemáticas regionales surgidas por el uso de las vías comerciales y las experiencias de los viajeros y sus consecuencias en cuanto a las relaciones políticas, económicas, sociales y judiciales que existieron entre las ciudades del antiguo Tucumán (entre otros objetivos secundarios que ya fueron mencionados).

El aporte local y regional de la investigación permite brindar una respuesta a una temática que fue escasamente explorada por parte de los autores santiagueños y de otras provincias. De esta manera,

podemos avanzar –siempre de manera provisoria hasta que los alcances de las nuevas exploraciones posibiliten una mirada alternativa- hacia la exterioridad de un vacío historiográfico con una aplicación de las ciencias sociales cuyo centro va a encontrarse en la historia regional y colonial, la cual es enriquecida y complementada por los usos de los recursos interdisciplinarios devenidos desde los análisis políticos, sociales, judiciales, económicos y geográficos.

A partir de las metas planteadas se alcanzaron resultados –en primer lugar- referidos a las vías de comunicaciones y a sus conformaciones alrededor de la historia como instrumentos de organizaciones y administraciones de los sistemas y controles militares, políticos y económicos, los cuales fueron ejercidos por parte de las grandes civilizaciones que aprovecharon sus espacios y los intercambios de numerosos productos, por lo que integraron de esa manera con distintas conexiones a las relaciones del medio geográfico con las poblaciones que poseían distintas necesidades y características. Estos caminos transportaron de un extremo a otro la cultura de los pueblos que se conectaban entre sí, llevando influencias y enlazando desde los más importantes centros urbanos hasta los más pequeños poblados.

En las tierras sudamericanas durante el siglo XVI, los antiguos derroteros incaicos y aquellos nuevos que fueron diagramados por los españoles organizaron las relaciones en el vasto espacio conquistado, y por los nuevos y viejos senderos circularon los géneros de Castilla y de la tierra que conectaron a las distintas ciudades del *Tucma* con el Alto Perú hacia el norte y por el sur hacia el Atlántico (pocos años después), explotándose los recursos naturales que ofrecía la región en sus tierras altas y bajas (siguiendo la conceptualización de la Dra. Silvia Palomeque) mediante una organización primitiva de la producción que fue creciendo en las jóvenes ciudades, comenzando primeramente con una economía de subsistencia hasta que llegaron a un nivel más alto de planificación estructural.

Las distintas etapas por las cuales se fundaron las ciudades tuvieron características diferentes y surgieron de acuerdo a las nuevas necesidades planteadas por los españoles. La primera configura a Santiago del Estero (1553) y desde allí a las poblaciones establecidas en las tierras altas, como las denominadas Londres (1558), Córdoba (1559), Cañete (1560) y Nieva (1561). Salvo Santiago, el resto de las urbes se encontraban cercanas al viejo Camino del Inca, por lo tanto, estaban en la zona de los Calchaquíes, por lo que sus duraciones fueron cortas debido a los ataques que sufrieron pocos años después por parte de las naciones que habitaban en sus alrededores.

Por eso, los conquistadores desde Santiago del Estero (único asentamiento sobreviviente, por lo tanto, en constante peligro) dieron comienzo a la segunda etapa de fundaciones a través de nuevos caminos direccionados por los llanos (a diferencia del incaico que hasta esos momentos era el más utilizado), por lo que nacieron –en 1565- San Miguel en Ibatín (aunque luego fue hacia La Toma ubicada a 12 leguas hacia el norte en cercanías de los caminos comerciales), Cáceres al norte en la zona del río Salado (1567) y Córdoba hacia el sur (1573). La protección brindada por Ibatín desde los piedemontes fue fundamental para la supervivencia de la Madre de Ciudades, mientras que las conexiones camineras establecidas con el resto de las poblaciones comenzaban a ser cada vez más importantes con el transcurso de los años.

Las antiguas rutas fueron consolidadas y ampliadas durante la tercera etapa de fundaciones iniciada luego de la corta existencia de Alava (1575). Fueron surgiendo las ciudades de Salta (1582), La Rioja (1591), Madrid de las Juntas (1592) y San Salvador de Jujuy (1593). Estos nuevos emplazamientos fundados en las tierras altas ejecutaban finalmente las órdenes del virrey Toledo acerca de resguardar el paso comercial hacia Charcas y de contener a las parcialidades Calchaquíes. También fueron aseguradas con un cerco más amplio las ciudades establecidas en los llanos, aunque luego de los nacimientos de Salta y La Rioja, las naciones mencionadas continuaron sublevadas y asediando a las nuevas urbes y a sus caminos, por lo que se explica las fundaciones de Madrid de las Juntas y Jujuy por tercera y última vez.

De manera simultánea al proceso fundacional mencionado, fueron surgiendo y afianzándose las nuevas conexiones camineras, las cuales tuvieron desiguales preponderancias en los siglos siguientes, nos estamos refiriendo al Camino de La Plata (unía a Santiago del Estero con Esteco, Salta y Jujuy) y al Camino Real (su configuración comercial correspondía a Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy). Estos dos derroteros surgieron durante la segunda etapa de fundaciones, por lo que estas nuevas vías fueron accesorias entre sí y respondieron a los mismos intereses económicos y expansionistas que tuvo el Camino del Inca. Ambos caminos poseían como funciones primordiales la defensa de los centros urbanos y del naciente tráfico comercial y humano; además, esta nueva y doble

conformación caminera del espacio regional fue una alternativa vial al Camino del Inca, hasta que finalmente esta antigua vía fue reemplazada por los derroteros de los llanos.

El otro camino destacado fue conocido como el del Palomar y debido a sus características geográficas rectas, direccionaba a los viajeros desde Santiago del Estero hasta Jujuy, disminuyendo las leguas y los tiempos recorridos, lo cual representaba una ventaja para los carreteros comerciantes, aunque un perjuicio económico para algunas ciudades emplazadas en el Camino Real, especialmente San Miguel (esta vía tuvo su nacimiento durante la tercera etapa de fundaciones).

Por último, también se encontraban los caminos de Los Nogales y de Las Cuestas o Sierras, ambos emplazados en la salida de San Miguel. El primero de ellos era la conexión del Camino Real hacia el norte en su dirección recta a Salta y Jujuy (igualmente hacia el sur), aunque la primigenia dirección llegaba desde Santiago del Estero.

Conocidas las diagramaciones geográficas de los caminos según las fundaciones de las ciudades (ver los mapas 1 y 2 en el anexo), debemos tener en cuenta a los actores sociales que fueron fundamentales en cuanto a los estudios de los caminos como medios de las conexiones entre las jurisdicciones. Al respecto, los viajeros y los cronistas coloniales dejaron para la posteridad sus testimonios acerca de cuáles fueron las vías más aptas para los recorridos. Analizando estos documentos, podemos advertir las consecuencias derivadas de los caminos seleccionados, es decir, de acuerdo a las elecciones realizadas fueron surgiendo diferentes conflictos económicos relacionados con los aspectos sociales, políticos y judiciales, como, por ejemplo, el centenario pleito por el derecho del tránsito de las carretas desarrollado entre Santiago del Estero y Tucumán desde 1718 hasta 1788. Algunos de los viajeros que transitaban por los caminos regionales del Tucumán fueron el gobernador Diego Pacheco en 1572, el conquistador y cabildante Pedro Sotelo de Narváez en 1582, el fraile dominico Reginaldo de Lizárraga (Baltasar de Obando) en 1589, el obispo Julián de Cortázar en 1622, Acarette du Biscay, Pedro García de Ovalle en 1665, el presidente de la Real Audiencia de Charcas en 1717 y el funcionario real de los correos apodado Concolorcorvo, quien pasó por estas tierras durante los primeros años de la década de 1770, entre otros cronistas. Cada una de estas personas usaron en diferentes etapas los caminos de La Plata, el Real y el del Palomar, y expresaron sus vivencias personales en cartas, informaciones diversas y obras de destacadas importancias documentales.

A través de las descripciones realizadas por el Dr. Di Lullo y del “Derrotero de postas, caminos y leguas desde Buenos Aires a Potosí de 1775”, fueron elaboradas las respectivas comparaciones entre los caminos, es decir, se cuantificaron las leguas para poder obtener un cálculo exacto en cuanto a las diferenciaciones camineras existentes hasta el arribo a Jujuy a través del recorrido diagramado desde la plaza misma de la ciudad de Santiago del Estero. El Camino de los Nogales a Jujuy tenía 92 leguas, pero sumadas a aquellas a recorrer desde Santiago del Estero hasta San Miguel por el Camino Real (59), se totalizaban 151 leguas. Si optaban los viajeros por el Camino de las Cuestas, disminuía el recorrido al caminar 88 leguas hasta Jujuy, pero sumando las 59 leguas para llegar de Santiago a San Miguel la travesía ascendía hasta 147 leguas. Por último, atravesando el Camino del Palomar en senda recta hasta Jujuy se transitaban 113 leguas (ver el cuadro 1 en el anexo). Estos datos son importantes por los fundamentos relacionados con las leguas y los tiempos, dos factores que fueron primordiales para los viajeros en sus recorridos por la región.

Palabras claves: Ciudades -Caminos -Viajeros

## **Bibliografía y Fuentes**

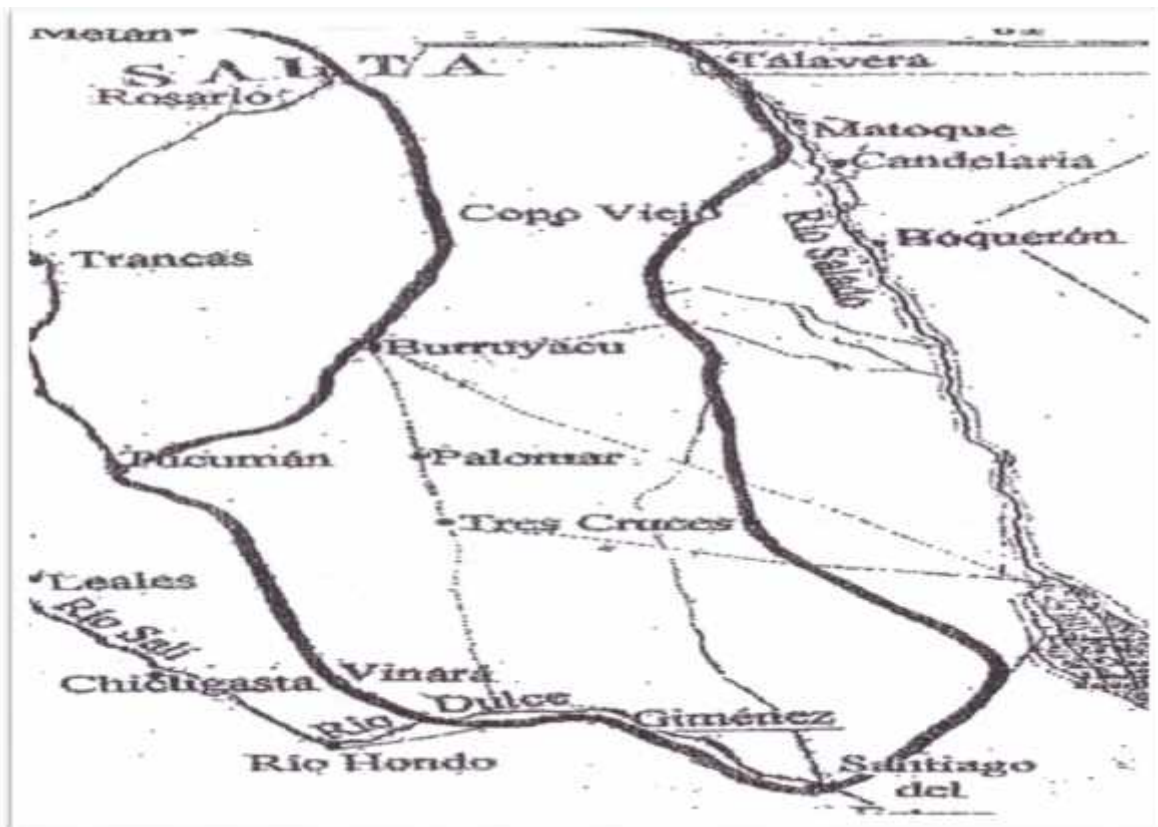
- Achaval, José Néstor (1993): *Historia de Santiago del Estero, siglos XVI-XIX*, Segunda Edición, Ediciones UCSE, Santiago del Estero;
- Acarette du Biscay (1943): *Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú*, Alfer & Vays, Editores, Buenos Aires;
- Alen Lascano, Luís Celestino (1992): *Historia de Santiago del Estero*, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires;
- Canal Feijóo, Bernardo (1977): *Fundación y frustración en la historia argentina*, Talleres Gráficos Dorrego, Buenos Aires.

- Carranza, Ángel Justiniano (1882): *Libros Capitulares de Santiago del Estero. 1727-1763*, Volumen I, Imprenta Europea, Buenos Aires.
- Carrió de la Vandera, Alonso, (1773, 1908): *El lazarrillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima*, Colección de Libros Raros e Inéditos sobre la Región del Río de la Plata, Junta de Historia y Numismática Americana, Compañía Sudamericana de Billetes de Bancos, Buenos Aires.
- Carrizo, Juan Alfonso (1937): *Cancionero popular del Tucumán*, Universidad Nacional de Tucumán;
- David, Francisco, Duplicado N° 69, Carpeta Tenené. Duplicado de las operaciones de mensura, deslinde y amojonamiento de la estancia Tenené y tierras anexas al Pozo Cavado situadas en el Departamento Jiménez, Distritos Pozo Hondo, Yscayacu, Cashico y Vinalito. Propiedad de la sucesión del señor José Manuel Achaval, 1920-1921.
- Di Lullo, Orestes (1959): *Caminos y derroteros históricos en Santiago del Estero*, Talleres Gráficos Amoroso, Santiago del Estero.
- Di Lullo, Orestes (1956): *Noticias Históricas relativas a Santiago del Estero*, Imprenta y Boletín Oficial, Santiago del Estero.
- Garay, Luís G. (2007): *El Camino Real (camino del tiempo)*, Cartoon Industria Gráfica, Salta.
- Levillier, Roberto (1945): *Guerras y conquistas en Tucumán y Cuyo*, Colección de Publicaciones Históricas de la Biblioteca del Congreso Argentino, Buenos Aires.
- Levillier, Roberto (1926): *Papeles eclesiásticos del Tucumán. Siglo XVI*, Volumen I, Biblioteca del Congreso Argentino, Madrid.
- Levillier, Roberto (1924): *Gobernantes del Perú, Cartas y papeles, siglo XVI*, Tomo V, Documentos del Archivo de Indias, Colección de Publicaciones Históricas de la Biblioteca del Congreso Argentino, Imprenta de Juan Pueyo, Madrid.
- Levillier, Roberto (1920), *Gobernación del Tucumán, Papeles de Gobernadores en el siglo XVI*, Primera parte, Documentos del Archivo de Indias, Colección de Publicaciones Históricas de la Biblioteca del Congreso Argentino, Imprenta de Juan Pueyo, Madrid.
- Lewin, Boleslao (1959), Descripción del Virreinato del Perú: crónica inédita de comienzos del siglo XVII, En: *Instituto de Investigaciones Históricas*, Colección de Textos y Documentos, Serie B N° 1, Universidad Nacional del Litoral;
- Lizárraga, Reginaldo de (1909): *Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*, Nueva Biblioteca de Autores Españoles, Madrid.
- Lizondo Borda, Manuel (1946): *Actas capitulares de San Miguel del Tucumán*, Volumen I, Universidad Nacional de Tucumán.
- Mariño, José; Cossio, Ruffino y Paverni, Jorge (1901): *Tucumán. Reseña histórica de sus límites con las provincias de Santiago, Salta y Catamarca*, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, Buenos Aires;
- Páez de la Torre, Carlos (1987): *Historia de Tucumán*, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires;
- Ordóñez, Manuel, *Informe especial sobre el límite antiguo entre las provincias de Santiago del Estero y Tucumán restablecido a la luz de los antecedentes históricos coloniales y patrios y bases para la defensa de los derechos territoriales de Santiago del Estero*, Parte 1, Buenos Aires, 1922-1924
- Palomeque, Silvia (2005): *Actas del Cabildo eclesiástico. Obispado del Tucumán con sede en Santiago del Estero. 1592-1667*, Tomo I, Ferreyra Editor, Córdoba.
- Palomeque, Silvia (2013): Los caminos del sur de Charcas y de la Gobernación del Tucumán durante la expansión incaica y la invasión española (siglos XV-XVII). En: Tedeschi, Sonia, *XIV Encuentro de Historia Regional Comparada, siglos XVI a mediados del XIX*, FHC-UNL, Ediciones UNL, Santa Fe;
- Palomeque, Silvia, *El Tucumán durante los siglos XVI y XVII. La destrucción de las "Tierras Bajas" en aras de la conquista de las "Tierras Altas"* (s/f.), Conferencia presentada durante las VII Jornadas de Investigadores en Arqueología y Etnohistoria del centro-oeste del país. En: [www.academia.edu](http://www.academia.edu);
- Peralta Puy, Héctor Francisco (2016), *Caminos coloniales en el norte argentino. Elites del Palomar y conflictos por el Camino Real entre Santiago del Estero y Tucumán*, Bellas Alas Editorial, Santiago del Estero.
- Peralta Puy, Héctor Francisco (2016): *Las inversiones agrarias de la elite santiagueña en el Camino del Palomar. Evolución jurídica y actividades económicas de las estancias y sus propietarios. 1640-1753*, En: XXV Jornadas de Historia Económica (21, 22 y 23 de septiembre de 2016), Asociación Argentina de Historia Económica, Universidad Nacional de Salta;

- Peralta Puy, Héctor Francisco (2013): *El mercado inmobiliario rural y la elite santiagueña durante el conflicto por el camino del Palomar. Siglos XVII y XVIII*, En: XII Encuentro de Jóvenes Investigadores (9, 10 y 11 de octubre de 2013), Santiago del Estero.
- Peralta Puy, Héctor Francisco y Carmona, Martín (2013): El Camino Real del Palomar en los siglos XVII y XVIII. Santiago del Estero y Tucumán; En: *La Fundación Cultural*, N° 57, diciembre de 2013, Santiago del Estero.
- Quesada, Ernesto y Navarro Viola, Miguel (1870): *La revista de Buenos Aires*, Tomo XXII, Imprenta y librería de Mayo, Buenos Aires.
- Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias (1791-1943): Tomo II, Editorial Gráficas Ultra, Madrid.
- Santamarina, Estela B. de; Moreno, María A. y Setti, Enrique de Jesús (1968): El área jurisdiccional del Tucumán, se representación cartográfica y sus derroteros. En: *Cuadernos de Humanitas*, N° 27, Universidad Nacional de Tucumán, Facultad de Filosofía y Letras.
- Tasso, Alberto (2007): *Ferrocarril, quebracho y alfalfa. Un ciclo de agricultura capitalista en Santiago del Estero, 1870-1940*, Alción Editora, Córdoba.
- Tomasini, Alfredo (2008); *Esteco El Nuevo. Contribución al estudio de Nuestra Señora de Talavera de Madrid. 1609-1692*, Ediciones Al Margen, Buenos Aires.
- Tomasini, Alfredo y Alonso, Ricardo N. (2001), *Esteco, El Viejo. Breve historia y localización de Nuestra Señora de Talavera. 1566-1609*, Gofica Editora, Salta.
- Torre Revelo, José (1943): Esteco y Concepción del Bermejo, dos ciudades desaparecidas, En: *Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas*, N° LXXXV, Facultad de Filosofía y Letras, Talleres de la Casa de J. Peuser, Buenos Aires.

#### Anexo

Mapa 1: De izquierda a derecha: Camino Real, Camino de la Plata y Camino del Palomar.



Fuente: Tomasini, A. y Alonso, R. N., *Esteco, El Viejo...* Op. Cit. Pág. 98.

Mapa 2: Croquis antiguo del camino de carretas desde Potosí a Buenos Aires.



Fuente: Ordóñez, M., *Informe especial sobre el límite...* Pág. 117.

Tabla 1: Caminos y leguas recorridas hasta Jujuy desde Santiago del Estero y Tucumán.

Camino del Palomar a Jujuy	Camino de Los Nogales a Jujuy	Camino de las Cuestas o Sierras a Jujuy	Camino de Santiago del Estero a San Miguel
Tarapaya	Los Nogales: 2	Río de los Bijos: 12	Tarapaya: 2
Corralito	Taficito: 3	Corral de Barranca: 12	Corralito: 4
Jiménez: 8	Tapia: 4	Los Sauces: 8	Río Hondo: 14

Paso del Río: 3	Río de los Bipos: 6	Pampa Grande: 2	Río Ampatilla: 6
Tenené: 12	Asequiones: 6	Alemania: 4	Chiquiligasta: 3
Palomar: 4	Pozo del Pescado: 4	Guachipas: 6	Río Seco: 8
Zapallar: 10	Río de la Tala: 2	Díaz: 8	Simoca: 6
Burruyacu: 2	Arenal: 8	Bañado: 6	Río Valderrama: 4
Urueña: 8	Río de los Sauces: leguas	Los Cerrillos: 5	Río Colorado: 3
Río Blanco: 3	Rosario: 4	Salta: 5	Río de los Lules: 4
Yutuyacu: 2	La Plata: 3	La Caldera: 6	Manantial: 2
Las Cañas: 3	Horcones	Río de Perico: 6	San Miguel: 3
Los Ceibales: 1	Yatasto: 2	Jujuy: 8	
Cuchiyacu: 3	Metán: 2		
Rumiyacu: 2	Río de Solórzano: 2		
Simbolar: 3	Río de las Piedras: 4		
Horcones: 2	Río Blanco: 2		
Jujuy por Los Nogales: 47	Rodeo de la Tala: 2		
	Portezuelo: 2		
	Río Pasaje: 2		
	Fuerte de Cobos: 12		
	Salta		
	Siancas: 2		
	Porongos: 2		
	Las Pavas: 4		
	Perico: 1		
	Jujuy: 8		

Fuente: Elaboración propia en base a las descripciones realizadas por el Dr. Di Lullo (1959) y por el Ing. Ordóñez (1922-1924) a través de las mediciones de los viajeros referidas en el *Derrotero de postas, caminos y leguas, desde Buenos Aires a Potosí* de 1755.