EL NOROESTE Y LA ARGENTINA DEL SIGLO XVI
PROYECTO Y FRUSTRACIÓN

TERESA PIOSSEK PREBISCH
t_piossek@hotmail.com
Academia Nacional de la Historia
Junta de Estudios Históricos de Tucumán
Argentina

Resumen:

Tres fueron las corrientes conquistadoras españolas de Argentina: La rioplatense, la peruana y la chilena. Cronológicamente la primera es la rioplatense, pero la fundacional fue la corriente peruana a la que se fusionó temporariamente la chilena.

Entre 1543 y 1546 descubrió la ruta entre Cuzco y el Río de la Plata que abrió nuevos horizontes a la historia del país y, a partir de 1550, inició su poblamiento efectivo desde el Noroeste. Fundó ciudades; promovió la apertura de un puerto en el litoral rioplatense para tener salida al mar; introdujo especies animales y vegetales; desarrolló industrias; abrió caminos que permitían una inédita circulación norte-sur y este-oeste. Era un proyecto de país que, desde su centro geográfico, se comunicaba radialmente con las regiones circunvecinas a través de la promoción de un activo desarrollo económico, pero dos Ordenanzas reales de 1594 lo frustraron al prohibir el movimiento comercial y de pasajeros por los puertos sobre el Río de la Plata.

Palabras clave: Noroeste argentino, corrientes conquistadoras, fundaciones, vías de comunicación, integración regional, proyecto de país.

Abstract:

There were three Spanish groups conquering Argentina: the first one comes from the Río de la Plata, the second one from Peru and the third from Chile. Chronologically, the first group was the one that is from the Río de la Plata, but the foundational group was the Peruvian one to which the Chilean joined temporarily. Between 1543 and 1546, it discovered the route between Cuzco and the Río de la Plata, situation that opened new horizons to the history of the country, and as from 1550, it began its effective settlement from the North West. It founded Cities, promoted the opening of a port in the coastal region of the Río de la Plata to have a sea access, introduced species of animals and plants, and developed industries; opened roads which allowed new traffic from North to South and from East to West. It was a country project that,

from its geographical center, was communicated, by radio, with the surrounding regions promoting anactive economic development. But, two Royal Decrees, in 1594, frustrated it as they prohibited the commercial and passengers novement through the ports of the Río de la Plata.

Key Words: North West of Argentina, Spanish Conquering Groups, Foundations, Communication Roads, Regional Integration, A Country Project.

El Noroeste en el país argentino prehispánico

Las arqueólogas Caggiano y Sempé[1] escriben: "La Argentina ocupa una posición extremo continental en Sudamérica..., de marginalidad" y en tiempos prehispánicos, uno de los efectos más evidentes de esa marginalidad se manifestaba en el proceso poblacional. Si bien comenzó hace unos 13.000 o 12.000 años, nuestro territorio estaba entre los de menor densidad demográfica de toda América y, cuando los españoles pisaron su suelo por vez primera, en el siglo XVI, su población alcanzaba la cifra irrisoria de unos 340.000 o 390.000 habitantes para los casi 2.800.000 km^2 que tiene el país. Formaban núcleos aislados y dispersos por el territorio, que dejaban entre sí áreas deshabitadas recorridas ocasionalmente por bandas nómades. La mayor de éstas era un espacio central que comenzaba al sur del río Bermejo y al este del Salado hasta la Mesopotamia, y se extendía hasta las llanuras pampeana y patagónica, formando una continuidad geográfica. Contribuían a acentuar el aislamiento entre los núcleos su diversidad racial, lingüística y cultural.

Primer hecho integrador durante el período prehispánico: la movilidad

De todos estos núcleos, el que interesa para nuestro tema es el Noroeste, habitante de las actuales provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca y Santiago del Estero. Al momento de la llegada de los españoles, era la región más poblada del país, con casi las ¾ partes de su población total[2].

Nos interesa especialmente porque, al margen del fenómeno de su densidad demográfica, las comunidades que lo formaban, desde mucho antes de

[1] María Amanda Caggiano y María Carlota Sempé, *América, Prehistoria y Geopolítica*, Capítulo IV, Buenos Aires, Tipográfica Editora Argentina, 1994, p. 203.

[2] Alberto Rex González y J. A. Pérez, *Argentina indígena, vísperas de la conquista*, Capítulo 3, Buenos Aires, Editorial Paidós, 1972, p. 31.

la conquista española, habían iniciado un proceso de integración regional producto de su movilidad. Mantenían una activa comunicación entre sí y sus comunidades vecinas, como lo revela la presencia de objetos arqueológicos que evidencian un "intercambio de elementos netamente andinos con los de la selva, ocurridos durante el Período Temprano" (600 a.C al 650 d.C.), prueba de que, desde entonces, "debieron quedar fijadas las rutas del tráfico y comunicación entre las selvas orientales, la zona puneña y –además– la costa chilena pacífica"[3] con el propósito de intercambiar bienes y, probablemente, también con fines invasivos.

A este fenómeno de la integración, cuyos primeros indicios se dan seis siglos antes de nuestra era, lo veremos crecer en los siglos siguientes para afianzarse y ampliarse durante el período hispánico, a lo largo del siglo XVI, al que califico como el formativo del país, porque en él se plasman muchas de sus estructuras básicas. En esta investigación lo expongo como un proceso de integración que se inició en la región Noroeste y que fue ampliándose hacia el resto del país, hacia el continente sudamericano y hacia el mundo, tendiente a superar una situación de aislamiento geográfico.

Segundo hecho integrador durante el período prehispánico: la influencia de dos grandes culturas andinas

Otra característica del Noroeste prehispánico fue la de ser la región del país argentino más evolucionada culturalmente, con poblaciones sedentarias, agroalfareras y pastoras, hecho al que contribuyó la influencia de dos grandes culturas andinas.

Se denomina Macroárea Andina a aquella que abarca el área montañosa occidental sudamericana, comprendida entre la línea del Ecuador y el paralelo 35° de latitud sur, y, de oeste a este, entre el Océano Pacífico y un límite oriental establecido por las áreas selváticas de Ecuador, Perú, Bolivia y Argentina. Dentro de la Macroárea se distinguen tres sub áreas culturales:

De los Andes Septentionales.

De los Andes Centrales o Área Nuclear.

De los Andes Meridionales.

[3] Caggiano y Sempé, *ob. cit.*, p. 252.

La más importante es la segunda, porque fue el centro máximo de civilización de Sudamérica prehispánica; abarcó Ecuador, Perú y el Altiplano boliviano.

El Noroeste integró el área de los Andes Meridionales, es decir que, por su situación geográfica, fue la región de Argentina prehispánica con mayores y más tempranas oportunidades de recibir la influencia del Área Nuclear; la recibió por acción de las culturas Tiwanaku e Inca, ambas expansivas o imperialistas, carácter que es uno de los mecanismos de integración más efectivos en la historia de la sociedad humana.

La influencia Tiwanaku se hizo sentir desde el 650 al 950 de nuestra era, cuando el dominio territorial tiwanacota llegaba hasta el norte de Chile y el sudoeste de Bolivia, lindante con Jujuy. Gracias a esta vecindad, y no obstante no haber conquista territorial, Tiwanaku influyó sobre las comunidades del Noroeste argentino, contribuyendo a homogeneizarlas e integrarlas culturalmente a un área mayor.

Siglos después, se hizo sentir la influencia del imperio inca o Tawantinsuyu con mucha más intensidad por estar acompañada por una conquista territorial efectiva y, no obstante, ejercerse sólo desde 1480 hasta 1532 en que llegaron los españoles. El Tawantinsuyu fue la cumbre y el capítulo final del proceso cultural surgido en el Área Nuclear. En el momento culminante de su expansión, entre fines del siglo XV y dos primeras décadas del XVI, abarcaba prácticamente toda la Macroárea Andina, es decir que se extendía, de norte a sur, desde la línea del Ecuador hasta el paralelo 35° de latitud sur; de oeste a este, desde el Océano Pacífico hasta una línea irregular que alcanzaba hacia el oriente su máxima proyección en actual territorio argentino, aproximadamente en el meridiano 66°. Tenía unos 1.700.000 km^2 de extensión y se dividía políticamente en cuatro provincias: Kunti Suyu (Norte), Chincha Suyu (Oeste), Anti Suyu (Este) y Kolla Suyu (Sur). El sector de actual Argentina incorporado al Kolla Suyu fue el área valliserrana del norte y del centro-oeste, desde la frontera de Jujuy y Salta con Bolivia, hasta el río Diamante, en Mendoza[4]; y desde la Cordillera de los Andes, hasta la línea irregular antes mencionada.

Gracias a esta integración al Kolla Suyu que acentuó el proceso de homogenización, las ya ancestrales relaciones del Noroeste con Chile y Bolivia se fortalecieron para constituir una gran región integrada por lazos adminis-

[4] TERESA PIOSSEK PREBISCH, "La expedición de Francisco de Villagrán por territorio argentino", en *Revista de la Junta de Estudios Históricos de Tucumán*, Volumen 8, p. 197, Tucumán, 1996.

trativos, económicos y culturales tan firmes, que sobrevivieron a la caída del imperio.

¿Cómo gobernaron los Incas un espacio tan dilatado? Con una estructura piramidal del poder y control político de las comunidades conquistadas mediante el sistema que usaron todos los imperios de la tierra para asegurar su cohesión: comunicación veloz entre la sede del gobierno –Cuzco– y los pueblos conquistados; control estadístico y unidad lingüística. Lograron la comunicación veloz gracias al sistema de correos o chasquis[5], que se movilizaban a lo largo de la extraordinaria red vial compuesta por trazados preincaicos e incaicos, jalonada de tampus o postas. El control estadístico, mediante el uso del quipu, especie de registradora confeccionada de lana en la que se guardaba información de gran precisión como número, sexo y edad de los habitantes de una determinada comunidad, cantidad de ganado, de producción de granos y de metales preciosos.

La unidad lingüística se lograba con la imposición del quichua o *lengua del Cuzco* como lengua general, de manera que los pueblos conquistados eran bilingües, como también lo fueron los no conquistados en contacto con ellos. El quichua funcionó en un extenso sector de Sudamérica del mismo modo en que lo hicieron el latín en el Imperio Romano, el castellano en el Imperio Español y el inglés en el Imperio Británico.

De estos cinco recursos de la infraestructura imperial incaica, dos fueron los más aprovechados por los españoles conquistadores que llegaron a Sudamérica en el siglo XVI: la red vial que fue su primera vía de expansión y el quichua, con el que se comunicaron con los pueblos nativos. En el caso de los conquistadores del Noroeste, ocurrió incluso con los de la llanura tucumano-santiagueña quienes, a pesar de no haber sido conquistados por los incas, hablaban quichua.

Este fue el cimiento social y cultural del Noroeste argentino que encontraron los conquistadores a su llegada, desde el cual iban a expandirse hacia el este y el sur: una región integrada política y culturalmente, dotada de comunicación vial y lingüística, habitada por comunidades sedentarias, de economía productiva. A estas ventajas debe agregarse la influencia decisiva ejercida por las características físicas de la región. Ubicada, aproximadamente,

[5] JOHN HYSLOP, *The Inka Road System*, Institute of Andean Research, Academic Press. Inc. New York, 1984; RODOLFO A. RAFFINO, "El camino del Inka en el Noroeste argentino", *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, v. 72-73, p. 83, 1999-2000, Buenos Aires, Impresiones Dunken, 2004.

entre los paralelos 22° y 30°, y entre los meridianos 73° y 63°, posee una geografía excepcionalmente variada, resultado de una combinación de llanuras y montañas, generadora de una gran variedad de ecosistemas que van desde la selva subtropical a la puna, originando igual diversidad de recursos naturales; es decir, una naturaleza dotada de ambientes favorables para el asentamiento humano que, en el caso de los conquistadores españoles, era un escaso número de gente que debió ingeniárselas para adaptarse y arraigarse en una tierra completamente nueva para ellos.

El Período Hispano: tres corrientes conquistadoras y el comienzo de la integración del Noroeste con el Río de la Plata

Tres son las corrientes conquistadoras españolas del territorio argentino: La rioplatense (del este), la peruana (del norte) y la chilena (del oeste). Cronológicamente, la primera fue la rioplatense, pero, en lo que respecta a la conquista del territorio argentino, fracasó desde sus inicios. Es paradigmático el caso de la expedición de Pedro de Mendoza, una de las mejores aprovisionadas y más numerosas –integrada por de unas 1.200 personas– entre las venidas a América. Mendoza llegó, encargado por la Corona, para buscar un camino hacia el ex imperio incaico[6]. La expedición asentó, en 1536, un poblado que llamó Nuestra Señora del Buen Aire en la desembocadura del Río de la Plata, y levantó dos fuertes sobre el Paraná y una ciudad, Asunción. Pero los dos fuertes desaparecieron y Buenos Aires fue despoblado en 1541 para concentrar la población hispana en Asunción. A partir de entonces y por tres décadas, la corriente rioplatense abandonó la exploración y conquista de actual territorio argentino[7].

El 7 de junio de ese mismo año 1541, en el campo eclesiástico se produjo un hecho integrador de alcances continentales, aunque entonces existiera sólo sobre el papel: se creó la Diócesis de Lima, cuya extensa jurisdicción abarcaba toda Sudamerica hasta la Línea de Tordesillas.

[6] El área adjudicada abarcaba desde el paralelo 25° 31' 26" al 36° 57' 09" de latitud sur. Véase Victor L. Molinari, *El nacimiento del Nuevo Mundo. Las grandes entradas. Las capitulaciones de 1534. Don Pedro de Mendoza y la Nueva Andalucía*, Editorial Kapelusz y Cia., Buenos Aires, 1941, p. 174.

[7] Durante los treinta y dos años que median entre 1541 a 1573, fecha de fundación de Santa Fe por Juan de Garay, la corriente rioplatense desplegó su acción en un área que hoy se divide entre Brasil, Paraguay y Bolivia, cuyos límites aproximados están entre los paralelos 12° y el 25°,5'.

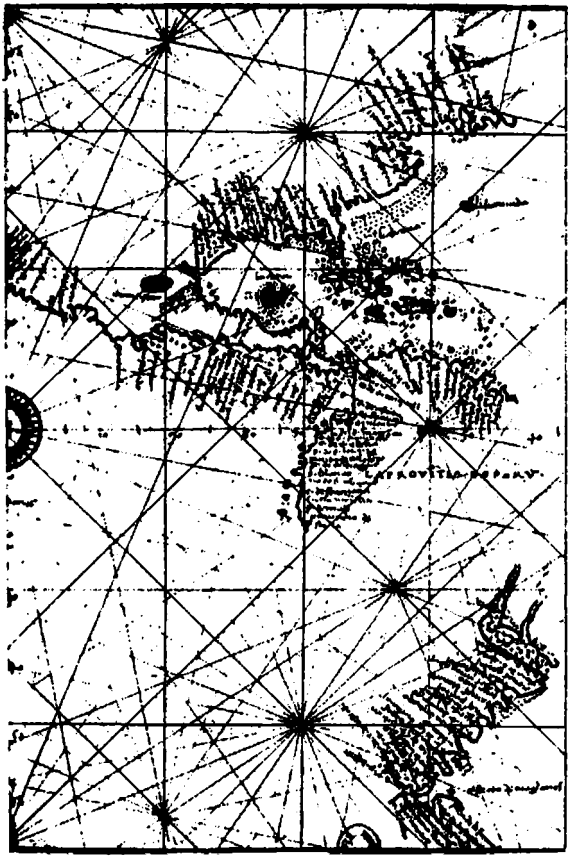
La corriente peruana

Distinta de la rioplatense fue la suerte de la corriente peruana a la que se agregó temporariamente la chilena. A pesar de contar con poca gente y con escasos medios económicos, resultó ser la líder en cuanto a toma de posesión efectiva del territorio del Noroeste mediante la conquista y colonización. La razón del fracaso de la rioplatense y del triunfo de esta última se explica, en significativa medida, por lo que cada una encontró en el territorio donde le tocó actuar: la corriente peruana, como ya vimos, encontró unidad regional con comunicación vial y lingüística, comunidades sedentarias de economía productiva y un desarrollo cultural uniforme; en cambio, nada de eso encontró Pedro de Mendoza al intentar poblar Nuestra Señora del Buen Aire ya que el área rioplatense –hoy, por acción humana una de las más ricas del país– en el estado natural en que él la encontró era una llanura azotada por el viento, pobre en recursos naturales y carente de asentamientos aborígenes estables. Es decir, que el conjunto de factores culturales y geográficos que el Noroeste ofrecía al conquistador resultó decisivo para que sentara en él sus bases para transformar a la región en el núcleo fundamental de la conquista y colonización de nuestro país. Tan fundamental, sólido y firme fue ese núcleo que los nombres de los fundadores perduran en sus descendientes, transcurridos más de cuatro siglos.

El Período Hispánico en el Noroeste. La entrada de Diego de Rojas

La corriente peruana llegó por la red vial inca del Kolla Suyu, comunicándose con los aborígenes mediante el quichua. Suele señalarse como fecha de iniciación de este período en el Noroeste el año 1536, porque en él se produjo el paso de Diego de Almagro por Jujuy, Salta y Catamarca rumbo a Chile, cruzando la Cordillera. Más adecuada, sin embargo, es la fecha de 1542 –año de creación del Virreinato del Perú[8] que constituyó un hecho decisivamente integrador– en la que el Lic. Cristóbal Vaca de Castro emitió la provisión tras autorizar al capitán Diego de Rojas a hacer su entrada en el actual territorio argentino. Mientras lo de Almagro fue sólo un tránsito por el territorio, la expedición de Rojas traía, desde el comienzo, proyectos de conquista y poblamiento de un espacio ya delimitado e inspirado por un propósito integrativo por excelencia: encontrar la ruta terrestre que uniera al Perú –el ex imperio de

[8] El primer Virrey, Blasco Nuñez de Vela, asumió en 1544.



Mapa trazado por B. Agnesse en 1543, año en que Diego de Rojas comenzó su trascendental entrada a territorio argentino. Se distinguen las siluetas del sur de América del Norte, de América Central, la Antillas, sector norte y oeste de Sudamérica, la cuenca rioplatense, la costa atlántica y el Estrecho de Magallanes.

los incas con costas sobre el Océano Pacífico– con el Río de la Plata, puerta al Océano Atlántico[9].

En 1539, Rojas hizo un primer intento de abrir esa ruta por territorio chaqueño, ocupado por los indios chiriguanos, pero fracasó. Por eso hizo el segundo intento, ingresando por una comarca indígena, que los incas denominaban Tucma y los españoles pronunciaban Tucumán[10], para, desde allí, avanzar hacia el sudeste por el entonces ignoto territorio argentino. Tan ignoto era, que cuando B. Agnese trazó un mapa del continente americano, según los incompletos datos entonces disponibles de Sudamérica, detalló sólo las costas venezolana, colombiana, ecuatoriana y peruana hasta aproximadamente el paralelo 15°, más las costas rioplatense, la atlántica y las del Estrecho de Magallanes, pero dejó vacío el espacio correspondiente a Chile y a la Argentina hasta el litoral fluvial y marítimo. Curiosamente, el mapa es de 1543, año de iniciación de la entrada de Rojas, cuyos descubrimientos geográficos contribuirían luego a llenar ese vacío[11]. Por esta razón, la entrada de Rojas es el verdadero mojón que marca el paso irreversible de nuestro país del período prehispánico al hispánico con el descubrimiento, conquista y poblamiento del Noroeste argentino y la expansión hacia el centro y el litoral fluvial, posibilitando la integración con el mundo por el Atlántico; en ese momento, comenzó a conformarse lo que podemos describir como un primer proyecto del país que sería Argentina.

El primer aporte de la corriente peruana a la estructuración del país: el primer bosquejo de su territorio

Rojas llevaba el título de gobernador de todo el territorio que descubriera, por lo que resulta fundamental, para nuestro tema, analizar cuál era ese territorio mencionado en los términos de su provisión:

[9] En el siglo XVI, al Océano Pacífico se lo denominaba *Mar del Sur* y, al Atlántico, *Mar del Norte*. Así figura en documentos que citaremos en esta investigación.

[10] El Tucma o Tucumán ocupaba aproximadamente el área que hoy ocupan los departamentos de Monteros, Chicligasta, Río Chico y Simoca al sur de la actual provincia de Tucumán.

[11] Gérard Chaliand y Jean-Pierre Rageau, *Atlas del descubrimiento del Mundo*, Alianza Editorial, Madrid, 1986, p. 101.

> Hay noticia de que entre la provincia de Chile y el río grande que llaman de la Plata, hay una provincia que se llama *Tucma*, hacia la parte del Mar del Norte, de aquel cabo de las Sierras Nevadas (Cordillera de los Andes) que dicen que es muy poblada y rica, de manera que la cordillera de las Sierras Nevadas que atraviesa estas provincias hacia el Estrecho (de Magallanes) queda entre las provincias de Chile y estas tierras[12].

Este párrafo merece especial atención porque en él se hace el aporte inicial de lo que acabamos de definir como primer proyecto de país, al trazar el primer bosquejo del territorio que éste abarcaría, marcando sus límites: límite oeste, la Cordillera; límite este, el Río de la Plata y el Océano Atlántico; límite sur, el Estrecho de Magallanes; límite norte –que no se menciona quizá por obvio– la ya conquistada provincia de Charcas y los aún inconquistados territorios que mediaban entre ésta y Asunción del Paraguay. Es decir que en este párrafo ya está planteada la conformación del país futuro con la demarcación de su espacio geográfico constituído por una gran masa mediterránea, comprendida entre la Cordillera, el litoral fluvial y marítimo, y el Estrecho.

El segundo aporte de la corriente peruana: la ruta descubierta por la expedición de Diego de Rojas

Calculamos que el 15 de mayo de 1543, Rojas salió de Cuzco por el ramal de la red vial inca del Kolla Suyu. Creemos que ingresó en nuestro país por Calahoyo, cruzó el Paso del Acay y se internó por los Valles Calchaquíes. Al llegar a la altura de la localidad tucumana de Amaicha, tomó el rumbo sudeste, atravesó el Valle de Tafí y descendió por la hoy llamada Quebrada del Portugués, camino natural de acceso al Tucma o Tucumán. Desde la llanura del sur tucumano, comenzó a abrirse camino por un territorio desconocido y, al llegar a las Sierras de Guasayán, en Santiago del Estero, murió en forma trágica, calculamos que a mediados de enero de 1544.

[12] Roberto Levillier, *Nueva crónica de la conquista del Tucumán*, 2.ª Parte: El descubrimiento, 1543-1546, Tomo I, Colección de Publicaciones Históricas de la Biblioteca del Congreso Argentino, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1926, p. 85.

La palabra "Tucma" está subrayada porque el autor aclara que en el documento original hay un espacio en blanco; sin embargo, respaldado por testimonios de integrantes de la expedición y documentos relativos a ella, concluye en que allí debió estar escrito ese nombre, conclusión a la que adhiero.

La expedición continuó la marcha al mando de Francisco de Mendoza: entró en la provincia de Córdoba, siguió el curso del río Tercero-Carcarañá y, hacia fines de mayo de 1545, llegó al río Paraná –entonces incluido en la designación Río de la Plata–, al sitio donde Sebastián Gaboto había levantado su fuerte o fortaleza de Sancti Spiritus dieciocho años antes.

De este modo, la hueste expedicionaria hizo realidad el proyecto de Rojas, tras descubrir la ruta que, al vencer al desierto central divisorio, dio el paso inicial hacia la integración de las regiones este y oeste del país argentino, y entre el Perú, donde estaban la sede del gobierno virreinal y el Río de la Plata, puerta al Atlántico, que abría un nuevo horizonte de posibilidades económicas.

El tiempo habría de demostrar el valor trascendente de esta ruta, cuya dirección predominante noroeste-sudeste le permitió abarcar un dilatado espacio del territorio mediterráneo hasta llegar al litoral fluvial[13]. De los caminos abiertos por los conquistadores en el siglo XVI, es uno de los de mayores efectos transformadores. Se constituyó en la vía de integración y de desarrollo por excelencia al desencadenar un perdurable proceso de poblamiento, por españoles, del Noroeste y centro argentinos, y contribuir al afianzamiento de la conquista del litoral fluvial.

Sus efectos no se redujeron al espacio argentino, sino que tuvieron una dimensión continental inimaginada en años anteriores, porque hizo cambiar para siempre la historia del Cono Sur. Antes del fin del siglo XVI, pasó a integrar el Camino Real, columna vertebral del Virreinato del Perú y, luego, del Virreinato del Río de la Plata; actualmente, parte de la ruta nacional N° 9 sigue sus lineamientos básicos[14].

[13] En su itinerario de ida y vuelta, la expedición pasó por Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba y Santa Fe.

[14] Sin embargo, la expedición Rojas es muy postergada por la historia, cuando no ignorada, al extremo de que no figura en mapas de las expediciones descubridoras españolas, de Sudamérica, de tres renombradas publicaciones: LOREN MCINTIRE, "Amazon", *National Geographic Magazine*, vol. 142, octubre 1972, p. 256; *Atlas Histórico de la Encyclopaedia Británica*, Barcelona. Editorial Marin. 1956, p. 103; CHALIAND y RAGEAU, ob. cit., p. 113. En los tres se ignora la expedición Rojas, pero en cambio se señala la de Francisco de Orellana, descubridora del Amazonas, del año 1542. Esta salió de los Andes y llegó al Atlántico, lo que también ocurrió con la de Rojas, pero mientras la expedición de Orellana quedó en exploración y el Amazonas continuó siendo tierra virgen hasta entrado el siglo XX, la de Rojas dio muy pronto origen a un proceso conquistador y poblador que contribuyó decididamente al nacimiento de Argentina.

Esta ruta fue el segundo gran aporte de la corriente peruana a la estructuración de nuestro país. El tercero fue su acción pobladora[15].

EL TERCER APORTE DE LA CORRIENTE PERUANA: EL POBLAMIENTO. LA IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DEL TUCMA

Cuando en 1546 los sobrevivientes de la expedición de Rojas regresaban al Perú, varios tenían decidido volver a la tierra descubierta, cuyas oportunidades comerciales por el Río de la Plata valoraban. Estaban resueltos a poblar en ella e, incluso, habían elegido el lugar que, tras recorrer más de 4.000 kms. entre ida y vuelta, consideraban el más conveniente para asentar una ciudad que fuese centro de conquista y colonización. Ese lugar era el Tucma o Tucumán situado, como dijimos, al sur de la actual provincia homónima.

Al margen de sus abundantes y variados recursos naturales, poseía una importancia geopolítica única para el momento histórico: estaba situado en un punto céntrico del territorio descubierto. Desde él, por el occidente, se llegaba a los valles por los que corría la red vial inca que conducía a Perú y a Chile donde se encontraban las ciudades hispanas más próximas. Por el oriente, daba acceso a la llanura por la que habían abierto camino hacia el Río de la Plata, salida al mar que permitiría al Virreinato del Perú una comunicación con España más rápida y directa que las dos únicas rutas marítimas usadas en ese tiempo[16].

Este eje Tucumán-Río de la Plata-Océano Atlántico, parte del eje mayor Perú-España, será el esquema maestro de la acción conquistadora de la corriente peruana que se asentó en el Noroeste, a la que se agregó, durante unos años, la chilena.

[15] Su propósito poblador lo mostró desde el comienzo cuando, hacia mayo de 1544, Francisco de Mendoza, el continuador de Rojas, fundó en Santiago, junto al río Dulce, la ciudad de Medellín, la primera hispana en el interior argentino. Su existencia fue efímera ya que un incendio la consumió. Véase TERESA PIOSSEK PREBISCH, *Los hombres de la entrada. Historia de la expedición de Diego de Rojas. 1543-1546*, capítulo 64, Tucumán, Edición de la autora, 2005, p. 158.

[16] La llamada vía de Panamá, que era la más frecuentada, y la que pasaba por el Estrecho de Magallanes. Ambas eran largas y peligrosas; la de Magallanes, por los riesgos de atravesar el estrecho, y la de Panamá, por la fiebre terciana, endémica en el istmo, que cobraba la vida de la tercera parte de los viajeros que llegaban a su suelo.

Pedro de Valdivia, Juan Núñez de Prado y Tucumán

Los veteranos de la entrada de Rojas no eran los únicos interesados en tomar posesión de Tucumán por su valor geopolítico; también lo estaba Pedro de Valdivia que aspiraba a extenderse hasta el Atlántico y a quien el representante de la Corona en el Virreinato, el Lic. Pedro La Gasca, nombró Gobernador y Capitán General de la Gobernación de Chile el 18 de abril de 1548. Le asignó un territorio que se extendía desde el paralelo 27° al 41° y, desde el Océano Pacífico, 100 leguas hacia el oriente, por lo que tomaba un amplio sector de la vertiente oriental de la Cordillera, hoy jurisdicción argentina[17]. El propio Valdivia había demarcado ese territorio pues, para sus planes, el paralelo 27° tenía especial importancia porque ponía dentro de su jurisidicción dos puntos geográficos clave: hacia el occidente de la Cordillera, en ese paralelo comenzaba el Valle de Copiapó, el primer bolsón fértil pasado el desierto de Atacama, dotado de un cómodo puerto natural sobre el Pacífico, hoy llamado Puerto Caldera; y hacia el oriente, donde comenzaba la Quebrada del Portugués, camino natural de acceso al valioso Tucumán.

Con este antecedente, resulta difícil comprender que el mismo Lic. La Gasca, el 19 de junio de 1549, nombrara a Juan Núñez de Prado capitán general y justicia mayor, y le diera comisión y mandato para ir a la provincia llamada "en lengua de indios Tucumán"[18] para poblar un pueblo donde le pareciera más conveniente; en otras palabras, fundar una ciudad en el territorio que catorce meses antes había incluido en la Gobernación de Chile, asignada a Pedro de Valdivia. Fue una incoherencia de resultados muy graves, que haría de Tucumán una zona de conflicto y que no puede imputarse a ignorancia geográfica como se desprende de la carta que La Gasca escribió a los oficiales de la Casa de Contratación, donde les anunciaba que autorizaba una expedición pobladora a la "provincia que se dice Tucumán", dando con precisión su ubicación a "120 leguas de los Charcas hacia la parte –latitud– de Copiapó, más adentro a la tierra". A continuación, señalaba las ventajas comerciales de fundar una ciudad en ese lugar:

[17] El área argentina que quedó incorporada a la jurisdicción de Chile fue la que estaba integrada por el sector sur de las provincias de Catamarca y Tucumán; la totalidad de La Rioja, San Juan, Mendoza, San Luis y Neuquén; gran parte de Río Negro y La Pampa más una delgada franja oeste de Santiago del Estero y Córdoba.

[18] Roberto Levillier, *Gobernación del Tucumán. Correspondencia de los Cabildos en el siglo XVI*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1918, p. 29.

> Con poblar aquel pueblo..., se puebla el camino... que hay desde los Charcas a Chile para se poder andar y tractar"[19], (comerciar)... Desde allí –continuaba– se podrá abrir camino para el río de la Plata, porque por aquella provincia [de Tucumán] entraron los que fueron con Diego de Rojas que, después de muerto, llegaron a la Fortaleza de Gaboto...[20] (Sancti Spiritus).

Estas últimas palabras revelan en qué medida se había afirmado el proyecto que inspiró la entrada de Rojas, de expansión e integración hacia el litoral fluvial y marítimo.

La ciudad de Barco

Juan Núñez de Prado fundó Barco el 29 de junio de 1550, en la Quebrada del Portugués[21], pero en noviembre estalló el previsible conflicto jurisdiccional que provocaría trece años de inestabilidad en la región, con la llegada sorpresiva de Francisco de Villagrán, lugarteniente de Valdivia, quien emplazó a Núñez de Prado a reconocer haber fundado en jurisdicción chilena y a renunciar al cargo de capitán general y justicia mayor para asumir el subalterno de lugarteniente de Valdivia. Pero una vez marchado Villagrán, Núñez, con el propósito de escapar de esa jurisdicción, mudó dos veces la ciudad: en 1551 se dirigió a Tolombón, tierra de indios diaguitas, en los Valles Calchaquíes, y en 1552, a las márgenes del río Dulce, a tierra de indios juríes, con lo que el lugar elegido para ser núcleo de la conquista dejó de estar al sur de Tucumán, para ubicarse en actual Santiago del Estero. Mientras estaba en este asiento, entró en escena otro enviado de Valdivia: Francisco de Aguirre, quien depuso a Núñez, asumió el gobierno, mudó nuevamente la ciudad a media legua de distancia, la rebautizó Santiago del Estero e inició exploraciones hacia el Rio de la Plata con la intención de abrir un puerto en busca de dar, al país mediterráneo, una salida al Atlántico, proyecto primordial de las corrientes

[19] Roberto Levillier, *Gobernantes del Perú. Cartas y papeles*, Tomo I, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1921, p. 199.

[20] Levillier, ob. cit., p. 206.

[21] Lo hizo en un sitio que puede ubicarse tras analizar los datos que brindan los documentos históricos, en la junta de los ríos llamados de Los Reales y La Horqueta, en plena Quebrada del Portugués, en una latitud aproximada de 27°, 2', 6", es decir en jurisdicción chilena. De los departamentos que componen la actual provincia de Tucumán entraban en jurisdicción chilena la mitad de Famaillá, la franja sur de Cruz Alta, casi la totalidad de Monteros y la totalidad de Chicligasta, Río Chico, Alberdi, La Cocha, Graneros, Simoca y Leales.

peruana y chilena. Sin embargo, al enterarse de la muerte de Valdivia, designó a un lugarteniente y regresó a Chile, con lo que el anhelado proyecto quedó suspendido.

Fue durante estos años cuando los conquistadores-colonizadores comenzaron a llamar a la región, escenario de sus exploraciones, con el nombre de *Tucumán, Juríes y Diaguitas*, a raíz de las tres áreas indígenas en las que se asentaron, pero pronto la designación se abrevió a simplemente *El Tucumán*.

En el año 1552 se creó la Diócesis de Charcas, desprendida de la Diócesis de Lima, en la que fue incluido El Tucumán ya transformado en una región claramente identificada que abarcaba el área norte del Kolla Suyu, ampliada con territorios conquistados, ubicados al este y sudeste. Tenía unos 700.000kms.^{2} de extensión e incluía las actuales provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, La Rioja, Córdoba, Santiago del Estero y el occidente de Chaco y Formosa.

El drama del aislamiento

En ese entonces, año 1554, los pobladores de Santiago del Estero sumaban unos sesenta o sesenta y cinco hombres cuanto más, unos venidos con Núñez y, otros, con Aguirre. Al irse este último, quedaron sumidos en el drama de la indigencia y el aislamiento, sometidos a un creciente deterioro del nivel de vida; incluso carecían de un sacerdote que les brindara ayuda espiritual. En casi tres años no recibieron más ayuda exterior que dos envíos de pertrechos de guerra y bastimentos hechos por Aguirre desde su fundo de La Serena, pero la comunicación con Chile era muy sacrificada debido al obstáculo de la Cordillera y a la falta de ciudades hispanas que sirvieran de apoyo a lo largo del camino inca.

Lo mismo ocurría con la comunicación con Potosí y Charcas, ciudades con las que comerciaban dificultosa y esporádicamente, llevando productos de la tierra –miel, cochinilla, añil– para luego, con las ganancias, adquirir ganado vacuno, ovino y mular.

En junio de 1556, desafiando al invierno cordillerano, partieron de Santiago rumbo a La Serena, cinco hombres[22] en busca de un sacerdote y de plantas y

[22] Eran Rodrigo de Quiroga, Bartolomé de Mansilla, Nicolás de Garnica y Pedro de Cáceres, al mando del capitán Hernán Mejía Miraval,

simientes de Castilla para diversificar la producción agrícola[23]. Cumplieron su cometido: regresaron y trajeron vid, olivos, árboles frutales, semillas de trigo, cebada y algodón, lo que produjo una verdadera revolución agrícola y también industrial en la región. Ello afirmó la convicción de que los colonizadores del Tucumán tenían desde el comienzo de la conquista acerca de las posibilidades económicas que poseía la región, que no sólo les permitirían autoabastecerse, sino disponer de excedentes para comerciar con las ciudades vecinas y, sobre todo, con España por un puerto sobre el Río de la Plata.

Pero, no obstante los esfuerzos realizados, Santiago del Estero seguía siendo la única ciudad hispana de todo el actual territorio argentino y la situación continuaba extremadamente dura para sus pobladores que sabían que ella era consecuencia de un proyecto de conquista y colonización, realizado, hasta el momento, sólo parcialmente. La primera etapa, la de la fundación de una ciudad base, en un punto central del territorio, estaba cumplida, pero no así la segunda, consistente en darle una salida por el litoral ya que al Tucumán de poco le servía haber descubierto la ruta al Río de la Plata si, al final de ella, no había un puerto, ni tampoco ciudades intermedias entre éste y Santiago.

Era una situación para la que los santiagueños reclamaban una pronta solución y, en julio de 1556, el procurador de Santiago del Estero, Lorenzo de Maldonado, hizo una presentación dirigida a las autoridades superiores[24]. Planteaba diversos problemas que aquejaban a la ciudad y, con respecto a la expansión hacia el Río de la Plata y apertura de un puerto, reunía testimonios que destacaban la necesidad y factibilidad geográfica de hacerlo, desarrollando en su totalidad la ruta de Rojas –detenida en Santiago– para integrarse al comercio con España, dar cauce a la potencialidad económica del Tucumán y satisfacer necesidades básicas de supervivencia.

En respuesta a la pregunta XVIII, afirmaban que "la tierra [es] muy ancha, bien poblada, llana y apacible", es decir apta para fundar nuevos pueblos.

En respuesta a la pregunta XIX afirmaban que:

> ...alguno de los tales pueblos tendría contratación en la Fortaleza de Gaboto que es en el Río de la Plata, cerca de la Mar del Norte –Océano Atlántico– y

[23] BERNABÉ MARTÍNEZ RUIZ y RODOLFO CERVIÑO, *Hernán Mejía Miraval o la conquista del Tucumán. Tucumán*, Cuadernos de Humanitas. U.N.T., Facultad de Filosofía y Letras, 1962.

[24] ROBERTO LEVILLIER, *Gobernación del Tucumán. Probanzas de Méritos y Servicios de los conquistadores*, tomo I, Colección de Publicaciones Históricas de la Biblioteca del Congreso Argentino, Madrid, 1919, p. 464.

> [también], señaladamente un pueblo... en la Provincia de Comechingones –Córdoba– que estará de distancia de ochenta o cien leguas de la dicha mar y puerto de Buenos Aires.

Como vemos, el lugar conservaba, con ligera modificación, el nombre que le pusiera Pedro de Mendoza, y se mantenía como punto de escala hacia Asunción como consta en las siguientes palabras de la presentación:

> Llegan los navios de Castilla e de allí se puede proveer esta tierra de [El Tucumán de] todo lo necesario sin que los naturales reciban ningún trabajo, trayéndolo en carretas porque está visto el camino ser llano y aparejado para ello...[25]

Las preguntas fueron hechas a numerosos vecinos, y la coincidencia en las respuestas refleja una opinión generalizada.

Un cambio de la suerte

En las postrimerías de 1557 se produjo, finalmente, un hecho favorable para la pobre y solitaria ciudad, que le creó la impresión de que las penurias sufridas eran cosa del pasado y que al Tucumán, por fin, se le abría un horizonte de bonanza: asumió el gobierno Juan Pérez de Zurita que comprendió la gravedad de la situación y tomó como objetivo primordial de su administración superar el aislamiento. En cuatro años, estableció excelentes relaciones diplomáticas con don Juan Calchaquí, el más poderoso cacique de la región, lo que garantizó la quietud de los indios. Al amparo de ella se agilizó el comercio, sobre todo con Charcas y Potosí, y se fortaleció la integración regional con la fundación de dos ciudades sobre los caminos incas que llevaban a Chile –Londres, en 1558, y a Perú –Córdoba de Calchaquí en 1559- más una tercera en la desembocadura de la Quebrada del Portugués –Cañete, en 1560–. Para poblar las nuevas ciudades trajo consigo cien soldados y la novedad de dos contingentes integrados por familias constituidas con mujeres españolas.

Fuera de estas medidas, Pérez de Zurita había iniciado las gestiones ante las autoridades virreinales, en favor de la creación de la Gobernación del Tucumán, independiente de la de Chile. También se proponía concretar la expansión

[25] Levillier, *ob. cit.*, p. 470.

hacia el Río de la Plata[26], atento al esquema de realizar una acción integradora radial, a partir del centro geográfico del país: hacia norte (Perú), hacia oeste (Chile) y hacia este (litoral fluvial y marítimo). Estaba a punto de fundar una cuarta ciudad en el Valle de Jujuy –Nieva, en 1561– cuando fue destituido. Fue el último gobernante de la corriente chilena en El Tucumán y uno de los más eficientes y visionarios que tuvo la Gobernación, durante el siglo XVI.

Primera frustración para El Tucumán: la Primera Guerra Calchaquí

La destitución de Pérez de Zurita provocó la Primera Guerra Calchaquí, devastadora para El Tucumán que vio perderse todo lo realizado durante sus cuatro años de gobierno. La producción agropecuaria y las de las incipientes industrias artesanales se paralizó; el comercio se detuvo; las cuatro nuevas ciudades fueron arrasadas. Mientras tanto, en contraste, en Cuyo, también jurisdicción de Chile, se fundaban Mendoza –por Pedro del Castillo, en 1561– y San Juan –por Juan Jufré, en 1562–. En cambio, para Santiago del Estero la situación se había retrotraído a 1557, porque nuevamente volvía a ser la única ciudad de una región potencialmente rica, pero sofocada más que nunca por el aislamiento, ahora potenciado por la hostilidad indígena. Los caminos a Chile y a Perú estaban, de hecho, clausurados, por lo que conseguir que la Corona abriera un puerto sobre el Plata se volvió cuestión de supervivencia; sin embargo, alcanzar esa posibilidad se tornó más remota que nunca a partir de 1561, porque en ese año, la Corona puso en vigencia una nueva disposición para el comercio entre España y las Indias, cuyo propósito era proteger a las naves españolas que lo realizaban de los corsarios y piratas que merodeaban por el Atlántico. Las mercaderías eran transportadas en convoyes de entre treinta y cincuenta naves llamadas Barcos de Registro, custodiados por buques de guerra. Debían zarpar exclusivamente desde un puerto español –Sevilla, Cádiz, San Lúcar de Barrameda– y llegar sólo a puertos autorizados. Los que correspondían al Virreinato del Perú eran Porto Bello y Nombre de Dios, en el Istmo de Panamá, de modo que llevar mercadería al Tucumán significaba un embarque en un puerto español y cuatro trasbordos antes de arribar a destino[27].

[26] Teresa Piossek Prebisch, *Poblar un pueblo. El comienzo del poblamiento de Argentina en 1550*, Capítulo 193, Tucumán, Edición de la autora, 2005, p. 378.

[27] El primero, en Nombre de Dios para continuar por tierra, a lomo de mula, a Panamá. El segundo, en Panamá para ir por mar hasta un puerto peruano. El tercero, nuevamente por tierra, por la áspera vía montañosa que conducía a las ciudades peruanas y al Tucumán. El

Como resultado, las mercaderías llegaban con grandes recargos de precios y, además, sólo sus rezagos. Por el itinerario autorizado, las leguas a recorrer entre España y Potosí –desde donde continuaban viaje al Tucumán– sumaban 3.600; en cambio, si se habilitaba un puerto sobre el Plata, hubiesen sido sólo 1.600[28].

Un vecino de Santiago del Estero, el capitán Alonso Díaz Caballero, escribía al rey en enero de 1564 –ocho años después de la presentación del procurador Lorenzo de Maldonado, que aparentemente jamás fue tenida en cuenta–, una carta en la que se refería, nuevamente, a la necesidad imperiosa de tener una salida al mar que permitiera comerciar, algo perfectamente factible y beneficioso. Escribía así:

> De la ciudad de Santiago... a la Fortaleza de Sebastián Gaboto hay ochenta leguas (400 kms.) río abajo –el Tercero-Carcarañá– que entra en el Río de la Plata, y la Fortaleza de Gaboto es puerto y está en el Río de la Plata y de allí al puerto –aún mera escalaû de Buenos Aires dicen hay setenta leguas (350 kms.) y de allí, dicen, van costa a costa al Brasil y a Cabo Verde y que es buena navegación y que en cuarenta días, dicen hombres de la mar, que irán del puerto de Gaboto a España.

Luego se refería a los trece años de inestabilidad que venía padeciendo la región por el conflicto jurisdiccional con Chile y pedía aquello que proponía Juan Pérez de Zurita: independizar la región del Tucumán y darle gobierno propio para lo cual solicitaba:

> ... un gobernador que... resida siempre en ella... ya que por causa de las muchísimas nieves y fríos... [y] no poderse pasar los seis meses del año la Cordillera, no puede ser gobernada por Chile si no fuera con gran daño de los españoles y naturales de la provincia.[29]

---

cuarto, al salir de la Quebrada de Humahuaca, donde se hacía el trasbordo a carretas, para llegar a Santiago del Estero.

[28] RAMÓN J. CÁRCANO, *Primeras luchas entre la Iglesia y el Estado en la Gobernación de Tucumán. Siglo XVI*, Cap. V, Buenos Aires, El Ateneo, 1929, p. 79.

[29] RICARDO JAIMES FREYRE, *El Tucumán colonial*, Buenos Aires, Imprenta y Casa Editora de Coni hnos., 1915, p. 33.

Finalmente, pedía al rey que lo designara gobernador del Tucumán, cuyas necesidades conocía muy bien por haber llegado en 1550.

La Gobernación del Tucumán

Cuando Díaz Caballero escribía, ignoraba que cinco meses antes, el 29 de agosto de 1563, el rey había concretado el proyecto de Pérez de Zurita al crear la Gobernación del Tucumán, independiente de la de Chile[30]. Su capital era Santiago del Estero, la única ciudad en pie después de la Primera Guerra Calchaquí. Su creación contribuyó a la estructuración de la actual Argentina y al reordenamiento del Tucumán que fortaleció su integración con el Perú, donde estaban los centros del poder del Virreinato: el político, en Lima; el judicial, en Charcas; y el económico, en Potosí, ciudad que se transformaría en su principal mercado.

Sólo las provincias de Cuyo permanecieron en jurisdicción chilena, mientras que el resto de actual territorio argentino quedó dividido políticamente entre las Gobernaciones del Tucumán y del Paraguay.

Los aportes de la corriente chilena

1. El descubrimiento, por Francisco de Villagrán, de un camino nuevo entre Perú y El Tucumán que tendría grandes consecuencias futuras[31] al no pasar por los Valles Calchaquíes como lo hacía el tradicional camino inca que usaron Almagro, Rojas y Núñez de Prado.
2. El compartir, con la corriente peruana, la idea de integración territorial a través de la ruta de Rojas, con salida al mar por el Río de la Plata, como lo demuestran los planes de Pedro de Valdivia, las exploraciones de Francisco de Aguirre y los proyectos de Juan Pérez de Zurita.

[30] Actual Argentina quedó dividida políticamente en: Gobernación del Tucumán; Provincias de Cuyo integrantes de la Gobernación de Chile; Gobernación del Paraguay que abarcaba las provincias de Chaco, Formosa, Corrientes, Entre Ríos, Misiones, Buenos Aires, La Pampa, Neuquén, Río Negro,Chubut y Santa Cruz hasta el Estrecho de Magallanes, más Paraguay y Uruguay.

[31] En 1550, Francisco de Villagrán, después de ingresar en el país por el camino inca de la Quebrada de Humahuaca, se internó por territorio desconocido. Recorrió el sudeste de Salta y el norte de Santiago del Estero y finalmente se dirigió hacia el oeste rumbo a Tucumán, en busca de la ciudad de Barco fundada por Juan Núñez de Prado, a la que llegó sorpresivamente.

3. La contribución de Aguirre al sostenimiento de la desamparada Santiago del Estero con dos envíos de suministros generales, animales y vegetales.
4. El progresista y visionario gobierno de Juan Pérez de Zurita que hizo realidad proyectos anhelados por los conquistadores del Tucumán que, lamentablemente, se frustraron.

Desarrollo económico

Los santiagueños trabajosamente fueron superando la devastación de la guerra y reactivaron su economía que les permitía autoabastecerse en un nivel elemental y austero. Estaba basada en la explotación agropecuaria y de los productos naturales, y en la producción de industrias nacidas en el ámbito familiar para satisfacer necesidades cotidianas[32], pero por la experiencia vivida bajo el gobierno de Pérez de Zurita, les constaba que esas industrias podían ser fuente de comercio con las ciudades altoperuanas. Este hecho influyó decisivamente a favor de la frecuentación del camino abierto por Francisco de Villagrán que permitía viajar entre Santiago y Perú sin usar la tradicional ruta inca que pasaba por los Valles Calchaquíes –por la que entraron Almagro, Rojas y Núñez de Prado–, peligrosa por la hostilidad indígena y accidentada geográficamente[33].

Francisco de Aguirre nuevamente gobierna El Tucumán. Dos nuevas fundaciones

En el mismo año 1563, el virrey nombró a Francisco de Aguirre Gobernador del Tucumán como el hombre más indicado para poner orden entre los indígenas aún inquietos. Aguirre compartía la idea de su antecesor Zurita de fundar sobre las rutas incas a Perú y Chile, y en el área de influencia de la Quebrada del Portugués, pero, como ya lo demostró durante su primer gobierno, otorgaba primordial importancia a la expansión hacia el Río de la Plata. Se proponía hacer realidad un país bosquejado en la provisión de Diego de Rojas, factible desde el descubrimiento de su ruta, gracias a la cual el territorio me-

[32] Talabartería y manufacturas de lana, lino y algodón; fabricación de paños, calceta, *ropa de la tierra*, alpargatas, pabilo para velas, etc.-

[33] El camino inca de los valles recorría áreas montañosas con una altura media de 2.000 m.s.n.m.; en cambio, el de Villagrán iba por terreno llano o moderadamente ondulado, con una altura media de 500 m.s.n.m. hasta la Quebrada de Humahuaca.

diterráneo y el litoral constituían una unidad. Ello exigía una decisión política y, con tal motivo, dirigió una carta a la Audiencia de Charcas, solicitándole incluir el área rioplatense en la jurisdicción de la Gobernación del Tucumán[34]. Proyectaba fundar ciudades-puerto en los sitios donde habían estado el fuerte Sancti Spiritus o la Fortaleza de Gaboto y la Buenos Aires de Mendoza, y una intermedia entre estos y Santiago del Estero, en Comechingones, actual Córdoba; lamentablemente, pudo cumplir sólo parte de su proyecto. La beligerancia de los calchaquíes le impidió poblar en los caminos incas a Perú y Chile, aunque sí lo hizo en la desembocadura de la Quebrada del Portugués, en el sitio llamado Ibatín, donde fundó San Miguel de Tucumán el 29 de mayo de 1565[35], pero después, cuando se encaminó a Córdoba para continuar con su plan, estalló un motín que lo depuso.

La expansión hacia el Plata quedó nuevamente postergada; sin embargo, los amotinados[36] hicieron algo que, a la larga, tendría un efecto dinamizador para el desarrollo del Tucumán y la integración regional: cuando llevaban a Aguirre a Charcas para someterlo a juicio, no tomaron el camino por los Valles Calchaquíes, sino el abierto por Francisco de Villagrán, y a la vera de él fundaron su propia ciudad que llamaron Cáceres de Esteco, junto al río Salado, en la provincia indígena de este nombre, al sur de la actual provincia de Salta.

A raíz de esta fundación, el camino abierto en 1550 por Villagrán empezó a cinsiderarse como la posible nueva vía comercial entre El Tucumán y Perú. Como vimos, una razón era porque no pasaba por los Valles Calchaquíes dominados por indios beligerantes; otra, porque en su mayor extensión corría por terreno llano o moderadamente ondulado hasta llegar a la Quebrada de Humahuaca. Este factor geográfico fue, pronto, muy valorado, desde que en la jurisdicción de San Miguel de Tucumán comenzó a fabricarse un vehículo revolucionario para aquel tiempo, la carreta, que cargaba hasta dos toneladas, pero que no podía transitar por terrenos fragosos como eran aquellos de la Quebrada del Portugués y de los Valles Calchaquíes, por donde corría el camino tradicional.

[34] PISTONE, J. CATALINA, *La ideología fundacional de Juan de Garay*, Trabajo presentado en el Noveno Congreso de Historia Nacional y Regional de Historia Argentina organizado por la Academia Nacional de la Historia, Rosario, 1996.

[35] El sitio elegido era distinto de aquellos donde Núñez de Prado fundó Barco, en 1550, y Pérez de Zurita, Cañete, en 1560. Fue la segunda ciudad hispana de la región que logró sobrevivir hasta su traslado al sitio que actualmente ocupa, en 1685.

[36] Los amotinados eran el cabecilla Jerónimo de Olguín, secundado por Diego de Heredia y Juan de Berzocana.

En 1566, en la esfera eclesiástica se produjo una novedad que da la pauta de la fe con que se veía la recuperación del Tucumán: el Papa Pío V expidió la Bula *Super Specula* por la cual erigía la primera Diócesis de suelo argentino, el Obispado de la Santa Cruz del Tucumán en Ibatín, subfragáneo de la Diócesis de Lima. La ratificó en 1570 por la Bula *Super Specula Militantis Ecclesiae*, aunque estableciendo la sede episcopal en Santiago del Estero que, de esta forma, sumó a su jerarquía de centro del poder político del Tucumán, la de centro del poder eclesiástico.

Efecto de los cambios. Un informe que contribuye a integrar y estructurar Argentina

La creación de la Gobernación del Tucumán, la fundación de Esteco, el camino de Villagrán y la utilización de carretas para el transporte de mercadería contribuyeron a intensificar la integración con los centros político, judicial y económico del Perú, y que, en años por venir, cambiarían el esquema geopolítico de la región[37].

Otra consecuencia fue que la reactivación comercial con Perú dio un renovado impulso a la idea de que El Tucumán tuviera un puerto sobre el Río de la Plata, al mostrar la posibilidad y la conveniencia de establecer un eje a lo largo del Virreinato, que permitiera aprovechar en toda su dimensión las potencialidades de la ruta de Rojas y establecer un sistema comercial que conectara las distintas regiones. Año tras año los habitantes de Santiago, San Miguel de Tucumán y Esteco renovaban sus esperanzas de convencer a la Corona de revisar la disposición de 1561 y exponían sus razones ante la Audiencia de Charcas, al oidor Lic. Juan de Matienzo que adhirió a ellas. Aunque sólo conocía El Tucumán por testimonios de los tucumanenses, se erigió como su vocero y en 1566 redactó un informe al rey titulado "Gobierno del Perú" que tendría mucha influencia en las decisiones relativas al futuro de nuestro país.

Matienzo le exponía al rey la necesidad de abrir puertos sobre el Río de la Plata para dar una salida al mar a varias regiones del Virreinato, no sólo a la mediterránea Gobernación del Tucumán. Explicaba que estaban descubiertos

[37] El Tucma original, en cuya área estaba Ibatín donde se levantaba San Miguel de Tucumán, por la que pasaba el camino tradicional, comenzó a perder importancia a favor de dos nuevos sitios estratégicos en los que era necesario fundar ciudades: los fértiles valles de Salta y de Jujuy. Ya en el siglo XVII, la segunda y tercera Guerras Calchaquíes le darían el golpe de gracia a la ciudad que en 1685 debió ser trasladada al sitio que actualmente ocupa.

cuatro caminos para llegar al Plata desde el Perú, pero a tres de ellos, los que pasaban por el Chaco, los declaraba intransitables en la práctica. En cambio, del abierto por la expedición Rojas, cuyo itinerario detallaba[38], afirmaba que parecía "permisión de Dios que se descubriese" por ser llano, apto para el tránsito de carretas y por correr por tierras de clima sano. Afirmaba que convenía abrir dos puertos en donde había proyectado hacerlo Aguirre –en Sancti Spiritus y en Buenos Aires– y que ambos debían ponerse en jurisdicción de la Gobernación del Tucumán. Afirmaba que abrirlos traería grandes beneficios no sólo a ésta, sino a Paraguay, a Potosí, Charcas, Lima y Quito y también a Chile. Para llevar a cabo la empresa, no sugería a un hombre de Asunción, de la corriente rioplatense, sino a uno del Perú, Juan Ortíz de Zárate, a quien el rey nombró Adelantado del Río de la Plata.

Matienzo también recomendaba fundar más ciudades en El Tucumán: en el Valle de Jujuy, como apoyo a la comunicación con Perú; en Catamarca y Famatina, como apoyo a la comunicación con Cuyo y Chile; en Comechingones –Córdoba– como apoyo a aquella con el Río de la Plata.

Era la idea de integración que fue afirmándose a partir del comienzo de la colonización de la región, por la que los pobladores del Tucumán tanto bregaban. Contribuyó a afianzarla el gobernador Diego Pacheco, quien, en 1567, fundó oficialmente la ciudad de Cáceres con el nombre de Nuestra Señora de Talavera, aunque la preferencia popular continuó llamándola con el nombre indígena: Esteco.

Nuevas fundaciones que contribuyeron a la integración y a la estructuración de la Argentina

Llegada la década de 1570, la historia del país argentino experimentó una aceleración: el nuevo virrey, Francisco de Toledo, si bien no subestimaba la apertura de puertos sobre el Río de la Plata, ponía énfasis en la comunicación con Perú; por eso, cuando nombró a Jerónimo Luis de Cabrera gobernador del Tucumán, le encareció fundar en los Valles Calchaquíes o en el de Salta, aunque también lo autorizó a hacerlo en cualquier otro sitio que considerara conveniente.

[38] Juan de Matienzo, *Gobierno del Perú*, Facultad de Filosofía y Letras. Sección Historia. Capítulo XV, Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1910, p. 181.

Cabrera se decidió por esta última opción porque advertía que sobre El Tucumán se cernía el peligro de que la salida al mar por el Río de la Plata, tan solicitada desde tantos años atrás, quedara en jurisdicción de la Gobernación del Paraguay con las consiguientes desventajas que ello implicaba. Por eso, como primer paso de expansión hacia el litoral rioplatense, dio prioridad a la fundación de la anhelada ciudad en Comechingones, como punto de apoyo al tramo del camino entre Santiago y el Río de la Plata. Así nació Córdoba de la Nueva Andalucía el 6 de julio de 1573[39]. Con esta fundación, Cabrera dio el primer paso efectivo para extender la acción integradora desde El Tucumán al Plata, con el fin de tomar posesión del litoral con la apertura del puerto que se denominaría San Luis, en la desembocadura del río Tercero-Carcarañá. No llegó a concretar esta segunda parte de su proyecto, pues ya conocemos su trágico fin a manos de su sucesor Gonzalo de Abreu y Figueroa.

En ese momento apareció Juan de Garay, otro hombre del Perú conocedor de la urgencia de dar a los pueblos del Virreinato una salida por el Atlántico. Era el brazo ejecutor del adelantado Juan Ortíz de Zárate y se apuró a tomar posesión de la tierra cuando, cuatro meses después de fundada Córdoba, fundó Santa Fe, el 19 de noviembre de 1573. No lo hizo donde estuvo la Fortaleza de Gaboto o Sancti Spiritus, sino 25 leguas más al norte, en Cayastá, buscando la proximidad a Asunción. Poco después se abrió un camino entre Córdoba y Santa Fe que completaba el tramo final de la ruta de Rojas, siguiendo sus lineamientos básicos, transcurridos 28 años de su descubrimiento.

Sólo en 1573, tan tardíamente, comenzó el poblamiento efectivo del área rioplatense, a 57 años del viaje de Solís, 36 de la fundación de Asunción y 23 de la fundación de Barco-Santiago del Estero. Como hemos visto, a ese puerto lo impulsaron, en gran medida y a lo largo de muchos años, los conquistadores del Tucumán.

Las fundaciones de Córdoba y Santa Fe fueron un paso integrativo hacia la concreción del proyecto de país bosquejado en el texto de la provisión de Diego de Rojas, visto como realizable gracias al descubrimiento de la ruta entre Perú y el Río de la Plata. Desde ese momento quedó armada una estructura poblacional compuesta por cinco ciudades ubicadas dentro de actual territorio argentino, tres sobre la ruta de Rojas, una sobre su extensión hasta el litoral y otra sobre la de Villagrán.

[39] La ciudad fue trasladada el 11 de julio de 1577 al sitio que hoy ocupa.

Para El Tucumán, esta estructura ruta-ciudades-puerto era la concreción de un proyecto nacido con el inicio de la colonización por la corriente peruana y compartido por la chilena; sin embargo, no se cumplía de la manera deseada, pues el puerto permanecía en jurisdicción de la Gobernación del Paraguay. Pero había otro problema mayor: si bien el puerto ya existía, no funcionaba como lo necesitaba y pedía El Tucumán, pues aún estaba pendiente la Ordenanza de la Corona, que se autorizara el movimiento de mercadería y de pasajeros entre él y España. Lograr esa autorización habría de ser la nueva lucha de los tucumanenses acompañados ahora por los santafecinos.

A pesar de la limitación, esta estructura ruta-ciudades-puerto produjo un efecto revitalizante inmediato en la población, originando un activo tráfico comercial ya que pronto Santa Fe se integró al sistema comercial construido por El Tucumán con Perú y Chile, al tiempo que servía de nexo para que se integrara Paraguay, y quienes también aprovecharon la nueva estructura fueron los portugueses de Brasil.

Ante la palmaria evidencia de esta realidad, el 11 de diciembre de 1575 el Cabildo de Santiago escribió al rey, recalcando la importancia de autorizar el comercio con España por el puerto de Santa Fe, diciendo que "una de las cosas... de que... Vuestra Alteza será muy servido es este nuevo puerto... en cuya frecuentación... se ha ocupado con todo valor Gonzalo de Abreu", gobernador del Tucumán[40]. Dos años después, en 1577, el vecino de Santiago, Melchor de Villagómez, insistía sobre el tema en otra carta dirigida al rey en nombre del Cabildo de la ciudad, aunque planteaba la variante de que se habilitara otro puerto en Sancti Spiritu o Fortaleza de Gaboto, lugar más próximo a Santiago:

> ...se seguiría gran bien a las... provincias (del Tucumán, Paraguay, Chile y Perú) con solamente mandar que fuesen algunos navíos con mercadurías [por]... el Mar del Norte (Océano Atlántico)... [por] el puerto de la Fortaleza de Gaboto... Los navíos irían por allí con mayor brevedad y la gente con menos riesgo de perder las vidas... [como en el caso] de ir por tierras tan enfermas como son... Nombre de Dios y Panamá...[41] Suplica a vuestra magestad... ver... la carta... que la dicha ciudad [Santiago] envía...[42]

[40] LEVILLIER, *Correspondencia de los Cabildos*, p. 87.

[41] Se decía que uno de cada tres viajeros que llegaba a los puertos del Istmo de Panamá moría a causa de las fiebres tercianas.

[42] *Ob. cit.*, p. 90.

MÁS FUNDACIONES EN EL TUCUMÁN Y EXPLORACIONES

Mientras tanto, en cumplimiento de instrucciones del virrey Toledo, Pedro de Zárate intentó poblar en el Valle de Jujuy, en 1575, y Gonzalo de Abreu, en los valles Calchaquíes y de Salta, en 1577; los tres intentos se malograron.

En 1579, Abreu hizo una entrada en la Patagonia, jurisdicción de la Gobernación del Paraguay; aunque no obtuvo fruto alguno, fue un antecedente del propósito de extender la conquista hacia el Estrecho de Magallanes, límite sur del territorio delimitado en la provisión de Diego de Rojas. La más importante y perdurable contribución de este gobernador a la estructuración y poblamiento de Argentina fue la apertura de un nuevo camino entre Córdoba y Cuyo, llevada a cabo por capitán Antón Berrú, por orden suya.

La década de 1580 trajo más novedades para el país en formación: en ese año, el 11 de junio, Juan de Garay concretó otro proyecto de Francisco de Aguirre, apoyado, como vimos, por el Lic. Juan de Matienzo, al fundar la ciudad de la Santísima Trinidad, en el puerto de Buenos Aires, a 39 años de que el sitio fuera despoblado. Aunque la necesaria autorización de la Corona aún no llegaba, hacían escala en él los navíos procedentes de España que daban pauta de las bondades de la ruta marítima directa.

Los tucumanenses del siglo XVI, con la tenacidad que los caracterizaba y estimulados por el hecho de la fundación de la ciudad de la Santísima Trinidad, seguían pidiendo que, de una vez por todas, se declarara a Buenos Aires puerto autorizado y, en 1580, Lorenzo Suárez de Figueroa, vecino fundador, capitán y justicia mayor de Córdoba le escribía así al rey:

> ... han recibido gran bien... las provincias de Paraguay... de [El] Tucumán, y Chile y... Perú por el puerto... para la navegación de España por el... Río de la Plata, por ser... viaje más breve y seguro y de menos costa (costo) de lo cual su magestad es muy servido...

Luego, le explicaba que "Córdoba era escala y principio para poderse poblar otras muchas [ciudades] hasta el Estrecho de Magallanes"[43], lo que revela, una vez más, la firmeza de la idea de integrar efectivamente el espacio patagónico al territorio ya conquistado.

[43] LEVILLIER, *Probanzas*, p. 435.

LOS EXTREMOS DE UN EJE

El 16 de abril de 1582, el gobernador del Tucumán, Hernando de Lerma, finalmente cumplió el deseo del virrey Toledo al fundar San Fernando de Lerma en el Valle de Salta. Formaba parte del eje integrador del cual Buenos Aires era la máxima avanzada hacia el Atlántico y, Salta, la máxima hacia los centros del poder del Virreinato. Por tal motivo, Lerma escribió al rey[44], exponiéndole su opinión acerca del puerto sobre el Plata –acorde con la sostenida por Aguirre, Matienzo y Cabrera– y de cómo la fundación de Salta incrementaba su importancia:

> ...habrá trato y comercio con seguridad de estas provincias [del Tucumán] a las del Perú, y las unas y las otras y provincias de Chile con facilidad se podrán proveer de cosas de España por la navegación del Río de la Plata, y las costas –costos– ... [del viaje] de mar y tierra serán sin comparación mucho menos, que... por la via de...[Panamá]
> Para conseguirse el fruto que se espera de esta navegación... conviene que V.M. señale por límites y términos de esta gobernación [del Tucumán] lo que está de esta parte del Río de la Plata –la ribera oeste– porque allí... tienen puerto los navíos de España... y aunque la ciudad de Santa Fe... al presente se... gobierna por el Gobernador del Río de la Plata...[45] no se duda ser términos de esta Gobernación [del Tucumán] porque [Santiago del Estero, su capital] está cuarenta y cinco leguas de... Córdoba... y [el] Puerto de Sancti Spiritus... está cincuenta leguas de Córdoba, camino de carretas... y el puerto de Buenos Aires... será ochenta leguas de Córdoba.

En cambio, Asunción, capital de la Gobernación del Paraguay, estaba a más de 300 leguas, por lo que Lerma concluía diciendo:

> "Esto es lo que conviene para que V.M. sea servido y la gente tenga mejor aviamiento y socorro... Sea V.M. servido de juntar el gobierno de estas dos gobernaciones [del Tucumán y del Paraguay]."

[44] LEVILLIER, *Papeles de gobernadores*, p. 92.
[45] En realidad, la Gobernación se llamaba *del Paraguay*.

PANORAMA DEL PAÍS EN 1582

Desde 1582, la pionera Gobernación del Tucumán ya contaba con cinco ciudades habitadas por casi 200 vecinos encomenderos: Santiago, San Miguel, Talavera de Esteco, Córdoba y Salta. Conformaban, junto con Santa Fe y Buenos Aires fundadas sobre el litoral rioplatense, un sistema de ciudades enlazadas por el que comenzó a llamarse Camino Real, destinado a transformarse en el principal eje comercial e integrativo del Virreinato del Perú. El nudo era Santiago del Estero, capital de la Gobernación del Tucumán y aún principal ciudad de esa actual Argentina. El tramo Santiago-Río de la Plata correspondía al tramo sudeste de la ruta de Rojas extendido hasta Santa Fe y Buenos Aires, mientras que el tramo Santiago-Perú correspondía a la ruta de Villagrán. Ésta gradualmente continuaba imponiéndose en detrimento del tramo noroeste de la ruta de Rojas que unía Santiago con San Miguel de Tucumán debido a las ventajas geográficas del terreno por donde corría y a su lejanía del peligro calchaquí[46].

La economía de las ciudades del Tucumán continuaba establecida sobre la base de la explotación agropecuaria y de las riquezas naturales, más lo producido por sus industrias, las primeras que surgieron en la Argentina. La productividad de la tierra tucumanense era asombrosa y una descripción elocuente de ella es la carta de Pedro Sotelo de Narváez, vecino encomendero de Santiago, escrita a fines de 1582 al Lic. Cepeda, presidente de la Audiencia de Charcas, que nos brinda un panorama económico del Tucumán de entonces:

> Entre las riquezas naturales que se explotaban, menciona extensas selvas que proporcionan todo tipo de maderas. Miel y cera, resinas diversas y colorantes: cochinilla, pastel, añil, raíces. Volatería, animales de caza y peces. Yacimientos de oro y de plata aún no descubiertos, pero que se creía fueron explotados por los inkas.

Luego menciona viñas de las que se hacía vino; habla de quintas de duraznos, ciruelos, membrillos, manzanas, granadas, peras, limas, naranjos y de "arboledas de Castilla de gran recreación". Menciona algodonales y sembrados de trigo, cebada, garbanzos, habas, ajos, cebollas y "otras legumbres y horta-

[46] Uno de los motivos del traslado de San Miguel de Tucumán desde Ibatín al sitio que actualmente ocupa fue el haber quedado a trasmano del movimiento comercial que se desarrollaba a lo largo del Camino Real.

lizas de España". Habla de crianza de "gallinas" y de "ganados de Castilla": caballos, yeguas, vacas y mulas, ovejas, cabras y cerdos. Finalmente, se refiere a las industrias artesanales: telares donde se hacían telas de lino y de algodón; obrajes donde se fabricaban alpargatas, pabilo para velas, paños, frazadas y sombreros; trabajos de talabartería y artesanías en cuero vacuno y cordobán o cabritilla. En otro párrafo, escribe que de esas manufacturas,

> "se aprovechan los encomenderos y lo envían al Perú, y de ello sacan dineros con que se proveyesen (proveen) de cosas de Castilla, así medicinales como necesarias al sustento de la vida".

El principal mercado de los tucumanenses era Potosí que prácticamente absorbía toda su producción. Las ventas se las pagaban en metálico lo que les permitía adquirír bienes provenientes de España aunque a un valor injustamente encarecido a causa del largo e ilógico viaje por Panamá. Es decir que los tucumanenses debían producir mucho para poder adquirir proporcionalmente poco y esto era un motivo más para luchar por la apertura comercial por el Plata, aprovechando la existencia del Camino Real. Sotelo de Narváez lo describe así para explicar la amplitud de su alcance tanto hacia el noroeste como hacia el sudeste:

> ...andan carretas desde Santa Fe a Córdoba, y de Córdoba a Santiago; y de Santiago a Nuestra Señora de Talavera [de Esteco] pueden venir hasta los Chichas... Río abajo está el puerto... de Buenos Aires... por [donde] los vecinos de Tucumán tenían determinación abrir trato con Brasil por hacer servicio a Su Magestad... y aumento de la tierra...[47]

La economía del Tucumán era rica y pobre a la vez

A pesar de la productividad de la tierra, la economía del Tucumán era elemental y primitiva, debido a una serie de factores que obstaculizaban su desarrollo:

1. La escasez de población, que literalmente no daba abasto para cumplir con todos los proyectos en mente.

[47] Freyre Jaimes, *El Tucumán colonial*, p. 99.

2. La ausencia de moneda acuñada. Se la reemplazaba por mercaderías que valían un precio unitario fijado por el Cabildo de cada ciudad. Cierta cantidad de varas de lienzo o de fanegas de trigo servía para adquirir bienes y pagar salarios, aún de funcionarios[48].
3. La falta de grandes yacimientos en épocas en que la riqueza minera era considerada la primordial de las naciones.
4. El sistema mercantilista español que se resistía a autorizar el comercio por el Río de la Plata, lo que constituía el impedimento mayor al condicionar a los anteriores y entorpecer su superación.

Todo esto conspiraba para que tierras potencialmente muy ricas vivieran por debajo de sus posibilidades y se vieran obligadas a actuar a soslayo de las disposiciones reales para poder vender sus excedentes y satisfacer su requerimiento de bienes que no se producían en la región.

El puerto de Buenos Aires, fuera de las ventajas comerciales, ofrecía otra muy importante, concerniente al tránsito de viajeros, que quedó evidenciada cuando en 1583, don Alonso de Sotomayor y Luna, designado gobernador de Chile, para llegar a la sede de su gobierno no cruzó por el Estrecho de Magallanes –como la Corona le había ordenado hacer–, sino que desembarcó en ese puerto e hizo el viaje terrestre por Santa Fe, Córdoba, Mendoza, Santiago de Chile para mostrar las ventajas de esta vía que no exigía los sacrificios del paso por el Estrecho o por Panamá.

El itinerario se perfeccionó cuando, entre marzo y abril de 1585, Alonso de la Cámara y Rodrigo Ortíz abrieron un camino que unía Buenos Aires con Córdoba sin tocar Santa Fe, con lo que el trayecto a Cuyo y a Chile desde el Río de la Plata se acortó sensiblemente.

Fundaciones en la Patagonia

Mientras en el norte, centro y litoral del país sucedían tantas cosas que contribuían paso a paso a su poblamiento y estructuración, en el área del Estre-

[48] Doy un ejemplo: a Juan Pérez de Zurita le pagaron los sueldos como gobernante del Tucumán con 3.400 varas de lienzo equivalentes a 2.856 mts. que, para transformar en moneda, debió comercializar en ciudades del Perú. De allí que para los gobernantes que llegaban designados por el rey, fuese fundamental que se les otorgase encomiendas pues sin posesión de tierras "de pan llevar" y de mano de obra para trabajarla e industrializar la producción, no podían sobrevivir. De esta manera, las encomiendas se transformaban en un modo de sueldo.

cho de Magallanes ocurría un hecho que revela la firme decisión de la Corona de integrar el territorio patagónico: En 1581, siendo aún virrey Francisco de Toledo, el pirata Francis Drake, con anuencia de Isabel I, reina de Inglaterra, cruzó el Estrecho de Magallanes e hizo un saqueo espectacular de los barcos surtos en los puertos españoles sobre el Pacífico, cargados de riquezas destinadas a España. Entonces, el rey Felipe II, como medida defensiva, creó la Provincia del Estrecho. La puso a cargo de Pedro Sarmiento de Gamboa[49], quien fundó allí, en 1584, dos ciudades que llamó Nombre de Jesús y Rey don Felipe, el 11 de febrero y el 25 de marzo, respectivamente. Duraron sólo meses, vencidas por la soledad y el rigor de la naturaleza, pero marcaron un hito histórico porque fueron el primer antecedente de poblamiento y de establecimiento de un ordenamiento político en el extremo sur de nuestro país.

Otro pedido del Tucumán al rey

Mientras tanto, continuaba el contrapunto en el que los tucumanenses pedían una y otra vez autorización para comerciar por el Plata y la Corona hacía oídos sordos. En 1585 hubo un nuevo e importante documento del Cabildo de Santiago del Estero: la "Información levantada por el procurador del Cabildo de Santiago del Estero, Alonso Abad, entre los vecinos, destinada a demostrar los notables servicios prestados por la dicha ciudad en el descubrimiento y conquista de la comarca del Tucumán". Reúne testimonios de vecinos de esa ciudad y de San Miguel de Tucumán, muchos de ellos viejos conquistadores venidos con Núñez de Prado, Aguirre y Pérez de Zurita. Era un cuestionario y del conjunto de las respuestas resultó una memoria descriptiva de lo acontecido en la región desde sus comienzos, de sus necesidades y de las soluciones propuestas. La pregunta número XV resulta muy interesante:

> Si saben... será muy servido su magestad que esta gobernación se trate e comunique con el Brasil y España, y que los gobernadores del Río de la Plata (de la Gobernación del Paraguay) y de ésta de El Tucumán den escala franca a los pasageros e mercaderes e otros tratantes para que de ellas pasen al Perú y del Perú a España, yendo de Potosí por el Río de la Plata pues se ataja la mitad de leguas que hay de la Villa Imperial de Potosí a España [que] yendo por Nombre de Dios y este camino es más sano y mejor que el otro y tal, que

[49] Rosa Arciniega, *Pedro Sarmiento de Gamboa, el Ulises de América*, Capitulos VII y VIII, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1956, pp. 158 y ss.

> pueden ir carretas dende el Valle de Salta hasta la lengua del Mar del Norte (Océano Atlántico) que serán trescientas leguas por tierra llana e poblada de españoles e indios que están de servidumbre...[50]

La respuesta es unánimemente positiva y nos muestra, una vez más, que la apertura hacia el Atlántico por el Plata era un sentir general de la Gobernación del Tucumán y también de la de Paraguay, víctimas principales de la sofocación económica resultante del sistema comercial por la vía de Panamá y carentes de la ventaja que gozaban Perú y Chile de tener una salida por el Pacífico. Un punto muy interesante de las respuestas es que en ellas se habla insistentemente de establecer lazos comerciales con Brasil.

En ese mismo año, el Cabildo de Córdoba, en la Probanza de Méritos y Servicios de la ciudad[51], se dirigía al rey para pedirle lo siguiente:

> ...se frecuente esta contratación (comercio) de aquí a España por el puerto de Buenos Aires con las causas y requisitos que hay para asistir en ella, así de buena derrota como de tierra saludable y tantas poblaciones del Río de la Plata a esta tierra, [a] Chile y... Charcas que se comunican... por este camino... –cuyas ventajas eran– abundancia de bastimentos, tierra de carretas, brevedad de caminos.

También en 1585, otro hombre proveniente del Perú, Alonso de Vera, fundó la ciudad de Concepción de Nuestra Señora del Bermejo, en jurisdicción de la Gobernación del Paraguay, avanzada colonizadora del Chaco, concebida como punto de apoyo a un nuevo camino, pero lamentablemente tuvo corta vida. Con respecto a esto, es interesante señalar que las dos rutas actuales que atraviesan el área Chaqueña –la 52, Resistencia-Joaquín V. González, y la 59, Formosa-Embarcación– no pasan por el sitio donde estuvo Concepción, lo que nos sugeriría que el asiento elegido no era el más conveniente.

Mientras tanto, los intereses y necesidades económicas se imponían semejantes a la creciente de un río imposible de contener: la gente comerciaba por el Plata sin aguardar la autorización de la Corona, quizá convencida de que la fuerza de los hechos la obligaría a darla; portugueses del Brasil, ingleses y holandeses llegaban con sofisticada mercadería extranjera que deslumbraba a

[50] LEVILLIER, *Correspondencia de los Cabildos*, op. cit, p. 121.
[51] *Ob. cit.*, p. 425.

los tucumanenses y litoralenses acostumbrados a los sencillos productos *de la tierra*, como nos enteramos por una carta del Cabildo de Santiago al rey, del año 1586: ... "esta ciudad está en el comercio y camino del Río de La Plata y... Perú, y trato y camino de Chile y el Brasil, y de las unas a las otras... se va entrando y saliendo y hay muchos pasajeros y tratantes..."[52].

Juan Ramírez de Velasco y Francisco de Victoria

También en 1586, asumió el gobierno del Tucumán Juan Ramírez de Velasco, que gobernaría hasta 1593. Si comparamos la Gobernación al momento de su arribo con el Tucumán de 1550, el conjunto de los cambios producidos es asombroso, no obstante las falencias que el nuevo gobernador halló.

El colonizador español del Tucumán había introducido y aclimatado especies vegetales y animales originarias del Viejo Mundo; había desarrollado industrias; había fundado cinco ciudades, impulsado la apertura de dos puertos, había trazado el Camino Real que conectaba los puertos sobre el Río de la Plata con las ciudades tucumanenses y las del Perú, y había participado en la apertura de los que comunicaban con Cuyo y Chile. Sin embargo, El Tucumán continuaba siendo una región pobre a causa de las limitaciones sofocantes impuestas a su desarrollo desde la metrópoli. Impresionado con esta realidad, Ramírez de Velasco, a pocos meses de llegar, escribió al rey un informe sobre su Gobernación en el que mostraba su adhesión a la ya reiterada propuesta de los tucumanenses, sostenida por gobernadores anteriores y por el oidor Matienzo, de habilitar una salida al mar por el Río de la Plata, que beneficiaría no sólo al Tucumán, sino a varias regiones del Cono Sur, y que era muy realizable gracias a las características geográficas propicias del territorio:

> ...verá vuestra magestad con la facilidad que pueden andar carretas desde cuarenta leguas de Potosí hasta Buenos Aires... Para el comercio de Potosí y Provincias de Chile es la mejor navegación de todas... De Buenos Aires a Potosí hay trescientas y cincuenta leguas... más de trescientas... [son] de tierra llana, y de Buenos Aires a Chile hay doscientas, las ciento cincuenta de tierra llana...
> Esta gobernación [del Tucumán] tiene grandísima necesidad de puerto a la mar. Es parecer que la ciudad de Santa Fe, del Río de la Plata, compete a esta juris-

[52] *Ob. cit.*, p. 259.

dicción por haber descubierto aquella tierra el gobernador destas provincias, e aunque después la pobló Joan de Garay, hay sobre esto puesto pleito. E siendo vuestra magestad servido de dar aquel puerto a esta Gobernación, sería hacerle mucha merced, donde no, suplico... se le de en la Torre de Gaboto, 25 leguas más delante de Santa Fe e cincuenta más arriba de Buenos Aires[53].

En este tiempo, apareció en El Tucumán otro personaje digno de atención: el dominico Francisco de Victoria, su primer obispo, portugués de origen, que antes de ordenarse fue comerciante[54]. Aunque en varios aspectos disentía con los puntos de vista de Ramírez de Velasco, ambos coincidían en que el problema mayor del Tucumán eran las limitaciones que coartaban su enorme potencial económico. La diócesis era tan pobre que las iglesias carecían hasta de imágenes y campanas, fuera de que los religiosos eran muy escasos. Superar la situación con los diezmos resultaba utópico porque en El Tucumán eran pagados con productos de la tierra que tenían buen precio sólo fuera de la Gobernación. La solución que vio Victoria era aquella por él bien conocida: el comercio por el Río de la Plata.

Mientras Velasco obedecía escrupulosamente las disposiciones reales y escribía al rey un pedido de autorización para comerciar por el Plata, Victoria recurrió a la acción directa y se decidió a comerciar con Brasil, receptor de productos europeos y esclavos. Valoraba la situación favorable en que se encontraba su diócesis, servida por el Camino Real que, por uno de sus extremos, le daba salida al Atlántico, y, por el otro, la llevaba al gran mercado de Potosí. Su esquema era vender en esta ciudad ganado y manufacturas del Tucumán; convertir el importe en barras de plata y, con ello, adquirir en Brasil esclavos negros[55] y bienes a precio mucho menor que los traídos por Panamá.

El 20 de octubre de 1585, despachó al Brasil, desde el puerto de Santa Fe, dos naves para hacer una importante operación comercial y, de regreso, traer misioneros jesuitas, esclavos, mercadería varia, herramientas de labranza y algo que nos revela cuán de avanzada eran sus proyectos para El Tucumán: perolas para la fabricación de azúcar de caña. El viaje comenzó exitosamente, pero terminó mal pues, al regreso, corsarios ingleses tomaron las naves.

[53] JAIMES FREYRE, *El Tucumán colonial*, p. 120.

[54] ERNESTO MUÑOZ MORALEDA y STELLA MARIS MOLINA DE MUÑOZ MORALEDA, *Temas del Tucumán*, "Presencia rectora de fray Francisco de Victoria, primer obispo del Tucumán. 1580-1590", Tucumán, Secretaría de Post-Grado de la U.N.T., 1994, p. 37.

[55] El comercio negrero era, por entonces, considerado lícito.

Victoria no se dio por vencido y el 2 de noviembre de 1587 despachó al puerto de Buenos Aires 30 carretas cargadas con manufacturas tucumanenses, con destino a Brasil, que contenían:

650 varas de sayal

1.628 varas de lienzo

92 varas de telilla

526 cordobanes

212 sombreros

160 arrobas de lana[56]

25 pabellones, nombre que se daba tanto a tiendas de campaña como a baldaquinos.

180 costales, nombre que se daba a bolsas para envasar granos o a postes para cercos.

1 cuerón

1 sobrecama

Fue la primera exportación de productos manufacturados realizada desde territorio argentino por lo cual, también en esto, el Tucumán marcó rumbos pioneros[57]. Este esfuerzo, al igual que el anterior, tuvo mala suerte a causa de una tempestad, pero lo que importa es que ambos mostraron la factibilidad de que el país podía comerciar por el Río de la Plata con el exterior, en este caso, con Brasil.

El 3 de abril de 1588, Juan de Torres de Vera y Aragón, de la corriente rioplatense y último adelantado del Río de la Plata, fundó San Juan de Vera de las Siete Corrientes a medio camino entre Asunción y Santa Fe como punto de apoyo a la circulación entre ambas ciudades.

Finales del siglo XVI

Ramírez de Velasco, ante la falta de respuesta de la Corona respecto del puerto, se esforzó por superar las limitaciones del desarrollo económico mediante el afianzamiento de los caminos que comunicaban El Tucumán con las regiones vecinas. Con este propósito fundó tres nuevas ciudades.

[56] La arroba equivale a 11,5 kg. En total eran 1.840,32 kilos de lana.

[57] Por este motivo, el 2 de noviembre ha sido declarado Día de la Industria Argentina.

Hacia el sudoeste, prestó atención a una zona que había quedado marginada de la acción de poblamiento fundando Todos los Santos de la Nueva Rioja, el 20 de mayo de 1591, sobre el camino inca que llevaba a Cuyo y a Chile.

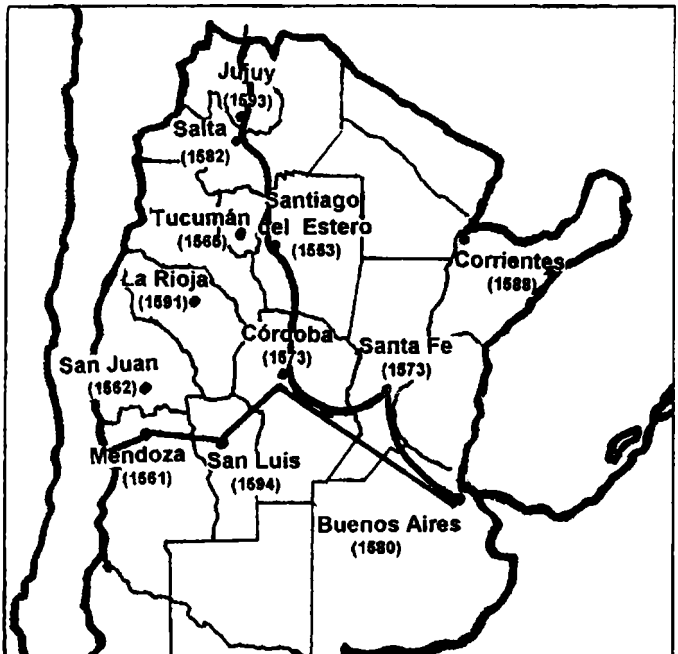
Aunque no pobló en los Valles Calchaquíes, epicentro de la guerra, estableció pacíficas relaciones con el cacique don Juan Calchaquí; de este modo, reabrió el tránsito por el antiguo camino inca que corría por esos valles. En cuanto al camino abierto por Francisco de Villagrán que constituía el tramo norte del Camino Real, lo afianzó con dos ciudades: una, Nueva Madrid o Madrid de las Juntas, fundada el 2 de febrero de 1592 en la confluencia de los ríos Salado y Piedras que, en realidad, era refundación de Esteco; la otra, San Salvador de Jujuy, en el valle homónimo, el 19 de abril de 1593.

Exploró el Chaco y planeó una expedición hacia el Estrecho de Magallanes que, aunque no llegó a concretar, muestra cómo se mantenía vigente la idea de tomar posesión de la Patagonia, territorio que continuaba puesto en jurisdicción de la Gobernación del Paraguay

El gran proyecto del visionario Ramírez de Velasco era la unificación política de las Gobernaciones colindantes del Tucumán y del Paraguay, más la inclusión del sector transcordillerano oriental de la Gobernación de Chile compuesto por las provincias de Cuyo. Allí, en 1594, Luís Jufré fundó San Luis, con lo cual terminó la labor fundacional de las llamadas ciudades históricas argentinas.

La segunda y mayor frustración del Tucumán: las Ordenanzas de 1594 y 1595

Faltaban seis años para la terminación del siglo XVI, el formativo y fundacional de nuestro país; cumplidos cincuenta de la entrada de Rojas y cuarenta y cuatro de la fundación de Barco, y lo que hoy es Argentina ofrecía este panorama: era un territorio colonizado desde la frontera con el Alto Perú hasta aproximadamente el paralelo 35°, con la sede del poder establecida en su centro geográfico, jalonado de ciudades estratégicamente ubicadas en regiones de producciones diversas y complementarias, comunicadas entre sí por una red vial constituida por caminos prehispánicos e hispánicos que permitían una circulación norte-sur y este-oeste, en una relación de integración e interdependencia entre las poblaciones mediterráneas y los puertos, semejante a engranajes de un único gran mecanismo.



Las ciudades históricas fundadas en el siglo XVI en el Tucumán, Cuyo y Río de la Plata. El Camino Real y la ruta Río de la Plata-Cuyo

Teresa Piossek Prebisch

Este colosal aporte lo llevó a cabo un puñado de personas asistido por una precariedad de recursos que hoy conmueve, enfrentada a una secuencia de adversidades que se cuentan entre las mayores de la historia de la conquista y colonización de la América hispana, dentro de un territorio apenas poblado, muy extenso, muy variado en climas, paisajes y evolución cultural de la población aborigen.

Estaban sentadas las bases de una estructura política y económica excelente para su tiempo y lugar, construida, en decisiva medida, por la acción integradora y pionera en tantos sentidos emprendida desde El Tucumán. Sobre la base de lo realizado, era plausible aguardar un próspero desarrollo futuro al amparo de la influencia dinamizadora del intercambio comercial y del contacto con el exterior, pero aún faltaba la pieza fundamental del proyecto de país que comenzó a bosquejarse en la provisión de Diego de Rojas y que las corrientes conquistadoras peruana y chilena procuraron tenazmente conseguir durante casi medio siglo: la salida al mar autorizada por la Corona. Sin embargo, a pesar de las irrefutables pruebas aportadas durante ese tiempo sobre las ventajas que ofrecía para el Tucumán y todo el Virreinato del Perú contar con ella, y a pesar de los pedidos reiterados de vecinos, cabildos y gobernadores del Tucumán y de un oidor de la Audiencia de Charcas, los intereses creados de Sevilla, Panamá y Lima, el temor a piratas y corsarios, y la incomprensión de las autoridades metropolitanas influyeron para que la Corona promulgara la siguiente Ordenanza el 18 de enero de 1594:

> ...que por el Río de la Plata no pasen a las Provincias [del Virreinato] del Perú, de las del Brasil, mercaderías y extranjeros, ni se contrate en hierro, esclavos ni otro ningún género, del Brasil, Angola, Guinea u otra cualquier parte de la Corona de Portugal, si no fuere por Sevilla en navíos desapachados por la Casa de Contratación... Y ordenamos que se guarde mucho aquel paso y no den lugar a que entre gente natural y extranjera por allí, sin orden y licencia nuestra[58].

Menos de un año después, el 30 de noviembre de 1595, la Corona intensificó aún más el cierre de los puertos rioplatenses con la siguiente Ordenanza:

[58] JULIÁN DE PAREDES, *Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias*, Tomo segundo, Libro IV, Título XVIII, Ley v, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1973, p. 115.

> El gobernador del Río de la Plata y sus tenientes no permitan que por los puertos de aquella Gobernación pasen al [Virreinato del] Perú ni otra parte, extranjeros,ni naturales sin particular licencia nuestra, pena de nuestra indignación y de que mandáremos hacer un ejemplar castigo: y a los que hubieren entrado sin la dicha licencia y llegaron a aquellos puertos, hagan volver a embarcar y echar de la tierra, sin disimulación con ninguna persona ni causa[59].

Así se cerró el siglo XVI, con esta frustración que, por sus consecuencias, resultó superior a la provocada por la Primera Guerra Calchaquí; desbarató la estructura construida laboriosa y esforzadamente durante décadas como los eslabones de una cadena cuya consecuencia fue una suerte de desintegración porque las regiones de la actual Argentina que habían de beneficiarse de modo conjunto con la habilitación de los puertos, debieron reacomodar sus esquemas para poder comercializar sus producciones: Cuyo se volcó hacia Chile, a cuya jurisdicción pertenecía; el pionero Tucumán, cerradas las posibilidades de comerciar su producción por el Río de la Plata y el Atlántico, intensificó sus relaciones comerciales con el Alto Perú, y de esta manera fortaleció su integración con una región mayor que reproducía, ampliada, la antigua unidad del Kolla Suyu incaico, a la que lo vinculaban lazos históricos, políticos, culturales y económicos; sin embargo, esta región estaba volcada al océano Pacífico, que era en ese momento histórico, el océano clave para el desarrollo, aquel por donde venían las ideas que regirían el futuro era el Atlántico. El Tucumán también comerciaba, aunque en menor medida y de forma ocasional con Chile, Cuyo, Santa Fe y Buenos Aires.

En cuanto a Buenos Aires, abierta al Atlántico, a la larga resultó favorecida por ambas Ordenanzas pues, para sobrevivir, se dedicó exitosa e intensamente al contrabando. Por ella ingresaban manufacturas extranjeras y salían productos naturales y, lo más grave para la Corona, plata del Perú *sin quintar*, es decir sin pagar impuestos. Paralelamente, el contrabando le permitía mantenerse en el estimulante contacto con gentes, producciones e ideas del exterior; a partir del siglo siguiente, una serie de medidas tomadas por la Corona favorecieron aún más a la ciudad-puerto, contribuyendo a su acumulación de poder político, económico y cultural que no ha cesado hasta el presente y que es una de las causas generadoras del centralismo, problema nacional cuya solución está pendiente.

[59] PAREDES, *ob. cit.*, Tomo cuarto, Libro IX, Título XXVI, Ley Liij, p. 8.

Cabe preguntarse cuál hubiese sido la evolución de la Argentina de no mediar las Ordenanzas de 1596 y 1595 que, en la realidad de los hechos, actuaron como agente reinstalador de la vigencia del desierto central divisorio, porque el país quedó escindido por desparejas oportunidades de desenvolvimiento entre una región mediterránea y otra región porteña, rioplatense, atlántica que marchaba a un ritmo distinto y ajeno al de aquella. Contribuyeron a crear lo que el presidente Avellaneda definía como "frontera moral de incomunicación que separa a Buenos Aires del resto de la República".