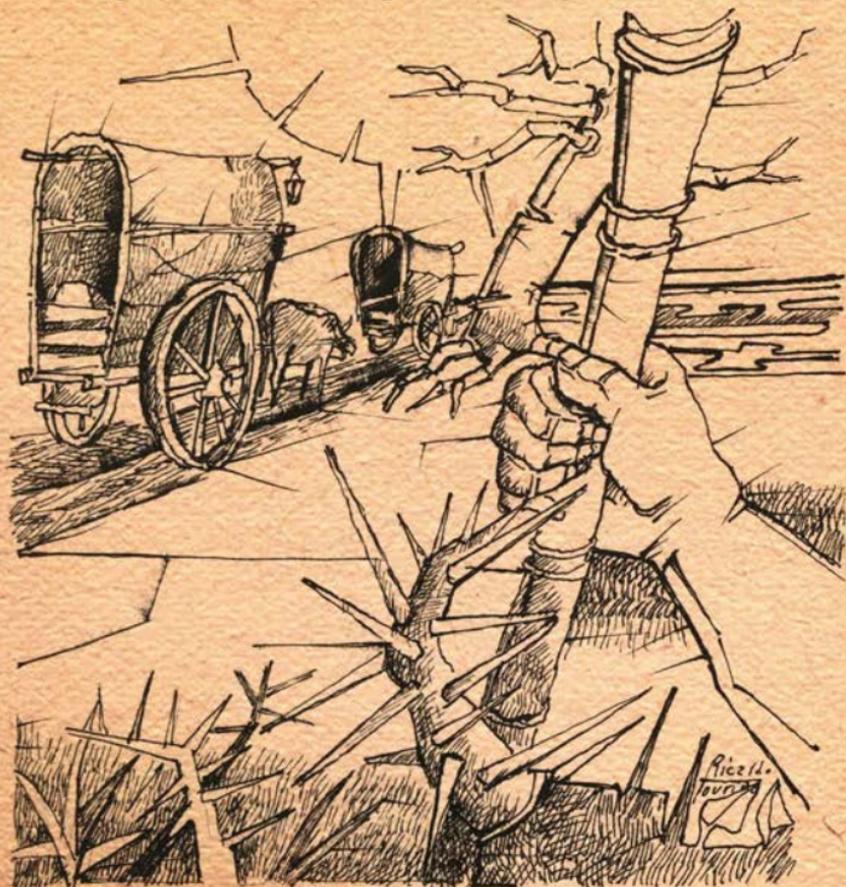


Orestes Di Lullo

# Camino y derroteros históricos en Santiago del Estero.

*Santiago del Estero - República Argentina*

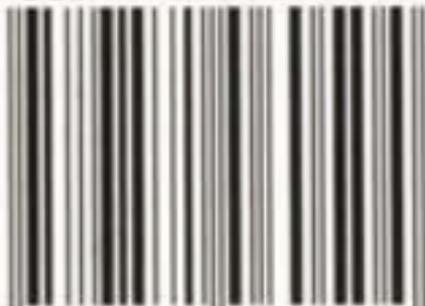




Obra monumental la de este santiagueño admirable, nacido el 4 de Julio de 1898. Monumental en todos los sentidos: por su excelencia, por su profusión, su multiplicidad, pero sobre todo, por su valor documental, por su gran esfuerzo de rescatar para preservar la memoria.

Orestes Di Lullo, médico de profesión, que abarca todos los aspectos, en afán de investigar, desentrañar, registrar, clasificar y dejar así, en sus numerosos libros, el gran corpus de la santiagueñidad para que abreen en él los especialistas que lo continuarán. En reconocimiento a su prolífera labor profesional y cultural, el 28 de abril, día de su muerte (en 1983), fue declarado Día de la Cultura Provincial en Santiago del Estero.

ISBN 987106050-5



9 789871 060504

## ÍNDICE

- Introducción.	11
- Año 1566 Itinerario de Matienzo .	27
- Año 1687 Croquis antiguo del camino de carretas desde Potosí a Buenos Aires.	39
- Año 1717 Itinerario de D. Cipriano de Herrera y Loziaga	45
- Año 1755 Derrotero de postas, caminos y leguas desde Buenos a Potosí.	53
- Año 1772 Carrera de postas bajo la jurisdicción del Gobierno del Río de la Plata.	65
- Año 1775 El viejo camino del Palomar.	77
- Año 1779 Expedición de Francisco de Ibarra y Melchor Miguel Castas, en busca del meteorito del Chaco Santiagueño.	83
- Año 1786 Caminos según el padrón de Indios	91
- Año 1789 Itinerario del Virrey.	99
- Año 1803 Itinerario real de postas según la "Guía de Foresteros".	103
- Año 1806 Itinerario seguido por los contingentes santiagueños que marcharon a la defensa de Bos. Aires contra los invasores ingleses.	109
- Año 1810 Viaje a caballo de Juan José Castelli, desde Buenos Aires a Tucumán.	115
- Año 1812 Itinerario de los prisioneros llevados a Bos. Aires por Angel M. Toro.	121
- Año 1813-1814 Itinerario de San Martín y Belgrano.	125
- Año 1817 Itinerario del Ejército que volvió desde Tucumán a Buenos Aires.	131
- Año 1847 Camino en tiempos del gobernador de Santiago, D. Juan Felipe Ibarra.	135
- Año 1855 Viajes del Gobernador M. Taboada	139
- Año 1855 Itinerario seguido por los viajeros Tomás J. Page y Pablo Mantegazza.	156
- Año 1857 Derrotero seguido por M. Taboada hasta el Fortín Abipones.	159
- Año 1858 Viaje a la Frontera de M. Taboada.	165
- Año 1861 Viaje de M. Taboada, al confín con Catamarca.	171
- Año 1865 Diario de viaje de los contingentes que marcharon para la guerra con el Paraguay.	187
- Año 1872 Camino de las mensajerías.	201
- Año 1881 Camino seguido por Knight.	207

## INTRODUCCION

Los caminos y derroteros jalonan, en cierto modo, la historia del hombre. La necesidad hizo imprescindibles estas vías de intercambio y comunicación entre los pueblos, después que las hubo abierto el hombre para los fines específicos de su vida vegetativa: aquellos primitivos senderos que conducían al habitáculo, o al lugar de la caza o de la pesca, o al refugio que le defendía del peligro, y que no eran sino el rastro elemental de la planta del hombre prehistórico, hollando el suelo en esos primeros impulsos que crea la necesidad de vivir.

Más adelante, los senderos se adecuan a otras necesidades más complejas, las del hombre evolucionado, y, entonces, se transforman para cumplir funciones de la vida de relación, que también están en la esencia del ser. De este modo, el sendero cambia en camino, y éste en derrotero, cuando hay un objetivo y la lógica expansión del interés humano señala rumbos de anhelos que hay que satisfacer o de beneficios que hay que conquistar. Luego, vienen las necesidades colectivas, que se suman y desbordan de sí mismas.

Ahora bien, estas rutas creadas por una necesidad colectiva, o de masas, o de pueblos que se mueven agitados por un ideal, o por una esperanza, constituyen los típicos medios de comunicación actuales, que no son tan actuales, pues, ya cumplían esta función los clásicos caminos de la Roma Imperial.

En España, aparte de los derroteros que señalan una necesidad política, o administrativa, o, simplemente, comercial, establecieron, como en otros pueblos, caminos estratégicos, fundados en razones geográfico-militares, pues, la necesidad de la defensa fue premiosa y permanente. Era el campo de la invasión forzosa. Y fue durante siglos la tierra de nadie, asolada por unos y por otros.

A la par de estos derroteros, contó, también, España, con el camino de la fe. Era el que conducía los romeros a Santiago de Com-

postela, camino glorificado por los peregrinos del mundo entero que iban a prosternarse ante la tumba de Santiago Apóstol.

Luego, al madurar la plenitud mística y guerrera, y desbordante de su contenido, España se echa a conquistar a América. Y tres viejas civilizaciones la esperan para someterse a ella: la azteca, la maya y la incásica. Convendrá referirnos a esta última, solamente, por la circunstancial relación con este estudio.

Aunque los Incas no conocían la rueda, ni el puente (a excepción del de bejuco trenzado), tenían construidas excelentes y dilatadas líneas de comunicación entre los pueblos de su vasto imperio.

Estos caminos eran directos. No pasaban, necesariamente, por las ciudades, a las que estaban unidos, sin embargo, por vías accesorias, sino que proseguían impertérritos en demanda de objetivos imperiales.

Estaban unidos hacia el N. con la red de Panamá, de Guatemala y de Nueva Galicia y Méjico. Por el S. recorrían el Nuevo Reino de Granada y Popayán, y se unían al camino de San Francisco de Quito. Empezaba, entonces, la verdadera red en torno del gran Camino del Inca, que cubría las Audiencias de Quito, la de los Reyes, la de los Charcas y la Provincia de Chile, con un ramal hacia las Gobernaciones de los Charcas y el Tucumán.

En substancia, esta vía principal, larga de 4.000 kilómetros, llamada: "Camino del Inca", era doble: el "Camino de Huainacapac", que recorría el valle, entre las dos cordilleras, desde Pasto hasta Chile, por más de 900 leguas; y el de los "Llanos", que, atravesando a lo largo la faja desértica entre la cordillera occidental y el mar, por más de 500 leguas, desde San Miguel de Piura, al N., venía a terminar en el primer camino, cerca de la Provincia de Chile. Ambos tenían de 15 a 25 pies de ancho y fueron construidos con tanta solidez, que una expedición alemana, en años recientes, pudo recorrerlos con pesados camiones sin sufrir percance alguno, no obstante haber sido hechos para el infante y la recua<sup>1</sup>.

Estas inmensas distancias, recorridas por los caminos indios, ofrecían el refugio de sus 'tambos', bien abastecidos, que, de media a media legua, jalonaban la desolada extensión de los confines. Toda esta magnífica obra de la civilización Incásica, fue aprovechada por los conquistadores españoles que, penetrados del pensamiento de Carlos V, de unir el Perú con el Río de la Plata, se internaron hasta el Tucumán, fundando la Ciudad madre de Santiago del Estero, y a través de ella pudieron recién llegar al Buenos Aires repoblado. Se había cumplido la gesta civilizadora más grande de la historia, después del descubrimiento de América, de la Conquista de Méjico y del Perú.

---

1. Gonzalo Menéndez-Pidal, "Imagen del Mundo hacia 1570".

\*\*\*

Abiertas las rutas, fijados los derroteros, lo demás fué, también, grande. Hubo que fundar ciudades que cubriesen las distancias, hubo que defenderlas e incrementarlas.

En lo que respecta al actual territorio argentino, el plan operativo de las fundaciones queda concluido en no más de 60 años para las principales ciudades, y es Santiago del Estero el centro de esta vasta red generadora de pueblos y caminos, unidos entre sí.

En efecto, entre la segunda mitad del siglo XVI y el primer tercio del siglo XVII, de esta ciudad madre nacen: Londres (1558), Cañete (1560), Nieva (1560), San Miguel de Tucumán (1565), Nuestra Señora de Talavera o Esteco Viejo (1567), Córdoba del Calchaquí (1569), Córdoba de la Nueva Andalucía (1573), San Francisco de Alava (1575) San Clemente (1577), Salta (1582), Todos los Santos de la Nueva Rioja (1591), San Salvador de Jujuy (1593), Madrid de las Juntas (1593), San Juan Bautista de la Ribera (?) (1607), Talavera de Madrid o Esteco el Nuevo (1609) y Nuestra Señora de Guadalupe (?) (1631).

Santiago del Estero, que empezara como Ciudad del Barco en 1550, había sabido cumplir con su destino de madre. Lo acredita esta fecundidad inagotable.

\*\*\*

Todas estas poblaciones, agrupadas estratégicamente en la Provincia que se llamó del Tucumán, con Santiago del Estero por Capital, estaban unidas entre sí y a su vez al "Camino del Inca". En efecto, hubo que construir nuevas vías entre las ciudades fundadas por España, lo que constituyó la red accesoria. González de Prado lo da a entender cuando afirma, diciendo: "Ivamos abriendo el camino con açaadones e hachas", para referirse a los caminos secundarios que hubo que hacer, necesariamente, entre una ciudad y otra, para el tránsito de las carretas, pues, como sabemos, los viejos caminos indios de la red imperial, estaban hechos y eran troncales y directos.

A esta altura aparecen las carretas como vehículos de transporte. En la "relación" del Cap. Pedro Sotelo Narváez, del 1582, aproximadamente, al hablar de la ciudad de Córdoba, se puede leer: "Desde esta ciudad al nacimiento del sol está la ciudad de Santa Fé del Río de la Plata, pueblo que ha poco que se pobló y está de Córdoba cincuenta leguas de tierra llana, aunque algo despoblada. Parte dél andan **carretas** desde Santa Fe a Córdoba, y de Córdoba a Santiago y de Santiago a Nuestra Señora de Talavera y de Nuestra Señora de Talavera

pueden venir hasta los Chichas; y desde el Perú se comunican y tratan todas estas ciudades y provincias con las del Río de la Plata”.

Estas carretas fueron usadas primeramente por Francisco de Aguirre en 1566, en su viaje de Santiago al S. Por su parte, el Gob. D. Juan Ramírez de Velasco las usó para los largos viajes que empezaban 40 leguas al sud de Potosí.

También, Fray Reginaldo de Lizárraga, en su “Descripción Colonial”, cap. LXVI, dice a este respecto: “...y así caminé yo desde Estero a esta cibdad (Córdoba), que son poco menos de 200 leguas, si no son más, y desde aquí se toma el camino a Buenos Aires, también en **carretas**, que son otras 200, poco menos”.

Lizárraga, según sabemos, recorrió estas provincias por 1589.

\*\*\*

Hacia 1582 empieza a abandonarse la ruta al Perú por San Miguel de Tucumán. Sotelo Narváez es claro en este sentido: “Está (San Miguel de Tucumán) en el camino Real de Santiago para el Perú, aun que más se continúa el de Santiago por Talavera...”.

Hablando Juan A. Carrizo de las ciudades de Nueva Madrid de las Juntas y de San Salvador de Jujuy, dice: “Estas dos ciudades puestas en lugares estratégicos, favorecían eficazmente el comercio del Tucumán con el Perú, y cuando en 1609 se fundó Talavera de Madrid o Esteco el Nuevo, que hoy muestra sus ruinas legendarias cerca de la confluencia del río Piedras con el Pasage, todo el tráfico comercial con el Perú cambió su vieja ruta, y adelante en lugar de ir de Santiago por Esteco el viejo, o sea Nuestra Señora de Talavera, fue por las costas del Salado al Norte, constituyendo el camino que ya a fines del siglo XVI se llamó de las Juntas y más tarde camino del Perú, por excelencia (“Cancionero Popular de Tucumán”, pág. 180).

Al finalizar, pues, el siglo XVI, el “Camino del Inga o Inca por la Puna” fue relegado, siguiendo los viajeros el que pasaba por Humaguaca, por ser más corto y poblado y estar mejor abastecido. Del entronque de aquel “Camino del Inca” con Santiago del Estero por Tucumán, nos habla un documento del 29 de Diciembre de 1586, que trata de la merced de Luis Caldera, confirmada a su hijo Simón de Villadiego por D. Juan Ramírez de Velasco, el cual documento dice así: “...camino viejo que va por el pueblo Yumansuma a la de Santiago del Estero...” y que como hemos visto estaba siendo abandonado.

\*\*\*

Acerca de las distancias de los viejos caminos entre pueblos o

ciudades hay gran confusión debido a que los cronistas no estaban de acuerdo sobre el valor de la legua<sup>2</sup>, pues, mientras unos usan la legua de Castilla, o de León, o de Asturias, o de Andalucía, o de Extremadura, o de las Provincias Vascongadas, equivalente a 5.573 metros, otros empleaban la legua de Alicante de 5.555 metros, o la de Navarra, de 5.490 metros<sup>3</sup>.

Con todo, aceptando el cálculo de Roberto Levillier a razón de 17 leguas y media por grado geográfico, las distancias que separaban los pueblos fundados por Santiago del Estero, serían las siguientes:

De Santiago a Talavera de Esteco, 25 leguas; de Santiago a Córdoba, 80 leguas; de Santiago a La Rioja, 50 leguas; de Santiago a Londres (por San Miguel de Tucumán), 50 leguas; de Santiago a Londres (por La Rioja), 75 leguas; de Santiago a Madrid de las Juntas (por San Miguel) 55 leguas; de Santiago a Madrid (Talavera de Esteco), 67 leguas; de Santiago a Salta (por San Miguel) 77 leguas; de Santiago a Jujuy (por San Miguel), 92 leguas; de Santiago a Salta (por Talavera de Esteco), 89 leguas; de Santiago a Jujuy (por Talavera de Esteco), 104 leguas y de Santiago a Catamarca, 37 leguas.

\*\*\*

En el siglo XVIII, el “Camino del Inca por la Puna”, empieza a ser transitado de nuevo. Concolorcorvo, en su conocido libro de 1773, dice que por allí, por el Abra de Queta, pasaban las tropas de mulas que mandaban los hacendados al Alto Perú. (“Cancionero Popular de Jujuy”, de J. A. Carrizo, pág. XXI).

Por esta época, tres caminos históricos entran a Santiago del Estero desde el Perú y Chile.

Del Perú venía el viejo carril, anterior a 1565, que siguió Felipe Gutiérrez en su veniado regreso desde Soconcho y que empalmaba con el Camino del Perú —llamado después Camino de Postas—, el

2. Antes de 1587 usábase en América la legua legal, que equivalía a 3000 pasos (Ley 25, Título 26, Partida 2a). A su vez, el paso equivalía a cinco pies de quince dedos cada uno (Ley 4, Título 13, Partida 1a.).

El Maestrazgo de Santiago o Provincia del Tucumán usó la legua legal y sus provincias siguieron usándola, no obstante la pragmática de Felipe II, del 8 de Enero de 1587, que ordenaba usar la legua común.

Desde aquella época se usa, pues, en Santiago del Estero, la legua de 15.000 pies de Burgos, o sean 5000 varas, ya que la vara de Castilla o de Burgos equivalía a 0.8359 mms. La otra legua era de 18.000 pies o de 6.000 varas, y fué usada en parte del Virreynato del Río de la Plata después de 1617. (“Medidas antiguas” según el informe sobre límites de Santiago del Estero, de D. Juan Christensen, basado en el estudio de Manuel Gorostiaga y H. M. Twethe).

3. Otros valores: Nuestra legua actual tiene 5.196 metros; la legua geográfica de 15 al grado: 7.429 metros; al de 17 y medio al grado: 6.368 mts. la de 25 al grado: 4.225 metros. En cuánto a la “legua de posta”, mientras la de España tenía 3.894 metros, la del siglo XVIII era de 4.000 mts.

cual, saliendo de Santiago, pasaba por Tucumán, Metán, (en cuyas cercanías fundaron Nueva Madrid de la Juntas en 1593 y Talavera de Madrid o Esteco el Nuevo en 1609), y proseguía por Salta, Jujuy y Humaguaca. Este camino, que fue seguido por Concolorcorvo, no era más que una rama del que saliendo también de Santiago del Estero, pasaba por Famallá, Molinos, San Antonio de los Cobres y entraba a la Puna jujeña por Cochinoca, llamándose Camino del Despoblado o Camino del Inca. Este camino es el del itinerario de Matienzo, el cual llegando al sur, a la altura de Tucumán, derivaba hacia Famatina, Belén, La Ciénaga y pasaba por las cercanías de Londres para proseguir siempre al sud, hasta San Juan y Mendoza.

El tercer camino que salía de Santiago del Estero era el que llevaba a Copiapó, siguiendo sinuosamente al Oeste, a la altura del paralelo 27 y pasando por Catamarca y San Antonio y cruzando la cordillera por el paso de San Francisco. Justamente, en San Antonio se unía con otro camino que llevaba al Perú por Antofagasta de la Sierra y que se llamaba Camino de los Arrieros.

Este camino de Copiapó es el que toman los conquistadores procedentes de Chile que llegan a Santiago del Estero: Francisco de Villagra o Villagrán y Francisco de Aguirre.

Pero, por dónde entró el Cap. Diego de Rojas en su magna empresa del descubrimiento del Tucumán? Entró por el "Camino del Inca", en Agosto de 1543. En efecto, D. Agustín de Zárate, "contador de mercedes de su magestad cesárea", dice que "cuando Diego Centeno perseguido por Alonso Toro se metió a la Puna por un despoblado de más de cuarenta leguas llegó a Casabindo "por donde Diego de Rojas entró al Río de la Plata" ("Historia del Descubrimiento y Conquista de la Provincia del Perú", Edic. de la Biblioteca de Autores Españoles, T. 26, pág. 471).

Este Casabindo está en la ruta del "Camino del Inca" cuyo itinerario traza el Oidor Matienzo en 1566.

Mas si sabemos por dónde entró Diego de Rojas, el resto de su expedición de regreso al Perú, en 1546, no sabemos por dónde fué, si por Humaguaca, Orán o la Puna.

Recordemos que por el mismo camino que Rojas, entró al Tucumán Juan Núñez de Prado en 1549. En efecto, en una "probanza de méritos y servicios" T. I-103, se puede leer que "el dicho Miguel de Ardiles e Niculas Carrizo fueron desde Chicuana (Molinos), por mandado del Capitán Juan Núñez de Prado en busca deste testigo e del padre carvajal e les ayaron en el tambo de omahuaca a desde allí se volvieron hacia Potosí".

En el "Cancionero Popular de Tucumán" de J. A. Carrizo se puede encontrar otra noticia referente a este punto y es cuando dice

que Cusuma o Sucuma (o Tucuma?) (Yumansuma?), que así se llamaba esta población, dió albergue a los expedicionarios de Diego de Rojas y de Núñez de Prado" (pág. 138).

Pero Rojas no entra a Santiago del Estero, por donde lo hizo Núñez de Prado, sino que va hasta Capayán, vuelve sobre sus pasos, penetra por fin por Maquijata, Concho, sigue hasta "una provincia muy grande llamada Concho (sin duda, Soconcho) e como la necesidad que tenía fuese mucha, determinó aventurar su persona e de los que fuesen por hallar que pudiesen comer; e así determinó de ir allá, en pocos días lo pudo hacer" (Cieza de León, "Guerra de Chupas"). Es decir que llega a Soconcho. En efecto, estando en Maquijata, Rojas es informado, según el mismo cronista, "que catorce leguas más adelante, hacia el poniente (?) (o naciente?), está una gran provincia que había por nombre "mocaquaxa", e que en el camino no había agua, porque era seca de ella, sin haber otros árboles que algarrobos". Esto es comprensible, si tenemos en cuenta que Rojas, desde Capayán, "por el gran temor a los naturales (-), se dirigió hacia el naciente, es decir al territorio de los juríes, según lo afirma el propio Cieza de León. Allí, en "mocaquaxa" de Cieza, o "mocaxuca" de Herrera, o "mocacaj" de Lozano o "mocaxax" de Guevara, muere Rojas por una flecha envenenada en Diciembre de 1543. Es decir, al sud de Concho o Soconcho, en territorio de los "salavines", por lo que Pedro Gutiérrez de Santa Clara y Diego Fernández consignán la muerte de Diego de Rojas en Salavina.

Luego de su muerte, los expedicionarios vuelven a Soconcho, donde tenían el "real" y fundan Medellín. Era ya Enero de 1544, época de intensas lluvias. Por eso la etapa a los "comechingones" de Córdoba, hasta el fuerte de Malaventura, debe hacerse atravesando las salinas pantanosas, por la imposibilidad de seguir rectamente al sud, para, luego de fundar dicho real, dirigirse de nuevo al naciente, hasta el río Paraná. Luego, la historia es bien conocida. Muerto el jefe de dicha expedición, D. Francisco de Mendoza, el resto vuelve a Soconcho y de ahí regresa al Perú.

\*\*\*

El porqué de la expedición de Diego de Rojas lo tenemos en el informe de Blas Ponce de 1589, en el cual se afirma que la dicha "entrada" se había hecho por "la gran noticia de la mucha gente de naturales y riquezas que había en la dicha jornada de los Césares, que descubrió el dicho soldado César" (Rey, de la Biblioteca Nacional, T. I, pág. 733). Lo que demuestra que Vaca de Castro destinó la expedición de Rojas a la provincia de Tucumán y no a la de Chile, y que ni las

“gallinas”, ni el miedo a los “capayanes” hizo torcer el rumbo de la expedición hacia el naciente.

En cuanto a la expedición de Francisco César, llegado con Gaboto en 1528, debió pasar por Santiago del Estero o su territorio actual, y él o sus compañeros llevarían la noticia del Río de la Plata al Perú, pues, no estaba abierto aún dicho camino, y determinaría con la fábula de sus riquezas el envío de la expedición de Rojas, y éste la de Núñez de Prado, explicándose asimismo que Mendoza, después de estar entre los comechingones, fuera al Paraná. (Salvador Canals Frau, “La primera entrada al territorio argentino”, Anales del Instituto Ético Nacional, T. I, Año 1948, Bs. As.).

\*\*\*

Santiago del Estero fue el nudo de todos los caminos durante el siglo XVI y parte del XVII. Luego, fue solo una etapa en el largo viaje, una de las tantas etapas.

La necesidad de la Conquista obligó a situar nuestra ciudad en el centro de un vasto plan. Había agua en el Río Dulce y abundancia de bastimentos. Los indios que lo poblaban eran más dóciles y mansos. La tierra era llana, propia para abrir horizontes, que ya estaban naturalmente abiertos por la mano de Dios. Y también estaba situada en el límite de las humanas fuerzas, donde había que remansar para vivir y sobrevivir.

Y se fundaron nuevos pueblos con sus recursos, con sus hombres, con sus armas, con sus pertrechos. Y nuevas rutas jalonaron las distancias.

Caminos gloriosos de las carretas! Desde 1566 se oyeron rechinar sus bujes, rodar los pesados armastostes cubiertos de carga y de polvo. Con estas carretas entraron los fardos de nuestra importación y salieron los tejidos, los cueros, la grana, la miel y la cera. Entraron también los libros de nuestra incipiente cultura llenos de sueños medievales, de romances y de gestas, de canciones y de glosas, esos libros que trasplantan la cultura del Siglo de Oro español a esta parte de América.

Caminos y derroteros que van haciendo la historia y son la historia misma de nuestra grandeza y decadencia! Ellos hilvanaban las distancias entre los viejos poblachos santiagueños, que nacieron como un reducto de la fe en la tierra inhóspita. Por estos caminos se llegaba a los pueblos entristecidos de monotonía y cansancio y otra tristeza aguardaba al viajero a cada etapa.

Y llegan las Postas y, luego, las diligencias y mensajerías! Cuántos años fueron necesarios para obtener este beneficio? Muchos años, muchos sacrificios.

El comercio, entonces, se hace rápido. Los maestros de postas y los postillones queman las etapas de las rutas. Los viajes tienen otro ritmo.

Las diligencias y mensajerías se cruzan en el camino con las reuas que son conducidas a los mercados del norte o del sur. El tráfico es intenso, aunque las distancias recorridas ofrezcan siempre el des poblado, la inmensa soledad, como denominador común.

Y cuando embocábamos en el camino del progreso, se produce, de pronto, la guerra de la Independencia y de nuevo las rutas se ven pobladas de milicianos, el polvo se ve hollado por los escuadrones, y la corneta histórica del tropero que anunciaba la llegada de la caravana de carretas a los viejos poblachos, es substituida por el clarín de guerra, nueva voz de la historia durante casi todo el lapso entre los siglos XVIII y XIX

\*\*\*

En esta pequeña historia de los caminos y derroteros santiagueños, interesa recordar que los cabildos y moradores de Santiago del Estero, previeron la importancia y porvenir reservados a las regiones del Río de la Plata. En efecto, desde Rojas, Núñez de Prado y Aguirre, hasta Ramírez de Velasco, se encarece a los monarcas la conveniencia de abrir la ruta directa a España por “la mar del norte” (el Atlántico), instándoles a que mandaran repoblar Buenos Aires.

Santiago había descubierto la nueva ruta, habiéndola inaugurado comercialmente el Obispo Victoria, al introducir, desde el Brasil a Santiago del Estero, mercaderías de considerable monto y valor. Había defendido también las poblaciones escalonadas en el camino del Alto Perú “abriendo puertos a la tierra” y había solicitado reiteradamente se le señalase un puerto en el Río de la Plata.

Cuando en el largo pleito con Tucumán por el “Camino del Palomar”, se pretendía negarle a Santiago sus derechos legítimos, no faltaron en todos los tiempos —y no podía faltarle entonces— la defensa de sus intereses por boca de sus Procuradores Generales y Cabildos, descollando en las protestas y reclamos D. Tomás de Ibarra y D. Claudio de Medina y Montalvo, quienes, además, destacaron el honroso historial de méritos y servicios de la muy noble y leal ciudad de Santiago del Estero.

En efecto, en 1743 durante el Gobierno de D. Juan Espinosa de los Monteros, Ibarra se presenta diciendo: “hera tiempo oportuno para que el Ilustre Cabildo representase a S. Sa. el miserable estado en que se allaba esta pobre Ciudad y lo Prossimo a quasi exterminarse siendo la más antigua y Cabeza de esta provincia por lo cual ha sido pribili-

xeada”, agregando: “que el miserable estado y desolacion dimana de la falta de Comercio, pues, teniendo todas las demás Ziudades de esta Provincia frutos y combeniencias pa. poder mantenerse por si en sus términos y Jurisdicciones careze esta de todo lo expresado por lo ando y esteril de su territorio, por lo qual desde los principios fue declarado por su Mgd. que D. Gue. por puerto seco, para que supliese por este camino la falta que por si ofrezte la Jurisdicción declarando que los fletamentos se hagan precisamente asta esta ciudad y de ella se hagan nuevo fletamento para seguir su derrota...” Y esto a raíz de que Tucumán pretendía quitarle sus últimos recursos provenientes de la tasa de 1 peso por carreta que pasara por su ejido y por su puente (derechos expresamente acordados por la Corona a la ciudad de Santiago del Estero por sus méritos y servicios) y que estaban en plena vigencia, no sólo en América, sino en España (derechos de portazgo, peazgo y pontazgo) y que el Duque de Alcuía reglamenta recién en su “Instrucción para la Dirección General de Caminos”, en 1794, recomendando que este tributo se emplee en conservarlos y establecer albergues.

En 1775, D. Claudio de Medina y Montalvo, hace una cálida defensa de la ciudad de Santiago. En su presentación dice: “Defendió a Jujuy en 1710 y 1711 a Salta y Tucumán repetidas veces, estando amenazada siempre por la frontera de Vitiaca, El Salado y Chupilta; a La Rioja, cuando la sublevación calchaquí; a la de Londres y a la de Córdoba como se vio en tiempos del Coronel Matías Angles; fue protectora, defensora y amparadora no solo de las de la antigua Provincia del Tucumán, sino de Buenos Aires a la que auxilió con 250 hombres contra el portugués, no siendo como nunca lo ha sido esta ciudad favorecida de ninguna de las expresadas en ocasión alguna y nunca se ha eximido de contribuir a estos auxilios, ni de excusar los gastos en todas las campañas”. Conmoveras y patéticas razones que todavía no son oídas!

\*\*\*

Si bien es cierto que Santiago ganó el largo pleito del Camino del Palomar en 1794, por la brillantez de sus alegatos y la firmeza de sus derechos, la Constitución de 1853 se los volvió a quitar, habiéndose quitado también en la actualidad hasta el agua de sus ríos y hasta la posibilidad de su redención social y humana.

Aquellos viejos caminos del Inca!. Hasta Santiago llegaron sus beneficios. Llegaron los frutos del viejo imperio indio, llegaron los amautas, llegó su lengua y llegaron los conocimientos de una artesanía menor y la leyenda hecha religión. Después, llegaron los chasquis con la noticia de la Conquista y, finalmente, llegaron los conquistadores.

Otro imperio nos enviaba, por los caminos del Inca, otra lengua, otra religión, otra cultura, que dieron a Santiago el beneficio de un siglo de esplendor, el siglo XVII. Y qué hemos recibido del Sur?

Viejos caminos cubiertos de tierra y de historia!. Por ellos transitaron descubridores, pobladores, conquistadores, iluminados, santos, obispos, guerreros y personajes del arte, del pensamiento, del comercio y del derecho. No eran sólo caminos, sino derroteros que llevaban como objetivo un sueño de gloria o de riqueza o de poder. Atravesaron desiertos y salitrales, bosques y llanuras, subían y bajaban, se torcían, cruzando ríos o pantanos, siempre bajo un sol inclemente o bajo la furia del vendaval quemado o del cierzo invernal.

Mas, nada les detiene. Cumplieron los caminos las etapas de nuestro desarrollo, inexorablemente, y, muchas veces, hasta los ideales que les dieron fuerza y razón.

\*\*\*

Este trabajo no tiene otro mérito que el de haber reunido, en esta materia, las noticias históricas referentes a Santiago del Estero, que se encontraban dispersas en documentos, mapas, libros, folletos, artículos, etc. La tarea no ha sido fácil, y aunque no creemos haber agotado el tema, podemos afirmar que gran parte de la historia de los caminos y derroteros de nuestra provincia ha sido recogida y ordenada y que este bagaje ha de servir, sin duda, en el futuro, para un estudio de la función histórica, económica y social de estas rutas en el desenvolvimiento, no sólo de Santiago, sino también del País. Así, por lo menos, lo espero y lo deseo.

Ahora, al dar término a este preámbulo, sólo me resta destacar el singular y valioso apoyo de la Presidencia y del Consejo de Vialidad Provincial, sin el cual no hubiera sido posible la publicación de este trabajo. Por ello me complazco en hacer público mi reconocimiento personal al Presidente y Miembros de esas reparticiones.

O.D.L.



## TÍTULOS DE LA COLECCIÓN

---

### Tomo

- I Santiago del Nuevo Maestrazgo.
  - II La agonía de los pueblos.  
Viejos pueblos.
  - III Contribución al estudio de las voces santiagueñas. 1ª parte.
  - IV Contribución al estudio de las voces santiagueñas. 2ª parte.
  - V Reducciones y fortines.
  - VI Caminos y derroteros históricos en Santiago del Estero.
  - VII La Razón del folklore.
  - VIII Santiago del Estero Noble y Leal ciudad.
  - IX La medicina popular de Santiago del Estero.  
La alimentación popular de Santiago del Estero.
  - X El bosque sin leyenda. Ensayo económico social.
-