

Notas Históricas del Valle de Cianca II

Ámbito y Ocupación 2.600 años

Año 2024

Gustavo Flores Montalbetti

Tomás
Pamlogrino
García

Los

uanda anca

Imagen de Portada: Segunda hoja del documento que contiene la última voluntad (póstuma) del testamento de Juan de Cianca al que rubricó en el extremo inferior derecho. Ha sido fechado el 5 de enero de 1565 en la Ciudad de La Plata (Bolivia) y oportunamente dado a conocer por su esposa doña Petronila de Castro.

Autor: Flores Montalbetti Gustavo

Título: Notas Históricas del Valle de Cianca II – Año 2026

78 páginas: 21 x 29,5 cm (Incluye Portada y Contratapa)

ISBN N°807101 (autor-editor / pequeño editor)



Consejo Federal del Folklore de Argentina

Gustavo Flores Montalbetti

Investigador en Arqueología e Historia, Revisionista

Correo: gustavo.flores1956@gmail.com

Consultar: Enciclopedia Digital Interactiva Salta (EDISalta.ar)

Prohibida la reproducción total o parcial de la obra sin permiso del autor

Prólogo

El valle de Cianca guarda en su esencia, una memoria profunda que navega entre montañas, ríos y nombres que atraviesan siglos. El presente trabajo es una ventana al alma de una región cuya historia se remonta a más de dos mil años. En sus páginas, el autor nos conduce por un viaje que entrelaza la geografía, la toponimia, la genealogía y los acontecimientos que moldearon el Valle de Cianca, revelando la compleja trama de pueblos originarios, exploradores europeos, encomenderos, misioneros y familias que dejaron su impronta en estas tierras, forjando una trama compleja de hechos y no limitándose a enumerar fechas o describir paisajes. Su trabajo se nutre de documentos inéditos, escrituras notariales, cartas, crónicas jesuíticas y memorias orales que cobran nueva vida al ser contextualizadas y analizadas con rigor. Así desfilan ante el lector, personajes como Juan de Cianca, cuyo nombre quedó grabado en la geografía y otras figuras menos conocidas, pero igualmente decisivas para comprender la configuración social y cultural del valle.

Esta obra también es un acto de preservación ante el riesgo de que el paso del tiempo, el desinterés o la influencia de lo foráneo, borren las expresiones propias. El autor refuerza el sentido de pertenencia y rescata nombres de parajes, ríos y sierras, explicando su etimología y las circunstancias que les dieron origen. Cada término, cada lugar encierra fragmentos de un pasado que, al ser recuperado, fortalece la identidad colectiva. El lector encontrará aquí un equilibrio entre el detalle erudito y la narración fluida, que permite adentrarse tanto en la microhistoria como en el marco mayor de los procesos coloniales y republicanos.

Notas Históricas del Valle de Cianca II, es por ello una invitación a comprender que la *“Historia local”*, es en esencia la historia de quienes la habitan y la construyen día a día.

José de Guardia de Ponté

Gustavo Flores Montalbetti realizó una intensa y exhaustiva investigación histórica, geológica y arqueológica para entregarnos este nuevo material bibliográfico que sin duda alguna será de consulta permanente en los ámbitos educativos especialmente de la región del Valle de Cianca, ya que constituye una valiosísima documentación para conocer fehacientemente el origen de esta vasta geografía y su devenir histórico.

Nicolás Arriagada Acosta

Palabras previas

Inicio el presente volumen con dos trabajos referidos a nuestro valle, el primero define su extensión y deja en claro la superficie del espacio natural que ocupa como unidad geográfica. El siguiente apunta a dilucidar definitivamente una incógnita que reavivó discusiones y generó polémica, respecto a la manera correcta de su escritura. Ambos puntos de interés mayor, pues a diario utilizamos su nombre cuando nos referimos a *“nuestro territorio”*, sin que supiésemos su verdadera extensión. Eso está ahora definido con precisión. Por otro lado, estaba el tema del europeo que sin saberlo y de manera accidental dejara como legado su apellido a *“nuestro territorio”*. A ello se apegaba mi obstinada necesidad de obtener datos concretos sobre su persona. Incluso yo de manera frecuente incurrí erróneamente y lo escribí de forma distinta, hasta unos años atrás en que accedí al archivo que resguarda y preserva los únicos documentos que existen sobre él y sus familiares.

Este volumen refuerza algunos conceptos vertidos en el Notas I, y hasta concluir el presente en 2024, aunque posteriormente agregué otros escritos, pensaba entonces que quizás, el material concerniente a *“nuestro territorio”* se estaría agotando. Nada más alejado de la verdad, pues he comenzado hace exactamente un par de años con la investigación de temas igualmente apasionantes *“La Historia de este sector del Gran Chaco entre 1566 y fines del siglo XVIII”* y *“El destino de los bienes Jesuitas en los valles bajos de Salta”*; entre otros. De nuestro territorio del NO.A., toda el área colindante en dirección este de los valles de Centa y de Lerma y del río Grande de Jujuy, conformaba un territorio extremadamente codiciado por los europeos; que aun guarda muchos secretos de un entramado social y cultural, tan maravillosamente conmovedor como dolorosamente sangriento.

Creo que la peor amenaza que late hoy en día para todos los Pueblos de Suramérica, es que de a poco, quienes somos sus portadores vayamos olvidando que nuestra cultura; variada y sumamente rica en expresiones; es la forjadora de nuestra verdadera identidad.

Como el anterior, este aporte lleva aferrado un profundo sentimiento de pertenencia

A la memoria de mis antepasados

El Valle de Cianca

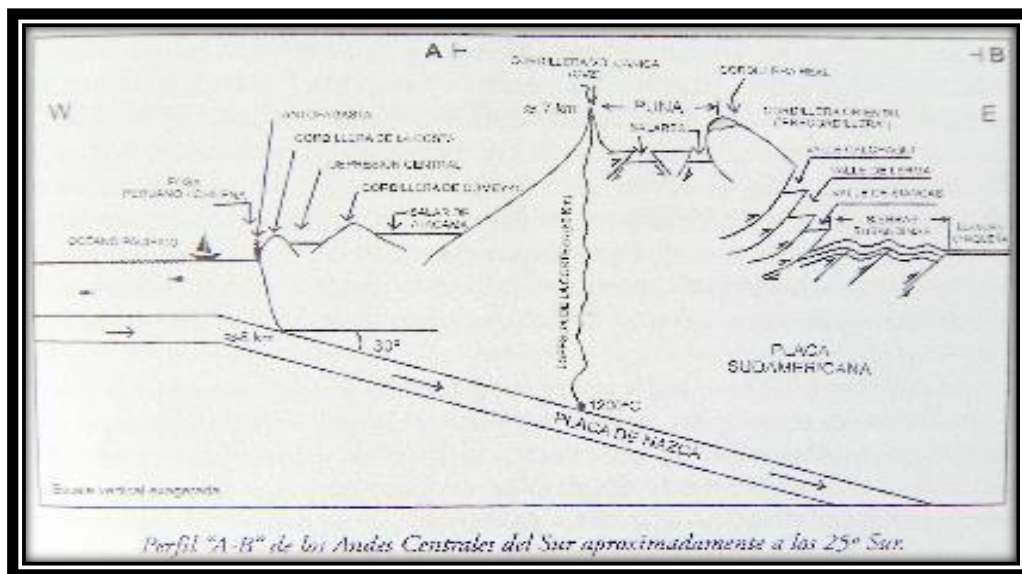
Ubicación y límites

El Valle de Cianca está enclavado en la zona centro-norte de la Provincia de Salta y enmarcado entre el cordón de las Sierras del Mojotoro hacia el oeste e integran la formación regional de Cordillera Oriental; separado del Valle de Lerma por las alineaciones locales de las Cumbres del Gallinato, las de Velazco, el Cerro Pelado, el Cerro Alto del Tunillar, los cerros de La Despensa y los Pelones, la Mesada del Aserradero, el Monte del Paraíso y las Sierras de Santa Gertrudis con elevaciones que alcanzan los 1.500 metros s.n.m. En dirección al naciente su culminación queda establecida por la línea de cumbres de toda el área que bordea los contrafuertes del piedemonte del Sistema de Santa Bárbara Norte (conjunto de elevaciones antes designado Sierras Subandinas) y que comprende las formaciones del Centinela, de la Sierra de Santa Bárbara, Sierra del Cresta del Gallo o Sierras o Cordillera del Alumbre, las Sierras de San Antonio y las Sierras de Cuchuma con altitudes que superan por muy poco los 2.200 metros s.n.m.; hasta las Cumbres del Guaguayaco que se ubican cercanas al río del Juramento y cuya línea de cumbrera separa las aguas de escorrentía y marca el límite austral entre nuestro valle y aquella cuenca hidrográfica.

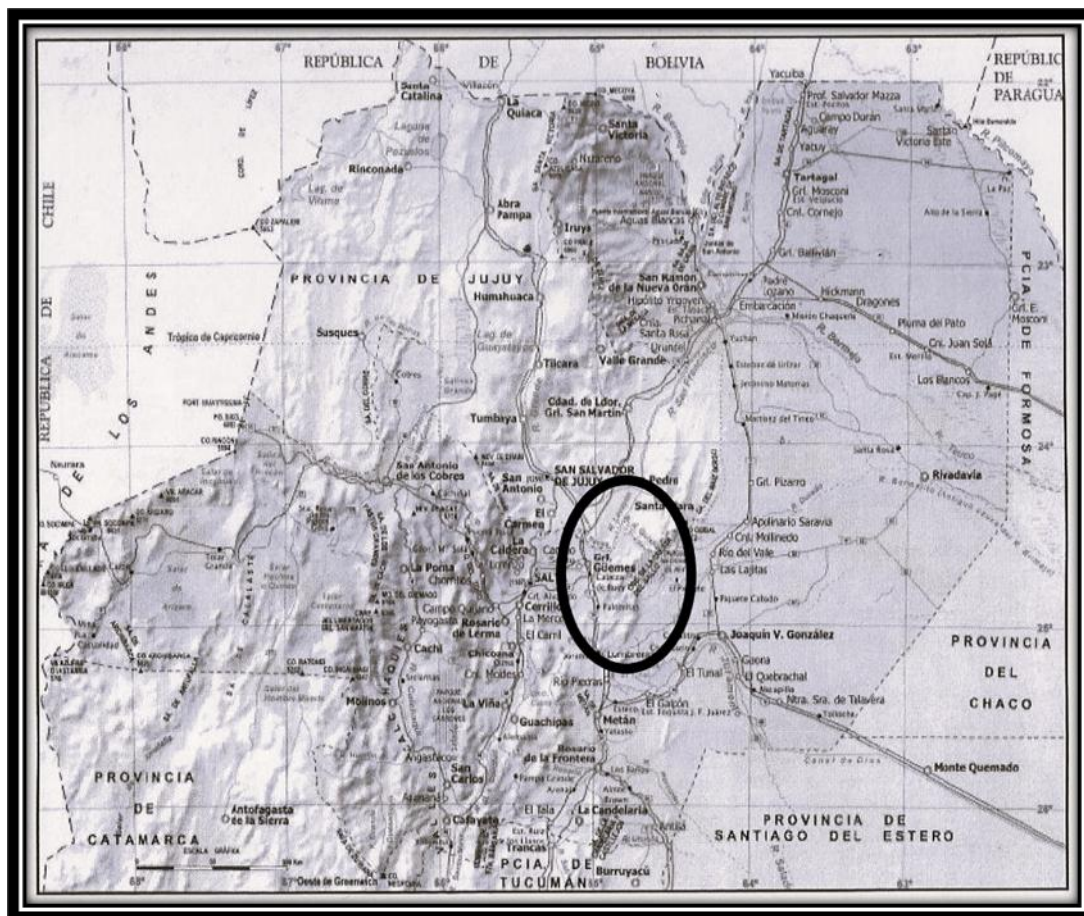
El valle, como accidente geográfico o depresión, abarca una gran extensión del departamento de General Güemes, la porción sureste del departamento de Capital y la franja sur de los departamentos jujeños de El Carmen, San Pedro y Santa Bárbara, entre las coordenadas de 64º 15' y 65º 20' de longitud oeste y 24º 12' y 25º 00' de latitud sur. Hacia el norte de General Güemes, su límite es coincidente en las márgenes mismas de la unión del curso del Mojotoro/Lavayén/ (antiguamente Cianca) con el río Perico. En referencia al caso de nuestro valle, podemos ver que su espacio natural no guarda relación alguna ni depende del espacio delimitado por los límites geopolíticos impuestos por el hombre. Para lo que he tenido en cuenta al definir su extensión que, *“los límites de un valle están en íntima relación con la cuenca hidrográfica de la principal corriente de agua que por él discurre, y resulta ser también la que determina su superficie como unidad geográfica y ambiental, debiendo además considerarse la totalidad de los cursos menores que aportan -sean permanentes o temporarios- y teniendo en cuenta que la línea de cumbrera de las elevaciones que lo enmarcan, es la que divide el sentido de escurrimiento de las aguas. Por lo tanto y como se expresa, su amplitud está ligada a la extensión de la red hidrográfica que forma la corriente principal y todos los cursos menores o afluentes”*.

El Dr. en Geología Ricardo N. Alonso expuso claramente en su trabajo sobre geografía física, la posición de los valles de la Provincia de Salta en el contexto continental de acuerdo a un Perfil “A-B” de los Andes Centrales, *“Aproximadamente a los 25º sur vemos un claro ejemplo de la forma en que comenzó a fracturarse, elevarse y plegarse la Placa Sudamericana, dando lugar a diferentes altitudes a la formación de los valles, siendo en primer lugar el conocido “de Luracatao” el más cercano a la Cordillera Real con un ancho promedio de 5 kilómetros. Algo más hacia el este se encuentra el “de Calchaquí”, con alrededor de 15 kilómetros de ancho. En el mismo*

sentido sigue el “de Lerma”, que alcanza un ancho máximo de 30 kilómetros. Por último, el “de Cianca”, cuyo ancho aproximado es de 45 kilómetros hasta las cumbres del cordón de la Sierra de Santa Bárbara Norte, antes de la extensa Llanura Chaqueña.



Perfil “A – B” de los Andes Centrales del Sur. Aproximadamente a los 25° sur



Ubicación del Valle de Cianca en el escenario regional



Extensión natural del Valle de Cianca

-----0-----

Juan de Cianca

Documentado

Joan o Juan de Cianca fue el primer español al que los naturales del valle de los Xuríes y luego del Moxotoro dieron muerte en un enfrentamiento armado durante los primeros días del mes de enero de 1566. A partir de ese momento, las cartas y escritos que relataron ciertos hechos acaecidos en el valle o sus cercanías, identificaron con su apellido a este accidente geográfico y el río que lo surca.

La documentación existente solo afirma que Juan de Cianca era natural de la ciudad de Madrid, sin establecer fecha. Su padre, el licenciado Andrés de Cianca era oriundo de Peñafiel de Castilla la Vieja (España), había estudiado Leyes en la Universidad de Salamanca y al terminar actuó en su profesión y en política prestando servicios a Carlos V. Fue nombrado Oidor de la Audiencia de Lima y llegó al Perú acompañando al gobernador Pedro de la Gasca en 1546. Debido a que este funcionario tuvo que regresar en el año 1550, el licenciado Andrés de Cianca quedó a cargo de la gobernación de Lima hasta el año siguiente aguardando el arribo del nuevo virrey Antonio de Mendoza. No hay mayores datos acerca de la vida y la suerte que corrió don Andrés luego de los movimientos de sublevación de 1552; son aún desconocidos al igual que la fecha de su fallecimiento.

Una de las corrientes de avasallamiento y ocupación de los españoles en Suramérica descendió desde el Perú bordeando los contrafuertes andinos e ingresó al territorio de los Charcas. A poco de ocupar su principal ciudad se estableció la “Real Audiencia”. El nombre de Charcas fue cambiado por el de “Ciudad de La Plata” hasta 1776, luego fue llamada “Chuquisaca” hasta 1825 y finalmente, le dieron el nombre de “Sucre” tal como hoy se designa.

En el año de 1540, una vez que Francisco Pizarro se estableció en Charcas, “otorgó” las primeras encomiendas en un documento que registra las otorgadas a sus capitanes Martín Monje y Juan de Villanueva. De estas primigenias escrituras nos interesa la segunda; la de Juan de Villanueva. Pues además de haber sido concedidas a dos de los primeros europeos llegados a esta parte de América, adquiere gran representación en el presente trabajo la segunda de ellas, llamada encomienda de Guanipaya. La mencionada “concesión de tierras y gente que las poblaba” abarcaba entonces una enorme extensión que comprendía la parte Sur de Bolivia, los alrededores de la laguna de Pozuelos y una considerable extensión de la quebrada de Humahuaca en Jujuy.

Paralelamente, hay otra crónica relacionada estrechamente con la persona de Juan de Cianca. Es la de una familia española formada por el licenciado Antonio de Castro, doña Ana de la Quintanilla y una hija de ambos llamada Isabel de la Quintanilla; todos oriundos de la villa de Medina del Campo. A pocos años de matrimonio, doña Ana falleció y el licenciado de Castro, en España ***“(…) recibió orden sacra sacerdotal y siendo clérigo pasó a estos reinos del Perú habrá 27 años y estando en ellos, habrá 20 años que hubo a la dicha doña Petronila de Castro” (…)***, consta en un documento fechado en 1537. Estando en estos reinos, don Antonio de Castro siempre tuvo la idea de arreglar

un casamiento ventajoso para su hija Isabel. Hacia mediados de 1548 había entablado una sólida relación con la familia del licenciado Andrés de Cianca, quién por entonces estaba calificado como uno de los más destacados oidores de la Audiencia de Lima. Entre Andrés Cianca y Antonio de Castro acordaron y prometieron en matrimonio a sus hijos Isabel y Juan; y que al momento de concretarse don Antonio haría entrega de una dote de 24.000 pesos. Un escrito de la época redactado en la ciudad de La Plata, expresa: ***“(…) a 5 días del mes de julio de 1564 años ante mí el escribano y testigo por la presente el licenciado Antonio de Castro clérigo presbítero y dijo que por cuanto él fue casado legítimamente con doña Ana de Quintanilla su mujer antes que hubiese órdenes sacerdotales y durante el dicho matrimonio [ilegible] por su hija legítima a doña Isabel de Quintanilla la cual había 16 años poco más o menos que concertó de casarla con Juan de Cianca hijo del licenciado Cianca, oidor que fue de este reino y para el dicho efecto en 24.000 pesos de buen oro y dicho otorgo escritura pública ante Santiago de Orue escribano público y del consejo de la ciudad de (…)”***

Por motivos que no constan en escritos, pero que se pueden deducir fácilmente, la joven Isabel no se casó con Juan, además, su padre la envió a los reinos de Castilla para que contrajese matrimonio con el capitán Gerónimo Osorio, bajo promesa de respetar iguales términos pactados de su dote y adquiridos en el fracasado casamiento con Juan de Cianca. Aunque, debido a su difícil situación económica, don Antonio de Castro no pudo concretar su responsabilidad y poco tiempo después resultó nombrado primer cura y vicario de Cochabamba. Poco más tarde y como fruto de una relación extramatrimonial, nació la segunda de sus hijas a la que bautizó con el nombre de Petronila. La reconoció y procuró su apellido, pero al haber estado ordenado sacerdote la niña era considerada *“hija ilegítima y sacrílega”*. Al día de hoy no se encontró documentación con fecha precisa de su nacimiento, aunque todo parece indicar que su padre dio a la niña en matrimonio antes de cumplir los doce años; edad temprana por entonces permitida. Mediante escribano público, don Antonio le otorgó una escasa dote al momento de casarla con aquel acaudalado hombre muy mayor y vecino de la ciudad de La Plata y titular de la extensa encomienda de Guanipaya; el capitán retirado Juan de Villanueva.

Juan de Cianca continuó manteniendo una fluida relación con la familia de Castro y algunos escritos demuestran que hasta tuvieron negocios en común. Oportunamente, el licenciado de Castro le vendió treinta y tres (33) varas y media de minas en el Cerro de Potosí en la veta Rica y a cambio, don Juan asumió la obligación de pagarle la mitad de lo obtenido en su explotación por el resto de sus días. Algunos meses más tarde, la muy joven Petronila enviudó sin haber tenido descendencia y se casó con Juan. El matrimonio se consumó algunos meses más tarde, aparentemente en el transcurso del año 1560 pues los documentos expresan que Petronila fue madre por primera vez en 1561. Mientras tanto, Juan de Cianca se destacaba como hábil comerciante siempre estrechamente ligado a la actividad minera y al creciente mercado de los alrededores de la ciudad de la Villa Rica de Potosí. Algo que, a un hombre de cierto renombre, buenos contactos, dueño de una rentable empresa minera y además poseedor de una pequeña encomienda le era imprescindible para alcanzar ascenso social. Llegar a ser responsable de una encomienda le significó contraer nuevas y desconocidas obligaciones, pero a la vez, la oportunidad de aprovechar el trabajo de los nativos para lo que dispusiera;

aunque ello le implicara tener que buscarlos en un territorio todavía considerado salvaje. De modo que permaneció por largos períodos en aquella lejana chacra ubicada en el paraje de Sococha, al sur de Charcas. Hacia el año 1563 y por palabras propias, seguramente debe haberse sentido alejado hasta de Dios al exponer en un documento: ***“(…) por cuanto al presente yo estoy y resido en este pueblo de Sococha, apartado de poblado donde la muerte como natural a todo hombre me puede tomar (…)”***. Allí se relacionó con los nativos encomendados y pudo disponer de ellos luego de hacer un trato, considerándolos mano de obra para la actividad relacionada con el mercado minero. El hecho de ser encomendero tenía sus ventajas, aunque, el ser beneficiado con esta clase de otorgamientos, implicaba la obligación de acudir en cumplimiento con el ocasional llamado de los funcionarios reales y tomar parte de “las jornadas o misiones de conquista y defensa” ordenadas por la corona. La ocupación española en el Noroeste de nuestro país, recién estaba comenzando.

Hacia los últimos meses de 1565 fue convocado a integrar una expedición militar que debía marchar a la ciudad de Santiago del Estero. La columna estaba formada por 130 hombres al mando del capitán Martín de Almendras y en aquel momento le otorgaron el título de *“maestre de campo”* (un grado militar entre cabo y sargento). Siguiendo rumbo sur la columna pasó por la provincia de los Chichas y continuó descendiendo, buscando el territorio de la Gobernación del Tucumán para llegar a la ciudad de Santiago del Estero. A pocas leguas de entrar en la Quebrada de Humahuaca, el capitán Martín de Almendras murió al ser alcanzado por una flecha en un enfrentamiento con los nativos Omaguacas. A partir de allí la expedición continuó al mando del siguiente en el cargo, el maestre de campo don Gerónimo González de Alanís. Era ésta la primera entrada de gente foránea a este sector del Gran Chaco. Sin conocer la geografía habían entrado al territorio que marcaba la *“frontera natural”* entre los pueblos nativos habitantes del valle de Salta (luego de Lerma) y enfrentadas desde siempre con las parcialidades que ocupaban el extenso territorio que se expandía hacia el naciente. Casi una semana más tarde tuvieron un confrontamiento con un grupo de nativos, probablemente Palomos, oportunidad en que dieron muerte a dos de los integrantes, al Maestre de Campo Juan de Cianca y al soldado Castro Verde.

En una extensa carta fechada el 21 de mayo de 1566 que Gerónimo González de Alanís dirigió al Presidente de la Audiencia de Charcas, licenciado Lope García de Castro, entre otros temas ocurridos durante aquella accidentada jornada, relató la trágica muerte de Juan de Cianca: ***“(…) Yo di cuenta de todo lo sucedido a estos señores y dentro de cuatro días me partí para hacer mi jornada al valle de Jujuy, porque era extrema el hambre y necesidad que teníamos, y con la misma necesidad caminamos algunos días hasta llegar a una cordillera de monte, adonde por no hallar paso, pensamos perecer de hambre; y habiendo enviado a Juan de Cianca que llevaba por Maestre de Campo, a buscar el camino, y al cabo de seis días volvió, perdida la esperanza de hallar paso; y así por esto como por la gran hambre que teníamos, que no comíamos sino nuestros mismos caballos, me aconsejó y dijo que no había otro remedio que volver al Perú, y a trueque de no hacer esto determiné de morir o pasar; y otro día antes que amaneciese fui en persona a buscar el paso, y no me había apartado media legua del real, dejando en él a Juan de Cianca cuando los indios naturales de la tierra dieron en el campo salió a ellos Juan de Cianca con veinte***

soldados a pie y como los indios de maña se retiraron al monte, entro tras de ellos sucedió que le mataron y hirieron otros seis: sucediera más daño sino que acerté a venir a tiempo que, con los que me acudieron, socorrí. De ahí a dos días, fue Dios servido a mostrarnos el campo, por donde aún con gran dificultad, pasamos con pérdida de cincuenta y cuatro caballos y mucho hato, que por no poder sacar de aquella aspereza, dejamos y llegamos al valle de Esteco, que es veinte leguas más delante de esta cordillera”.

Respecto del lugar aproximado donde ocurrió su muerte, debo hacer una corrección, pues en primera instancia estimé que el lugar era muy cercano a la corriente del río Mojotoro, pero después de analizar numerosos documentos en que los cronistas hicieron referencia al paso de distintas columnas por el “valle y río de Cianca”, de verificar la información contenida en escrituras, cartas de religiosos de distintas órdenes y de inspeccionar la cartografía elaborada por los Jesuitas que recorrieron la zona y de verificar información de sus Cartas Anuas, además de analizar ciertos topónimos, de caminar el terreno y de comprobar ciertos cambios por los efectos climatológicos de la época, he determinado aproximadamente aquella ruta que, desde entonces, se transitó durante poco más de doscientos años. Es la misma que permitió la comunicación entre las ciudades de Nuestra Señora de Talavera de Esteco o Esteco I, la de Nueva Villa de Madrid de Las Juntas, la de Esteco II, con las de Salta y Jujuy y la de Santiago del Estero. Es absoluta la certeza de haber delimitado el área precisa.

Al enviudar, la joven doña Petronila de Castro, incrementó notoriamente su posición económica y social, debido a que era la destinataria directa de la herencia su esposo; tal y como éste había establecido y testado tiempo atrás ante escribano público en la ciudad de Potosí. De aquella unión nacieron tres hijas: María en 1561, Antonia en 1563 y Juana en 1564. Las tres niñas habían sido reconocidas por Cianca, pero curiosamente acordaron que al momento de bautizarlas les procurarían el apellido de soltera de la madre de Juan: “Arnalte”.

Al año siguiente de enviudar, Petronila otorgó a Gerónimo González de Alanís un poder para que recuperase las armas, caballos y demás enseres de su difunto esposo, a la vez, con la obligación de hacerle entrega de una determinada cantidad de ovejas.

Doña Petronila de Castro fue una excelente esposa y compañera, en quién sus ocasionales maridos pudieron depositar toda confianza al momento de tener que partir hacia una jornada o viaje de negocios. Las circunstancias la obligaron a desempeñarse en el mundo de las transacciones comerciales, un rol que en la sociedad colonial estuvo reservado casi con exclusividad a los hombres. A pesar de la muerte de su segundo esposo, su vida amorosa no terminó allí, pues el destino aún le reservaba un papel preponderante. Se casó por tercera vez con el capitán Pedro de Zárate y dieron origen a una de las familias más renombradas de las ciudades de Charcas y Jujuy en los últimos años del siglo XVII y primeros del siguiente.

Firma de Juan de Cianca en 1561

Existen solamente quince (15) documentos que se pueden transcribir y estudiar para esbozar parte de la vida del maestre de campo Juan de Cianca en la Audiencia de Charcas. Los que revisten mayor importancia son los siguientes:

1.- Del 14 de octubre de 1560, escritura del arrendamiento de una chacra con su yunta de bueyes y aperos, ubicados en el valle de Guanipaya. De parte de Juan de Cianca a favor de Diego Martín durante una siembra por 800 pesos de plata.

2.- Del 2 de diciembre de 1560, escritura de Poder especial que otorga doña Petronila de Castro con licencia de su esposo Juan de Cianca a favor de Francisco de Salazar, para que judicial o extrajudicialmente cobre de cualquier persona, los dineros que le adeudaren.

3.- Su Testamento como hijo legítimo del licenciado y oidor, el difunto Andrés de Cianca y de María Arnalte. Escritura que hace a través de su esposa Petronila de Castro y la apodera, nombrando herederas universales a sus hijas: María Arnalte, Antonia Arnalte y Juana Arnalte; mediante testimonio de poder otorgado en Potosí. En este expediente se encuentra anexa una memoria de puño y letra de don Juan de Cianca.

4.- Del 22 de agosto de 1566. Poder que otorga Petronila de Castro, viuda de Juan de Cianca, a favor de Gerónimo González de Alanís, para que recupere la armas, caballos y otros que su esposo llevo a la jornada de Los Llanos. Asimismo, el apoderado se obliga a entregar a la poderdante 300 ovejas de castilla.

Finca La Trampa

Corresponde a un establecimiento rural ubicado en el sector sur del Departamento de General Güemes, al que se accede siguiendo la Ruta Nacional N°34 hacia el sur hasta Estación Palomitas y se continúa por un camino vecinal que permite ingresar a varias fincas intermedias, para finalmente arribar al casco principal. Hay unos 17 kilómetros de distancia a cubrir por un camino de tierra hasta las centenarias construcciones formadas por la sala y una pequeña capilla, resguardadas en la serranía franqueada por otras elevaciones de mayor altura. Entre ellas se identifican, el Cerro Alto de las Casas Viejas, el Cerro Capitán, el Abra de la Punilla y el del Zanjón. Actualmente funciona una de las “cabañas ganaderas” de mayor producción en el ámbito de nuestra provincia. Sin dudas guarda un rico contenido histórico. Su nombre proviene de haber sido en aquellos primeros tiempos, una zona de dificultoso acceso para quién no estaba acostumbrado a transitarla, tornándose aún más, la necesidad de salir o atravesarla debido a la similitud de las elevaciones circundantes.

Entre los primeros documentos que hacen referencia y mencionan distintos parajes cercanos, se cuentan algunas escrituras, testamentos e informes y los diarios de las campañas militares que en 1710 y 1711 hiciera el gobernador de Salta, Esteban de Urizar y Arespacochaga. “*Entradas o Jornadas Pacificadoras*” para las que reunió y movilizó una numerosa tropa enviada desde las ciudades de Salta, Jujuy, Tarija, Catamarca, La Rioja y Tucumán, la que fuertemente armada y equipada incursionó cruel y violentamente en estos territorios de la “*Frontera del Gran Chaco*” o “*confines del Gran Chaco*” para reprimir y apresar para esclavizar a los nativos.

Ordenada por el gobernador, hay una escritura de fecha 10 de marzo de 1711 extendida en agradecimiento al aporte dinerario que hiciera su secretario mayor Juan Francisco Martínez Sáenz; monto que oportunamente se destinó a cubrir parte de los gastos de la “Segunda Entrada Pacificadora al Gran Chaco”: (...) *otorga en posesión las dichas tierras que llaman del Algarrobo y Punilla debajo de los linderos y distancias expresadas, las cuales están en los confines del enemigo Mocoví y en su poder yermas y despobladas, con la condición de que en caso que dichas tierras por los sucesos de las guerras citadas queden inhábiles o poblarse, no tendrían derecho a la devolución de los \$200 como también que dentro de tres meses de concluida la campaña poblaría las tierras haciendo un Fuerte que mantendrá a su costa por ser la principal venida de los bárbaros a esta ciudad (...)*”. En realidad, se trataba de asignar las tierras despojadas a sus originales dueños. El citado “*agradecimiento*”, fue la cesión de unas tierras comprendidas en la “*zona desalojada*”. Tomando como referencia el trazado de la Ruta Nacional N°34 y mirando en dirección al naciente, veremos la línea de cumbres que deslindan el Valle de Cianca del Parque Nacional de la Estancia de El Rey; o sea la cumbrera de la antigua Cordillera del Alumbre, Sierras Subandinas o de Santa Bárbara Norte. Y en sentido norte – sur, desde las cercanías de La Cabeza de Buey hasta el río del Juramento. Es decir, una superficie cercana a las 120.000 hectáreas.

Ante la inseguridad que constituía el peligro de posibles represalias por parte de los pueblos nativos, las que ocurrieron posteriormente, a estas tierras no se les asignó mucho valor, aunque presentaban inmejorables condiciones para la instalación de establecimientos agrícola-ganaderos. De todas formas, no fueron ocupadas inmediatamente. Luego de pasada casi una centuria los descendientes de Martínez Sáenz las enajenaron y subdividieron y don Manuel Torino, que se desempeñaba en el cargo de Maestro de Posta del Camino Real, adquirió a la familia Toranzos la porción que corresponde a lo que hoy conocemos con el nombre de *“Finca La Trampa”*. El Gran Chaco constituyó un territorio al que los forasteros mantuvieron con relativa seguridad para los primeros que se aventuraron a poblarlo; siendo hasta principios del siglo XIX el camino utilizado para ingresar pasando por el Angosto de El Hebro o Senda del Hebro; entonces jurisdicción de Finca La Trampa.

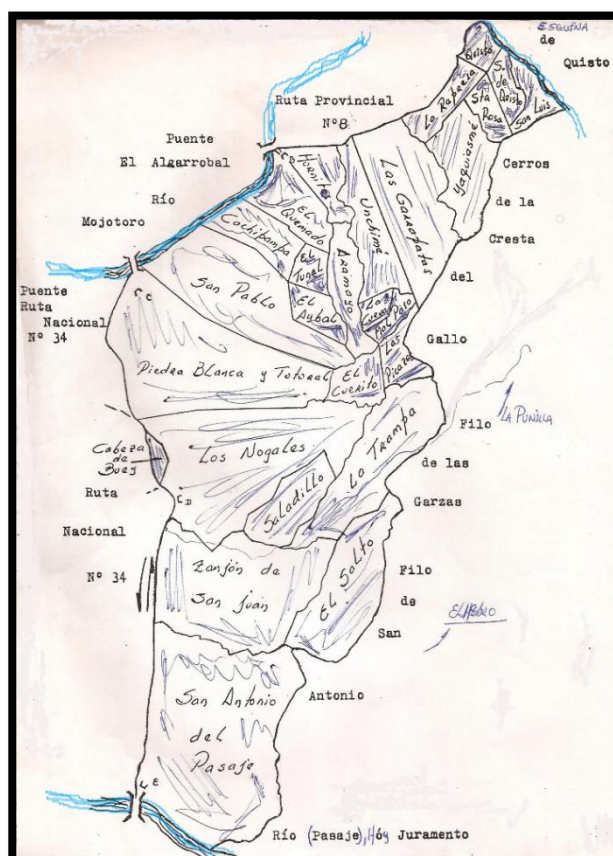
En varios escritos antiguos, especialmente en descripciones geográficas que fueron referidas en los llamados diarios de campaña o diarios de viaje del siglo XVIII, su nombre quedó expresado repetidamente, aludiendo a una zona frecuentemente transitada. Todo indica que su nombre le fue otorgado por algún viajero inexperto que erró camino y tardó algunos días en superar su desconcierto. Aunque, documentos y alguna bibliografía antigua a modo de cronología y un diario personal que permanece en manos de la familia, así lo mencionan. Entre otras cosas, describen que: *“en Finca La Trampa existió una industria del cuero, curtiembre o tenería que fue instalada por los hermanos Desiderio y Zenón Torino”* y en determinado momento de su historia y de la del Noroeste, llegó a tener considerable importancia; pues La Trampa, a mediados del 1800 era cabecera de uno de los cinco partidos que formaban el *“Departamento de Campo Santo”*. En el año 1869 se registraron 477 habitantes en esta fracción territorial y contaba entonces con una Escuela Mixta sostenida con fondos municipales.

Francisco Centeno, en la oportuna recopilación de datos que surgiera de su amplia recorrida por nuestro Noroeste durante los lejanos años de la década de 1870, escribió acerca de este establecimiento cuando la demanda de cueros desde Buenos Aires y del exterior tuvo un marcado incremento. Paralelamente surgieron complicaciones en el aspecto logístico, debido a que era necesario transportarlos a lomo de mula y por el único camino de herraduras ante la dificultad de mantener abierta en la espesura, una senda para carruajes. A ello se agregaba la problemática de altas temperaturas en primavera y verano, por lo que las mulas cargueras caían fulminadas bajo el peso de los cueros y entorpecían la marcha. Aquí el dato curioso, los hermanos Desiderio y Zenón Torino se las arreglaron para comprar y trasladar desde el Alto Perú una tropa de siete camellos que utilizaron en el acarreo de los cueros durante unos pocos años. En aquél escrito quedó reflejado el espectáculo *“sumamente gracioso - especialmente los domingos- ver cómo los gauchos reunidos en pulperías y tabeadas, tenían que acudir a sujetar a sus monturas, porque los caballos al ver a los enormes cuadrúpedos de largo cuello y pequeña cabeza, con su cúpula agigantada por la albarda de los cueros, echaban a correr en desesperada marcha, enloquecidos por la presencia de aquellos exóticos cucuruchos o fantasmas ambulantes durante su tránsito por La Cabeza de Buey y los caseríos de Cobos y de Campo Santo”*, rumbo a Salta y a Jujuy.

Hacia 1881 quedaban dos de estos animales que, aun siendo característicos de tierras áridas y resistentes a inclemencias de altas temperaturas, de a poco terminaron siendo derrotados por las obstinadas garrapatas.

Los exóticos animalitos protagonistas de este pintoresco en que se los menciona con el título “camellos”, en realidad eran “dromedarios” a los que por alguna equívoca razón los llamaron de aquel modo. El camello tiene dos jibas y es de un porte bastante mayor, el dromedario tiene una sola jiba.

Todo indica que, en los primeros siglos a partir de llegar al continente, algunos españoles cuidaron y reprodujeron a esta especie en las Islas de Las Palmas, para introducirla en América con fines comerciales. Hacia los primeros tiempos del ingreso de europeos al continente, en el transcurso del año 1550 se emitió una cédula real mediante la cual se autorizaba al maestro sevillano Cristóbal Muñoz a transportar a tierras de América 100 camellos. Es muy posible que esta determinación haya respondido a la necesidad de afrontar y solucionar el tema de carga de minerales y de algunos otros bienes en las minas de los territorios andinos. Posteriormente y pasados tres siglos, el gobierno de la República Boliviana en 1845 compra “80 camellos” (dromedarios), 20 machos y 60 hembras. En comunicación personal del Dr. Ricardo Alonso, mientras realizaba un viaje de exploración en la Puna Jujeña, un lugareño de Abrapampa le proporcionó una fotografía de 1920 en la que se observa a dos hombres guiando un dromedario.



Fincas al este del Departamento de General Güemes



Vistas del ámbito de finca La Trampa

“El Fuerte, Presidio y Capilla del Fuerte Viejo - Fuerte de San José o de La Concepción en la Ribera de El Hebro”

Es un histórico sitio ubicado actualmente en jurisdicción del Departamento de Anta, entre las serranías contiguas a finca La Trampa, sobre el límite este del Valle de Cianca. La inclusión en el presente compendio de algunos párrafos surgidos del hallazgo y transcripción de documentos, demuestran que es una referencia de gran relevancia, lo que convierte a esta importante referencia de indefectible tratamiento. Es un eslabón de la intrincada cadena que ayudará a entender la dinámica articulación que existió entre estos pequeños núcleos militares-religiosos surgidos entonces como una necesidad para afirmar la permanencia de las *“endebles ciudades”*. La íntima relación de los pueblos nativos con su ámbito de vida se vio convulsionada y se tornó a traumática ante situaciones desconocidas de avasallamiento y desalojo por parte de los europeos. En el contexto geográfico bajo estudio, sabemos cuál fue el resultado de aquél largo período de luchas.

Desde los primeros intentos que los españoles hicieron por ocupar diferentes territorios a partir de las pequeñas e inestables ciudades que habían fundado en el NO.A. -casos de Esteco, Salta y Jujuy-, tuvieron permanentes corrientes de resistencia por parte de las parcialidades originarias. Tal como fueron referidas en la abundante documentación emanada por las oportunas autoridades de cabildo; las *“invasiones”* eran provocadas por los integrantes de las Naciones Toba, Mocoví, Malbalá y otras que las apoyaban, provenientes de lo más profundo del Gran Chaco. Algunas de aquellas avanzadas no tuvieron mayores consecuencias, aunque hubo otras que revistieron más peligro y fueron llamadas *“invasión grande”*. Esas violentas irrupciones dirigidas a asesinar hombres y mujeres foráneos y a destruir sus establecimientos rurales, pequeños poblados y hasta los centros urbanos más densamente poblados, tuvieron en cierto momento características catastróficas para sus habitantes. Los primeros pobladores de la ciudad de Salta, llamaban “El Frontero” al luego bautizado Cerro San Bernardo, en honor a uno de los santos protectores. Sabían que del otro lado de la serranía habitaban los *“salvajes infieles”* del Chaco.

En cierta época, las ciudades de Salta y Jujuy se centraron en el objeto de destrucción de los alzamientos e invasiones, razón por la que hacia fines del siglo XVII y durante todo el siglo XVIII las acciones militares organizadas por las autoridades estuvieron dirigidas a cubrir y a vigilar ciertos puntos estratégicos ubicados sobre las antes llamadas Sierras Subandinas; hoy identificadas como Sierras de Santa Bárbara Norte. Aquellos puntos de paso fueron vitales para la comunicación y el tráfico entre distintos ámbitos naturales, que sabemos se utilizaron desde siempre por los nativos provenientes del corazón del Gran Chaco, como *“puertas de ingreso”*. Por entonces, hacia el este de las serranías del Mojotoro y del Castillejo; la divisoria natural entre los valles de Lerma y de Cianca; constituían la *“Frontera con el Gran Chaco”* y el Valle de Cianca estaba incluido en esa formación.

Si tenemos en cuenta la extensión del espacio considerado; recordemos que en sentido norte-sur abarcaba desde la Cordillera de los Chiriguano en Bolivia hasta casi la mitad de Santa Fe y este-oeste desde el río Paraná hasta las serranías de Cordillera Oriental en Jujuy y Salta hasta Santiago del Estero; vemos en él un factor considerable que tornaba prácticamente imposible la organización de salidas permanentes en misión de persecución de los grupos nativos; por lo tanto, la opción de erigir establecimientos de carácter permanente para residencia de grupos de milicianos en los alrededores y a lo largo de las Sierras del Maíz Gordo el Centinela y el Cresta de Gallo, denominados “fuerte o fuerte y presidio”, comenzó a ser de cierto modo, una solución. Estos sitios o puntos de avanzada hacia el Gran Chaco permitieron en principio, mantener una relativa seguridad en los territorios de influencia y controlar, o al menos vigilar y ofrecer alguna resistencia a las frecuentes incursiones de los nativos. A la vez y mediante el abastecimiento de víveres y armamento, aumentaron el número de tropa y a realizar “incursiones pacificadoras”. Para enfocar de manera integral los hechos históricos sucedidos en la mal llamada “Conquista del Gran Chaco”; en primer lugar, porque los métodos y elementos utilizados por los europeos, si bien había presencia de religiosos de alguna orden, fueron violentos y por medio de las armas -blancas y de pólvora-, y segundo, porque nunca pudieron someter a todas las parcialidades. A fines del siglo XVII construyeron algunos Puestos de Observación en pleno Valle de Cianca y alrededores, de los que algunos perduraron en el tiempo por haber sido contruidos con materiales no transitorios. Muchos otros “*hechos de palizada*” nos permiten solamente encontrarlos mencionados y referenciados en documentos, cartas y diarios o reportes de campaña, y al no haber precisiones acerca de su ubicación, solo podemos hacer ligeras conclusiones; pero no por ello deben haber tenido menos importancia que los primeros.

El Fuerte y Presidio de San José o de La Concepción de la Ribera de El Hebro, además contaba con capilla según se menciona en cartas de la Orden, se construyó sobre uno de los dos puestos de observación instalado hacia 1710 durante la primera “campaña pacificadora” organizada por Esteban de Urizar y originalmente designado “*Senda o Angostura del Hebro*”. Nombrados desde épocas tempranas, tuvieron una importante función de control, mantenimiento y resguardo del ganado vacuno y caballar con que abastecían a sus pobladores y a los de otras instalaciones cercanas. Según las crónicas, en determinado momento, los potreros de El Hebro llegaron a encerrar hasta diez mil cabezas de ganado.

Los restos de las instalaciones aquí descriptas, corresponden al último que fuera construido sobre los despojos del original “*Fuerte de San José o Forte Vechio*”, así identificado por Antonio Machioni y otros Jesuitas en su cartografía, que resultó destruido por la gran invasión ocurrida el 5 de febrero de 1735, durante la que, además, arrasaron los fuertes de San Fernando de Río del Valle y el de Valbuena. El objetivo principal entonces, era atacar y destruir a la ciudad de Salta y su ingreso se produjo por al menos tres caminos, distantes entre sí. Una de las columnas, lo hizo por el sector Norte del Valle de Cianca y siguió camino por la Quebrada del Gallinato, una vez que destruyera las estructuras y capilla de la Hacienda de La Viña; otra descendió desde las Sierras de Santa Bárbara y pasó por Cobos con igual destino. La última y más numerosa, luego de arrasar los tres fuertes mencionados se dirigió en dirección Oeste por entre la Serranía de Castillejo, siguiendo el curso del Arroyo de Vipos hasta La Pedrera. Las

consecuencias de esta avanzada de distintas parcialidades nativas confederadas y organizadas, sobre los inconsistentes establecimientos y poblaciones españolas que disponían de nativos amigos, fue totalmente funesta, pues además de los daños materiales ocasionados resultaron muertas entre cuatrocientas y quinientas personas. Una versión asegura que, ni siquiera se salvaron las embarazadas.

Las medidas que tomaron las autoridades de cabildo, desembocaron en el recrudecimiento de las “jornadas pacificadoras” al Gran Chaco con reiteradas avanzadas y terribles ataques a las “rancherías”. El uso de armas de fuego, camaretas, pedreros y morteros hizo estragos entre los nativos. Un escrito fechado en la ciudad de Salta el veinticuatro de abril del año 1745, expresa: *“Don Juan Alonso Espinoza de los Monteros, coronel de Infantería Española de los Reales Ejércitos de su Majestad, su Gobernador y Capitán General de esta Provincia de Tucumán, decreta: por cuanto después de los repetidos tratados de paces que a auido con las Naciones Toba, Mocoví y sus confederados se han experimentado varias ostilidades de su infidelidad y cruel naturaleza aviéndose justificado ser sus propuestos solo a fin de contener nuestras armas, por diferir el castigo que de ellas an esperado y merecen por sus traidoras operaciones sin que les deba valer la escusa que hasta aquí an tenido de a19tribuirse unas a otras parcialidades los insultos que se an executado en las fronteras, sin embargo de que al presente an repetido su instancia en nuevos tratados (...)”, “(...) estando en la disposición de que se interne al centro de las tierras del enemigo la Tropa de Partidarios y la gente arreglada (reglada) siéndome preciso concurrir a tan importante expedición personalmente con el Tercio y milicias de esta ciudad y su jurisdicción y poner en efecto y establecimiento el resguardo de las fronteras y castigo del Enemigo: Hordeno y mando a todos los vecinos feudatarios y moradores de esta ciudad y tercio, y los oficiales de el se aperciban y hagan apercibir sus milicias para el día diez y siete del mes de mayo próximo venidero, en que se a de marchar a campaña precisa e indispensablemente pena a los feudatarios y reformados de cincuenta pesos aplicados por mitad real cámara y pendiente de guerra, y a los soldados, de un año de destierro **al Real Presidio de San Joseph**, lo que ejecutaran puntualmente (...)”*

A continuación de haberse efectuado algunas reuniones entre las autoridades de Salta y Jujuy, surge la *“Formación de la Compañía. En el Real Precidio de la Concepción Ribera de Hebro en veinte días del mes de mayo de mil setecientos cuarenta y cinco, don Juan Alonso Espinoza de los Monteros, coronel de Infantería Española de los Reales Ejércitos de su Majestad, su Gobernador y Capitán General de esta Provincia de Tucumán, decreta: en conformidad de lo acordado que consta y parece por auto del seis del corriente mes y año para el establecimiento de la defensa de esta Provincia y fronteras, castigo y sujeción del Bárbaro Infiel Enemigo que las invade y ostiliza y poner en arreglamento los docientos partidarios que se internen al centro de la Provincia del Chaco a operar en su distrito quedando los Precidios con la guarnición correspondiente para su reparo y el de los víveres y ganado que están preparados para la manutención y prontas providencias de la tropa con setenta milicianos; y abiendose deliberado y resuelto se construya en el parage **San Joseph boca de Hebro, Precidio formal y capaz para que pueda residir la tropa en sus retiradas como en el de Balbuena (...)***

Otro escrito fechado el 3 de setiembre de 1746, en parte dice: “(...) entendiéndose actualmente en la formación y construcción de dos fuertes que se están fabricando desde sus simientos, **uno el de la Concepción en el sitio de San Joseph, de mucho más ámbito y mejores reglas que el antiguo; ya del todo arruinado** y el otro el de San Juan de Labayén en paraje preciso y conveniente en salida repetida del enemigo a invadir esta ciudad y la de Jujuy (...), (...) y previniendo dicho señor Gobernador que ellos como regularmente an acostumbrado, pudieran hacer sus juntas y combocatorias (referido a las parcialidades o naciones nativas) para salir a insultar nuestras poblaciones cuando carguen las lluvias, dispuso entrace como lo hizo en seis de diciembre del mismo año la tropa de Partidarios auxiliados con el tercio (tropa) de esta ciudad por sus fronteras de La Concepción (Fuerte de El Hebro) y Balbuena quedando resguardados los Precidios y recorriendo el terreno enemigo, hallándose algunas rancherías (...), (...) entendiéndose al mismo tiempo, sin sezar en la reedificación y construcción de Precidios, hecho ya el de San Juan de Lavayén y el **Fuerte de La Concepción con ámbito de trecientas sesenta baras y de tapia como el antecedente y en estado de su conclusión** como también fortificados y de estacada los de San Ignacio y Miraflores, edificándose actualmente en la frontera de Jujuy el de San Miguel y Santo Thomás, también de tapia y todos los referidos y demás Precidios y Guarniciones de la Provincia (...)

Del Acta Capitular de la ciudad de Lerma en el valle de Salta del día 1° de agosto de 1747, firmada por Manuel de Frías, Juan de Aguirre, Manuel de Astigueta, Joseph Cabrera y Bernardo de Córdoba, extraigo el siguiente párrafo: “(...) como expresamos en nuestra antecedente certificación y perfeccionando los nuevos fuertes construidos , y en el todo el de la Concepción, por la extensión de su fábrica y Capilla decente, con todo el posible adorno, cual jamás se ha tenido en dichos Precidios, a que se ha dedicado dicho Sr. Gobernador con todo el mayor desvelo y connato que es público (...), (...) en la venganza se convocaron diferentes parcialidades y en bastante numero salieron para la Frontera en catorce de febrero de este corriente año azotando a deshora de la noche el nuevo Fuerte de la Concepción, y sentidos por los centinelas, junto la gente y disparándoles diferentes tiros, se retiraron precipitadamente, sin llevarse ni un caballo, como intentaron con lo que había en el corral resguardados del tiro del cañón, y con noticia que prontamente se dio a dicho gobernador y recelo de que se mantenían emboscados , despachando con aceleración ochenta milicianos, juntos con los partidarios salieron y alcanzaron al enemigo que derrotaron abrigado del bosque en los que se hallaba, con muerte de nueve Grandules y algunos caballos que les apresaron, dejándolos por salvarse a pie en lo intrincado del monte difícil de penetrar (...)”

Este segundo Fuerte de San José, tuvo al parecer muy poca duración como bastión militar, pues hacia fines del año 1759 en la cartografía que muestra la distribución de algunas de estas edificaciones, está identificado “F - Fuerte abandonado llamado San Joseph”.

En la Cartografía Jesuítica de la época, fueron registrados varios establecimientos militares que contaban con presencia de religiosos, como sucede en el mapa del sacerdote italiano Antonio Machioni y los de otros integrantes de la Orden, bajo la denominación “Forte Vecchio”, o sea, Fuerte Viejo. Y está representado en la cartografía recopilada por el Jesuita Guillermo Furlong Cardiff.

Llama la atención que luego de ser abandonada, esta “fortificación” quedara en total olvido y no fuera mencionada en la bibliografía surgida con posterioridad a partir de los comienzos del siglo XIX, como si su relativa alejada ubicación de las vías de comunicación y la complicitad de la destrucción de mucha documentación que estaba relacionada con la Orden de los Ignacianos que se hizo entonces, lo hubiesen condenado al olvido y desinterés de los estudiosos e investigadores de temas históricos.

Al día de hoy, hay sectores en las que sus sólidas paredes perimetrales de casi cincuenta centímetros de ancho se mantienen en pie y hasta los tres metros de altura, construidas con adobe sobre cimientos de piedra y barro. Los trabajos de relevamiento y registro, recién comenzaron.



“Nuestra Señora de La Candelaria de La Viña del Valle de Cianca”

La Imagen de la Virgen en la advocación de La Candelaria de La Viña nos viene de larga data y con una accidentada historia llena de acontecimientos y vaivenes. Telma Chaile, es la investigadora que más tiempo y esfuerzo dedicó al estudio de la documentación, referencias y cuestionarios de obispos y otras personalidades de la Iglesia que recogieron entre los pobladores longevos durante los primeros años del 1900. Afirma que en 1905 y con mayor frecuencia fueron las crónicas a la advocación genérica “Nuestra Señora de La Candelaria”, en tanto, el apelativo de “La Viña” se restringió a la parroquia. En el caso de la representación del “Niño Dios” que integra esta advocación mariana, los pobladores lo conocían con el nombre de “Niño Cautivo”.

En un ejemplar mixto, manuscrito e impreso del año 1590, el Fray Alonso de Espinoza deja en claro que la advocación de la Virgen de La Candelaria, se originó en la ciudad del Real de Las Palmas, Islas Canarias, desde donde se difundió al Nuevo Mundo. Asimismo, relata muchos de los milagros obrados por Nuestro Señor en esta Santa Reliquia. En un párrafo que hace alusión al tiempo en que apareció la imagen en la isla, dice: *“(…) fue nuestro Señor servido (como aquel que quiere que todos se salven y vengan en conocimiento de la verdad), que apareciese la Santa Imagen de Candelaria para principio del remedio de esta dichosa gente. Dichosa con razón, pues tal principio de su bien, tal medio para el Evangelio, tal fin para alcanzar el verdadero, tal madrina y puerta para entrar a la Fe tuvieron. Apareció en un lugar desierto y muy lejos a la orilla de la Mar junto a una playa de arena que tendrá media legua de largo, a la boca de un barranco sobre una piedra, donde por memoria de este aparecimiento, pusieron después los Christianos una Cruz que hoy está en pie, y un poco adelante fundaron una pequeña ermita que llamaron del Socorro. El cómo fue descubierta y apareció pasó así. Yendo dos naturales por aquella costa repastado su ganado, habiendo de pasar por aquella playa: llegado el ganado por la playa iba derramado a la boca del barranco, se espantó y no queriendo pasar, se arremolinaba. El, uno de los pastores creyendo que el ganado le espantaba porque sentía gente y pensando que fuesen algunos naturales que le querían robar y saltear su ganado como lo tenían por costumbre de hurtarle unos a otros: para certificarse pasó adelante y mirando hacia aquella parte del barranco: vio la santa Imagen que estaba en pie sobre una peña. Y como persona que de semejantes visiones estaba desusada; no sin pavor leía puso a considerar y parecióle (porque tenía un niño en brazos) ser mujer, aunque extraño el traje y color. Y porque entre ellos era costumbre que, si topaban alguna mujer a solas, y en lugar solitario, no la hablaban porque incurrieran en pena de muerte (...)*

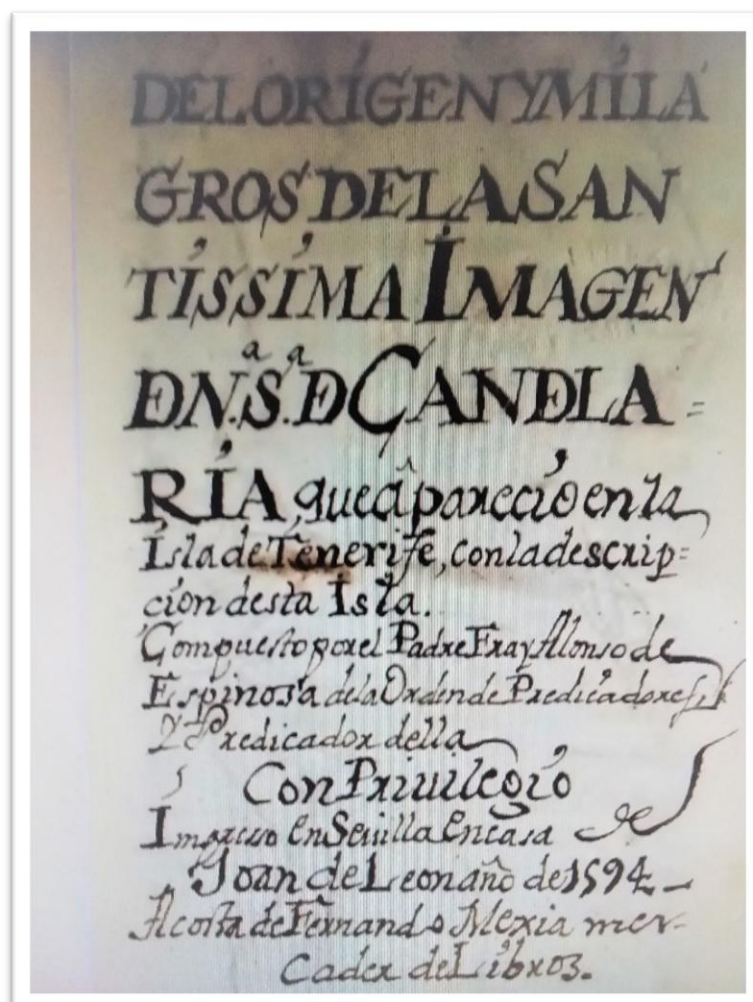
En nuestro territorio, esta advocación de la Virgen tuvo sus orígenes en la frontera chaqueña al este de la ciudad de Salta en la **“Estancia Hacienda de La Viña del Valle de Cianca”**. Sobre este punto y con respecto a lo manifestado en mi anterior publicación, nuevos documentos afirman fehacientemente desde el año 1613 la presencia de la Virgen de La Candelaria en el Valle de Cianca.

En 1613 ya se veneraba a la advocación de la Virgen de La Candelaria, para lo que la familia del capitán Marcos González y doña Catalina Balero construyó un oratorio que albergó la imagen trasladada desde Extremadura y a la que se le adjudican varios milagros; entre otros, el de haber mantenido protegida toda la zona del peligro de avanzadas nativas, *“la tradición vincula su nombre a hechos que revelan la protección de la Santísima Virgen a los moradores de esta comarca, especialmente en los primeros tiempos”*. Con el hallazgo de estas nuevas escrituras se ha verificado el dato de su antigüedad en la zona.

Existen varias versiones que, aun variando en algunos datos, afirman los hechos sangrientos que algunos grupos de nativos provocaron en distintas oportunidades en haciendas y pequeños poblados ante el intento de los foráneos por expulsarlos de su territorio. De todas formas y siempre con documentación cierta, pues fue escrita al momento de acontecer las campañas de exterminio que algunos gobernadores realizaron bajo el rótulo de *“Jornadas Pacificadoras”*, tenemos la certeza y pruebas en mano que las mismas solo fueron cruentas y brutales campañas de aniquilación. Cuando en Salta gobernaba Esteban de Urizar y Arespacochaga, organizó en 1710 y 1711 sendas jornadas, siendo las más numerosas en soldados, con más de 1.700 hombres equipados y armados como nunca antes. De acuerdo a lo expresado por el cronista que redactó los *“diarios de campaña”*, resultaron ser las más sangrientas hasta entonces. Por lo tanto y posteriormente, los nativos del interior del Chaco respondieron con diversos ataques que desbordaron el Valle de Cianca en primer lugar y prosiguieron al de Lerma para *“limpiar la tierra de cristianos”*. Cuentan los cronistas que *la feroz oleada llegó a la zona del paraje de La Viña, donde se levantaba la pequeña capilla en honor de la Virgen de La Candelaria. Cuando la noticia de lo acontecido llegó a Salta, el pánico se apoderó de la población. Expusieron al Santísimo Sacramento en los altares, tocaron las campanas, el clero y el pueblo se abalanzaron a las calles a entonar salmos y cantos. Los tercios militares, tal se llamaban entonces, se atrincheraron en las afueras de la ciudad y preparados a defender sus hogares, a sus mujeres y a sus hijos. Tres jornadas más tarde, llegaron para hacer desaparecer a la ciudad de Lerma. En la ciudad no había armas y ni elementos de combate, ni suficientes víveres para la población; por lo que una junta de oficiales y vecinos, resolvió ofrecer las pocas riquezas de sus habitantes. Entonces encomendaron la misión de parlamentar al capitán Gabriel de Torres y su hermano José Ignacio. Seguidos por algunos esclavos y agitando una bandera blanca, tomaron el camino de La Pedrera, y fueron conducidos al paraje en que se encontraba el cacique. Desplegaron los presentes que habían llevado para convencerlos de desistir del ataque: ofrecieron telas de vivos colores, mazos de tabaco, collares de cuentas, adornos de plata y espadas; pero los obsequios y sus súplicas no lo conmovieron. Ordenó la muerte de los parlamentarios, que además fueron degollados. Y poco después, ordenó el asalto”*

La intensificación de los avances de grupos nativos durante la primera parte de la década de 1730 significó un retroceso del frente colonizador en la zona y llegaron a poner en situación de vulnerabilidad a ciudades de la Gobernación del Tucumán. Las invasiones de los grupos chaqueños dejaban como consecuencia la toma de cautivos, saqueos de bienes y hacienda y muchos muertos. En este contexto se atribuía a la imagen la protección de los habitantes del paraje donde estaba la capilla en el lugar conocido como La Viña. Los ataques se incrementaron en 1735 y 1736, siendo

oportunamente arrasada la estancia e incendiada la capilla, por lo que la Imagen fue trasladada a la ciudad de Salta. Filiberto de Mena incorporó el relato de la Virgen de la Viña en una relación que sobre Salta elaboró por orden del entonces gobernador Gerónimo Matorras en 1772, a fines de contribuir en una obra mayor compuesta sobre el Virreinato del Perú. El relato alude al ataque en dos fragmentos, en el primero se detallan las ayudas de parroquias existentes en la ciudad y hace referencias a la invasión de los nativos en la zona de La Viña, a las muertes y a la destrucción de la capilla. La información hace hincapié en las heridas de la imagen en la mejilla derecha por el impacto de las flechas y en la garganta “donde la degollaron”. Menciona la sustracción del Niño Dios que sostenía la Virgen y cuyo rescate de las tierras del Chaco se produjo años más tarde, por intervención de un misionero jesuita. En una segunda parte se refiere a las devociones, a las que se atribuía la realización de algún hecho extraordinario, y señalaba que, hay tradición de que el rostro del **“Niño Cautivo y el de su Madre”**, en varias ocasiones segregaron gotas de sudor.



Impreso en Sevilla en casa de Joan de León año de 1594



“Expedición al Chaco en 1799 – Fuerte de San Fernando del Río del Valle”

(Síntesis)

Desde las primeras entradas que hicieron los europeos a partir de su llegada al Noroeste de la Argentina en 1543 y desde aquel primer avance a principios de 1566 por el luego llamado valle de Cianca al Gran Chaco, las parcialidades nativas demostraron permanentemente su rechazo a las intenciones de los forasteros. Igualmente, con actos violentos y los recursos que contaban atacaron a los grupos de colonos que se asentaban en sus tierras, a las caravanas de viajeros que abrían y transitaban aquellas precarias huellas, y a las partidas de soldados que permanecían apostados en efímeros reales y fortalezas. En los umbrales del siglo XIX, la situación se presentaba algo más favorable para los europeos por la disposición de medios, pero, aun así el peligro que significaron las invasiones que llegaban desde lo más profundo de ese vasto territorio, arrasando e incendiando haciendas, poblados y ciudades, y ultimando a sus pobladores, siempre fueron un tema preocupante.

El siguiente texto es una transcripción parcial del Diario de Campaña de la campaña al Chaco, al mando del coronel Juan José Fernández Cornejo: *“Testimonio de expediente obrado en la expedición que en el presente año hizo al Chaco Don Juan Josef Fernández Cornejo comandante del Fuerte de San Fernando del Río del Valle Provincia de Salta”. Señor Gobernador Intendente y Capitán General = El Indio Amaya Capitán de la Nación Mataguaya, situado en el Chaco en el Paraje nombrado La Esquina, paso preciso para salir a Orán, Fuertes de Jujuy y Frontera de mi Comando, me anotició ahora pocos días que la Nación Toba su rival por un emisario le pidió no le embarazase el tránsito para pasar en este próximo invierno de la Frontera de Jujuy, prometiéndole si así lo verificase, su amistad, y hacerlo participante del robo que trajese. Yo tuve a bien de decirle que desde luego se le franquease a esta inicua solicitud; pero que al instante que hubiesen hecho el meditado paso aquellos bárbaros Enemigos, me lo avisasen para marchar con Tropa suficiente a la sobredicha Esquina a atajarles la retirada y tomarlos entre dos fuegos con la que saliese de Jujuy conforme a las ajustadas providencias que debería V.S. librar para ello = Para estimular al expresado Capitán Amaya a que este pronto a dar el parte, luego que perciba los indicados movimiento de los Tobas, le ofrecí regalarle Bacas y todos los despojos que quitásemos a los agresores; y en correspondencia se franqueó a ayudarnos con toda su gente y ponerme en emboscada. Para este caso se necesitan algunas Armas de fuego por estar inutilizadas las más que se hallan en mi Fortaleza, como igualmente de un Carpintero que ponga asta a las Lanzas que se hallan apolilladas por habérseles borrado la plaza al que s las renovaba. Salta y marzo veinte siete de mil setecientos noventa y nueve = Juan José Cornejo = Señor de los Reales Ejércitos Don Rafael de la Luz.*

Decreto. Salta tres de Abril de mil setecientos noventa y nueve = Visto el parte antecedente que da a esta Capitanía General el Comandante del Fuerte principal de San Fernando; y considerándose que de permitirse pasen los Indios Tobas, y demás Naciones

Enemigas que habitan en el Centro del Chaco, de la Esquina del Río Grande para arriba, lograran con sus astucias asaltar en algunas de las Estancias de las Fronteras de Ledesma y Orán, y matando a los moradores que en ellas existan, robaran sus Haciendas, como lo harán de uso y costumbre, sin que se pueda evitar, aun cuando estén bien guarnecidos y municionados en aquellos Fuertes, por no hallarse estos avanzados a dichas Estancias en tránsitos precisos; lo cual no se subsana con que en su retirada por dicha Esquina se les quite lo robado para dárselo a los Indios Matacos de paz, en cuyo caso ya lo perdían sus legítimos dueños, que recaería en muchos pobres; y aun cuando se matasen algunos Enemigos; y a las muertes que ellos habían ejecutado eran irremediables, debía de mandar y mando: Que el expresado Comandante haga llamar al Capitán Amaya, y demás que tenga por conveniente, y les haga entender lo mismo que repetidas veces se ha determinado por este Gobierno y es de que a todo riesgo se debe impedir el Tránsito de los Tobas y demás Naciones enemigas que habitan el Gran Chaco, de la Esquina del Río Grande para arriba, ni para abajo de la Reducción de San Ignacio, que le avisen en tiempo los Capitanes Matacos a dicho Comandante, para que vaya con su Tropa y la del Fuerte de San Luis (dejando ambos Fuertes resguardados con las Milicias inmediatas que se citaran de mi orden) a dicho Pasaje de La Esquina, y con los dichos Matacos impida con el rigor de las Armas el paso a los Enemigos: Que si así se verifica, asegure dicho Comandante a los Matacos serán remunerados por el Ramo de Sisa, pues este se ahorra de dicha suerte el gasto de miles de pesos si se despachase formal auxilio de los Milicianos: Que esto no obstante separen ordenes al Comandante de Armas de Orán, para que a más de la vigilancia con que deben estar en aquella ciudad, Fuerte Pizarro y Frontera, cite a las Milicias de su Jurisdicción en número regular, y a la remuda estén de guarnición en aquella Plaza, para atender al punto arriesgado, y en caso necesario se persiga con prudencia al Enemigo y al Comandante de la Frontera del Río Negro, para que advirtiendo de esta noticias en aquellas Haciendas contiguas, vivan todos precavidos, y se reúnan las Fuerzas para escarmentar al Enemigo, teniendo mucho cuidado de observar los movimientos de aquellos Indios de San Ignacio, y poner en ellos remedios de precaución para que no se ligen con los insurgentes como lo hicieron el año de setecientos noventa y seis, y de dichas Haciendas tomará auxilio dicho Comandante en caso preciso para ir de pronto a perseguir al Enemigo, no dejando de tomar rastros en el paraje de Sauzalito anticipadamente. Y por último, que al Comandante de San Fernando se le escriba con inserción de este auto, y al de Armas de Orán, y al de Ledesma, con copia de este expediente; pasándose oficio al Comandante de Armas de la ciudad de Jujuy en que advirtiéndoles de esta determinación, lo esté para otra orden de citación en las vigencias; al Comandante del Regimiento de Milicias del Río del Valle para que en la inteligencia relacionada, pase las correspondientes a aquellos oficiales; y al Capitán Comandante del Fuerte de San Luis, para que preste los auxilios que se expresan al de San Fernando y reponga en su guarnición interinamente con las Milicias de aquella inmediación =Rafal de la Luz =Dávila= Antonio Moro Escribano de Gobierno, Guerra y Real Hacienda (...)"

La marcha se llevó a cabo en los meses de marzo, abril y mayo de 1799, tiempo en el que, si bien se centralizó en el Fuerte de San Fernando de Río del Valle, hizo salidas con distintos rumbos y alcanzando la orilla Sur del río Bermejo. Enumero algunos de los soldados que marcharon tomando parte de la represión. "Pie de Lista de la Tropa General, Partidaria y Milicianas que marcha al Gran Chaco, expresando en ella su fuerza

y arreglo en que se señala los Individuos de ella con P los Partidarios, con F los que llevan Fusil, y con L los que llevan Lanza.

Plana Mayor

Comandante Don Juan José Fernández Cornejo

Teniente Don Manuel Peña

Alférez Don Gregorio Chávez

Guardia de Prevención, todos con F

P Cavo Pedro Torres

P Asencio Gutiérrez

P Lucas Ortiz

P Juan de Dios Juárez

P Mariano Olazo

P Juan Ubaldo Mallea

Primera Esquadra de Exploradores, Partidarios con Fusil

Cavo Narciso Garnica

Intérprete Juan José Acevedo

Cavo Pablo Arias

Prudencio Soraire

Francisco Aguirre

Roque Leyva

Tomás Ponce

José Farfán

Baleriano Arias

La fuerza estaba compuesta por seis escuadras con Partidarios, entre oficiales y soldados “(...) Según manifiesta esta lista, consta su fuerza de Treinta y dos Partidarios del Fuerte principal del Río del Valle, diez y seis del Fuerte de San Luis de los Pitos, inclusive los Cavos; veinte y cuatro soldados Milicianos de la Compañía del Yeso, y catorce de la Compañía de San Joseph de Guanacos, inclusive sus Sargentos y Cavos que todos componen el número de Ochenta y siete, setenta de Fusil y diez y siete de Lanza (...).”

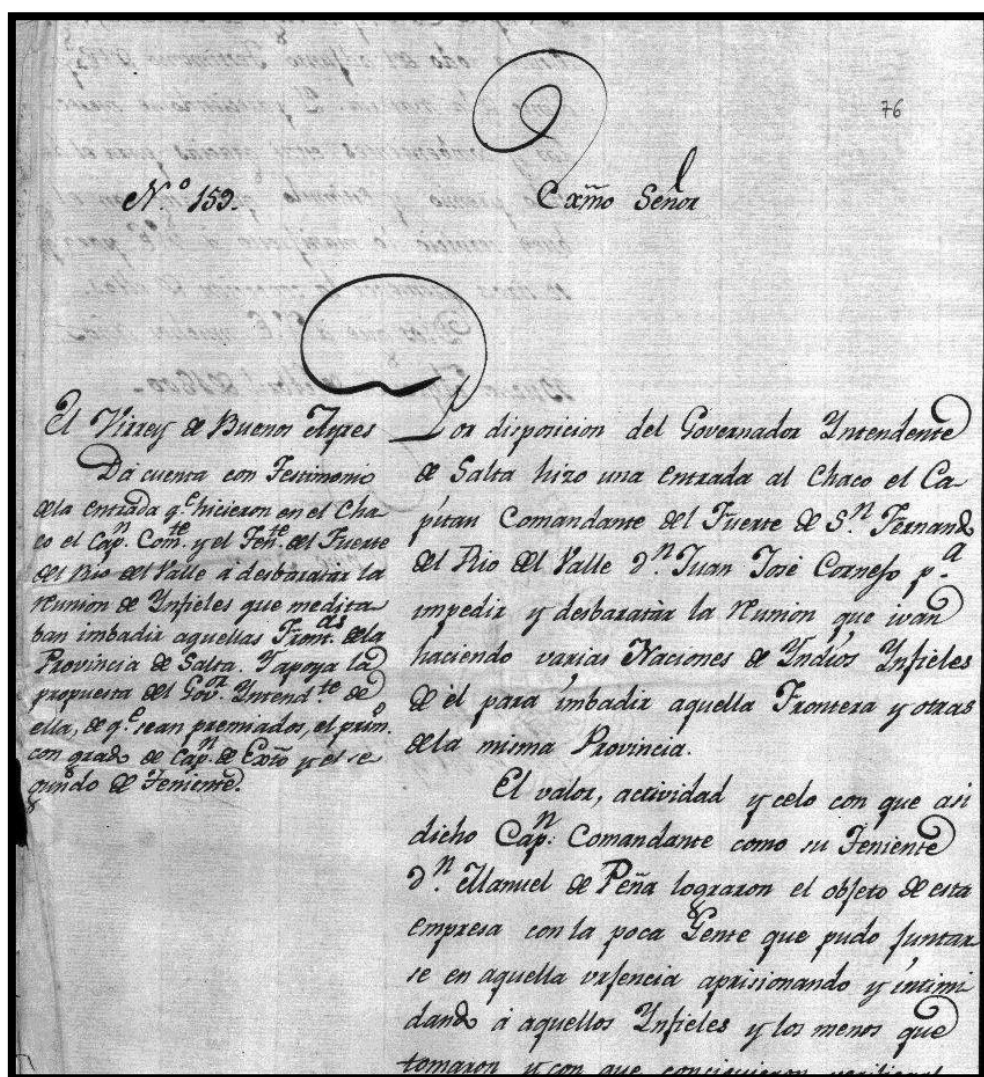
“Diario de Expedición”

Señor Gobernador Intendente y Capitán General. El Indio Amaya, Capitán General de la Nación Mataguaya, situada en el Chaco en el paraje nombrado La Esquina, paso preciso para salir a Orán, Fuertes de Jujuy y Frontera de mi comando, me anotició ahora pocos días le quedan a la Nación Toba su rival por un Emisario le pidió no le embazase el tránsito para pasar en este próximo invierno a la Frontera de Jujuy prometiéndole si así lo verificase, su amistad y hacerlo participante del robo que trajese. Yo tuve a bien decirle que desde luego se le franquease a esta inicua solicitud, pero que al instante hubiesen hecho el meditado paso aquellos bárbaros Enemigos, me lo avisen para marchar con Tropas suficiente a la sobredicha Esquina a atajarles la retirada y tomarlos entre dos fuegos con la que saliese de Jujuy, conforme a las ajustadas providencias que debería Su Señoría librar para ello = Para estimular al expresado Capitán Amaya a que esté pronto

a dar el parte luego que perciba los indicados movimientos de los Tobas, le ofrecí regalarle Bacas y todos los despojos que quitásemos a los agresores; y en correspondencia se franqueó a ayudarnos con toda su gente y ponerse en emboscada. Para este caso se necesitarán algunas armas de fuego por estar inutilizadas las más que se hallan en mi Fortaleza, como igualmente de un Carpintero que ponga asta a las Lanzas que se hallan apolilladas por haberse borrado la plaza al que las renovaba (...), (...) Día veinte y cuatro: Al entrar el día sin luces, nos pusimos en marcha, y a poco que caminamos vimos rastros frescos y que todos tiraban para abajo, marchamos con aceleración tras de ellos, con el arreglo prevenido con toda la precaución, a las cinco leguas nos sintieron unos Indios que estaban en la Isla del Río los que empezaron a gritar con unos alaridos tan fuertes y corrían para abajo en donde se había celebrado dicha Junta entre Tobas, Chunupíes y Matacos, determinaron que se pusiesen las Rancherías de Matacos y Chunupíes sobre el Camino de la Costa del Río Bermejo para que siendo tiempo pudiesen venir los Tobas y sirvieron de Escala dichas Rancherías auxiliándolas estas con Caballos y Ovejas, porque sin este auxilio no podrían venir de La Cangayé a sus invasiones, en recompensa de estos auxilios les prometían los Tobas pagárselos al doble, con ganado vacuno, caballos y otros despojos que trajesen de su invasión, de esta Junta resultó que un Cacique de la Nación Mataca llamado Peranoche, lo mataron porque les dijo que los españoles eran muy guapos y que los habían de perseguir y creemos que estos fuesen parte de la gente que mandaba el citado Cacique Peranoche, con este conocimiento y que ya no se nos ofrecía duda de la traición que pensaban los Enemigos hacer contra nosotros, me despedí de dichos Indios y les permití siguiesen para las inmediaciones del Fuerte, a donde se dirigían y marché hasta la Laguna de Millán, que está sobre la Costa del Río Bermejo, allí hice noche, habiendo pasado este día dos Rancherías despobladas, en las que se conocían hubieren parado los Tobas, Chunupíes y Matacos por la clase de Ranchos diversos que había, esta noche no hubo novedad particular (...), (...) Habiendo preguntado a los referidos Indios prisioneros, que nación eran, unos se callaban y otros decían que eran Matacos, como cuando los estuvieron atando hablaron en lengua de Chunupíes, a cuya pregunta no contestaban, en esta circunstancia vino un Indio de los de Amaya y mostró a uno de los Prisioneros y dijo que era Toba, que lo había conocido ahora años que salió de tierra adentro con el intérprete(...), (...) seguir la marcha hasta la Encrucijada de Macomita, dejando los prisioneros custodiados con la mitad de la Tropa, me dijeron los prácticos que quedaba arriesgado y que ya habían de tener noticias las demás Rancherías Enemigas que estaban sobre el Camino y costa del Río Bermejo y que al instante se habían trasladado a la banda opuesta de dicho río y que sería inoportuna nuestra ida (...), (...) Este día regresamos marchando con el orden y arreglo prevenido con toda precaución, repartiendo los Presos en todas las columnas, custodiados de los Soldados de Lanza para en caso de función o reyerta con el enemigo pudiesen desembarazadamente los soldados de fusil, operar como es debido. A la media legua avistamos un número considerable de Indios que se presentaban en medio de un Islote que por una parte lo circulaba el Río y por la otra un Madrejón o Estero que no permitía acercarse a ellos, y viendo que era imposible el poderlos aprisionar ni menos hablar con ellos (...), (...) Día veinte y cinco. Este día regresamos adonde estaban los Prisioneros, y en toda la noche no habían tenido más novedad, que al venir el día anduvieron dando vuelta los Enemigos y no se atrevieron a avanzar, luego pasé a examinar a los Prisioneros, y se les preguntó que donde estaban los Tobas, y dijeron que ya se habían ido, luego se les preguntó adonde estaban las

cabezas que habían tenido colgadas en la horca que estaba parada en media Ranchería, a esta pregunta se callaban, y a las amenazas de que dijeron que se las llevarían los que se habían escapado, sin embargo de esto las buscamos en todas los Ranchos, y solo hallamos unos envoltijos de cabellos entre rubios y delgados que se conocían no eran de Indios sino de español, estando en estas preguntas, dijo el Indio Amaya que las cabezas eran tres, por ciertas señas que ellos tienen y estaban gravadas en la horca, y que estas podían ser de los que mataron ahora tres años en la Frontera de Ledesma sobre el Río Sora, lo que se comprobó podía ser así, con el indicio de haberse hallado en la dicha Ranchería la armella de una Petaca que se cree fue de las que quitaron y despedazaron al capitán Ramírez matándole dos soldados en el paso de Sausalito, así mismo se les encontró un bolsillo bien echo que se infiere fueron de aquellos despojos (...)."

El expediente tiene algo más de cien fojas, de las cuales casi treinta corresponden a notas y decretos, el resto, es del detalle de la marcha.



“El Museo Profesor Osvaldo Ramón Maidana”, Campo Santo – Salta

Muchas personas trabajaron
en silencio tratando de hacerlo
realidad y de prestigiarlo en el tiempo

La Historia del museo que lleva el nombre de don Osvaldo, comenzó en el año 2001 gracias al interés, esfuerzo y constancia de un grupo de vecinos de la localidad, destacando la participación de las señoras María Arnedo y Ana Narváez. Toda institución pública y por lo general del carácter que reviste la que ahora expongo, tiene detrás de las vitrinas una tradición cargada de datos, arrosos, senderos, vivencias y caminos que se entrecruzan, aunque, necesariamente también debe contemplarse el trabajo y soporte de personas que supieron reunir su esfuerzo y valorar y resguardar el patrimonio para fundamentar y sostener su existencia. El caso que presento, no una excepción.

Conocí a don Osvaldo en el año 1974 a poco de ingresar a la Universidad y pude conversar e interiorizarme sobre su fecunda labor académica a partir del año siguiente, mientras trabajaba en solitario en el anexo de la sede del rectorado, reclinado sobre un escritorio, revisando, catalogando y organizando los materiales arqueológicos que tenía a resguardo; pero lamentablemente, quienes asumieron el mando de la provincia, le permitieron hacerlo unos meses más y luego lo apartaron de manera compulsiva. Con el retorno de la democracia, don Osvaldo y su trayectoria fueron en cierta medida, reivindicados y reconocidos debidamente.

De forma paralela y aunque a principios de la década de los años 80, luego de recorrer muchos lugares y sitios arqueológicos que se encuentran en otras regiones, acompañado de José Migliorino, que lo había descubierto y otros amigos entusiastas, comenzamos a tratar de localizarlos en el contexto del Valle de Cianca. Al poco tiempo fuimos ampliamente recompensados, no solo registramos varios sitios y asentamientos, sino que, además, con la ayuda del director del Museo de Antropología de Salta, Lic. Vito Márquez y de la Lic. Mirta Santoni, sumado el importante y destacado apoyo permanente del entonces Director de Arqueología del Museo de Ciencias Naturales de La Plata, el Dr. Alberto Rex González, pudimos clasificar los objetos y el material oportunamente recogido en aquellas recorridas. La noticia fue arrolladora: registramos por primera vez para el Valle de Cianca y para nuestra provincia, la cerámica arqueológica de mayor antigüedad del territorio de la República Argentina con unos 2.600 años; es decir, sus restos datan de entre los siglos VII y VI antes de Cristo.

En el año 1983 comenzamos a verificar la existencia de sitios arqueológicos en el espacio del valle; de manera controlada en “Ojo de Agua”, al año siguiente, el sitio “Puesto Viejo de finca San Pablo”, después finca Buenaventura, El Cuerito, Yaquiásmé, San Luis, Unchimé, La Trampa, La Punilla, El Ceibal, Finca El Bajo; además de varios otros localizados sobre las márgenes del río Saladillo. Algunos sitios registrados y aún sin trabajar son, Los Toldos, El Sauce, Arroyo de Matos y Arroyo de Pintos; varios puntos en

los alrededores de la localidad de Cobos y Betania; El Totoral, Pacheco, La Obra, El Recreo, San Roque, La Viña, El Cajón, Puente Negro, Los Nogales, Las Mesitas, El Estanque, Lachiguana, San Antonio, Cruz Quemada, y hasta la costa norte del río del Juramento entre los parajes en que está evidente la presencia de asentamientos humanos. Durante los años que siguieron, me ocuparon muchos viajes de campaña a distintos lugares, sitios, yacimientos y ciudades arqueológicas de nuestro Noroeste formando parte de los equipos de prospección, relevamiento y excavación de los profesionales antes mencionados y en campañas organizadas por los doctores Bernardo Dougherty, Alicia Fernández Distel, Elizabeth De'Marraais, Rodolfo Raffino, Daniel Olivera, Lautaro Nuñez Atencio, y los profesores Víctor Nuñez Regueiro y Marta Tartussi, entre otros. Los resultados fueron presentados a manera de informes y algunos de ellos fueron publicados en revistas especializadas, presentados en congresos nacionales e internacionales y en la convocatoria internacional de proyectos de investigación en el marco del **“V Centenario del Descubrimiento de América”**. De los premios dinerarios que, a través de cada Estado se otorgarían en el continente; dos eran para la República Argentina; el que presenté planteando el desarrollo de una amplia investigación sobre la Cultura San Francisco-Vaquerías fue uno de los reconocidos y felicitados por el entonces Ministerio de Educación de la Nación. A pesar de haber sido uno de los ganadores, nunca percibimos el premio.

Desde entonces, la totalidad del material de estudio y las piezas recuperadas fueron integrando la llamada **“Colección Arqueológica Cianca”**, que permaneció a mi custodia y en el domicilio de un amigo en la ciudad de General Güemes, a la espera de que alguna autoridad del departamento tuviera la buena disposición de trabajo y gestión que nos permitiera montar adecuadamente una Muestra estable. Luego de algo más de treinta años de aguardar ese momento, se presentó la oportunidad de hacerlo en Campo Santo. En primer lugar y mediante la correspondiente acta ante la Dirección de Patrimonio de la Provincia, hice el *“traspaso de custodia”* al municipio y dediqué un año más a trabajar, tanto en la parte técnica específica, como en el aspecto Museológico; es decir, el diseño del mobiliario, la planificación y diseño de la muestra, el contenido de los guiones museológico y museográfico, y el montaje de la *“Muestra Regional de Arqueología Dr. Alberto Rex González”*, que comprende y exhibe un espacio de casi doce mil años de la Prehistoria del Hombre en el Noroeste Argentino; donde lógicamente está incluido el valle.

Todo el rico contexto arqueológico fue repartido en cuatro Salas, y tanto **la muestra como la “Sala Nº1 llevan el nombre del Dr. Alberto Rex González”** y contiene restos y artefactos, los de mayor antigüedad fabricados por el hombre que fueron recolectados en sitios de los valles altos y de la Puna; aproximadamente unos 12.000 años antes de Cristo e integran la llamada “Etapa Precerámica”. En la **“Sala Nº2, con el nombre del Profesor Antonio Serrano”**, pionero en el estudio de la Cultura San Francisco, -que junto a Vaquerías forman el Conjunto Alfarero primigenio-, se exhiben algunos objetos que datan del año 500 antes de Nuestra Era, en lo que se denomina “Período Temprano”. La **Sala Nº3, corresponde a la denominada “Profesor Víctor Nuñez Regueiro”** y es donde se exponen algunos materiales procedentes del Valle Calchaquí. Estas piezas poseen una antigüedad de alrededor 1.200 años y corresponden al “Período de Desarrollos Regionales”. Por último, la **Sala Nº4 ha sido designada “Dra. Myriam Tarragó de Font”**, en la que han sido expuestos parte de los materiales

recuperados del enterratorio descubierto en Betania; que contempla una “conjunción de corrientes culturales”. Tiene una antigüedad de entre 250 a 300 años. La ***Sala N°5 ha sido dedicada a la memoria de la “Profesora Elvira Braga de Monteros”***, precursora del conocimiento de la Geografía del Valle de Cianca, y la ***Sala N°6 dedicada a la memoria de la Profesora Clara Gútiez***, por su dedicación y aportes a la Historia del Departamento de General Güemes. Originalmente, en el año 2001 y luego de recolectarse los materiales descubiertos, el Municipio mantuvo desde entonces una pequeña muestra abierta al público, y en enero de 2016 se inauguró una nueva muestra arqueológica en una nueva sede. Al mismo tiempo, el nuevo Museo formaba la punta de lanza de una planificación perfectamente estructurada, para que a partir de ese momento y con vistas al futuro, funcionase como un establecimiento de referencia en el Departamento de General Güemes, y difundiese los conocimientos adquiridos en los establecimientos educacionales y público en general, principalmente de los distintos aspectos del Patrimonio Cultural de sus pobladores.

A pocos meses de inaugurarse la nueva sede el Museo, se formó el ***“Consejo Científico Asesor”***, que estaba integrado por profesionales de las dos universidades de nuestra provincia y de la provincia de Jujuy. Logré el apoyo del municipio y pude crear el ***“Departamento de Investigaciones Históricas”***. Además, oportunamente tanto la Institución como la planificación que acompañaba fue reconocida por un ***“Miembro del Consejo Internacional de Museos” y Miembro Asesor de la UNESCO***. Y enseguida surgió el ***“Programa Sustentable de Cultura y Turismo del Valle de Cianca”***, que enumeraba más de treinta proyectos destinados a registrar, recuperar y preservar todo el Patrimonio Cultural. Oportunamente avalado por los intendentes de los tres municipios.





“División Política y Eclesiástica de Salta – 1840”

Documento en que el capitán general de la Provincia, de conformidad y para facilitar la ejecución de la ley de 4 del presente ha acordado y

Decreta

Art. 1° - El Territorio de la Capital será dividido en cuatro cuarteles y un distrito según y en los términos que prescribe el presente decreto.

2° - Los Departamentos de la Provincia serán divididos en distritos bajo los límites prescriptos en este decreto.

3° - Para la mejor y más pronta administración de Justicia, en cada distrito habrá un Juez de Campaña, y un suplente con igual jurisdicción en su respectivo territorio.

4° - Al Juez del distrito la Capital del departamento, corresponde concurrir a los actos de elección de Diputados para la H. J. G.

5° - Las escuelas de la campaña quedan bajo la inmediata inspección del Juez de su distrito, el militar de más alta graduación en actual servicio que en él resida, un vecino que entre ambos nombrarán y el Párroco, cuando exista en él.

6° - Las Comisiones protectoras de la educación existente en los departamentos quedan con las mismas facultades en el distrito de su residencia.

7° - los límites de los cuarteles de la Capital y distritos de los departamentos, serán en el orden siguiente:

CAPITAL

Cuarteles

N°1 - Por el Sud, el río ancho; por el Norte, la calle principal del Orden que corre desde el Puente de San Bernardo hacia el Poniente; por el Este, la calle principal de la Libertad, que corre desde el Puente de Tineo hacia el Sud; y por el Oeste, las cumbres de la serranía y demarcación del Curato Rectoral.

N°2 – Por el Este, la calle principal de la Libertad; por el Oeste, las cumbres de la serranía y límites del Curato Rectoral; por el Norte, el río de Baquero; y por el Sud, la calle principal del Orden.

N°3 – Por el Este, la cumbre de la serranía frente a Lagunillas; por el Poniente, la calle principal de la Libertad; por el Norte, el río Baquero y Mojotoro; por el Sud, la calle principal del Orden.

N°4 – Por el Este, la cumbre de la serranía de La Pedrera; por el Oeste, la calle principal de la Libertad; por el Sud, el río ancho; y por el Norte, la calle principal del Orden.

Distrito de La Cruz

Por el Este, el carril que va al interior de la República; por el Oeste, las cumbres de La Pedrera y del Castillejo; por el sud, el río del Pasaje o Juramento; y por el norte, el carril a Cobos.

Departamento de Campo Santo

Distritos

Campo Santo: Por el Este, Totoral; Oeste, limite del Curato Rectoral; por el Sud, el río de Cobos; Norte, límite de la Provincia.

Cobos: Por el Este, el Despoblado; Oeste, Saladillo; Sud, hasta la angostura de la Siénega; Sud, el río de Cobos.

Zanjón: Por el Este, límite del Departamento de la Frontera del Este; Oeste, hasta la angostura de la Ciénega; Sud, el río del Pasaje o Juramento; y Norte, hasta las serranías despobladas de los monos.

Salta, febrero 5 de 1840

SOLA, Gobernador
Bernabé López. Ministro General

El escrito establece la división territorial de toda la jurisdicción provincial, entonces eran once (11) departamentos y cuarenta (40) municipios.

“Memoria Estadística General - Departamento de Campo Santo – 1870”

En la “Exposición Nacional” realizada en el mes de setiembre de 1870, el entonces Presidente de la Comisión del Departamento de Campo Santo, señor Alejandro Figueroa, presentó un informe que mostraba un panorama bastante completo del ámbito natural y destacaba ciertos datos acerca de los aspectos social, productivo y educativo de la población del territorio de su jurisdicción.

División Política y Civil del Departamento campo Santo

El Departamento de Campo Santo está dividido en cinco Partidos: “Campo Santo” -donde se encuentra la Parroquia-, “San José”, “La Viña”, “Cobos” y “La Trampa”. Está regido por una Municipalidad un Juez de Paz propietario y un suplente, electos por el Gobierno de la Provincia de una terna que le presenta anualmente al efecto; y por otros Jueces auxiliares propietarios y suplentes, en cada partido nombrados por la Municipalidad, sin intervención del Gobierno y con atribuciones más limitadas que el Juez Departamental. Tiene, además, un Jefe Político nombrado por el Gobierno del que es agente para la recaudación de las rentas Provinciales, desempeñando en el Departamento las atribuciones de Intendente de Policía, es miembro nato de la Municipalidad y ejecutor de sus disposiciones. Todos estos cargos son honorarios. Los empleados en cuyo nombramiento intervino la Municipalidad duran un año en sus funciones, y el Jefe Cívico nombrado por el Gobierno es amovible a voluntad de este.

Topografía

La Parroquia y Capital del Departamento se halla al No-Este de la ciudad de Salta y a diez leguas de distancia, bajo los 24° 40’ de latitud Sur y 67° longitud según el meridiano de París- tiene 16 leguas de Sur a Norte y 10 de Este a Oeste, líneas rectas. Linda al Oeste con el Departamento de la Capital y el de La Caldera (...). Y continúa con un somero detalle de la hidrografía y la orografía, y el clima.

Vegetación

Es extraordinaria, en general, la que cubre el departamento, siendo muy variado el crecimiento de árboles y plantas, con relación a la humedad y condiciones del terreno en que se encuentran. Los árboles de madera de construcción y ebanistería, crecen en varios puntos a 80 varas o más de altura con una corpulencia relativa a tan basto desarrollo, y se encuentran en estos bosques los siguientes: Y enumera una cierta cantidad de especies típicas y sus principales características.

Industria Agrícola y Pastoril

En el Departamento se cultiva:

La caña de azúcar. Produce 80 arrobas de azúcar y 80 de aguardiente en una cuadra cuadrada

Naranja de varias clases. Produce 2.000 naranjas por árbol, término medio.

Limoneros. Produce 500 limones por árbol

Chirimoyo. Produce 500 chirimoyas por árbol

Banano o Plátano de cinco clases. Produce una cabeza con 60 o 100 frutos por planta.

Café. Produce 4 libras por planta de 8 años.

Palta o aguacate. Producción contingente según los hielos, pues florece en invierno.

Ananá o Piña. Igual a la anterior.

Algodón. Producción de muy buena clase, pocas plantaciones.

Continúa la enumeración de especies. Hace un apartado para “Elaboración de la Caña”: la caña que se produce en el Departamento es de una a dos varas de largo, y la sustancia sacarina de buena calidad. Se corta anualmente. La elaboración se hace, casi en su totalidad con el auxilio de indios salvajes, traídos anualmente del Chaco en número de mil o más hombres, fuera de mujeres y chicos a los que también se da ocupación. Los indios ganan 6 pesos mensuales, fuera de manutención, tabaco, etc. los peones cristianos o capataces, gozan de un sueldo que varía de 12 a 20 pesos bolivianos al mes. Luego hace un detalle del método de obtención del azúcar.

Pasa a enumerar otros aspectos como: Recolección de Cereales, Terreno Cultivado, Pastoril, Molinos, Tenerías, Puentes, Aguas Termales (sin nombrar El Sauce, hace referencia a la propiedad curativa de sus aguas)

Población: de acuerdo al “empadronamiento de 1869” el número de pobladores en el departamento sería de “3.305 almas”, teniendo en cuenta que habría que calcular un cinco por ciento de aumento al menos, por haberse practicado esa operación en los días de la función del Milagro; la fiesta religiosa más popular de la Provincia, de modo que es incalculable la cantidad de personas que marchan en esos días a la Capital de la Provincia donde permanecen varios días. De esta población 100 hombres se emplean en la agricultura y 100 en las crías de ganados; sin incluir en este cálculo los indios salvajes, que regresan al Chaco terminada la cosecha de caña de azúcar.

Escuelas: Con fondos Municipales se sostienen una escuela de niños, otra de niñas y una nocturna de Jornaleros en la Capital del Departamento. En el Partido de Cobos, una mixta de niñas y niños. En el Partido de La Trampa, una mixta de niñas y niños y una de Jornaleros. Se instruye en ellas a 206 alumnos (...)

Municipalidad:

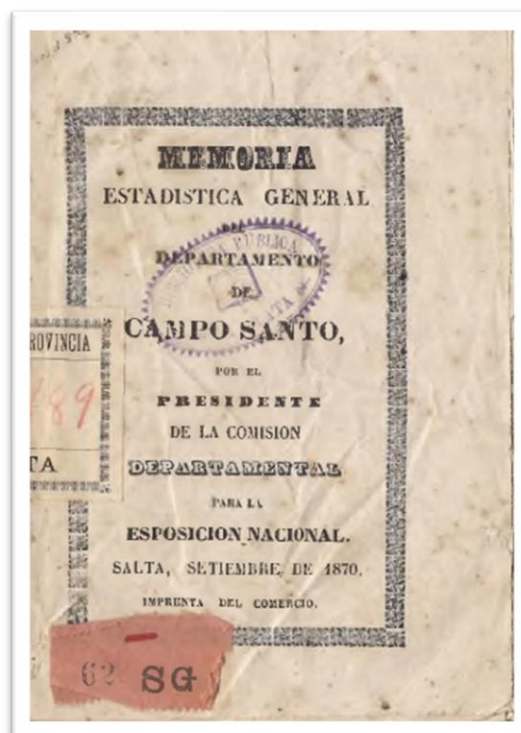
la Municipalidad del Departamento, llena su cometido con regularidad, promueve las mejoras que cree conducentes a fomentar la industria y garantizar el orden de la localidad (...)

La Memoria concluye con el acápite Reflexiones Generales que, en uno de sus párrafos, expresa: (...) La producción agrícola del Departamento crece en relación al consumo de la Provincia, no pudiéndose exportar a otros mercados por los crecidos fletes que hay que pagar en razón de los malos caminos para los vehículos que se emplean. La escasez de brazos que se experimenta es otro grave inconveniente, pues no es extraño que un agricultor pierda su cosecha por escasez de trabajadores, desde que los brazos con que

se cuenta no siempre alcanzan, para cuidar y cosechar; así no es extraño que los frutos que se recogen vengan a tener un precio que no está en relación con una producción tan exuberante, y lo contrario sucedería si se hiciese de un modo regular con máquinas aparentes. Los indios del Chaco, como se ha demostrado, son los brazos con que principalmente se cuenta, y como es natural en hombres que no tienen hábitos de trabajo, que llevan una vida nómada la mayor parte del año, su servicio es muy mezquino; sin embargo, sin ellos quizás moriría la industria principal del Departamento de la de Jujuy, donde se emplean los mismos brazos en los ingenios de azúcar.

La ocupación de los indios tan importante en la Provincia no solo da el resultado expresado, sino que ha producido otro no menos valioso. Desde una época remota la Provincia no ha tenido otro fuerte avanzado sobre el Chaco que los propietarios de los ingenios de azúcar, que mandaban sacar con sus capataces los indios que necesitaban para sus trabajos; desde largas distancias, sin que hubiese ejemplar de que ninguno de sus enviados fuese sacrificado por ellos; por el contrario, eran cuidados y aun socorridos por ellos con alimentos cuando se les concluían los que llevaban. La Colonia Rivadavia y la de los PP de Propaganda Fide, son una prueba elocuente de ese resultado, pues han sido fundadas por unos pocos particulares sin auxilio de la fuerza pública, y sin resistencia por parte de los indios. Hasta esos puntos se ha poblado el territorio de la Provincia, sin más fuertes, ni más guarnición que la necesidad ya reconocida entre los indios, de obtener con poco trabajo lo que no pueden en su vida nómada; aquello indispensable para satisfacer sus primeras necesidades.

En este año se ha sufrido la escasez de estos brazos, y por la primera vez los indios han muerto a dos de los capataces que iban a sacarlos; se atribuye este resultado a la falta del estudio y tino necesario, con que debe llevar a los indios el Jefe de Fronteras.



Portada de la Memoria Estadística General

“Estudios para la Prolongación del Ferrocarril Córdoba - Salta – Jujuy”

1866

El aporte atinente a la construcción de la línea de ferrocarril para unir a la ciudad de Córdoba con las del Norte del país, Tucumán, Salta y Jujuy y continuar a la frontera con Bolivia y Chile, demandó desde mediados del siglo XIX numerosos trabajos que se realizaron paulatinamente. El primero de ellos, nos remite a lo realizado por el Ingeniero Italiano Pompeyo Moneta, oportunamente contratado por el Gobierno de la Nación para que hiciese un viaje de reconocimiento del terreno, desde la ciudad de Córdoba hacia el norte, hasta las ciudades de Salta y Jujuy.

Portada del expediente

INFORME SOBRE LA PRACTICABILIDAD DE LA PROLONGACION DEL FERROCARRIL
CENTRAL ARGENTINO DESDE CÓRDOBA HASTA JUJUY PRESENTADO POR EL INGENIERO
CIVIL D. POMPEYO MONETA A SUS COMITENTES

Los Sres. Brassey, Wythes y Wheelwright.

PUBLICACION ORDENADA POR EL
GOBIERNO NACIONAL BUENOS AIRES
TIPOGRAFIA A VAPOR DE "La Tribuna" Calle de la Victoria, núm. 31

AÑO 1867

Rosario, Abril 6 de 1866.

Sr. Don Pompeyo Moneta:

ESTIMADO SEÑOR: Habiendo convenido con Ud. para hacer una exploración del país al Norte de Córdoba, en unión con el Sr. Beatty, el que debía haberse reunido con nosotros aquí el 1° del corriente; se hace ahora necesario, en atención a que este Señor aún no ha llegado, que siga Ud. sin esperarlo, y él irá a reunirse con Ud. tan pronto como llegue de Inglaterra. Esto viene a ser más preciso, desde que el permiso que Ud. tiene del Superior Gobierno está limitado a dos meses y en ningún caso podrá exceder de tres. El Señor Campbell, acompañará a Ud. como auxiliar, de modo que podrá Ud. seguir sus trabajos, aunque por algún evento fuese demorado el Señor Beatty. Inmediatamente que esté Ud. preparado se pondrá en marcha, observando, en cuanto sea posible, las siguientes instrucciones: El objeto de la expedición, es examinar el país desde Córdoba hasta las provincias de arriba, con el objeto de cerciorarse de la dirección más corta, mejor, y más económica, para llevar un ferro-carril hasta la Capital de la Provincia de Salta; a no ser que se encuentre Ud. con tales obstáculos, que hagan impracticable la empresa, a consecuencia de los grandes gastos que deberían hacerse; porque

solamente una línea de poco costo, comparadamente, podrá ser con seguridad llevada a efecto.

Después de salir de Córdoba, tendrá Ud. que costear la sierra, tan cerca como la conservación del nivel se lo permita, hasta que llegue a Divisaderos; que según entendemos, es el paso más a propósito, para hacer una desviación a la izquierda; tomando desde allí una línea, tan directa como sea posible, a través de las salinas hasta la Horqueta; que siendo un punto central para las provincias de Santiago, Rioja y Catamarca, está en línea recta con Tucumán, Salta y Jujuy y el camino real a Bolivia: Estamos informados, que en las salinas existen de pósitos de aguas fluviales. Este es un punto importante que debe Ud. examinar con cuidado y también reconocer si hay pozos; porque muchas veces sucede que bajo una superficie de sal se encuentra agua dulce. Desde la Horqueta quisiéramos que siguiera Ud. a lo largo de la cuesta, a la izquierda, tan cerca como se lo permita la conservación de un terreno igual, atravesando el distrito agrícola, dividido por varios riachos; porque allí la población es numerosa y podrá proporcionar tráfico. También será preciso reconocer una traza cerca del punto donde el Rio Hondo, tiene su confluencia con el Rio Dulce, con el objeto de comparar las ventajas y desventajas de ambas trazas. Desde Tucumán hacia Salta, parece que el terreno es bastante nivelado hasta aproximarse a Salta, donde se encuentran obstáculos, que harán necesario un examen muy prolijo, para descubrir la más fácil entrada a la ciudad. Debemos recomendarle que desde su salida y en todo el tránsito tome con cuidado las elevaciones, y si des pues de llegar a Salta tuviese el tiempo suficiente, deseáramos que continuara su exploración hasta Jujuy.

Los puntos principales que deberá abrazar su informe son: TERRENOS. Como una condición esencial para habilitarnos a llevar a cabo una empresa de ferrocarril, será preciso que además de las concesiones de terrenos; que según estamos informados, los Gobiernos de Provincia están dispuestos a hacer; estos terrenos sean de valor, y deseamos tener una descripción detallada de ellos; a saber: la naturaleza del suelo, si hay arboleda o no, si tiene agua, si sirve para la agricultura o el pastoreo.

MADERAS. Como el ferrocarril necesitará durmientes de madera, deseamos conocer la naturaleza y extensión de los bosques y la fuerza y duración de las varias clases de madera; debiendo observar que los durmientes deben tener diez pies de largo, diez pulgadas de ancho y cinco o seis de grueso. Madera para puentes será también necesario, principalmente en la proximidad de los ríos. En Tucumán somos informados que existen maderas muy valiosas y raras que vendrán a ser objeto de comercio en cuanto se establezca un ferrocarril, Será interesante saber si puede aumentarse mucho el cultivo de la caña de azúcar, como también del añil y del algodón en Tucumán.

AGUA. Usted conoce la absoluta necesidad de agua dulce a lo largo del ferrocarril, para el uso de las locomotoras, y deseamos que se informe si se encuentra o no, si hay depósitos permanentes de aguas pluviales y si el agua de los pozos es dulce.

SUELO. Deseamos ser informados de la naturaleza de los terrenos del tránsito, si son de tierra vegetal, o de arena fina o gruesa o piedra, y si hay piedra de cal, tierra romana, mármoles o piedra para edificios.

RÍOS. La naturaleza de los ríos que deberá atravesar el ferrocarril, su anchura, profundidad y corrientes; si ofrecen facilidad para la colocación de puentes; la clase de ribera, si es de arena, piedra, tierra o tosca, y los mate riales que se ofrezcan, para la construcción de los puentes.

TRÁFICO. Es importante tomar nota del tráfico que existe entre Provincia y Provincia, ciudad y ciudad, su clase su importancia y los intercambios del comercio. Y sírvase Ud. extender sus averiguaciones al probable tráfico de minas que sería producido por la introducción del ferrocarril; pues es nuestra creencia, que en pocos años formará una parte considerable del tráfico.

CARBÓN. Hasta el presente solo tenemos noticias vagas sobre descubrimientos de carbón de piedra; pero nada preciso. Se dice que ha sido encontrado a diez leguas de línea del ferrocarril, y es materia que merece sus diligentes investigaciones.

INSTRUMENTOS. Hemos proporcionado a Ud. los siguientes para la expedición: Un barómetro superior de montaña. Un sextante de prisma de Pistor y Martins. Un horizonte. Un cronómetro. Como no se puede tener confianza en los mapas existentes, tendrá Ud. que fijar las longitudes y latitudes, por observaciones astronómicas, de los puntos de que es más necesario tener un conocimiento exacto, particularmente en Divisaderos y Horqueta. Hemos también puesto a su disposición un carruaje. Deseándole un feliz viaje.

Somos sus más atentos servidores.

Brassey, Wythes y Wheelwright

Meses más tarde, el ingeniero Moneta presentó su informe:

Buenos Aires, Febrero 1 de 1867.

Señores Brassey, Wythes y Wheelwright: Tengo el honor de informar a Uds. sobre el resultado de la exploración que me encargaron en el mes de Marzo del año pasado. El objeto de la expedición era examinar el país desde Córdoba a las Provincias del Norte a fin de cerciorarse de la dirección más corta, más económica y conveniente para llevar un ferrocarril hasta Salta y Jujuy pasando por la Horqueta. La exploración debía alcanzar hasta Tucumán, cuando menos, pero interesaba que se extendiera hasta Salta y Jujuy también, como en efecto se hizo. El tiempo que tenía a mi disposición era muy limitado, la zona que debía explorar muy vasta; abarcando más de 7 grados en latitud; por esta razón los estudios fueron llevados con la mayor rapidez, pasando de ligero sobre las partes que no presentaban obstáculos y las cosas de interés secundario; para fijar más la atención en lo más esencial, y en los puntos en que el terreno presentaba algunos inconvenientes. Es así que mientras en lo llano no se recorrió materialmente la línea propuesta en toda su longitud; en los lugares montuosos fue estudiada prolijamente, para conocer bien la entidad de los trabajos que requería, de sus curvas y sobre todo de sus gradientes. Para facilitar la inteligencia del presente informe, adjunto un mapa hecho con el sistema de proyección de Mercator, en la escala que ha parecido más conveniente; el grado de paralelo es de 20 centímetros, resultando el de los meridianos de 22,4 término medio. El mapa se reduce puramente a la zona explorada. Para su confección se ha empezado a determinar la posición de siete puntos principales: Córdoba, Horqueta, Tucumán, Salta, Jujuy, Pilciaó y Catamarca. Para Córdoba se han adoptado las coordenadas que resultan del relieve planimétrico de la línea del ferrocarril del Rosario a Córdoba, proyectado por el Ingeniero Campbell. Las latitudes de los otros puntos fueron determinadas por medio de las alturas meridianas del sol, y en ellas no puede haber errores sino de unos pocos segundos. Las longitudes fueron tomadas por medio de distancias lunares, casi todas con el sol. En cada uno de estos puntos se

tomaron varias series de distancias tanto al naciente como al poniente de la luna, y la longitud media resultante podrá diferir de la verdadera de dos minutos en arco a lo más. En los otros tres puntos, Jujuy, Pilciao y Catamarca, se tomaron también las distancias lunares; pero solo de un lado de la luna, razón por la cual se ha creído más segura su determinación por medio del azimut de las visuales conducidas desde aquellos puntos a las sumidades de montañas, cuyas posiciones habían sido previamente establecidas. Durante todo el viaje se ha tomado siempre nota del curso del camino con la brújula y el reloj, y se han tomado todas las alturas meridianas del Sol y de estrellas que fue posible, para determinar las latitudes. Con estos datos fue trazado sobre el mapa el derrotero del camino entre uno y otro de los puntos principales arriba indicados. Este sistema habría conducido a resultados muy inexactos en un país llano; pero en el caso actual, sea faldeando la serranía de Córdoba, sea la larga sierra del Aconquija, y más adelante entre las montañas de Salta y Jujuy, ha habido siempre muchos cerros y puntos bien demarcados para referir la posición de la línea. Nunca se ha dejado ocasión de tomar un ángulo que podía ser de alguna utilidad, subiendo a veces los lugares elevados que presentaban buenos puntos de vista, o de establecer por medio de triangulaciones, la posición de ciertos puntos notables. Según la importancia de las observaciones se median los ángulos con una brújula de prisma o con un teodolito. Todos estos datos han sido de gran utilidad, habiendo servido para corregir la traza del camino, de modo que ella puede considerarse suficiente mente exacta para el objeto a que debe servir. Las distancias lunares fueron tomadas en muchos otros puntos, a más de los indicados anteriormente; pero en general han sido más atendibles los resultados obtenidos en el modo anteriormente indicado. En muchísimos puntos de la línea, se han tomado los ángulos horarios del Sol o de estrellas, con el objeto de determinar la longitud con el susidio del cronómetro; pero todas las precauciones tomadas para sustraerlo a las influencias de las oscilaciones del coche o del caballo, no fueron bastantes para conservar suficiente regularidad en su marcha. En la compilación del mapa se ha tenido necesaria mente que hacer abstracción de todos los mapas del país. Todos sin excepción son muy erróneos: basta decir que la Horqueta, hecha la comparación con el mapa del Dr. Burmeister (uno de los mejores), difiere 30 minutos en latitud; que Graneros en el mismo mapa está a 8 minutos al Este de Tucumán, en lugar de estar 14 minutos al Oeste; que Tucumán debería trasportarse 44 minutos al poniente según el Comandante Page y según Parish [mapa de Arrowsmith] al contrario, llevarse 12 minutos al naciente; que en el mismo mapa, Salta está al naciente de Tucumán en lugar de estar al poniente. Lo mismo puede decirse de todo el resto. Tales errores han aumentado naturalmente las dificultades del trabajo.

Acerca del sector geográfico que nos interesa, escribió:

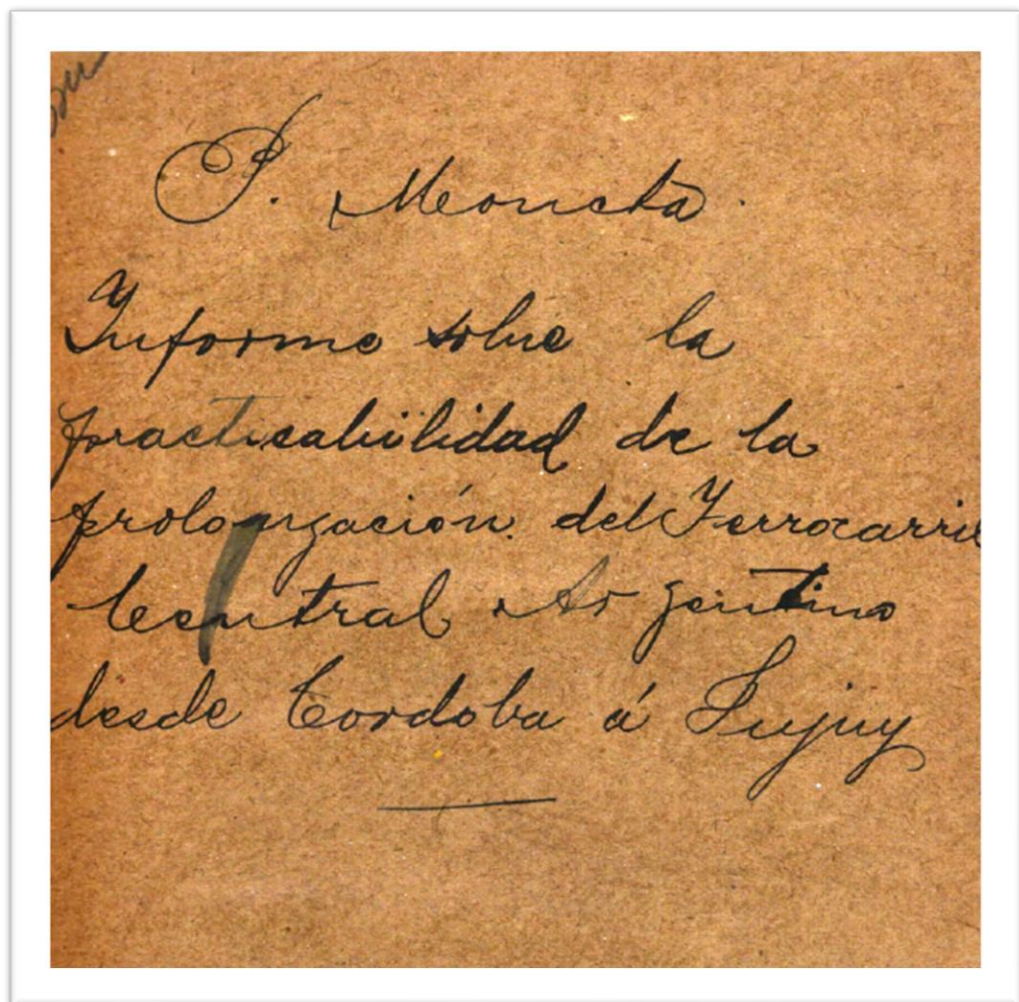
“(...) Después de Metán y Conchas, se sigue al Río de las Piedras, 18 kilómetros al Norte. De allí al Pasaje, 45.5 kilómetros más adelante, las montañas son altas a los dos lados del camino, y no permiten sino desvíos parciales del camino actual, como se dirá en seguida. Allí hay fuertes pendientes que superar. Desde Pasaje a Simbolar, se cruza oblicuamente un cordón de lomas y un terreno sumamente quebrado, y allí también poco se puede desviar del camino actual. Pasado Simbolar, si se quiere ir a la ciudad de Salta, es preciso vencer el espacio de 40 kilómetros que la separa todo ocupado por serranías. Después de haber buscado por muchas partes una comunicación con Salta, he hallado

un camino practicable, cuya traza está demarcada en el Mapa, pero sería muy dificultado por mil sinuosidades y pendientes fuertes de 25 y talvez más por mil; en fin, sería muy costoso, habiendo también trecho de piedras que hacer saltar, y después de llegar con tanto trabajo a Salta, para seguir a Jujuy, sería todavía más difícil; no tanto por las pendientes fuertes, sino porque en el Rio de los Sauces, (como a medio camino) hay un trecho de 10 kilómetros, donde es preciso estar en el mismo cauce del rio, estrechado por unos cerritos no muy altos de pura roca. Otra circunstancia que hace desechar este camino, es que desde Simbolar á Jujuy directamente, hay 89 kilómetros, mientras que pasando por Salta habría 134 aproximadamente. Por estas razones conviene dejar a Salta, o comunicar con ella por un ramal, cuando se juzgue conveniente, y seguir derecho desde Simbolar a Cobos, a Campo Santo, Pampa Blanca, y de allí a Jujuy. Al principio el valle es ancho y cómodo, pero después los cerros se arriman mucho al rio que pasa por aquella ciudad Yestrecan el espacio en que se puede pasar; las gradientes allí son fuertes, o sea 14 por mil, pero el mayor tropiezo es el paso de varios ríos muy explayados casi sin cauce, que obligarán a hacer puentes muy largos o canalizarlos.

(...) De las Lomas Coloradas sigue sin tropiezo hasta la Cabeza del Buey, distante 10 kilómetros con una pendiente de 7 por mil, y después continúa en una gran distancia, como de 58 kilómetros en lo llano, hasta pasar el rio de Perico, cruzando un espacioso valle, interpuesto a las sierras de Salta y la Lumbrera. En Campo Santo el valle tiene más de 20 kilómetros de anchura, es fertilísimo y cultivado. Antes de Cobos se cruza el pequeño rio de Amadores, que tiene cerca de 12 metros de ancho, con barranca muy baja y pedregosa. El rio de Mojotoro o Lavayen; que corre entre Cobos y Campo Santo es muy ancho y explayado y tiene como 350 metros de ancho. Como todos los ríos de estas regiones, tiene poquísima agua en invierno; pero en verano trae mucha y muy correntosa; en ninguna parte tiene una hondura mayor de 1,5 metros. El cauce es todo lleno de piedra que arrastra el rio. Un puente para este río, aunque muy grande, puede hacerse comparativamente barato; porque no arrastrando árboles ni ramas, puede hacerse el puente bajo y los tramos cortos. A más del rio principal, hay otro brazo en que ya no corre agua. Sería fácil cegararlo definitivamente. De Campo Santo se sigue al Norte por el valle siempre ancho hasta al río Perico subiendo suave y casi constantemente (menos al principio, en que se baja hasta el rio de las Pavas). En este trecho, se cruzan: El rio Saladillo de 16 metros de ancho, pedregoso, con barrancas de 1 metro; no lleva nunca mucha agua. El rio de Las Pavas de 20 metros de ancho y casi sin barranca. El arroyo del Carrillal y el rio de Perico. Entre los dos, por motivo de la fuerte inclinación del terreno, se han formado muchos brazos, de número, dimensiones y posición continuamente variables; así es que puede decirse, que en un trayecto de 4000 m. todo es rio. Sería preciso examinar bien, para ver si conviene más cruzar con un largo puente, todo el trecho expuesto a ser intersectado por el agua; o más bien reunir toda el agua en uno o dos cuerpos, para hacer un puente no muy largo. De Perico hasta Jujuy, el terreno sube rápidamente y presenta algunas ondulaciones. En los 25 kilómetros de distancia que hay, se eleva, de 353 metros, formando una gradiente general de 14 mil. Pero hay dos trechos entre el río Pongo y el de los Alisos en que la pendiente llega a 18 y a 20 por mil (...)"

El informe, bastante completo escrito en unas 150 fojas. A partir de entonces, los estudios que se hicieron a medida que avanzaba el tendido de vías, fueron más profundos y sectorizados, como forma de superar de la forma más adecuada, los

distintos inconvenientes que se iban planteando. De ellos, algunos proyectos establecidos a partir de 1876 para determinar la traza del Ferrocarril Central Norte, generaron que este medio de transporte revolucionario para la época, permitió que se originasen numerosas poblaciones a la vera de su recorrido. Entre muchas de ellas, la comuna de Santa Rosa o ciudad de General Güemes; que, hacia los primeros años de la década de 1880, había sido planificada con el trazado que muestran hoy las calles hacia ambos lados de las vías. La documentación es bastante extensa, por lo que, abreviada, se presentan algunos párrafos y acompaño la misma con un plano a mano alzada, anterior al año 1882 que, quizás, sea uno de los más antiguos relevados en la zona para exponer la factibilidad del trazado.



Informe de la expedición del Ingeniero Pompeyo Moneta al NO.A en 1867

Resumen de la “Memoria presentada al concurso del 28 de Julio de 1876 y premiada con Mención Honorífica” (Algunos párrafos)

Introducción

¿Cuáles son las condiciones técnicas y económicas a que debe satisfacer la red de Ferrocarriles de la República Argentina?

Tal es la cuestión objeto de este trabajo.

Si se tratara simplemente de contestar en cuatro líneas o de una manera breve a esta pregunta, tal vez fuera posible hacerlo más ventajosamente que haciendo de ella un estudio extenso y detallado; pero este y no otro es indudablemente su objeto, y es preciso estudiar el asunto con gran detenimiento y mesura, de manera que bien pudiera todo trabajo que tienda a dar la solución a este problema llevar por título: Tratado del estudio, construcción y explotación de los ferrocarriles de la República Argentina. No hay otro medio de definir la cuestión.

Para determinar las mejores condiciones de una red de ferrocarriles, es indispensable entrar en el examen de todo cuanto a ella concierne, sin omitir detalle alguno por insignificante que parezca, y a este fin es preciso considerar en uno u otro orden los puntos siguientes: 1°- Cuáles deben ser las líneas principales que constituyan la red de ferrocarriles de la República y cuáles las líneas secundarias. 2°- Condiciones principales de su trazado: trocha más conveniente. 3°- Condiciones del material de tracción y móvil. 4°- Sistema de explotación. 5°- Organización de las compañías y socorros por parte del Gobierno.

Otro párrafo:

Líneas construidas o en construcción:

Gran Central Argentino Trocha ancha. Longitud 390 Km

Nacional Andino	“	“	”	254	“
-----------------	---	---	---	-----	---

Primer Entrerriano	“	1,44 m	“	10	“
--------------------	---	--------	---	----	---

Este-Argentino (1a Sección)	1,44 m	“	150	“
-----------------------------	--------	---	-----	---

Córdoba a Tucumán	1 m	“	546	“
-------------------	-----	---	-----	---

Líneas concedidas y garantizadas:

Ferrocarril Trasandino Trocha 1 m00 Longitud. 1423 Km

Buenos Aires al Rosario	“	ancha	“	389	“
-------------------------	---	-------	---	-----	---

Este Argentino (2ª Sección)	1,44 m	“	147	“
-----------------------------	--------	---	-----	---

Mercedes á Corrientes	1 m	“	222	“
-----------------------	-----	---	-----	---

Concordia al Campichuelo	1,44 m	“	161	“
--------------------------	--------	---	-----	---

Uruguay al Paraná	1,44 m	“	250	“
-------------------	--------	---	-----	---

Gran Chaco (Sta. Fe a Colonia Esperanza, 1ª Sección) Trocha ancha.			27	“
---	--	--	----	---

Lineas decretadas:

Tucuman a Salta y Jujuy Trocha 1 m	Longitud.	354 Km.
------------------------------------	-----------	---------

Totoralejos a San Juan, Rioja y Catamarca.	1 m	708	“
--	-----	-----	---

Las Cañas a Santiago	1m	98	“
----------------------	----	----	---

Otro párrafo:

Red del Centro, Trocha ancha, compuesta de los Ferrocarriles siguientes:

“Central Argentino”

“Nacional Andino”

“Trasandino hasta San Luis, San Juan y Mendoza”

Líneas futuras que empalmen con las que anteceden.
Red del Litoral, Trocha media de 1 44, compuesta de:
Ferro-carril del Este Argentino.

- “ de Mercedes á Corrientes.
- “ de Concordia al Campichuelo.
- “ del Uruguay al Paraná.

Primer Entrerriano.

Líneas futuras que empalmen con las que anteceden.

Red del Norte, Trocha angosta de 1m 00, compuesta de las líneas siguientes:

Ferrocarril de Córdoba a Tucumán.

- “ de Tucumán a Jujuy y Salta.
- “ de Totoralejos a Catamarca y Rioja.
- “ a Santiago (desde Las Cañas).

De todas estas líneas, las que no han sido construidas y que deben construirse inmediatamente son las que determina la ley de noviembre de 1872; pero con la trocha que corresponda a la zona en que se hallan y con las variantes que hemos indicado: las demás deben dejarse para cuando sea más oportuno, porque la necesidad de algunas de ellas no es tan grande. Se necesita antes reglamentar las concesiones, estudiar el sistema que más convenga seguir para auxiliar a las empresas o para construir las líneas, y solo después de determinados estos puntos tan principales es cuando debe entrarse en el segundo periodo de la construcción de vías férreas.

Ignacio Firmat

“INFORME GENERAL SOBRE LOS ESTUDIOS DE LA TRAZA PARA LA PROLONGACIÓN DEL FERROCARRIL CENTRAL NORTE EN TUCUMAN - SALTA – JUJUY”

Transcripciones de los primeros informes surgidos de los viajes, recorridas y exploraciones que hicieron los ingenieros encargados de los estudios necesarios para definir la traza del Ferrocarril Central Norte desde la ciudad de Tucumán para conectar con las de Salta y Jujuy y el ramal a Orán.

Contrariamente a lo que desde siempre se dio por fundamento principal para que el tendido de las vías del ferrocarril fuese desplazado dos kilómetros como en principio habría sido planificado, con estos primeros informes originales emitidos por el Departamento de Ingenieros, queda demostrado que la causa de ello no fue la deficiencia geológica de los terrenos considerados, como en principio, erróneamente se afirmó, sino que la misma respondió a la modificación general del trazado con la finalidad de empalmar de la mejor manera las trazas mencionadas.

Buenos Aires, agosto 31 de 1882

Al Señor Director del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación Don Guillermo White.

Cumpliendo las órdenes recibidas de usted y después de terminada mi inspección a los estudios de la traza del Ferrocarril Andino, cuyos informes tuve el honor de remitir a usted desde Río IV, me trasladé a Tucumán, desde donde el 27 del mes de Junio último principié la inspección de las líneas del Norte, es decir de los estudios de la traza de Tucumán a Salta y Jujuy hasta donde esta se encuentra determinada sobre el terreno, comprendiendo además la del Ferrocarril a Santiago, recorriendo y examinando el terreno en el cual se estudian actualmente las diferentes trazas que deben llegar hasta Jujuy, lo que formaba el principal objeto de mi inspección. En efecto, desde el punto donde tienen que bifurcarse las dos líneas, es decir la que debe ir a Jujuy pasando por Salta y la otra que debe llegar directamente a Jujuy enlazando la ciudad de Salta por medio de un ramal, el territorio es tan vasto y tan variado, se presenta el campo a tales soluciones, que el Departamento a cuyo cargo está confiado el estudio de la mejor línea, no hubiera podido formarse un convencimiento exacto de sus aseveraciones con los datos que constituyen los apuntes de campaña e informes enviados por los Ingenieros de las Comisiones, por la razón que los primeros solo hacen conocer el terreno en donde pasa la línea, en una zona muy limitada en los alrededores de la misma, y los segundos tienen siempre que resultar oscuros para quien no tenga un conocimiento práctico del territorio que en las mismas se describe. Para conseguir el mayor provecho de este viaje, he recorrido a caballo y a pie el extenso territorio desde Tucumán hasta Jujuy, pasando por el Valle del Pasaje, de Lerma, por Salta y por el Valle de los Sauces (La Caldera), regresando a Salta por Pampa Blanca, Campo Santo y por la quebrada del Mojotoro, regresando en seguida de la Ciudad de Salta hasta llegar al punto de bifurcación de las dos líneas, es decir en Chilcas, cerca del lugar conocido con el nombre de Posta del Pasaje, pasando por Cobos. Después de estos preliminares paso a darle el resultado de mi inspección suprimiendo al mismo tiempo muchos detalles que se refieren al estudio de la línea en puntos especiales, como ser por ejemplo el paso de los ríos Cortadera, Hornillos y otros, por interesar estos datos solo a la confección de los proyectos de las obras de arte respectivas y empezaré con dar cuenta del reconocimiento que he practicado en el Rosario de la Frontera, donde actualmente termina el estudio de la línea definitiva. Este reconocimiento ha tenido por objeto trasladar la Estación del lugar en donde había sido fijada por la precedente Comisión de estudios ados o tres kilómetros del pueblo del mismo nombre y colocarla más próximamente evitando en la prolongación de la línea el encuentro de una doble cerrillada que se presenta atravesándola en su dirección actual; sobre este asunto he dejado instrucciones detalladas al Ingeniero encargado de los estudios desde el Rosario hasta San José de Metán, señalando la nueva posición de la Estación, el paso del rio y la nueva dirección que debe darse a la línea. Desde el rio Rosario adelante, la línea no está trazada, sobre el terreno he recorrido los trechos adonde se habían practicado algunos reconocimientos anteriores y me he cerciorado que hasta San José de Metán no hay dificultad alguna que valga la importancia de detenerse; desde San José de Metán hasta Salta por el Valle del Pasaje, al suspenderse los estudios de campaña el año pasado en la época de las lluvias y de las enfermedades, la traza en muchos puntos había sido detenidamente estudiada y fijada sobre el terreno y en otros se había hecho reconocimientos de máxima por la Comisión de estudios.

En San José de Metan o Río de las Conchas en donde termina la primera Sección, después de un reconocimiento en el río y en la campaña circunvecina hice cambiar la línea de empalme de las dos Secciones fijada por la primitiva Comisión, porque no se prestaba ni para situar la Estación de Metan ni para la continuación de la traza más adelante, decidiéndome hacer llevar la línea desde el río de las Conchas hasta el de las Piedras cuanto más al Este se pueda, es decir acercándola a la orilla derecha del Pasaje, siendo esta zona menos quebrada evidentemente se presenta más adecuada al desarrollo de la línea. Después de haber explorado por largo trecho el río de las Piedras he conservado el paso de dicho río, adonde la Comisión actual de estudio lo había fijado, habiéndolo reconocido como el más conveniente. Entre el río de las Piedras y el río Blanco, los Ingenieros de la Comisión estaban estudiando la línea a mi llegada, se presentaba entonces la oportunidad de explorar la topografía general del terreno, subiendo a la cumbre de un Cerro a cuyo pie ha de pasar la línea y de donde hemos observado una cañada con dirección a la confluencia del río Blanco, era importante que esta línea entre el río de las Piedras y el río Blanco resultase buena, porque de otro modo se hubiera necesitado trasladar la línea más al Este entre estos dos ríos, o en su defecto al Oeste del paso del río de las Piedras, resultando en ambos casos inconvenientes muy grandes, por consiguiente se ha recorrido y examinado todo el trecho interpuesto a los dos citados ríos, ya sea en la parte que estaba en estudio, como en la que se debía estudiar en seguida, fijando el punto en donde se debe cruzar el río Blanco.

Desde el río Blanco en adelante hasta Chilca próximamente por la exploración que he hecho en compañía del Jefe de aquella Comisión de estudios, me ha parecido que la traza debía estudiarse lo más posible cerca de la orilla del río Pasaje, habiendo averiguado que allí el terreno es más parejo y en todo sentido más conveniente, mientras que la línea estudiada más al Oeste por la anterior Comisión de estudios era completamente absurda. Entre Chilca y Posta del Pasaje, en cuyo trecho tiene lugar el punto de arranque de la línea a Jujuy por Cobos, la traza tiene que alejarse algo de la orilla del Pasaje para subir y atravesar un altiplano que allí se encuentra; a mi llegada los Ingenieros de la Comisión estaban estudiando este trecho donde se encontraron con algunas dificultades respecto de las pendientes, cosa que se trataba de mejorar.

El Valle del Pasaje según la convención que hemos adoptado en estos estudios empieza en el Puente, o sea adonde el camino que va a Salta por Cobos cruza dicho río, terminando poco más adelante de la confluencia del río Panchipas, alcanzando próximamente el largo de 60 a 65 kilómetros, siendo el terreno muy variado por su situación topográfica. La línea entra en esta quebrada y se conserva constantemente del lado derecho del río. De la Posta del Pasaje en donde la línea tiene que entrar en el Valle de dicho río hasta Rumipampa, es decir, por una longitud de 15 kilómetros más o menos, dicho territorio resulta formado por una alternativa de planos, altiplanos y lomas adonde se puede estudiar la traza sin mucha dificultad, pues los primeros tienen una elevación constante sobre el nivel del río, asciéndose los segundos en rampas no muy fuertes, y las lomadas que a veces se presentan interrumpiendo el sistema anunciado; se prestan favorablemente para ser faldeada, ofreciendo a la traza el desarrollo que le es necesario. De Rumipampa al lugar llamado las tres Cañadas el valle se estrecha notablemente. Este trecho que por esa circunstancia se llama la Angostura de Rumipampa, tiene más o menos el largo de unos quince kilómetros y la traza tiene que llevarse a media cuesta sobre un terreno escarpado, que forma como la base de altísimas peñas a pique. Esta cuesta como se reconoce, evidentemente, está formado

por antiguas degradaciones o derrumbes de los cerros superiores, sin embargo, aunque este terreno sea formado por acumulaciones mecánicas de materiales y no producida por una formación geológica, se puede asegurar que por los materiales que lo forman y por su antigüedad que se presta con toda seguridad al paso del Ferro-Carril que se proyecta. Desde las tres Cañadas hasta las Peñas Azules, es decir por una longitud aproximativa de 10 kilómetros la cuesta del río se presenta muy fácil y no hay nada que observar. Desde las Peñas Azules hasta el Boquerón, el terreno se presenta muy parecido al que se encuentra entre Rumipampa y las tres Cañadas, tal como lo he descrito, aquí habrá necesidad de construir tres túneles, los dos primeros en piedra con una longitud de 150 metros cada uno y otro del largo de 500 metros para atravesar una loma que se prolonga hasta la orilla misma del río, no presentando condiciones favorables para desarrollar la línea alrededor de la misma.

Desde el Boquerón a Luri, potrero, por un largo de quince kilómetros más o menos, la traza puede seguir siempre la margen derecha del río, pasando el Guachipas y continuando sin dificultad ninguna hasta entrar definitivamente en el Valle de Lerma. Por todo el Valle de Lerma hasta la Ciudad de Salta el trazado se encuentra en excelentes condiciones y sin la más pequeña dificultad, he aprobado por completo la traza de máxima que por allí se había estudiado, es decir alejándose del río Arias por el lado Oeste, evitando así los Bañados que se encuentran en la zona más próxima a dicho río y pasando por El Carril y Cerrillos. En Salta para la Estación, se ha elegido como se había pensado precedentemente el paraje llamado la Cruz, al cual se puede subir pasando al Oeste de dicha ciudad. De Salta a la ciudad de Jujuy por la vía de La Caldera y el Valle de los Sauces, el resultado de mi inspección ha sido la convicción que es menester abandonar la idea de tratar de hacer pasar por allí la traza de un Ferro-Carril. Este territorio presenta todas las circunstancias contrarias al buen éxito de una traza. Efectivamente, desde la ciudad de Salta hasta el lugar dicho el «Alto de los Sauces» el terreno, aunque bastante uniforme tiene según parece una pendiente bastante considerable y continua, encontrando el río Boquerón y el río Ubierna, los cuales tienen en su dominio una vasta zona de terreno donde alcanza en sus crecientes. Los numerosos brazos en que se dividen estos ríos traen un inmenso caudal de agua en la época de las crecientes, arrastrando piedras en grande cantidad con extraordinaria fuerza y velocidad, cambiando de posición y número cada vez, de tal manera que en una zona de algunos kilómetros de largo sería imposible asegurar la existencia de la vía, aunque en cada brazo se construyere un puente, siendo imposible fijar la posición de uno solo de ellos y resultando absurdo cualquier estudio de encauzamiento o defensa. Del Alto de Los Sauces que es el punto más elevado en el trecho que alcanza hasta la proximidad de Perico Chico en el lugar llamado Las Cabañas, este valle no es más que el vasto lecho de un río, que en la época de las grandes lluvias lo ocupa completamente, además de que por la inmensa pendiente que tiene, corre en medio de las dos cordilleras de montañas que forman las orillas con extraordinaria velocidad.

Fuera del lecho del río dichas orillas no tienen inclinación suficiente para hacer pasar en cuesta la vía, ni tienen tampoco las condiciones para poder permitir el desarrollo que sería necesario para destruir la fuerte pendiente del valle, a menos que no se quisiese entrar adentro de aquellas serranías cuando fuese posible en algún punto para encontrarse entonces con un terreno quebradísimo. En el lugar dicho de Las Cabañas que he nombrado precedentemente habría posibilidad de dejar el valle para entrar más al Oeste en un terreno más parejo, según me indicaron, dejando Perico Chico a la

derecha y desembocando en un terreno llano cerca de Jujuy; pero, aunque esto fuera efectivo, esta ventaja sería inutilizada por el largo trecho anterior que es impracticable para la construcción de un ferrocarril siempre que no se quiera hacer una obra mala y de gran costo. Por último, la campaña que precede y viene en seguida de Perico, por largo trecho es un terreno muy quebrado y cruzado por una cantidad de arroyos, tal que este trecho sería grandemente costoso por la gran cantidad de trabajo y obras de arte que sin duda resultarían necesarios. A pocas leguas de Jujuy el terreno se hace más parejo y uniforme. En Jujuy desde cualquier parte se llegue del Sur o Sur-Este tomando por el lado Oeste de la ciudad se puede salir a la Tablada en donde se ha destinado la futura estación del ferrocarril. Desde Jujuy hasta Salta he regresado tomando el camino al Este, es decir pasando por Pampa Blanca, Campo Santo, trecho que forma parte de la línea directa Jujuy por Cobos. De Campo Santo he vuelto a Salta entrando por el Valle del Mojotoro, inspeccionando esta quebrada, habiéndome venido esta a resultar de una importancia marcadísima para la línea de Jujuy pasando por Salta, desde el momento que me pareció inaceptable el paso por La Caldera y Valle de los Sauces. De Jujuy a Campo Santo la traza no ofrece ninguna dificultad, pasando por terrenos llanos cultivados en algunas partes como en Pampa Blanca donde existen plantaciones de cañas de azúcar y Campo Santo mismo, en general susceptibles de valiosos productos. El Valle del Mojotoro se presenta saliendo de Campo Santo con una cuesta bastante inclinada y situada al costado izquierdo del río hasta entrar adentro del mismo valle, sin embargo, me ha parecido que se puede prestar bastante al desarrollo de la línea con el objeto de disminuir dicha pendiente. El centro del valle, es el mismo lecho del río el cual lo ocupa todo en sus crecientes que son muy considerables por el caudal de agua y su velocidad. Sin embargo, las orillas del río son bastante inclinadas y sólidas para permitir el paso de un ferrocarril con toda seguridad, especialmente la orilla derecha según me ha parecido, pudiéndose pasar al lado izquierdo al terminar la angostura de la Quebrada, lo que podrá hacerse con un puente, el cual no podrá tener más que sesenta a setenta metros de longitud, solo quedaría para verificarse con estudio análogo de nivelaciones la posibilidad de poder pasar dentro de los límites establecidos para las pendientes. De la embocadura de dicha quebrada el terreno se encuentra sin dificultades para la traza hasta la Cruz Alta, lugar destinado para la Estación de la ciudad de Salta. El trecho de Salta a Cobos por donde se piensa estudiar el ramal a Salta en el caso de la línea a Jujuy por Cobos, lo encuentro en malísimas condiciones para la traza de un ferrocarril, pues es muy quebrado y sus pendientes exageradas. Es probable que, internando la línea entre aquellas sierras, por cañadas, se pueda así conseguir una línea mejor, sin embargo, los estudios mismos de máxima que fueron presentados por la Comisión encargada con dicho objeto el año pasado dio una línea bastante mala, habiendo en la misma pendiente de 16 a 17 por mil y curvas todas de 400 metros de radio. Desde Cobos hasta el río Pasaje es un terreno casi todo cruzado por lomas y cerrilladas, las cuales muchas con buen estudio se pueden evitar, sin embargo, en el trecho que precede el río Pasaje no se podrán evitar fuertes pendientes hasta alcanzar el límite máximo de estas. En seguida tiene esta línea que cruzar el río Pasaje con un puente de una importancia no insignificante para empalmar en Chilca con la otra línea, es decir con la que va a Salta por el Valle de Lerma o sea para seguir hasta San José de Metán. Ahora como resultado de las averiguaciones indicadas, se deducen las consideraciones siguientes: respecto de la prioridad o preferencia de una u otra de las dos trazas que actualmente se están

estudiando sobre el terreno, es decir la línea desde San José de Metan á Jujuy por Salta y la otra por Cobos con el ramal a Salta, a saber:

1°. Si el mérito de la preferencia de una sobre la otra debe ser al costo de construcción y nada más, es indudable que la de menor costo sería la segunda de estas, es decir la traza de San José de Metan a Jujuy por Cobos con ramal a Salta.

2°. Si se ha de tener en cuenta la importancia de las dos Provincias Salta y Jujuy, tenemos que por el criterio que me he formado en mi viaje de inspección, la ciudad o mejor dicho la Provincia de Salta, no se debe sacrificar con un ramal, el cual a más de no poder compensar de ningún modo la pérdida del beneficio de la vía directa, sería al mismo tiempo una mala comunicación, por las condiciones topográficas y altimétricas de aquel trazado que son muy desfavorables con el ramal de Cobos a Salta, mientras que para la línea por Salta o por el otro lado, en ambos casos, Jujuy se encuentra siempre en la prolongación de la línea principal.

3°. Si por último para la preferencia de una o de otra línea debe ponerse en el cálculo la comunicación con Bolivia y creo que a esto debe atribuirse una importancia de mucha consideración, entonces este caso no se podría resolver ahora, porque todavía no está probado con un estudio de competencia, si la Quebrada del Toro por Salta o la de Humahuaca por Jujuy sea la más conveniente para la comunicación de la República Argentina con el territorio Boliviano por medio de un ferrocarril. La deficiencia de este dato constituye para mí la falta de uno de los elementos principales para decidir sobre la conveniencia real de las dos trazas, opinando que antes de determinar la traza de San José de Metan á Jujuy debería conocerse el paso más conveniente para la comunicación con Bolivia, Entretanto a falta de este dato examinaremos como base de la doble hipótesis las ventajas de las dos trazas, con relación a la comunicación internacional. Si se supone adoptada la línea a Jujuy por Salta y resultara conveniente la Quebrada del Toro para dicha comunicación el Ferrocarril para Bolivia podría empalmar en Cerrillos y seguir por la vía más directa al Valle del Pasaje hacia Tucumán, y si al contrario se adoptase la Quebrada de Humahuaca, en vez de la del Toro, la comunicación con Bolivia, se haría prosiguiendo por Jujuy, tocando Salta, con ventaja así para las dos. Inversamente adoptando la línea Jujuy por Cobos con Ramal a Salta, si después resultase conveniente la Quebrada del Toro, la línea a Bolivia se haría pasando por Salta, la línea de Cobos a Jujuy quedaría transformada en un ramal en lugar de ser la línea principal y la carga procedente de Bolivia y viceversa, tendría que transitar por una línea más larga y muy desfavorable a causa de la mala condiciones en que se encuentra el trecho de Salta a Cobos. De los tres criterios enunciados precedentemente y que pueden determinar la elección de la una como de la otra traza, el primero, es decir el costo de construcción no deber ser bastante por sí solo porque el hecho de ser una línea más breve y menos costosas no tiene importancia, cuando otros elementos existen de mayor trascendencia y se ve comúnmente el ejemplo de desechar un trazado mas corto y menos costoso para adoptar otro más largo y de mayor costo y los dos últimos, por lo que he demostrado me inducen a proponer sin vacilar la traza de San José de Metan a Jujuy por Salta, pasando por el Valle del Pasaje y de Lerma.

Pasaré ahora a indicar cual debe ser la línea en este concepto.

Refiriéndome a la descripción del territorio que he recorrido y examinado con mucha detención, opino que una línea por el Valle del Pasaje, no están difícil como a primera vista puede aparecer, observando de lejos y la ligera. Las pendientes resultan en su totalidad más suaves. Los altiplanos y barrancas que no dan paso a la vía por abajo

siempre ofrecen desarrollo para superarlas por arriba y adonde el espacio es muy limitado en la orilla del río, dicha zona, aunque estrecha es firme e insumergible y aun cuando pueda suceder que se deba construir algunas obras de arte más importantes, tenemos al pie de dichas obras y en toda la longitud de dicho valle todos los elementos de la construcción, es decir agua, piedra, arena, madera y puede ser cal también. El Valle de Lerma es muy cultivado y poblado; es llano y fácil, es un centro de afluencia puede decirse de numerosas poblaciones de las sierras que lo circundan. En este trecho hasta llegar a Salta el ferrocarril se hará relativamente con muy poco gasto. Por la descripción hecha precedentemente de la línea de La Caldera y Valle de los Sauces, por Perico hasta Jujuy, aconsejo abandonar la idea de un estudio sobre esta línea y en vez de esta tentar el paso por el Valle del Mojotoro, y entonces la traza desde Salta debería continuar hacia el Norte hasta la entrada a dicho valle, cruzando el mismo río al principio, para seguir toda la margen izquierda o todo el costado derecho y pasar a la izquierda en el lugar llamado la Angostura en donde la Quebrada del Mojotoro se ensancha notablemente. Esta línea, pasando en seguida por Campo Santo o más arriba, según la exigencia del trazado, podría juntarse con la línea que ahora se estudia de San José de Metán directamente a Jujuy por Cobos, utilizando así de esta línea la parte de ella que pasa por el territorio más fácil y llano como también el más poblado y productivo que es el de Cobos a Jujuy. Así es que en resumen la línea definitiva que en mi concepto se presenta más conveniente en vista de las consideraciones hechas anteriormente es: la línea de San José de Metán, Valle del Pasaje, de Lerma, por Cerrillos, Salta, Valle del Mojotoro, Campo Santo, Jujuy. Esta traza sería la misma que debe estudiarse de San José de Metán a Jujuy, pasando por Salta, consiguiendo con esto también de disminuir los estudios de campaña si se quiere, porque aprovecharía un gran trecho de la otra traza a Jujuy directamente y que fue mandada estudiar contemporáneamente. Es cierto que la traza propuesta resultaría algo más larga y costosa que la otra, pero este motivo no siempre tiene el derecho de prevalecer sobre consideraciones de mayor trascendencia, como son las que he citado y de que numerosas veces tenemos ejemplos en la práctica.

Dios guarde al señor Director.

Cristóbal Giagnoni, Vice-Director de Ingenieros Nacionales.

**“PROLONGACION DEL FERRO-CARRIL CENTRAL NORTE INFORME SOBRE LAS TRAZAS
CHILCAS, SALTA Y JUJUY”**

Buenos Aires, Setiembre 3 de 1884

A Su Excelencia, el Sr. Ministro del Interior, Dr. D. Bernardo de Irigoyen.

Por acuerdo de Gobierno de 22 de Julio de 1879 se encargó al

Directorio del Ferrocarril Central del Norte (Córdoba a Tucumán) mandase practicar los estudios necesarios para la prolongación del camino hasta la ciudad de Jujuy, pasando por la de Salta.

La ley de 10 de Octubre de 1879, en su artículo 7°, dispuso que sin perjuicio de dar principio a la prolongación del Ferrocarril Central Norte, en la extensión que lo permitían los recursos votados por el artículo 5° de la misma, el Poder Ejecutivo presentara al Congreso los estudios, planos y presupuestos de las diversas trazas proyectadas, para que la ciudad de Salta, quede ligada con la de Tucumán y Jujuy; de modo que no era posible verificar los estudios en la forma ordenada por el decreto de 22 de Julio de 1879, por lo que el Directorio del Ferrocarril Central Norte, se limitó a presentarlos en la parte comprendida entre Tucumán y San José de Metan. La ninguna intervención que se había dado al Departamento de Ingenieros en estos estudios, la falta de datos y antecedentes para apreciar el grado de confianza que merecían; así como la deficiencia en los planos y proyectos presentados, fue causa para que no se pudiera resolver cuál de las dos alternativas propuestas por el Directorio, convenia aceptar, y con fecha 23 de Octubre, 4 y 9 de Noviembre de 1880, se dictaron los decretos que ordenaban al Departamento de Ingenieros procediera a verificar los estudios presentados por el Directorio y al mismo tiempo se le encargaba el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la ley de 10 de Octubre de 1879.

De acuerdo con los decretos citados se organizaron a fines de 1880 tres comisiones de estudios, en la forma siguiente:

1°- Una Comisión que se encargase de verificar sobre el terreno los estudios de las trazas presentadas por el Directorio del Ferrocarril Central del Norte denominada del Este y del Oeste, para la prolongación del camino entre Tucumán y San José de Metan.

2°- Una Comisión encargada del estudio de máxima de la traza que, siguiendo por el Valle del Pasaje y de Lerma, pasando por Salta, tuviera su término en Jujuy,

3°- Otra Comisión, que estudiase la traza directa de San José de Metan a Jujuy por Cobos, con un ramal desde este último punto a Salta. La primera Comisión de estudio desempeñó su cometido a principios del año 1881 y resuelto por el Poder Ejecutivo que se hiciera el estudio definitivo por la traza denominada del «Oeste» se ordenó la prosecución de las obras de prolongación del Ferrocarril Central Norte, las que habían sido iniciadas en abril de 1880 y que fueron suspendidas a causa de no haberse resuelto en oportunidad cual de las dos trazas debía seguirse. Esta resolución fue adoptada por el Poder Ejecutivo con el propósito de activar la construcción de este camino, limitando la parte que se ordenaba construir a aquella sección que estaba autorizada por la ley de 1879 y que posteriormente se amplió hasta Chilcas a fin de no suspender los trabajos en tanto se preparaban los proyectos de las secciones entre San José de Metan, Salta y Jujuy. Concluidos los estudios de máxima de las trazas que unen a San José de Metan con Salta y Jujuy, el Consejo de Obras Públicas resolvió que el señor Vice-Director del Departamento de Ingenieros hiciera un viaje de inspección acompañado por los Jefes de

las Comisiones de estudios respectivas, para tomar conocimiento sobre el terreno mismo, de las dificultades que se presentaban por cada una de las trazas que se hablan estudiado en máxima; a fin de indicar y convenir por donde se debían verificar las definitivas que proporcionarían los datos y elementos para preparar los proyectos comparativos que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7° de la ley de 1879 debían presentarse. De esta inspección resultó que se debía verificar el estudio definitivo de las trazas siguientes:

- 1° De la de San José de Metán a Salta pasando por el Valle del Pasaje y de Lerma.
- 2° De Chilcas, cerca del Pasaje, directamente a Jujuy pasando por Cobos.
- 3° De un ramal desde Santa Rosa a Salta, pasando por la Quebrada de Mojotoro.

Practicados los estudios sobre el terreno se procedió a preparar los proyectos y presupuestos definitivos correspondientes para cada una de esas trazas. Como las obras de prolongación desde Tucumán a San José de Metán se encuentran adelantadas, se convino proseguirlas hasta Chilcas, suponiendo que durante este tiempo se terminarían los proyectos que se están preparando; pero como esto no ha sido posible, se ha limitado el estudio a preparar los proyectos tipos y a hacer un presupuesto preventivo de las dos trazas en la parte que no son comunes, es decir, entre Salta y Chilcas, por el valle de Lerma, y entre Chilcas y Cobos, suponiendo que la traza por el Motojoro quedaría comprendida en la principal si se adopta la que pasando por Salta tiene su término en Jujuy o bien como ramal, en el otro supuesto que se adoptase la directa de Chilcas a Jujuy. El punto en que se bifurcan las dos trazas de Lerma a Cobos queda a los 46 kilómetros 688.48 partiendo de San José de Metán. La traza por el valle de Lerma desde el punto de bifurcación hasta Salta, tiene una longitud de 121 kilómetros. La traza por Cobos desde el punto de bifurcación hasta Santa Rosa, tiene 68 kilómetros. La traza por el Mojotoro, desde Salta hasta Santa Rosa tiene 44 kilómetros 100; y finalmente la sección de Santa Rosa a Jujuy tiene una longitud de 57 kilómetros 500 metros. Como se ha dicho, la traza por el valle de Mojotoro desde Salta a Santa Rosa, debe construirse, ya sea que se adopte la del valle de Lerma o la de Cobos, pues en el primer caso forma parte de la línea principal y en el segundo, servirá para ligar la ciudad de Salta con la traza directa del Pasaje a Jujuy. Por las razones expuestas y teniendo presente que hay alta conveniencia pública, en que, llegando los movimientos de tierra y obras de prolongación del Central Norte a Chilcas, sea posible continuar los trabajos aprovechando los elementos de que actualmente se dispone y no tener que licenciar los obreros, suspendiendo las obras en tanto se resuelva cual sea la traza que convenga seguir, fue que se consideró oportuno limitar el estudio comparativo al que se refiere los planos, presupuestos é informe que se acompaña.

Aun cuando con los documentos que componen este expediente, se tenga los elementos para que V. E. pueda apreciar cuál de las dos trazas sea la más conveniente, sin embargo, el Consejo de Obras Públicas, considera prudente ampliar los fundamentos del informe del señor Vice-Director, con el que por otra parte está conforme. Según el mencionado informe, planos y documentos que se acompañan, la traza por el valle de Lerma es la más larga, cruzando terrenos quebrados y por consiguiente presenta mayores dificultades para la construcción, lo que significa un mayor gasto o costo de primer establecimiento, que según el presupuesto preventivo que se ha preparado, importa \$ 2.086,068 m/n. Si la cuestión se redujera a construir el camino según la traza más corta y económica, sin duda alguna que se debería aceptar la traza por Cobos, pues

se obtendría una economía de \$ 2.086,068 m/n sobre el costo total del camino y por razón de la menor dificultad se terminarían las obras en un plazo más corto. La elección de la traza de que se trata no depende exclusivamente de la mayor o menor dificultad que presenta la topografía de las comarcas que atraviesa el camino, sino que es necesario tener en consideración la susceptibilidad agrícola e industrial de estos territorios, así como de su población actual, y es precisamente bajo este punto de vista que debe estudiarse a fin de que el camino que se construye preste facilidades a los intereses locales y a los que va a fomentar en lo futuro. Por lo que respecta a las trazas del Valle de Lerma y de Cobos, haciendo abstracción del tráfico de Bolivia, su objeto es poner en comunicación a Salta y Jujuy con el litoral cruzando los territorios más poblados y susceptibles de serlo en lo futuro, lo que se obtiene en la traza por Lerma, pues en ella se sirve a todas las poblaciones de Catamarca, Salta y Jujuy que tienen su salida al valle de Lerma cuya población se estima en 140.956 habitantes, así como a las de Jujuy y departamento de Orán, en Salta, cuya población se estima en 51.473 habitantes. La traza por Lerma con las Estaciones: Pasaje, Bodega, Cabra-Corral, Carril, Cerrillos y Salta, se aproxima lo más posible a los centros poblados de producción y consumo que tienen su salida al valle de Lerma, y que actualmente es la parte más rica y productiva de la Provincia de Salta, aproximándose también a los Departamentos del Este de Salta y a los de Jujuy que quedan servidos por la sección del camino proyectado entre Santa Rosa cerca de Cobos y Jujuy. La traza directa por Cobos cruza un terreno completamente estéril en que se carece del elemento más indispensable para la vida, el agua, y se aleja de las poblaciones que tienen salida al valle de Lerma. La única objeción que se puede hacer a la traza por el valle de Lerma es que su adopción obligaría al tráfico de la Provincia de Jujuy y Departamento de Orán y Campo Santo a un mayor recorrido de 97 kilómetros de camino, lo que implica un recargo permanente en los fletes y pasajes, pero que se podría subsanar estableciendo una tarifa diferencial calculada de modo que este mayor recorrido, no tuviera influencia en el importe total. Por el contrario, aceptada la traza directa a Jujuy por Cobos con ramal a Salta, resultarían perjudicados todos los habitantes de los valles de Catamarca, Salta y Jujuy que tienen su salida por el de Lerma, a no ser que se prolongase el camino por el valle de Lerma de la ciudad de Salta hacia el Sur, por lo menos hasta Cabra-Corral y se hiciera en ésta lo mismo que se indica para el tráfico de Jujuy, estableciendo tarifas diferenciales por el mayor recorrido y dificultades; lo que daría en este caso una pérdida mayor en la explotación. Por lo expuesto, se deduce que entre las varias alternativas que se presentan para la prolongación del Ferrocarril del Norte, la que por ahora satisface las condiciones de población de las Provincia de Salta y Jujuy es aquella que se aproxime más a los centros poblados, que son los de producción y de consumo, contribuyendo por este medio a su incremento y desarrollo, y dando las facilidades que son necesarias e indispensables para que sea posible el establecimiento de nuevas industrias como el intercambio de los productos, poniendo en comunicación a los centros productores con los de consumo y procurando preparar los elementos para dar tráfico al camino de hierro que se proyecta construir, lo que es conveniente buscar haciendo pasar el camino por los territorios que son susceptibles de población y cultivo, lo que se obtiene aceptando las conclusiones del informe del Sr. Vice-Director de este Departamento. Hay otra solución que está más en armonía con las aspiraciones locales, sin que sea gravosa a la Nación, y que es prudente se tenga presente al decidirse sobre esta cuestión, y es la siguiente: Adoptar la traza que va de Chilcas directamente a Jujuy y la que va del mismo punto a Salta

pasando por el Valle del Pasaje y de Lerma. El único inconveniente que presenta esta solución, es que en vez de aproximar la ciudad de Salta a la de Jujuy, se coloca a mayor distancia, puesto que por la línea de Mojotoro, queda Salta de Santa Rosa a 44 kilómetros y de Jujuy 101, mientras que por la otra quedaría respectivamente a 169 y 226 kilómetros. La ventaja que presenta esta solución, es que, tanto Salta como Jujuy quedarían respecto del litoral en las mejores condiciones posibles y que ninguna de estas provincias sería tributaria una de la otra, puesto que el camino de hierro pondría a ambas en las mismas condiciones y por la vía más corta en comunicación con el litoral, pudiendo dejar para más adelante, cuando el tráfico lo reclame, la construcción de la línea por la Quebrada del Mojotoro. Concluido el camino de hierro por cualquiera de las trazas que se indican, la línea principal será la que tenga mayor tráfico, y éste corresponderá indudablemente a la parte del camino que recorra los departamentos más poblados, que serán los centros de mayor producción y consumo, así que, sea cual fuere la solución que se adopte y denominación que se dé, será línea principal aquella cuya traza atraviese los territorios que proporcionen el mayor tráfico al camino, y resultará ser el ramal aquella que no tenga los elementos necesarios para mantener un tráfico activo.

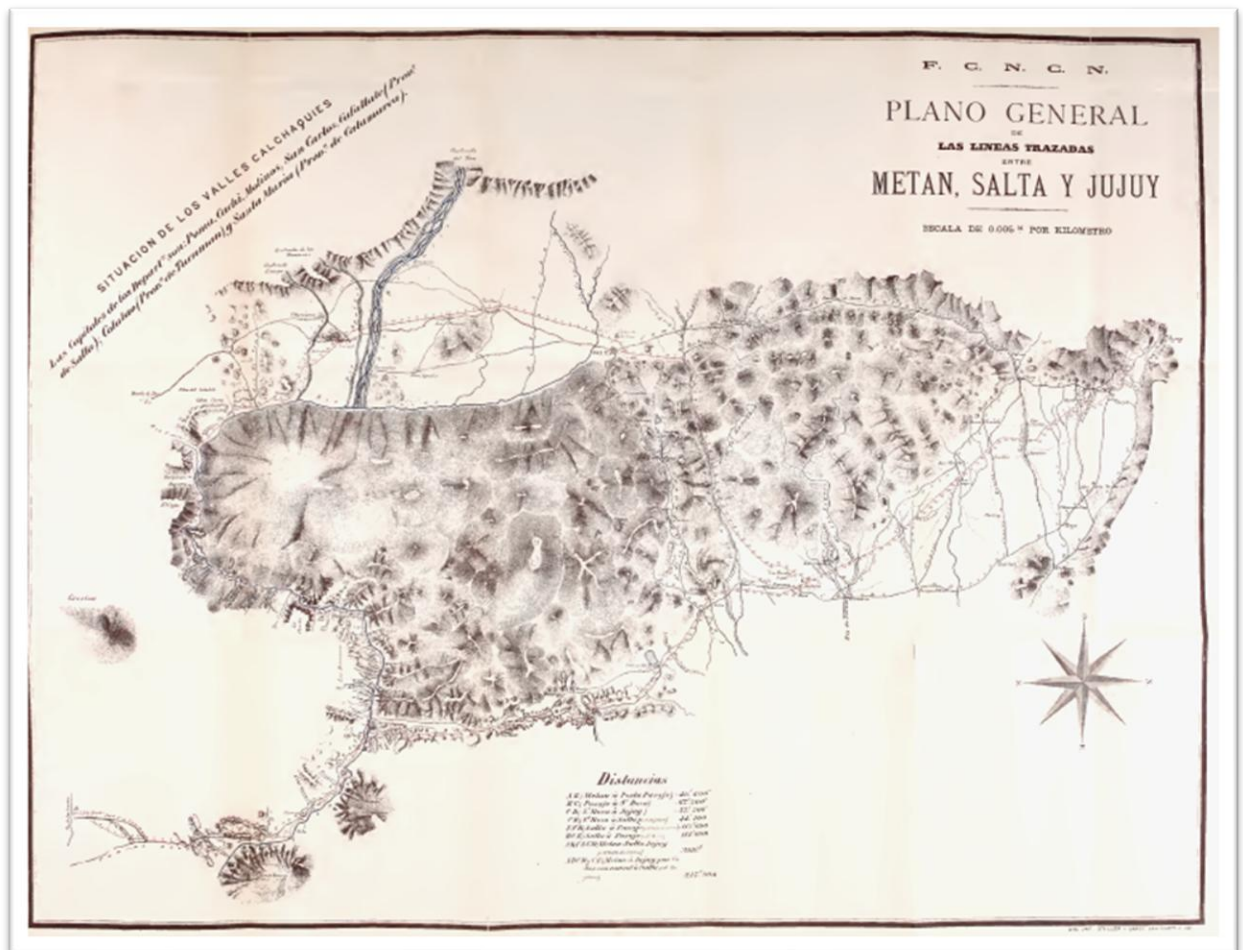
En lo expuesto, el Consejo de Obras Públicas ha procurado indicar con la mayor claridad posible, las ventajas e inconvenientes de cada una de las trazas que se pueden seguir para ligar a las ciudades de Tucumán, Salta y Jujuy, por medio del Ferrocarril del Norte, las que se reducen a las siguientes en el orden de su preferencia:

1°- Traza saliendo de Chilcas por el valle del Pasaje y de Lerma pasando por Salta y siguiendo por la Quebrada del Motojoro para continuar hasta Jujuy, pasando por Santa Rosa cerca de Cobos. 2°- Bifurcar el camino en Chilcas, construyendo una prolongación hasta Salta, pasando por el Pasaje y valle de Lerma, otra directamente de Chilcas a Jujuy pasando por Cobos. 3°- Continuar de Chilcas a Jujuy directamente, con un ramal a Salta, desde Santa Rosa, cerca de Cobos por la Quebrada del Mojotoro. Este camino sería necesario prolongarlo al Sur de Salta por el valle de Lerma, por lo menos hasta Cabra-Corral. Tales son las conclusiones a que llega el Departamento de Ingenieros, esperando que V. E. pueda con ella resolver esta cuestión, que es urgentemente reclamada, por cuanto dentro de breve plazo las obras en actual construcción, llegarán a Chilcas, y en caso no se haya resuelto la traza para poder proseguir las obras, será necesario suspender éstas y deshacerse de los elementos que con tanto trabajo se ha conseguido reunir.

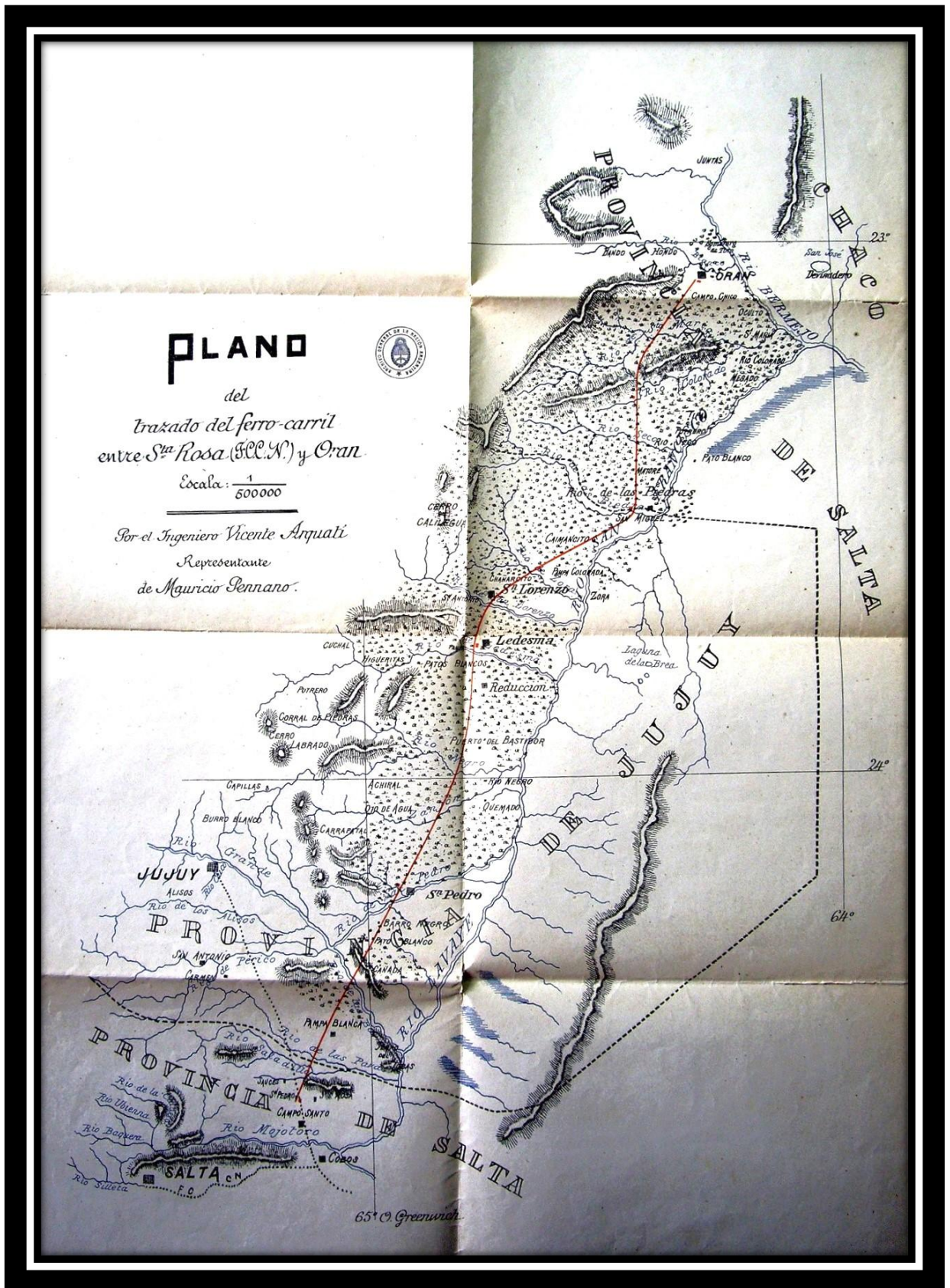
Esperando la resolución de V. E. para proceder según se ordene, me es grato saludarlo con mi consideración distinguida.

Guillermo White

E. Rusiñol – Secretario



Plano General de las líneas trazadas entre Metán, Salta y Jujuy – 1884



Plano del Ferrocarril entre Santa Rosa y Orán
Ingeniero Vicente Arquati – Año 1910

“El Camino Carril Salta – Cobos, 1872 – 1874”

El presente documento, corresponde al contrato del **Gobierno de la Provincia** con una empresa particular para la realización de los trabajos necesarios para mejoramiento del Camino que unía las localidades de Salta capital con la de Cobos. En el mismo se expresa:

Contrato con Santiago Nicoletti

Camino de Salta a Cobos y documentos relativos a él 1872/74

Sr. Gobernador Juan Pablo Saravia

Santiago Nicoletti y Cía. se compromete a lo siguiente:

- A componer el camino carril desde el Puente de San Bernardo hasta el punto de Cobos, donde se une con lo trabajado por el empresario Federico Stuarzú, quién da exactamente la traza demarcada en el mapa levantado al efecto.
- A dar al camino el ancho de diez metros exceptuando las primeras diez cuadras, contadas desde el Puente de San Bernardo, en los que tendrá (15) quince metros.
- A que las pendientes longitudinales y transversales no pasen del ocho por ciento, haciendo lo movimientos de tierra conforme demuestran las secciones transversales del mapa.
- A sacar los árboles y arbustos de raíz hasta cuarenta centímetros debajo de tierra. - A que la superficie del camino sea lisa, a cuyo efecto se apartarán las piedras que impidan el libre tránsito de los rodados.
- A componer los puntos donde el piso consista principalmente de pedrones y donde la calidad del suelo sea favorable a la formación de pantanos, calzando un costado del camino en un ancho de cinco metros con una capa de piedra quebrada, que tenga un espesor de veinte centímetros, consistiendo de piedras cuyo espesor no pasara de cinco centímetros.
- A abrir una zanja lateral en las partes donde el camino quede expuesto a ser destruido por las aguas pluviales, cuyo corte transversal no bajara de medio a un metro cuadrado. Esta zanja será siempre al lado más alto del camino y los desagües se arreglarán de modo que en ninguna parte se formen corrientes en la vía donde sea preciso atravesar la última sanjeta para el desagüe, estas serán empedradas.
- A poner siete postes de quebracho colorado de dos metros de alto y un metro enterrado, con un grosor de treinta centímetros en los puntos señalados para marcar las leguas de Salta a Tucumán y viceversa. En dichos postes se marcarán las respectivas leguas entre las dos ciudades mencionadas, conforme lo ha sido hecho en el resto del camino.
- A que toda la obra sea conforme al plano del expresado camino levantado por el Ing. Don Guillermo Dalilquist
- A terminar la ejecución de la obra toda a los seis meses contados desde la fecha en que reciba esta contra la aprobación por el Excmo. Gobierno Nacional.

Salta, Junio 10 de 1872

Firma: Delfín Leguizamón

La documentación está acompañada de un instructivo entregado por el Gobierno de la Provincia a la compañía contratista y contiene una explicación de la forma en que deberán ejecutarse las obras. Con posterioridad, hay algunas notas de conformidad por parte del Presidente de la Comisión Municipal de Campo Santo, Sr. Alejandro Figueroa.



“El General Manuel Belgrano y el Ejército Patriota”

El verdadero trayecto que oportunamente transitara el General Manuel Belgrano con el Ejército Patriota durante los días 13 al 18 de febrero de 1813 desde la margen Norte del río del Juramento hacia la ciudad de Salta, en los días previos a la célebre batalla, constituyó una sorpresa para las tropas del brigadier realista Pío de Tristán. De manera posterior a la derrota infringida al ejército enemigo en Tucumán, volvieron a enfrentarse en el Campo de La Tablada, hacia el Norte de la ciudad de Salta. La presente exposición se basa en la indagación de documentos históricos y el soporte de investigaciones específicas en el ámbito de las Ciencias Naturales.

La Geología y la Geografía

La siguiente fundamentación está referida específicamente a explicar la razón de un derrotero lógico. Para ello, en primer lugar, veremos que en la siguiente figura se observa la ubicación precisa de los valles de Lerma y de Cianca como formaciones naturales que guardan cierto paralelismo con sentido general Norte – Sur y separados por el ancho cordón de las Sierras del Mojotoro. Por otro lado, cada uno de ellos debe ser considerado como un piso ecológico con características propias, dado que registran una marcada diferencia de altitud. Esta serranía presenta una geografía con formaciones intrincadas y abruptas en algunas partes y constituye una barrera natural que los separa, estando conectados principalmente por el amplio cono de deyección formado por el río de igual nombre, que descarga sus aguas en el valle de Cianca desde la cabecera Norte del valle de Lerma.

Es indispensable establecer algunos conceptos pertinentes al ámbito de las Ciencias Naturales y específicamente los correspondientes a la Geología del sector considerado. El Valle de Cianca se encuentra enclavado en un área donde muy antiguamente confluyeron fuerzas tectónicas de diferente potencia y dirección que provocaron una marcada alteración de las capas geológicas, dejando como resultado, profundas perturbaciones. Ocurrió así un fenómeno denominado sistema de fallas o fallamiento regional que afectó gran parte del territorio enmarcado, como también, al sector aledaño de los conjuntos de elevaciones que integran el llamado Sistema de Santa Bárbara Norte y Sur hacia el Este, y los de Sierras Subandinas y Cordillera Oriental en dirección Oeste. Además, siempre considerando a nivel regional, si recorremos aquél trayecto del Noroeste a partir de la localidad de Río Hondo en Santiago del Estero, pasando por Pozo Hondo, Puesto del Medio, Páez y Viltrán en Tucumán; Rosario de la Frontera, El Sauce y Saladillo en Salta; las Aguas Calientes, Termas de Reyes, Río Jordán y Caimancito en Jujuy, podremos apreciar que la existencia de las fallas mencionadas queda evidenciada por el fenómeno geológico que permite el surgimiento de aguas termales que, en profundidad, están asociadas a un cuerpo magmático.

En el lugar identificado con el nombre de El Angosto, sobre el cauce del Mojotoro existe una falla estructural por la que percola gran parte del caudal acopiado por los ríos

que forman la principal corriente de agua y continúa discurriendo en forma subterránea hacia el nacimiento, para volver a surgir algunos kilómetros cauce abajo del Fuerte de Cobos. En momentos de crecientes temporales, ocurre que el volumen de agua supera la capacidad de filtración de la falla, es entonces cuando se pueden observar importantes riadas. Este motivo provoca que su cauce permanezca seco la mayor parte del año.

En el aspecto fitogeográfico, esta subregión comprende una formación natural de transición en la que de acuerdo al espacio de tiempo que estamos considerando, prácticamente no estuvo afectada por la mano del hombre. Se observa claramente el modo enredado en que se intercalan la flora típica del Bosque Chaqueño de fondo de valle, con áreas restringidas en las que se desarrolla y predominan las especies típicas de la Selva de Yungas. Por investigaciones paralelas, sabemos que la vegetación que tapizaba el valle de Cianca hasta principios del siglo XX era bastante más profusa que la actual y que la explotación indiscriminada y los desmontes para siembra llevaron a la extinción de algunas de ellas. La conclusión al respecto es como sigue: Al presente, todas las formaciones que integran la Serranía del Mojotoro muestran una vegetación variada y densa en extremo con arbustos y especies espinosas nativas que dificultan e impiden el tránsito, especialmente en cañadas y quebradas.

Otro punto a apreciar son los Estudios de Paleoclimatología que revelaron que, *“entre mediados de los siglos XV al XIX aproximadamente; o sea entre los años que van del 1450 al 1850; prevaleció a nivel mundial una "Pequeña Edad de Hielo" que provocó un descenso de temperatura de entre 6 y 8 grados centígrados resultando condiciones climáticas muy diferentes a las actuales y por ende hubo menos cantidad de lluvias. Estimamos entonces, que éstas no superaban la mitad del registro actual o que su volumen no superaba los 300 - 350 mm. anuales”*.

Podemos considerar entonces que, en la época considerada, el cauce del río Mojotoro permaneció prácticamente seco o al menos, con un caudal de agua bastante disminuido entre el punto de su nacimiento (junta de los ríos La Caldera, Wierna y Vaqueros) y el paraje "El Angosto"; salvo en temporadas de lluvias. Motivo que ocasionalmente debe haber permitido un cómodo tránsito de personas y arreos de ganado sin dificultad.

Para concluir, el registro de diferencia de altitud entre los valles de Lerma y el de Cianca es alrededor de 600 a 700 metros, pero debemos considerar que el gradiente se suaviza notablemente si tomamos en cuenta los casi 32 kilómetros de distancia que separan al Fuerte de Cobos y el punto de nacimiento del río. Estos parámetros demuestran la factibilidad de circulación casi en línea recta por el cauce marcado sobre el extenso cono aluvial del Mojotoro. De manera que, aquella numerosa columna formada por los soldados del ejército y las personas de servicio y de apoyo para trasladar los cañones, carretas y el ganado en pie, transitaban por un cauce incómodo y nada sencillo, aunque poco abrupto y sin fuertes desniveles.

Marchando a Salta desde el Fuerte de Cobos por el cauce del río Mojotoro

El espíritu de libertad que motivara el evidente arrojo de los patriotas en el Combate del Río de Las Piedras, resultó un triunfo que enardeció los ánimos de quienes desde Jujuy marchaban en retirada huyendo del incesante acoso realista. Mientras tanto, en Salta, el coronel Manuel Dorrego con su división habían interrumpido el paso presuroso de otra columna realista. En aquella acción, se tomaron algunas piezas de artillería abandonadas y el mayor Díaz Vélez comandó una partida que persiguió hasta las cercanías del Fuerte de Cobos, al resto de la dispersada tropa realista.

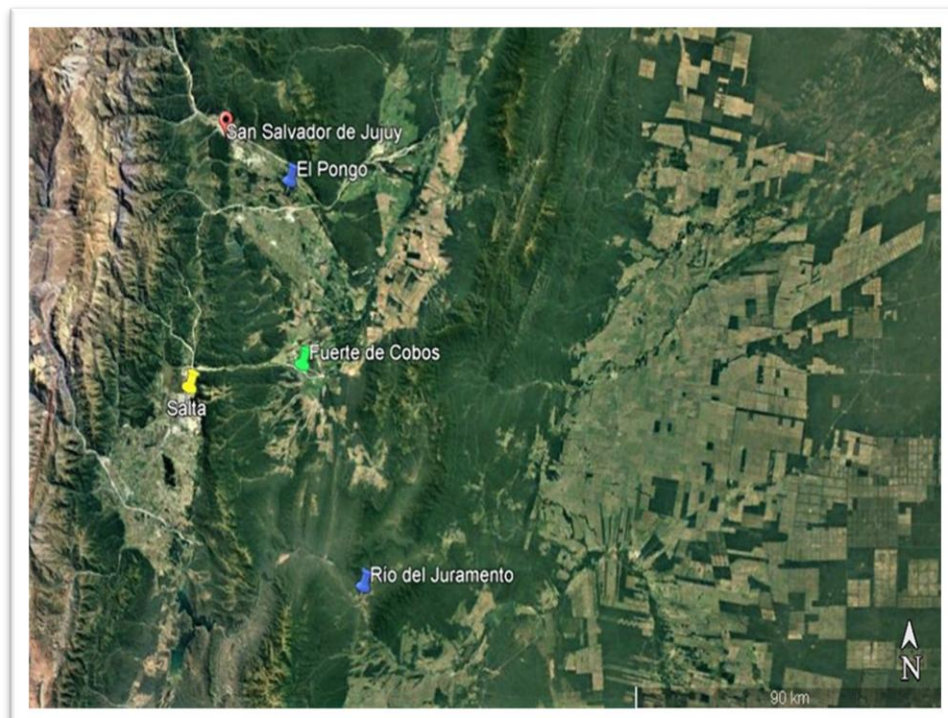
Una vez que el Ejército Patriota estuvo acantonado en los alrededores de la ciudad de Tucumán, el general Belgrano tuvo una evidente demostración de apoyo que resultó fundamental en su impulso de evaluar la posibilidad para demostrarle al enemigo que, en este suelo, los nativos, criollos y afrodescendientes que engrosaban sus filas, también desconocerían la disposición emanada del Superior Gobierno de Buenos Aires, ordenando retroceder hasta la ciudad de Córdoba; dejando desprotegido y cediendo el territorio del Alto Perú y nuestro Noroeste al enemigo.

En una carta del Virrey Abascal en que habla de esta operación a José Manuel Goyeneche, con fecha 10 de agosto le comunicaba: *"Contemplo preciso continuar la ruta hasta el interesante punto de Salta, para lo cual considero suficiente 2.000 hombres, con otro cuerpo intermedio de 1.000 situado en Suipacha, etc. Se adelantarán destacamentos de 500 hombres hasta el "Rio Pasaje, donde pueden hacer cacerías hasta San Miguel de Tucumán, de cuya suerte se estrecha a Buenos Aires, de un modo que dentro de poco tiempo no le quedarán recursos para mantener dos mil hombres. Vd. dirá para su colete que receto largo; pero que no envíe el agente principal para mantener la guerra, sobre lo cual no le puedo menos que repetir a Vd. lo que ya le tengo dicho: esas provincias son ricas y pingües, y por lo mismo es razonable y justo que paguen lo que han despilfarrado y hecho gastar (...)"*

El general Belgrano, expresó entonces: *"Son muy apuradas las circunstancias, y no hallo otro medio que esponerme á una nueva acción: los enemigos vienen siguiéndonos. El trabajo es muy grande; si me retiro y me cargan, todo se pierde, y con ella nuestro total crédito. La gente de esta jurisdicción se ha decidido á sacrificarse con nosotros, si se trata de defenderla y de no, no nos seguirán y lo abandonarán todo, pienso aprovecharme de su espíritu público y energía para contener al enemigo, si me es dable, o para ganar tiempo a fin de que se salve cuanto pertenece al Estado. Cualquiera de los dos objetivos que consiga es un triunfo y no hay otro arbitrio que esperarse. Acaso la suerte de la guerra nos sea favorable, animados como están los soldados y deseosos de distinguirse en una nueva acción. Es de necesidad aprovechar tan nobles sentimientos, que son obra del cielo, que tal vez empieza á protegernos para humillar la soberbia con que vienen los enemigos, con la esperanza de hacer tremolar sus banderas en esa capital. Nada dejaré por hacer. Nuestra situación es terrible, y veo que la patria exige de nosotros el último sacrificio para contener los desastres que la amenazan"*

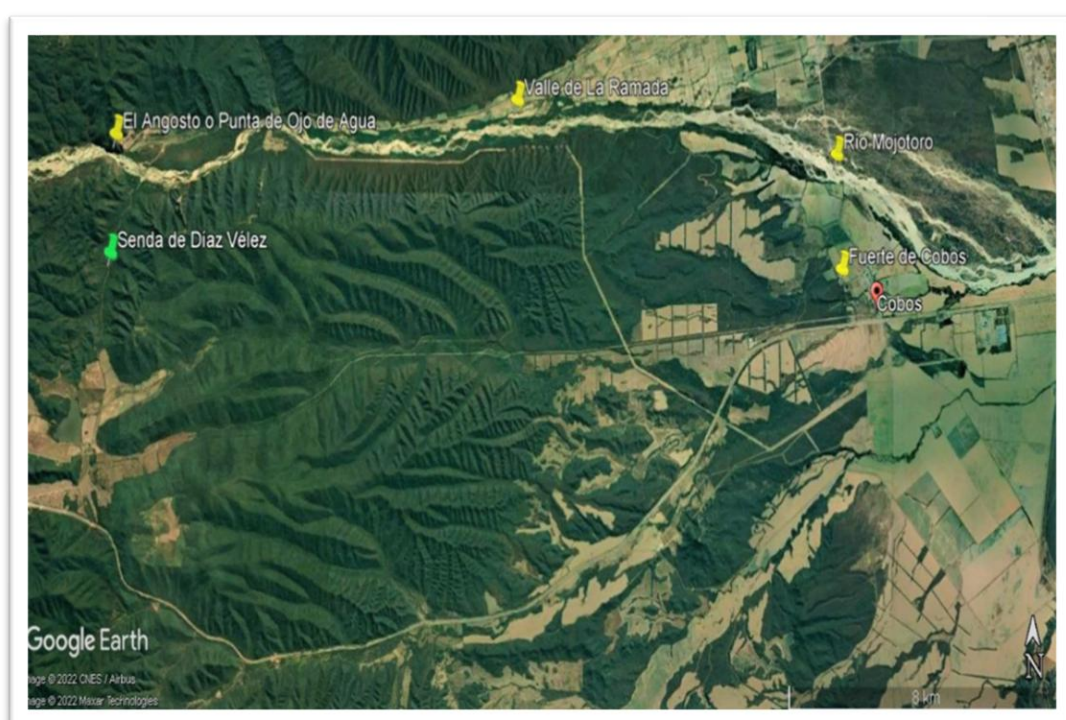
Pío de Tristán recibió refuerzos y equipamiento y preparó su ejército para un enfrentamiento bélico significativo, pero la Batalla de Tucumán fue un gran triunfo para el ejército del general Belgrano. Quién en poco tiempo consideró oportuno atacarlos nuevamente en la ciudad de Salta, adonde se habían recluido. Con el pronto inicio de la temporada estival, el oficial realista pensó y declinó la posibilidad de una marcha por parte del ejército patriota que los pusiese en peligro. Juzgando además que, el general Belgrano no podría reunir la gente ni recursos necesarios con que intentar una nueva embestida. Pero su intuición fallaba y su concepción estaba muy alejada de la realidad, pues no estimaba que el fervor patriótico infundido en los pobladores, los haría brindar su apoyo incondicional a la causa. En tanto Belgrano permanecía en Tucumán y veía afianzarse la confianza y la moral de sus hombres, también veía aumentar rápidamente el número de voluntarios entre los habitantes de parajes aledaños y ciudades alejadas. El esfuerzo de una división especial integrada por individuos a los que encabezaba el varón de Holmberg, permitió alcanzar el mejoramiento e incremento del parque de armas y equipos. La decisión de sorprender al enemigo en la ciudad de Salta e infligirle una nueva derrota, había sido tomada varias semanas antes. Preciso era desbaratar y expulsar definitivamente al enemigo.

La frecuencia de lluvias durante el mes de febrero, hicieron que el encajonado cauce del río Pasaje -poco después río del Juramento-, fuese el mayor escollo a superar. A punto de cruzarlo, el general Belgrano recibió una comunicación de Buenos Aires e inmediatamente llevó adelante el acto de Jura de Fidelidad a la Asamblea del Año XIII.



El ámbito natural, valle de Lerma y valle de Cianca

Poco después, ordenó *"(...) emprender la marcha a (la posta de) La Ciénaga con toda la fuerza reunida, y seguir a La Cabeza de Buey, y en la mañana del 14 con motivo del parte número 1*, continué a Cobos sin ser sentido del enemigo (...)"*. Ese mismo día 13, envió una numerosa avanzada de cien hombres al mando del comandante de vanguardia Antonio Silva a que rodease e hiciese prisionero al grupo de soldados realistas que vigilaba el Fuerte de Cobos. Al día siguiente el mencionado oficial remitió un parte (1*) al general para comunicarle las novedades: *"(...) solo había diez hombres, con este motivo avancé y he tomado prisioneros a seis y el comandante muerto, ocho carabinas, un par de pistolas y (...)"*.



Camino Fuerte de Cobos a Salta por el cauce del río Mojotoro

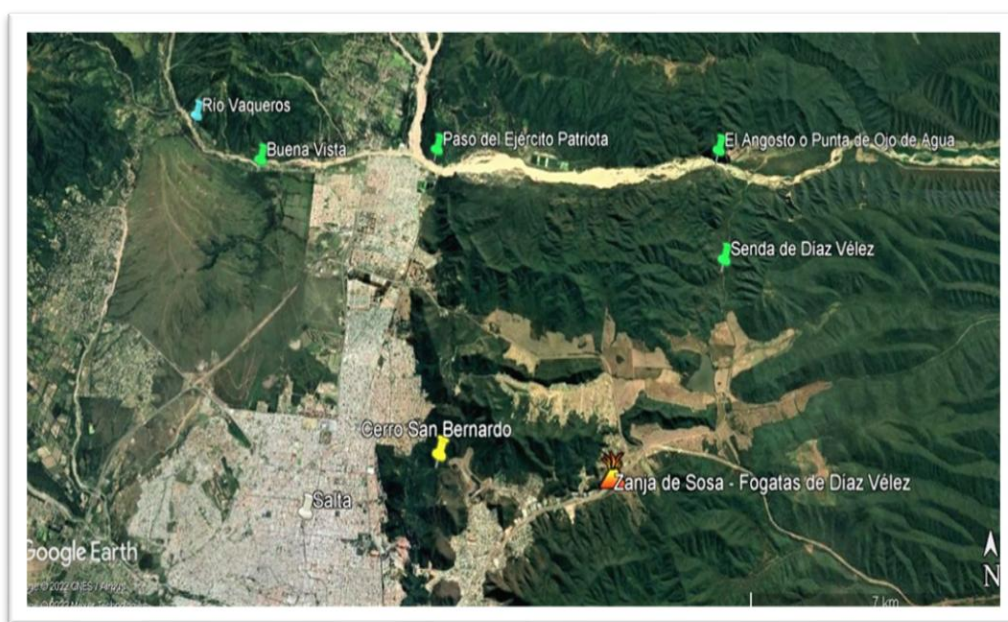
La orden, era sorprender al enemigo sin permitir que alguno escapase. El desatino de Silva durante esa emboscada nocturna permitió que tres realistas logran escapar y dar aviso de la cercanía de tropas patriotas; aunque, no sabían que el grueso de las tropas estaba aproximándose y a no mucha distancia de la avanzada que los había sorprendido. El numeroso Ejército Patriota había recalado en Cobos y casi sin descansar forzó la marcha durante los días 16 y 17 con rumbo a la ciudad de Salta bajo una llovizna implacable. Estaba integrado por 3.096 hombres de armas entre oficiales y soldados de los distintos cuerpos de caballería, artillería e infantería, algunos médicos y enfermeras, y más de 1.000 personas entre mujeres y hombres; nativos, negros y criollos que se ocupaban de los servicios.

A poco de abandonar la fortificación transitaron por el cauce del río Mojotoro en dirección Oeste y bordeando la reducida corriente de agua enmarcada sobre su margen derecha por la extensa Sierra de La Ramada avanzando sin contratiempos, (hay textos que mencionan “el valle de La Ramada”). Antes de superar el lugar identificado como El Angosto, el general Belgrano envió al mayor Eustoquio Díaz Vélez a que se internase con una partida de la caballería por la Quebrada de El Cuarteadero y pasar por la Hacienda de La Lagunilla hasta la Zanja de Sosa (ubicada a seis kilómetros sobre la traza del camino real que ingresaba por El Portezuelo) a encender algunas hogueras que fuesen fácilmente divisadas desde la cumbre del Cerro San Bernardo. En esta altura, los enemigos tenían un puesto de vigilancia que les permitía ver y saber anticipadamente la cercanía de cualquier amenaza; contando así con el tiempo necesario para organizar la defensa. Pero con esta estrategia, provocaron la alarma esperada, haciendo creer a los realistas que el Ejército Patriota estaba llegando a atacar la ciudad. Luego regresaron a reunirse con el ejército. La columna principal venía encabezada por un grupo de baqueanos que, en algún punto no precisado, se esforzó en desviar la corriente para facilitar el paso de la columna, las carretas y la artillería. Transportaban un total de cincuenta carretas con bastimentos, pólvora, municiones y el parque de artillería compuesto por doce cañones. Atravesaron la Sierra del Mojotoro en la desembocadura que hay entre el Cerro Chachapoyas y el Cerro San José (que integra la Serranía del Gallinato), entraron al valle de Lerma e inmediatamente desviaron hacia la izquierda; dejando a la mano contraria o al Norte y a unos 800 metros de distancia la unión de los ríos La Caldera con el Wierna. Arribaron a la zona denominada Castaños en horas de la noche del día 17 y la madrugada del 18. Posiblemente, algún grupo de oficiales haya tomado oportunamente, posición en la Finca de Buena Vista por un par de días. En el transcurso de la mañana, algunos cuerpos del ejército fueron destinados a ocupar distintas posiciones estratégicas en los alrededores y otras cercanas a la casa - hacienda de Castaños, permaneciendo y guardando posición hasta el día de la batalla.

Manuel Belgrano dijo en un escrito que *“(...) a las once de la mañana del 19 salí con el Ejército de Castaños y me dirigí a la Pampa, aproximándome a la ciudad hasta situarme en las inmediaciones de Gallinato (...).”*

El general se refiere aquí a la “Chacra de Gallinato” que estaba situada a dos kilómetros de la Finca Castaños en dirección a la ciudad y no a la Quebrada del Gallinato, ubicada en dirección contraria.

El general Belgrano y el Ejército llegaron a la ciudad de Salta desde el Fuerte de Cobos transitando por el cauce del río Mojotoro hasta sus nacientes, con todas las dificultades de un clima adverso, pero marchando por la única vía de acceso posible que permitiera la movilidad de todos los integrantes de una columna de alrededor de 4.000 personas, 50 carruajes con equipamiento y 12 cañones, y las tropas de ganado.



Imágenes satelitales de la ciudad de Salta y alrededores

Por lo expuesto y fundamentado afirmo que:

1°- Es totalmente falsa la versión de su alojamiento y estadía en Finca La Lagunilla. El general nunca estuvo en ese establecimiento rural. Si bien fueron guiados por el “Chocolate” Saravia, cuya familia era propietaria de la finca Castañares, es falso que los hizo ingresar a la ciudad abriendo y despejando la espesura de la serranía por

una senda escondida muy poco conocida, sin ser vistos ni oídos. Esa táctica hubiese demandado muchas horas/hombre de esfuerzo que los hubiese delatado fácilmente.

2°- Encender fogatas que simulasen el campamento de los Patriotas en la Zanja de Sosa permitió que Tristán creyese que atacarían por El Portezuelo, ordenando entonces, concentrar en aquel punto gran parte de su artillería. Los Patriotas pudieron haber utilizado carbón, pólvora y aceite.

3°- Casi toda la plana mayor y el grueso del ejército quedó concentrado entre las fincas de Castañares y Buena Vista, luego de haber distribuido grupos de soldados en lugares estratégicos.

4°- No hay aún documento de aval sobre el estado de salud del general Belgrano, pero seguramente venía enfermo desde el río del Juramento, por lo que aparentemente tuvo que viajar en coche. Pues, resulta llamativo que no tengamos hoy surgida de su fecunda pluma, una frase, carta o comentario ni descripción del trayecto

Las grandes invasiones

La ocupación de los territorios del Noroeste durante los siglos XVII y XVIII desencadenó terribles luchas de oposición por parte de las parcialidades nativas que hicieron peligrar la continuidad de las ciudades de Esteco, Salta y Jujuy. El espacio de tiempo que comprende desde la fundación de ciudades hasta que se estabilizaron, estuvo cargado de incertidumbre y zozobra, tanto *“por la resistencia y embarazo”* que significó la tarea de someter a las poblaciones nativas como la de ver realizadas sus ambiciones personales. Algunos expedicionarios y funcionarios que recorrieron el territorio y lo gobernaron, estuvieron impulsados por aquella premisa virreinal y por sus ansias de pronta riqueza. Las “ciudades” que intentaban asentar, lo eran solamente en los papeles y en más de una ocasión no pasaron de ser un intento, teniendo que trasladar el asiento a muchas leguas de distancia. Aunque, una vez que medianamente lograron instalarlas, sus habitantes debieron sortear y superar las riesgosas situaciones planteadas por el constante acoso de las parcialidades calchaquíes, mocovíes, tobas, abipones, pilagás y otras que reclamaban por las avanzadas de forasteros en sus tierras. Ante el decidido ingreso de las columnas europeas, las acciones bélicas no se hicieron esperar y debieron soportar numerosos y sangrientos ataques de los *“bárbaros infieles”*, y estos, a su vez, las inhumanas *“entradas pacificadoras”*. En realidad, la presencia de gente extraña y provocadora en estos territorios fue casi siempre repelida de manera violenta, con más razón aún, cuando se internaron en el Gran Chaco.

Las primeras jornadas o expediciones españolas

Ya en el último tercio del siglo XVI el virrey Toledo intimó a los distintos gobernadores del Tucumán a poblar una ciudad en Salta y encomendar indios en la misma *“(…) para que destos rreinos del pirú se pueda entrar a las dichas provincias sin el rriesgo y peligro que hasta aqui y de hasta salir a estos rreynos a contratar e mercadear conviene que se pueble un pueblo en el valle de Salta (...)”*. Se hacía necesaria la fundación de ciudades para comunicar estos nuevos reinos del Tucumán (Santiago del Estero, Esteco, Salta, Jujuy, Tucumán), el Paraguay (Asunción), Brasil (Recife y San Vicente), Chile (Valdivia y Villarica), el Alto Perú (Potosí y Cochabamba) y Perú (Lima) para comerciar los productos de la tierra y los bienes de Castilla. Uno de los primeros establecimientos y quizás el más intrépido, fue la ilegal Ciudad de Cáceres cuando en 1566 *“(…) bajaron hasta Santiago del Estero donde hicieron informaciones contra Francisco de Aguirre y de allí vinieron hasta cien hombres a una provincia que se llama Esteco cincuenta leguas más acá (...)”, “(...) no tienen más pasaje ni camino que de esta ciudad de Esteco por estar fundada en medio de dos cordilleras (...)”*, refundada al año siguiente con el nombre de “Nuestra Señora de Talavera de Esteco” bajo tutela de la corona y tal vez en el mismo lugar o a poca distancia de la anterior. Esta solitaria ciudad que se adentraba en la llanura, creció en poco tiempo y se transformó en lugar de paso obligado y estadía de viajeros, tropas y caravanas, concentrando durante mucho tiempo el transporte de bienes y mercaderías que circularon hacia otras jurisdicciones. Las descripciones que entonces

se hicieron sobre el territorio de esta gobernación, nos llega la escrita en 1605 por Francisco de Alfaro: *“(...) Por el otro camino de Santiago del Estero que es el real se va a Esteco que está a cincuenta leguas (...) alrededor de esta ciudad de Esteco hay muchos pueblos de indios de paz (...) y más adelante está la Villa de Las Juntas (...) y por el río arriba hay muchas poblaciones de indios y adelante está la Villa de Madrid de Las Juntas (...) se cruza un río muy caudaloso que llaman de Cianca (...) desde aquí se va a la ciudad de (fuerte de) San Bernardo de Salta en el Valle de Lerma (...) abrá veinte años que se pobló este pueblo. Desde aquí se va a San Francisco de Alava de Jujuy (...)”*. En alrededores de Esteco I, la población nativa y otras que llegaron extrañadas del valle Calcháqui principalmente, fueron distribuidas en setenta y ocho encomiendas y el espacio hasta la serranía de Lumbreras se pobló con haciendas-encomiendas, donde luego se estableció la Villa de la Nueva Madrid. Aquella primitiva ciudad terminó por despoblarse en la primera década del siglo XVII por los asaltos, robos y muertes que ocasionaban los nativos, los desbordes del río y el cambio del camino al Alto Perú *“(...) cincuenta leguas de la de Santiago del Estero por otro más cercano a la sierra, alejando el tráfico caravanero por ser más seguro (...)”*. Finalmente, muchos de sus pobladores emigraron y fueron reubicados en la nueva villa, a la que llamaron Nuestra Señora de Talavera de Madrid de Esteco. De allí partió Ángel de Peredo en 1673 para una “pacificación”. Finalmente, la ciudad sucumbió con el devastador terremoto de 1692 y solo cinco familias se quedaron unos meses más.

Cuando sucedieron los ataques

Contrariamente a lo que se esperaba, los ataques se intensificaron en la segunda mitad del siglo XVII y continuaron afectando a las caravanas. Ante la dificultad que significaba para las autoridades custodiar las vías de comunicación, los mercaderes debían protegerse contratando gente armada. El robo de ganado y el acoso a grupos de nativos amigos que permanecían reducidos en cercanías de fortalezas y poblados: cerca de los ríos Salado, Cianca, el Zanjón, El Hebro, Vipos, La Pedrera, el Gallinato, Ocloya y El Cucho, se hicieron más frecuentes. Los cabildos apuraron la construcción de nuevos fuertes-presidios y puestos de vigilancia en las vías de acceso y completaron el plan de defensa con “jornadas pacificadoras”; como la de Juan Diez Andino que reprimió violentamente a los nativos de las ranchadas que encontraron. Para vigilar el área de frontera se destinaron soldados en tres partidas volantes y otras mixtas de soldados y vecinos que, a cambio de su servicio, recibían “piezas capturadas”. La línea de frontera se fue modificando, aunque planteó desafíos cuando los nativos incursionaron sobre los caseríos y haciendas de La Viña, La Ramada, El Desemboque del Sauce, Los Noques y El Pongo. Las irrupciones de tobas, mocobíes, malbalaes, pelichocos y otras parcialidades en 1701 y 1702, fueron terribles: *“(...) hicieron una buena carnicería de indios ocloyas (...), pueblo manso y dedicado a la vida agrícola (...)”*. Al año siguiente *“(...) una partida indios se había filtrado a través de los guardianes del Pongo, asaltando y robando las chacras y estancias hasta a cuatro leguas de la ciudad (...)”*. La entrada pacificadora que hizo el gobernador Esteban de Urizar en 1710 *“a los confines del Chaco para contener al enemigo mocoví, toba y demás naciones bárbaras (...)”*, no fue menos sangrienta. Las violentas acciones se repitieron al año siguiente para lo que se concentraron más de mil seiscientos soldados con armas de fuego y artillería para recorrer el oriente de las sierras

del Maíz Gordo, Centinela y Santa Bárbara. Los detalles fueron registrados en los diarios de marcha.

Poblaciones aterradas

Los escritos de la época, relatan: “(...) *diversas comunidades nativas declararon la guerra de exterminio y se desbordaron hacia el valle de Lerma “para limpiar la tierra de cristianos”. “(...) Aquella feroz ola de indígenas tomó el camino a la hacienda de La Viña (hoy Betania), donde saquearon casas, incendiaron el villorrio y arrearon el ganado como parte del botín. En Salta, la noticia causó el pánico de la población y los tercios militares se atrincheraron para hacerles frente. La horda llegó tres días más tarde y el Cabildo encomendó la misión de parlamentar al capitán Gabriel de Torres y su hermano José Ignacio, quienes seguidos por sus criados y agitando bandera blanca tomaron el camino de La Pedrera. Fueron llevados ante el cacique y desplegaron los presentes: telas de colores, mazos de tabaco, adornos de plata y espadas. El jefe de los caciques del Chaco decretó la muerte de los parlamentarios y fueron degollados (...)”.*

Hubo también otras “jornadas pacificadoras” igualmente brutales al mando del gobernador Manuel de Arache, y del mismo modo, otras invasiones sangrientas en 1721, 1726 y 1731 que dejaron arrasadas e incendiadas varias haciendas y fortificaciones. Pero, en 1735 hubo dos ataques tan feroces que hicieron temer la continuidad de la ciudad de Salta. El Obispo José de Cevallos escribió: “(...) *el año de 1735 fue uno de los más agitados, por los amagos que de todos lados y en todas las ciudades se sentían, mayormente en Salta que ya soportó en los primeros días del mes de enero una invasión formidable de inesperadas irrupciones salvajes. Horas más tarde, la orden del asalto fue dada (...), (...) de Jujuy y de Salta; a cuyos alrededores el año de 1735 mataron los indios a quinientos salteños sin pérdida de un solo indio. Y sino cuéntennos los de dichas ciudades cuantos indios han muerto en estos asaltos (...)”.* Los habitantes de la entonces inestable ciudad de Salta, vieron repetir este suceso en el mes de setiembre, mientras se preparaban las Festividades del Señor y la Virgen del Milagro, resultando tan peligrosa como la primera.

Las “marchas pacificadoras” y las “invasiones bárbaras” continuaron sucediendo por espacio de muchas décadas.



Carta de 1679

a la ciudad de Esteco la qual. alle tan necesitada de
 Remedio como todas las demas del resto de las
 Provin.^{as} por las hostilidades muertes y robos que
 en su frontera hacian los Indios enemigos de
 la provincia del chaco que tenian infectados
 los caminos Reales y atajado el paso de ellos para la
 comunicacion de estas provincias y las del Peru de tal
 calidad. que persona alguna no podia pasar menos
 que con conboy de soldados. y en tiempo del go.^{vo}
 antecedente degolló dho enemigo en los fines de
 las ciudades de Salta. Jujuy y la de Esteco en
 un paraje que llaman la Siénega 14 leguas de
 esta ciudad de Salta y otras cercanas a las demas
 en diferentes ocasiones. mas de 100 personas. es
 pañoles. Indios Domesticos y Negros. y bien de que
 para obrar tantos daños era necesaria mi asistencia
 en estas fronteras. mui en ellas. y por ultimo del
 mayo del dho año de 29 con boyas a todos los Posing
 y moradores de esta Provin.^{as} para hacer entera
 en forma. a la guerra de dho enemigo. y castigar

Párrafo de una carta del gobernador del Tucumán Juan Diez de Andino

“ (...) a la ciudad de Esteco, la cual hallé tan necesitada de remedio como todas las demás del resto de las Provincias por las hostilidades muertes y robos que en su frontera hacían los indios enemigos de la provincia del Chaco que tenían infectados los caminos Reales y atajado el paso de ellos para la comunicación de estas provincias y las del Perú de tal calidad que persona alguna no podía pasar menos que con convoy de soldados y en tiempo del gobierno antecedente, degolló dicho enemigo en los fines de las ciudades de Salta, Jujuy y la de Esteco en un paraje que llaman La Siénega 14 leguas de esta dicha ciudad de Salta y otras cercanas a las demás en diferentes ocasiones, más de 100 personas, españoles, indios domésticos y negros, y bien de que para obrar tantos daños es necesaria mis asistencias en dichas fronteras (...)”

Esta carta, es una de las tantas que escribió Diez de Andino, oportuno gobernador de la entonces llamada “Provincia del Tucumán, Juríes y Diaguitas”. Tanto

los que anteriormente cubrieron el cargo, como los que lo sucedieron, escribieron informando a las autoridades de la Audiencia de Charcas y al virrey, el peligro que existía en las endeble ciudades de Esteco. Aquí se refiere a la *“Ciudad de Nuestra Señora de Talavera de Esteco o Esteco I”* que había sido refundada sobre la anterior *“Ciudad de Cáceres”*, establecida un año antes por los capitanes rebeldes que se sublevaron a Francisco de Aguirre en Santiago del Estero. La habían fundado sin el cumplimiento de las formalidades que para estos casos establecía la normativa real.

Hoy sabemos que la ruta que abriera en el territorio de nuestro valle en 1566 por la columna con que vino Juan de Cianca y que concluyó en el valle de los Estecos el capitán Gerónimo González de Alanís, fue el camino que utilizaron las tropas, viajeros y comerciantes para comunicar la ciudad *“Ciudad de Nuestra Señora de Talavera de Esteco, Esteco I o simplemente Esteco”* hasta que fue devastada por aquellos terribles terremotos de setiembre de 1692. El camino que abrieron y trazaron en aquella ocasión los integrantes de esa columna expedicionaria por entre la espesura de la vegetación en este sector del Gran Chaco, se llamó el Camino de La Plata y unía principalmente las ciudades de Santiago del Estero con Salta, Jujuy, Charcas y Lima. Fue la primera vía trazada y recorrida por los extranjeros en esta enorme área de las Florestas Tropicales donde se encuentra enclavado el Valle de Cianca.

El nombre de *“La Siénaga o Ciénaga”* que figura en algunos documentos y cartas, está referido al pequeño establecimiento militar ubicado en los alrededores del paraje de Palomitas para custodiar y auxiliar a los viajeros de los constantes ataques de los nativos.

La Historia del Valle de Cianca continúa, es necesario escribirla

Índice

- 1.- El Valle de Cianca. Ubicación y límites
- 2.- El Maestre de Campo Juan de Cianca, documentado
- 3.- Finca La Trampa
- 4.- Fuerte y Presidio de San Joseph en la Concepción de La Ribera de El Hebro
- 5.- Nuestra Señora de La Candelaria de la Viña
- 6.- Resumen del Diario de Campaña del coronel Juan José Fernández Cornejo
- 7.- El Museo Profesor Osvaldo R. Maidana
- 8.- División Política y Eclesiástica de Salta del año 1840
- 9.- Memoria Estadística General de Campo Santo - 1870
- 10.- Estudios para la Prolongación del Ferrocarril desde la ciudad de Córdoba a Salta y Jujuy - 1866
- 11.- El camino carril Salta - Cobos 1872 - 1874
- 12.- El General Manuel Belgrano y el Ejército Patriota.
- 13.- Las grandes invasiones

BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTOS

-Alonso, Ricardo N. Geografía Física del Norte Argentino (Salta y Jujuy). Mundo Gráfico, 2015

-Fotografías, ilustraciones y copias digitales de documentos:

- Archivo General de la Nación
- Archivo y Biblioteca Históricos de Salta
- Archivo y Biblioteca Atilio Cornejo (Salta)
- Archivo y Biblioteca José Evaristo Uriburu (Salta)
- Archivo del Arzobispado de Salta
- Archivo Nacional del Perú
- Archivo y Biblioteca Nacional de Bolivia
- Archivo y Biblioteca Nacional de Río de Janeiro
- Archivo y Biblioteca de la Universidad de Harvard
- Archivo y Biblioteca de la Universidad de Columbia
- Archivo y Biblioteca de la Universidad de Indiana
- Archivo y Biblioteca de la Universidad de Santiago de Compostela
- Archivo y Biblioteca de la Universidad de Extremadura
- Archivo de Simancas
- Archivo General de Indias
- Bibliotecas Digitales de España



Gustavo Flores Montalbetti

Nació en la ciudad de General Güemes el 10 de mayo de 1956, cursó estudios universitarios en las carreras de Geología, Arqueología, Historia y Museología. Realizó las primeras investigaciones arqueológicas sistematizadas en el Valle de Cianca a partir de 1982. Director del Museo Arqueológico Pío Pablo Díaz de la localidad de Cachi e Investigador Adjunto del Museo Antropológico de Salta. Autor del proyecto ganador del concurso “5° Centenario del Descubrimiento de América”. Expositor en Congresos Nacionales de Arqueología Argentina y en el 47° Congreso Internacional de Americanistas en Nueva Orleans. Traspasó la custodia de la “Colección Arqueológica y Paleontológica Cianca”, diagramó el montaje del “Museo Profesor Osvaldo Ramón Maidana”. Es autor y gestor de la creación del “Consejo Científico Asesor del Museo”, del “Departamento de Investigaciones Históricas de Campo Santo” y de “las Áreas Protegidas del Municipio de Campo Santo”. Investigador de temas históricos, descubrió y transcribió más de noventa documentos de la vida de doña Gertrudis Medeiros. Publicó en la revista del Archivo General de la Nación, la Revista Histopía y en el diario El Tribuno. Actualmente recopila documentos y bibliografía sobre los sacerdotes de la Orden de los Jesuitas y de los establecimientos religiosos y militares en las avanzadas durante la Guerra por Gran Chaco” entre los siglos XVI al XIX, y realiza trabajos de arqueología histórica. Su labor en bien del Patrimonio del Valle de Cianca y de la Provincia de Salta, ha sido reconocida por varios científicos e investigadores, entre otros, el Lic. Jordi Pardo Rodríguez -Consultor Internacional de Proyectos Culturales y Miembro Consultor de la UNESCO.

Correo: gustavo.flores1956@gmail.com

Colaborador y Asesor en Arqueología e Historia

Enciclopedia Digital Interactiva Salta (EDISalta.ar)



COFFAR

**CONSEJO FEDERAL
DEL FOLKLORE
DE ARGENTINA**