



POBLAMIENTO DE LA REGIÓN

MATERIAL DIDÁCTICO 3RA. ETAPA

Textos Luis María Calvo

Luis María Calvo es arquitecto, doctor en Historia de la Arquitectura en Iberoamérica y museólogo. Docente e investigador universitario. Desde 1988 dirige el Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales.



ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO EN EL PERÍODO HISPÁNICO

El tiempo

A partir de mediados del siglo XVII la presencia en el territorio ha alcanzado cierto grado de permanencia y se ha consolidado el sistema colonial. Todavía se mantienen latentes los conflictos entre los grupos aborígenes y los colonizadores españoles, pero la instalación de estos últimos ya es inexorable.

Se abre así un período largo que los historiadores han denominado colonial, que desde la perspectiva del presente se tiende a ver como un tiempo estático y de permanencias. Sin embargo, la dinámica de la relación entre los grupos étnicos en conflicto y de la respuesta de unos y otros a circunstancias que les desafiaban, nos alejan de la noción de un tiempo sin cambios.

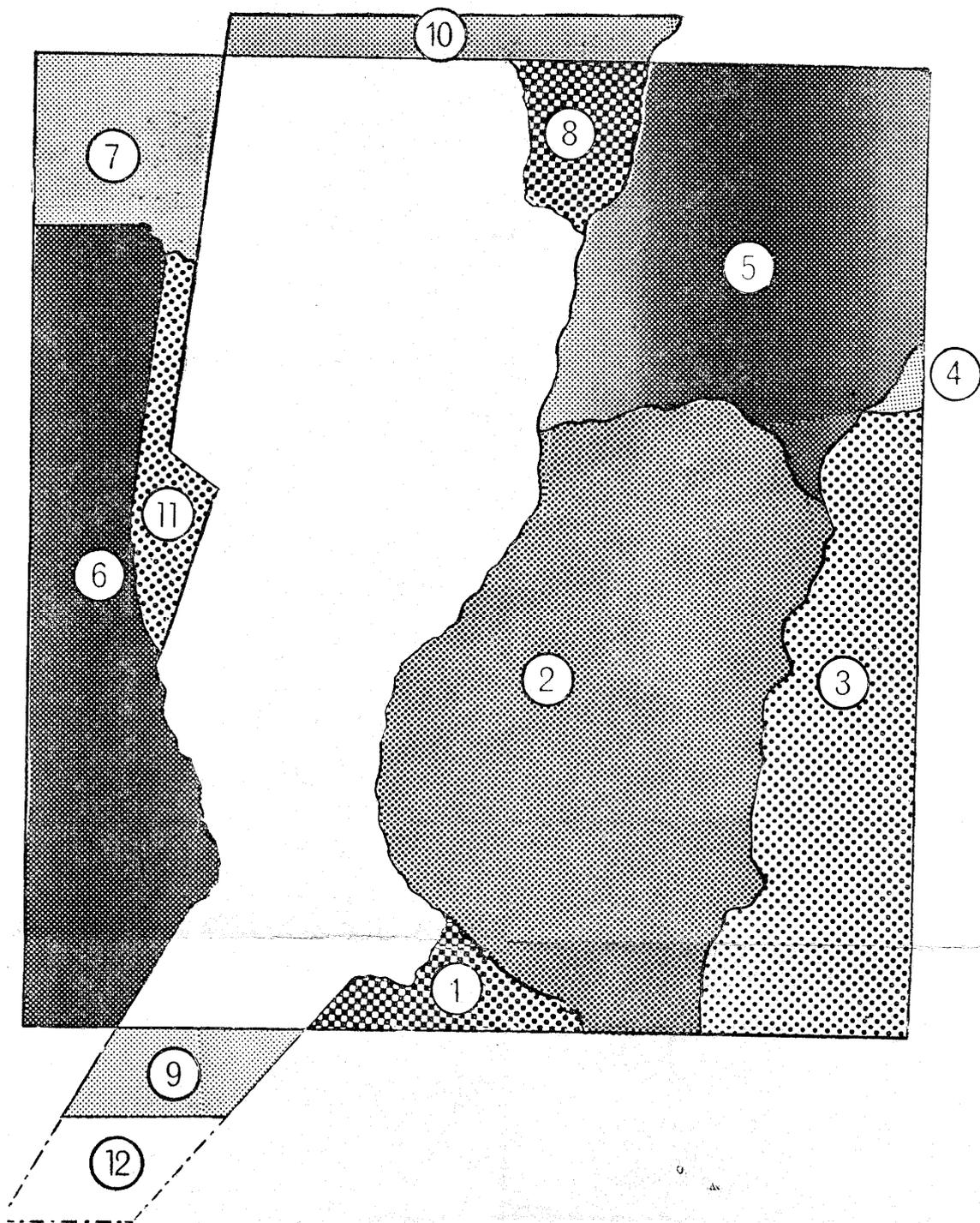
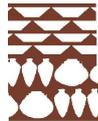
A partir de 1660 Santa Fe se dio por oficialmente trasladada a su actual emplazamiento y eso significó un re-acomodamiento de la organización del territorio que tenía su epicentro en la ciudad española.

El territorio

La noción de territorio implica una construcción histórica del espacio. Esto significa que se reconfigura en cada época según la relación que las personas y las sociedades establecen con él.

Podríamos hablar de ideas a través de las cuales se pretende ordenar el territorio, pero también de formas de ordenamiento o configuración que son producto de la interacción de múltiples factores y que escavan a la voluntad de un grupo humano o de un sector social.

Durante el período colonial el territorio santafesino no coincidió con la idea del fundador Juan de Garay, quien había establecido un cuadrilátero perfecto en cuyo centro estaba la ciudad de Santa Fe y que abarcaba las actuales provincias de Santa Fe y Entre Ríos, y parte de sus vecinas (Córdoba, Buenos Aires y Corrientes).



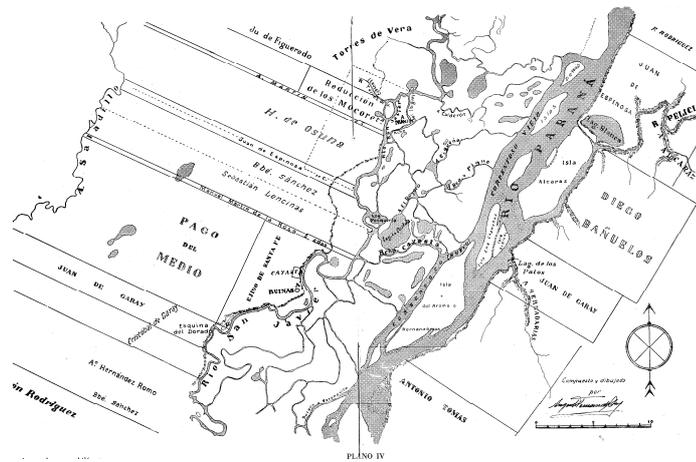
Jurisdicción original de la ciudad otorgada por Garay en 1573 (según Víctor F. Nicoli)



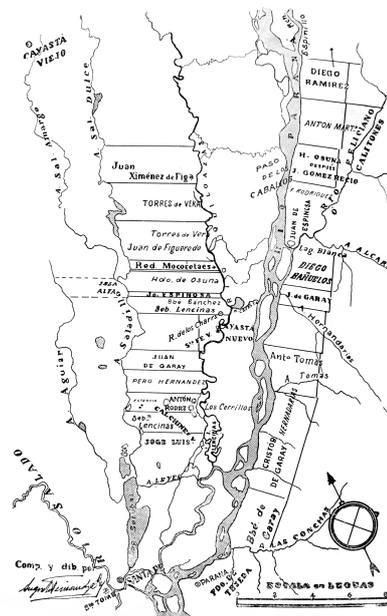
El espacio encuadrado por estos límites no era homogéneo; por el contrario, la naturaleza y la ocupación humana contradecían esa figura geométrica e ideal.

El orden implantado por los españoles se irradiaba a partir de la ciudad. En un primer entorno se encontraban las tierras dedicadas a la labranza y más lejos las de pastoreo y cría de ganado.

Las tierras dedicadas a la labranza, llamadas chacras, no distaban del núcleo urbano. Las estancias, en cambio, se localizaron donde las fronteras reales, y no las ideales, lo permitían. La ocupación española, por lo tanto, configuró "islas" con una ocupación más o menos efectiva y amplias zonas vacantes sin asentamientos de ninguna clase.



Mapa de chacras. Según Augusto Fernández Díaz



Mapa de estancias. Según Augusto Fernández Díaz

La frontera

3RA ETAPA

POBLAMIENTO DE LA REGIÓN ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO EN EL PERÍODO HISPÁNICO



Al igual que la noción de territorio, también la de frontera se configura de manera dinámica. Determinados rasgos geográficos pueden determinar divisiones fronterizas pero son fundamentalmente las personas las que las definen.

Durante el período colonial las fronteras tuvieron cambios permanentes, con avances y retracciones. Los territorios se separaban, ocupados por españoles y aborígenes, se desdibujaban y se volvían poco nítidos en zonas de conflicto que también eran áreas de contacto.

Desde esta perspectiva, la frontera constituyó un espacio de relaciones dinámicas, bélicas, pacíficas o consensuadas.

Las primeras fronteras establecidas por Garay en 1573, fueron líneas ideales trazadas en una geografía que el español todavía no conocía. Las verdaderas fronteras se fueron configurando en las exploraciones, en la ocupación del medio rural y en el contacto o confrontación con el aborigen.

Los movimientos de fronteras obligaron a desplazar poblados, estancias y caminos. A mediados del siglo XVII el traslado de Santa Fe a su actual emplazamiento produjo un corrimiento de fronteras hacia el sur. Alrededor de 1712 los avances de grupos mocovíes y abipones obligaron a abandonar las estancias que se habían desarrollado en la zona del Salado y a finales del siglo XVIII la línea de fuertes establecidos en 1793 por el teniente gobernador Prudencio María de Gastañaduy avanzó hacia el norte por el territorio.

A mediados del siglo XVIII el sometimiento de minuanes y charrúas abrió el paso a una mayor ocupación española del territorio entrerriano.

La ciudad, los poblados

La posibilidad de trasladar la ciudad había sido prevista por Juan de Garay en el acta de fundación, de manera que el Cabildo pudo resolver la mudanza sin que ello implicara una nueva fundación.

El traslado fue una empresa costosa y que exigió un gran esfuerzo por parte de todos los pobladores, quienes debieron abandonar los edificios que habían construido en la ciudad y los cultivos y labores que habían desarrollado en las chacras vecinas.

A partir de 1660 la ciudad recibió el nombre de Santa Fe de la Vera Cruz. Los conflictos en la ocupación del territorio y los corrimientos de las fronteras siguieron poniendo en peligro su subsistencia y a principios del siglo XVIII se pensó en realizar una nueva mudanza que, finalmente, no se concretó.

En lo que se llama la otra banda del Paraná (hoy Entre Ríos) surgieron caseríos en los lugares que se producía el cruce de quienes poseían estancias en esa parte del territorio. Luego de la mudanza de Santa Fe, el sitio elegido para el cruce de personas, ganado y mercadería se conoció como la Bajada del Paraná, que con el tiempo se consolidó como poblado.

De la misma manera, en los Pagos del Rincón, de Coronda y de los Arroyos, las capillas en que se congregaban los estancieros dieron lugar a pequeños poblados que recibieron los nombres de San José del Rincón, Coronda y capilla del Rosario. Al igual que la fundación de la parroquia de la Bajada del Paraná en 1730, la fundación de parroquias en Rosario (1730) y Coronda (1749) afianzó el desarrollo de esos pueblos, aunque administrativamente siguieron dependientes de Santa Fe.

En 1778 el virrey Vértiz dispuso separar los departamentos entrerrianos ubicados al este del Arroyo de Nogoyá. Los departamentos de Gualaguay, Gualaguaychú y Arroyo de la China dejaron de pertenecer a Santa Fe y pasaron a ser administrados por comandantes subordinados a las autoridades porteñas. Esto estimuló una corriente migratoria procedente de Buenos Aires que impulsó el crecimiento de aquellos poblados. Paraná y el área occidental de Entre Ríos, sin embargo, continuaron formando parte de la jurisdicción de Santa Fe.



Las reducciones

Las comunidades que habitaban el territorio antes de la llegada de los españoles eran grupos de cazadores-recolectores, quienes habían desarrollado una relación con el ambiente diferente de la que trajeron los europeos.

Según la mentalidad europea las comunidades debían instalarse en un lugar fijo formando poblados. La imposición de este modo de vida y de economía totalmente diferente fue una de las causas de mayor conflicto y de disminución demográfica de los aborígenes locales.

En tiempos de Santa Fe la Vieja se fundaron varias reducciones, nombre que se daba a los poblados donde vivían los aborígenes en la doctrina cristiana. Las más importantes fueron las fundadas por Hernandarias de Saavedra entre 1616 y 1617: San Lorenzo de los Mocoretás, San Miguel de los Calchines y San Bartolomé de los Chanás, todas las cuales tuvieron una existencia inconstante y azarosa hasta que terminaron por desaparecer.

A mediados del siglo XVII surgió en la zona del Salado una reducción importante, denominada Nuestra Señora del Rosario, que concentraba grupos denominados calchaquíes.

Un siglo más tarde, a partir de 1740 surgieron reducciones impulsadas por la Compañía de Jesús: San Javier de mocovíes, San Fernando del Rey de abipones, San Pedro de mocovíes. A las que luego se agregaron otras como Concepción de Cayastá, habitada primero por charrúas de la Otra Banda y luego por mocovíes.

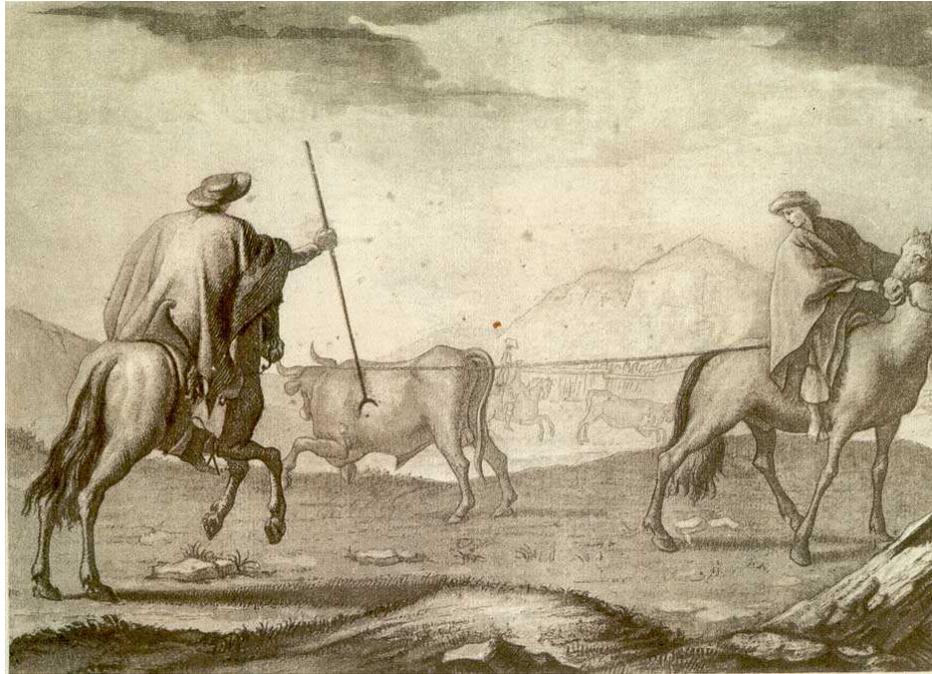
Economía

Santa Fe fue fundada como una encrucijada de caminos y mantuvo ese carácter como principio de su subsistencia y su economía. Durante mucho tiempo fue el paso obligado de las mercaderías que se intercambiaban entre el Paraguay, Buenos Aires, la antigua provincia del Tucumán (Córdoba, Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán, Salta y Jujuy), Cuyo (San Juan y Mendoza), y más lejos Chile, el Alto Perú (hoy Bolivia), y el Perú.

Las mercaderías habituales eran yerba, tabaco, azúcar, miel y maderas, manufacturas de la tierra (como se llamaba a las hechas en América) y productos que llegaban desde España, o las colonias españolas en Oriente.

Alrededor de 1740 se consolida el privilegio de Puerto Preciso, que obliga a todas las embarcaciones que bajaban desde Asunción por el Paraná a descargar mercaderías en Santa Fe, desde donde debían continuar por tierra hasta sus destinos finales de Buenos Aires y Córdoba. Este privilegio benefició las rentas de ciudad y de los santafesinos, hasta que fue abolido en 1780.

Los principales vecinos de Santa Fe eran comerciantes y también estancieros. En sus estancias criaban mulas que luego eran vendidas y trasladadas al Tucumán y al Alto Perú, fundamentalmente para trabajar en las minas de Potosí. Otra fuente de riqueza eran las vaquerías, algunos vecinos se convirtieron en verdaderos empresarios que organizaban estas campañas en las que se mataba ganado vacuno cimarrón para extraerles los cueros (la carne no se comercializaba al no contar con medios para conservarla hasta los posibles destinos de consumo).



Modo de matar ganado. Anónimo. 1794



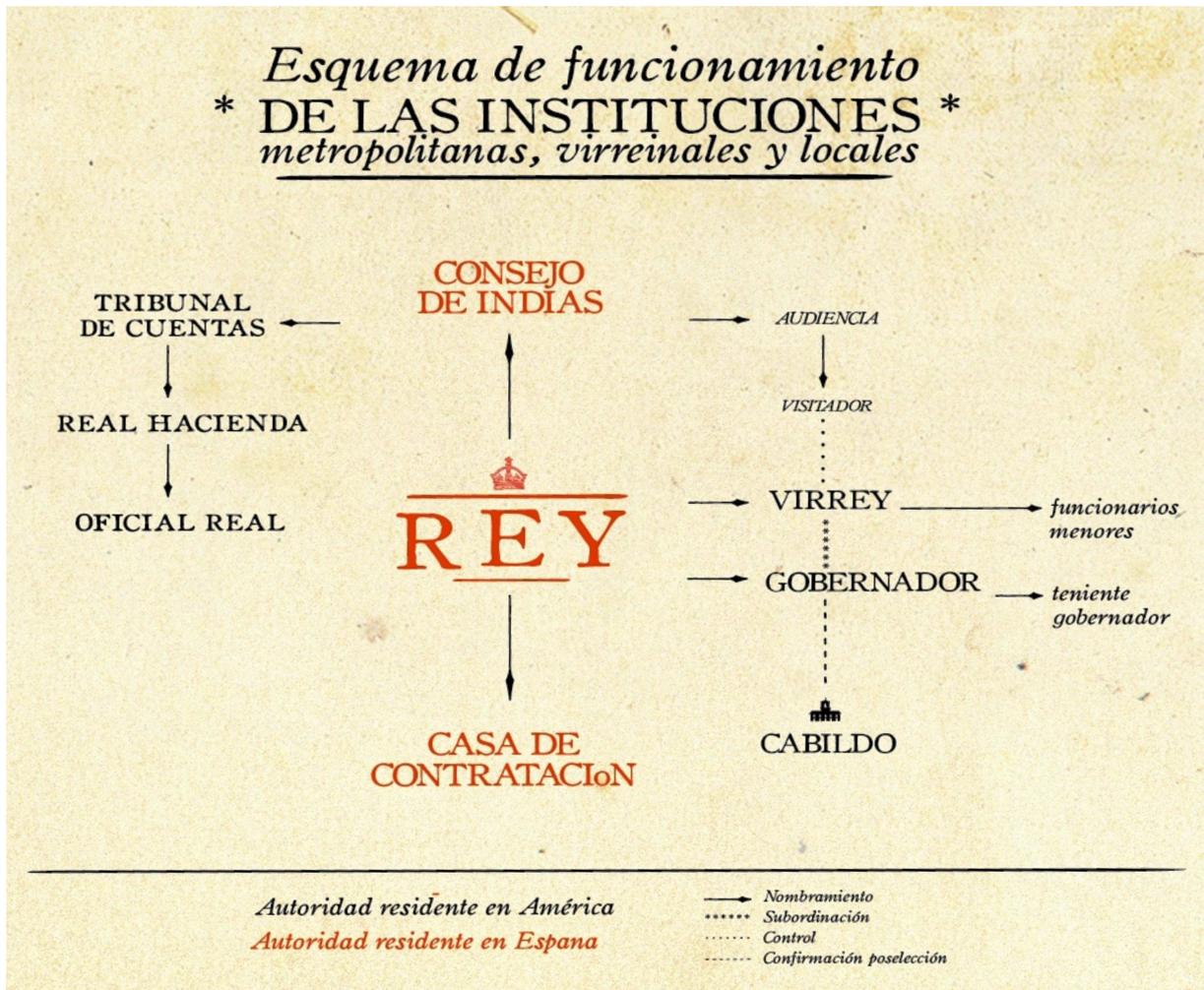
Traje español de los españoles en América (criollos), según acuarela Florian Paucke. Siglo XVIII



Administración y gobierno

Santa Fe fue fundada desde Asunción, por lo que en un principio perteneció a la Gobernación del Paraguay. Desde 1618 pasó a formar parte de la recién creada Gobernación de Buenos Aires. Estas gobernaciones, a su vez, formaban parte del Virreinato del Perú con capital en Lima, hasta que en 1776 se creó el Virreinato del Río de la Plata, con capital en Buenos Aires.

Estos cambios de jurisdicción no cambiaron sustancialmente la rutina administrativa y gubernamental de Santa Fe, que siempre estuvo administrada por el Cabildo y gobernada por un Teniente de gobernador.





De la colonia a la emancipación

La Revolución de Mayo y la declaración de la independencia rompieron con el orden institucional de dos siglos y medio y la instauración de uno nuevo se demoró a causa de conflictos que surgieron entre las diversas tendencias políticas e ideas de organización del país.

Santa Fe logró su autonomía como provincia en 1815.

Los cambios políticos incidieron en la ocupación del territorio, las ciudades y los poblados. Si bien se mantuvieron las formas tradicionales practicadas durante siglos, la desarticulación del sistema colonial repercutió en la economía.



Para saber más

Sobre Santa Fe en el marco de la independencia te sugerimos ir a los paneles de la muestra “1810-2010, el arrabal de una tierra en llamas”

Dibujo de Clio, Musa de la Historia, gentileza Julia Filipone.



PROPUESTA DIDÁCTICA

Elaborada por Luis María Calvo

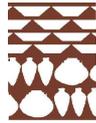
Luis María Calvo es arquitecto, doctor en Historia de la Arquitectura en Iberoamérica y museólogo. Docente e investigador universitario. Desde 1988 dirige el Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales.

ACTIVIDAD N° 1:

Objetivo: reconocer la duración del periodo denominado colonial. Reflexionar y cuestionar la concepción de un tiempo estático y constante.

Actividad: Trabajando con preguntas- problemas.

- ¿Qué fechas pueden ser tomarse como inicio del período colonial en América? ¿Y cómo cierre?
- ¿Qué acontecimientos se adoptan como referencia para indicar estas fechas de inicio y de cierre?
- ¿Son las mismas fechas las que utilizamos para el territorio de la actual República Argentina?
- ¿Cuál es, entonces, la duración cronológica del período colonial en nuestro territorio?
- ¿Te parece que en todo ese tiempo la vida fue siempre igual? ¿Qué cosas pudieron haber cambiado? ¿Qué factores provocaban los cambios? ¿Fueron cambios lentos o rápidos?



ACTIVIDAD N°. 2:

Objetivos: Deducir información a partir de iconografía colonial.

Actividad: Observar la lámina de Florián Paucke que muestra un fuerte en la frontera, describir y deducir :

- ¿Quiénes son los que ocupan el fuerte y con qué propósito?
- ¿Cómo está construido el fuerte?
-



Guardia española contra los indios según acuarela Florian Paucke. Siglo XVIII



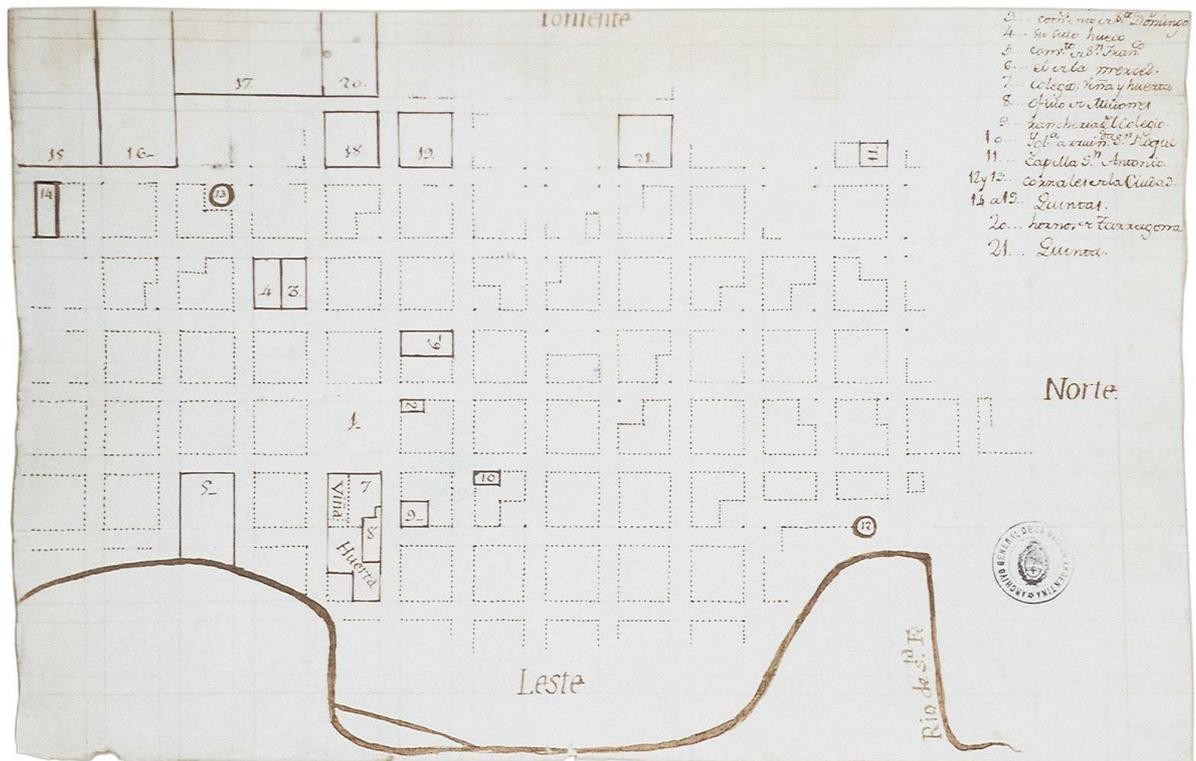
ACTIVIDAD N° 3:

Objetivos: Trabajar con representaciones del espacio.

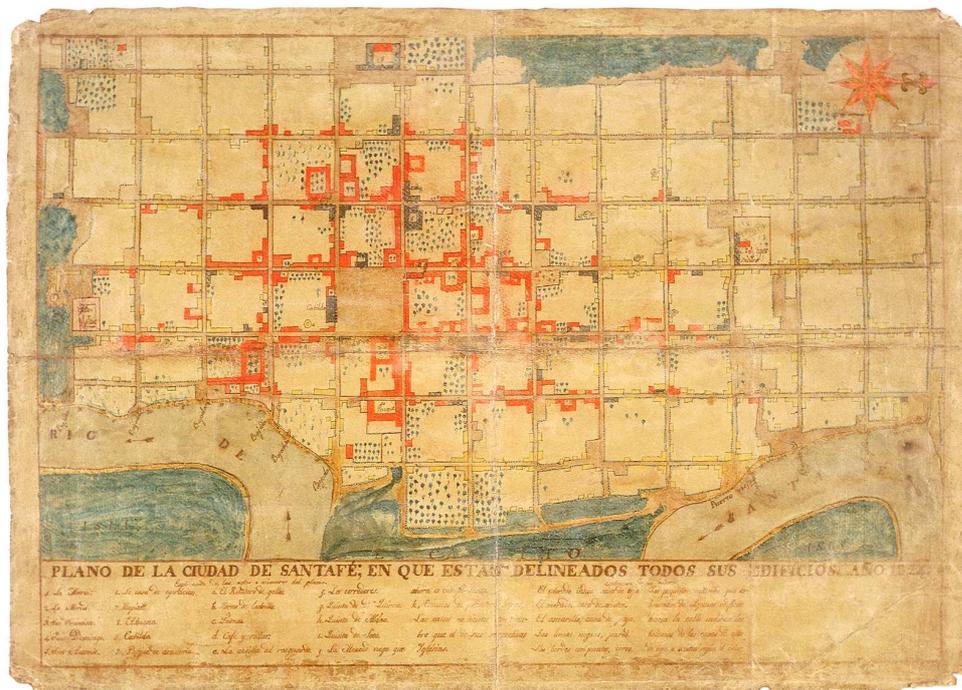
Actividades: Leyendo planos y deduciendo la información que proporcionan.

Te mostramos dos planos antiguos de la ciudad de Santa Fe: uno es de 1787, el otro de 1824. Aunque ambos representan una misma ciudad hay diferencias, no sólo porque muestran dos momentos distintos sino porque los dibujantes tuvieron distintos intereses.

- ¿Qué aparece representado en el plano de 1787? ¿Y en el de 1824?
- Averigua quiénes los dibujaron.
- ¿Cuántas manzanas tenía la ciudad en uno y en otro momento?
- Identifica esas manzanas en un plano actual de la ciudad de Santa Fe. Compara en el tamaño actual y comenta qué es lo que te hace pensar.
- El autor del plano de 1824 no dibujó sólo los bordes de las manzanas, sino también los edificios que allí estaban construidos. ¿Te animas a describirlos?
- ¿Te animas a dibujar una parte de tu ciudad o del barrio, el de tu escuela o cualquier otro que conozcas bien?



Mapa de Santa Fe (Archivo Gral de la Nación)



Plano de la ciudad de Santa Fe 1824 (Museo Histórico Nacional)



ACTIVIDAD N° 4:

Objetivo: Construir el conocimiento histórico.

Actividades: Observando una reconstrucción iconográfica (Plaza de Mayo, por L. Mathis, Museo Histórico Provincial de Rosario).

Con los datos que recuperamos del pasado, de alguna manera volvemos a construirlo. Como no perduran todos los datos y debido a que cada uno de nosotros los pone en relación de diferente manera, las construcciones que hacemos del pasado son diferentes.

Algunos pintores, como Leonie Mathis, se preocuparon por representar en imágenes sus propias construcciones acerca de cómo pudo ser, por ejemplo, la Plaza de Santa Fe (hoy llamada Plaza de Mayo), entre finales del período colonial y principios de la independencia.

Describe el cuadro en su conjunto y en todos los detalles que puedas hacerlo:

- ¿Cómo era la Plaza?
- ¿Qué edificios aparecen representados? Descríbelos con tus palabras. ¿Qué edificios hay actualmente en esos lados de la Plaza? ¿Qué cambios hubo desde entonces?
- En una esquina verás una casa. ¿La conoces? Averigua para qué sirve hoy.
- Observa las personas que aparecen representadas. Comenta que están haciendo y deduce la condición social de cada una de ellas.
- Observa los medios de transporte. ¿Cuáles son? ¿Quiénes los utilizan? ¿Por qué?

Después de haber observado y compartido con tus compañeros los comentarios, te invitamos a que te imagines una calle de la misma ciudad y la dibujes.



Plaza de Mayo por L. Mathis. (Museo Histórico Provincial de Rosario)



ACTIVIDAD N° 5:

Objetivo: Reflexionar sobre una imagen iconográfica.

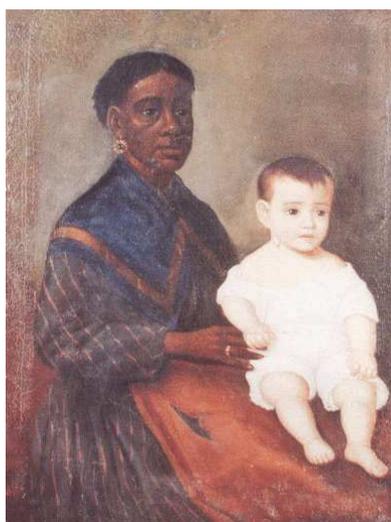
Actividad: Mirando el cuadro "La negra y el niño", de Sor Josefa Díaz y Clusellas (Museo Histórico Provincial Brigadier Estanislao López).

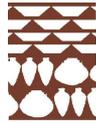
Ya sabes que en el período colonial la población de nuestras ciudades y territorios estaba conformada por diversos grupos étnicos, que si bien a veces convivían en un mismo espacio no compartían la misma condición social debido a que las leyes y los prejuicios imponían a cada grupo determinadas condiciones y lugares diferentes en el orden de la sociedad.

Los africanos fueron introducidos en América Colonial como mano de obra esclava. Aunque representaban una tercera parte de la población de las ciudades, carecían de derechos, estaban sujetos a servidumbre y eran objeto de propiedad por parte de personas de otros sectores sociales (españoles y criollos). Los esclavos tenían diferentes ocupaciones y entre las mujeres la más frecuente fue la de servicio domestico.

El cuadro que te presentamos fue pintado por Sor Josefa Díaz y Clusellas a mediados del siglo XIX. Míralo con atención y describe qué representa.

- ¿Qué ideas te sugiere acerca del trabajo que tenía asignado la mujer que allí se representa?
- ¿Cómo pudo ser la relación que se creaba entre los dos personajes que aparecen retratados?
- ¿Averigua qué otros trabajos podían estar a cargo de los esclavos? ¿Cómo crees que pudo ser la vida privados de la libertad de decidir sus propios destinos?
- ¿Cuándo se abolió la esclavitud en nuestro país? ¿Hubo esclavos después de esa fecha y en ese caso: por qué y hasta cuándo?





“La negra y el niño” de Sor Josefa Díaz y Clusellas.
Museo Histórico Provincial “Brig. E. López”

ACTIVIDAD N.º. 6:

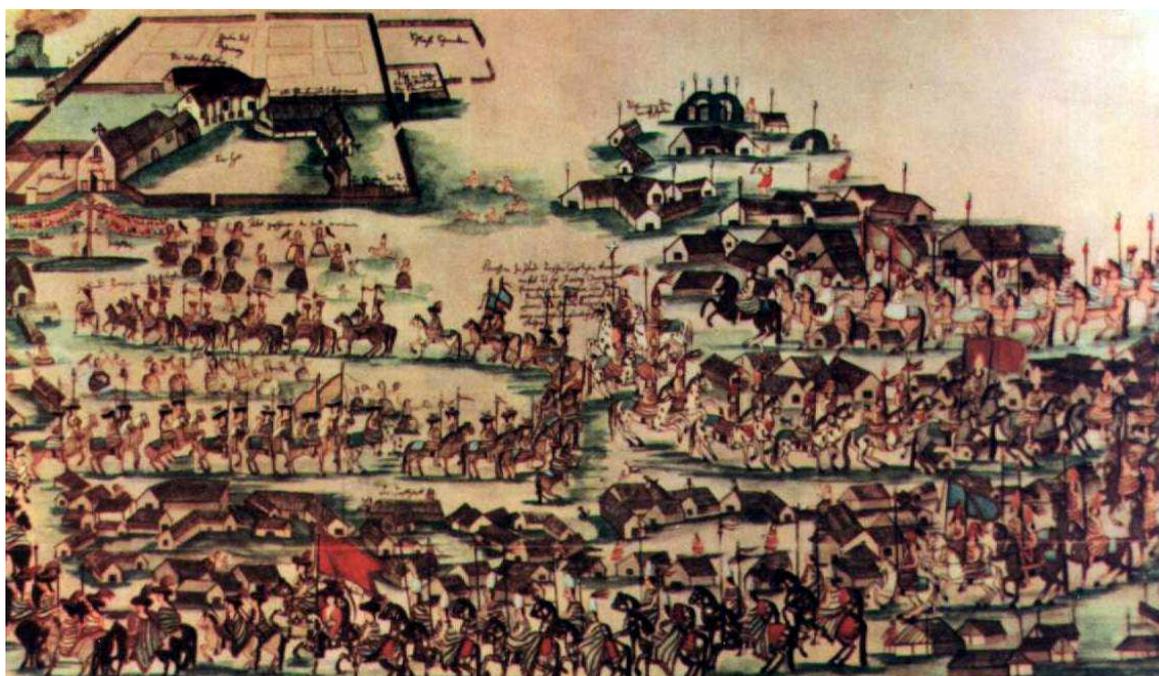
Objetivos: Deducir información a partir de iconografía colonial.

Actividad: observar las láminas de Florián Paucke que muestran una celebración en la reducción de San Javier y describir:

- ¿Cómo está organizado espacialmente el pueblo?
- ¿Qué hay en los alrededores?
- ¿Cómo se celebra el acontecimiento que aparece representado?
- ¿lo que dibuja Paucke, es una celebración tradicional mocoví o refleja el dominio español? ¿Por qué?



Vista de la reducción de San Javier según acuarela de Florián Paucke



Vista de San Javier en fiesta de homenaje al Rey español, según acuarela de Florian Paucke

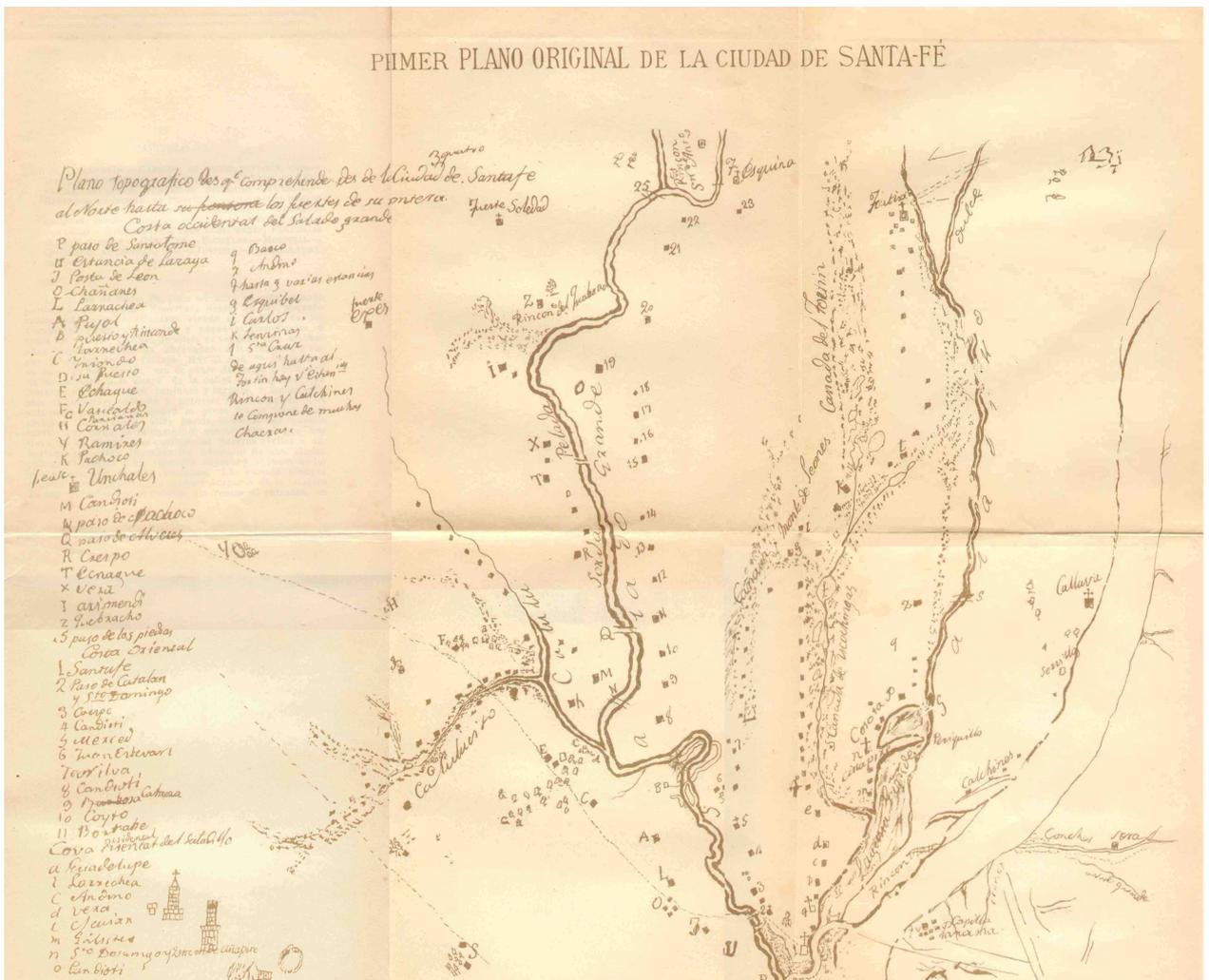


ACTIVIDAD N° 7:

Objetivo: relacionar las condiciones de ocupación del territorio con los recursos económicos generados por una sociedad para su subsistencia.

Actividades: pensando en las posibilidades.

- El territorio ofrece posibilidades de subsistencia por la propia naturaleza del ambiente y por las modificaciones que introducen el hombre y las sociedades para sobrevivir y desarrollarse.
- Averigua de qué vivían los habitantes del territorio de Santa Fe durante el período colonial. Qué actividades económicas generaban y qué relaciones económicas tenían con otras regiones.





ACTIVIDAD N° 8:

Objetivo: Reflexionar sobre la repercusión que tienen las formas de comunicación en la vida diaria de una población en un momento de su historia.

Actividad: Observando mapas y relacionando datos.

- Marca en un mapa las ciudades que había en el periodo colonial: Santa Fe, Buenos Aires, Corrientes, Asunción, Córdoba, Santiago del Estero. Y los primeros poblados que fueron surgiendo en el territorio que pertenecía a la jurisdicción de Santa Fe: la Bajada del Paraná (Paraná), la capilla del Rosario (Rosario) y las de Coronda y Rincón.
- Identifica las rutas que comunicaban a estos núcleos de población.
- ¿Qué medios de transporte utilizaban?

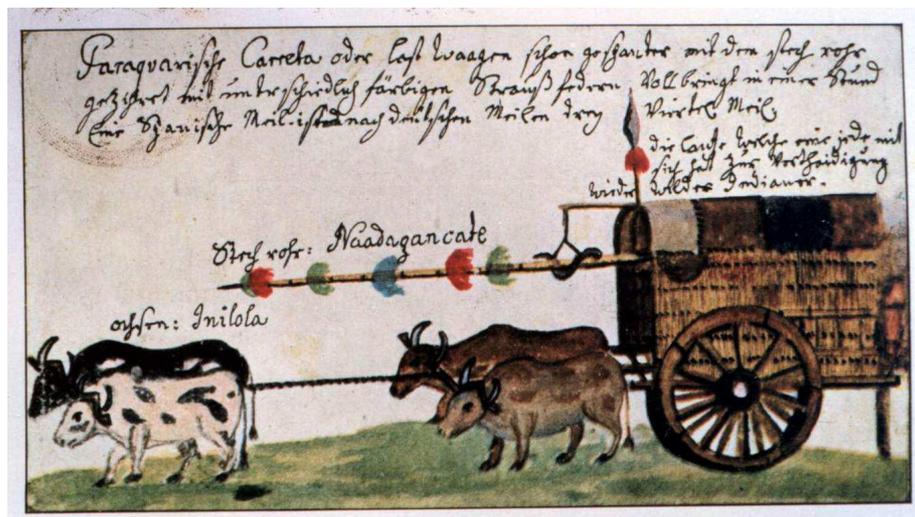


ACTIVIDAD N° 9:

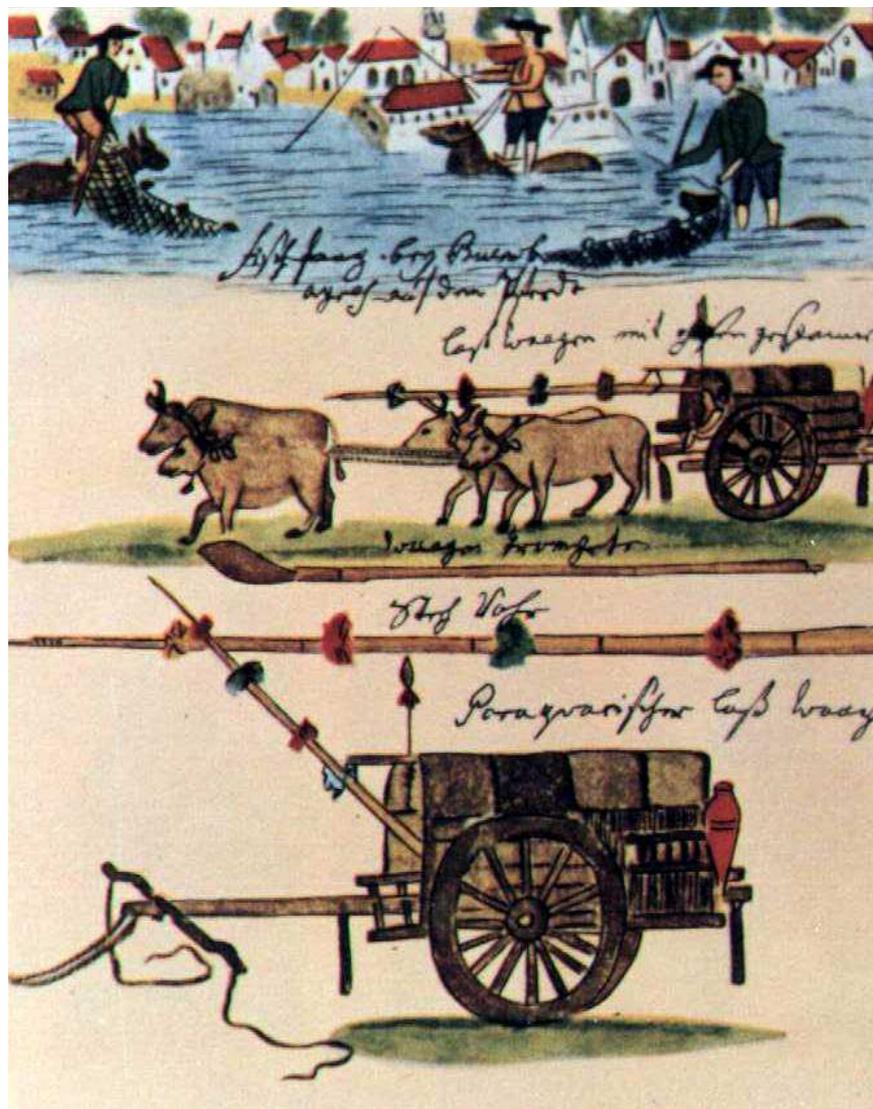
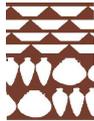
Objetivo: trabajar la comprensión de textos

Actividades: Leyendo, comentando y dibujando.

- En grupos lean los textos de diferentes cronistas contemporáneos a la época en que se usaban las carretas y luego coméntenlos. ¿Qué descripción aporta cada autor? ¿Cómo imaginan que pudo ser un día de viaje en carreta? ¿Cuánto tiempo llevaría hacer un viaje de Santa Fe a Córdoba, y cuánto dura hoy?
- Luego de leer los textos dibuja las carretas tal y como las imaginas. Luego de dibujarlas, observa las láminas en que fueron representadas por dibujantes y pintores contemporáneos. ¿Las carretas eran tal cual las imaginabas?
- Para usar el diccionario: ¿Qué quiere decir contemporáneo?



Carreta paracuaria o sea de carga según acuarela de Florian Paucke



Pesca de a caballo junto a Buenos Aires, acuarela de Florian Paucke, siglo XVIII

TEXTOS:

CONCOLORCORVO. "El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima" Ed. De la Junta de Historia y Numismática. Buenos Aires, 1908. Transcrito por BUSANICHE José Luis. "Estampas del pasado". Buenos Aires, Solar/Hachette, 1971, págs. 139/143.

HAENKE Tadeo. "Viaje por el Virreinato del Río de la Plata". Buenos Aires, Empecé, 1943. Pág. 34.



PAUCKE Florián S.J. "Hacia allá y para acá (una estada entre los indios mocobíes, 1749-1767)". Trad. Castellana por Edmundo Wernicke. Tomo I. Tucumán- Buenos Aires, Universidad Nacional de Tucumán, Institución Cultural Argentino- Germana, 1942, págs. 121/123.

Textos para la actividad 9:

CONCOLORCORVO. "El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima". Ed. De la Junta de Historia y Numismática. Buenos Aires, 1908. Transcrito por BUSANICHE, José Luis. "Estampas del Pasado". Buenos Aires, Solar/Hachette, 1971, págs. 139/143.

"Las dos ruedas son de dos y media varas de alto, puntos más o menos, cuyo centro es de una maza gruesa de dos o tres cuartas. En el centro de ésta atraviesa un eje de quince cuartas sobre el cual está el lecho o cajón de la carreta. Éste se compone de una viga que se llama pértigo, de siete y media varas de largo, a que acompañan otras dos de cuatro y media, y éstas, unidas con el pértigo, por cuatro varas de varejones que llaman "teleras", forman el cajón, cuyo ancho es de vara y media. Sobre este plan lleva de cada costado seis estacas clavadas, y en cada dos va un arco que, siendo de madera o especie de mimbre, hacen un techo ovalado. Los costados se cubren de junco tejido, que es más fuerte que la totora que gastan los mendocinos, y por encima, para preservar las aguas y soles, se cubren con cueros de toro, cosidos, y para que esta carreta camine, y sirva se le pone al extremo de aquella viga de siete y media varas un yugo de dos y media, en que se uncen los bueyes, que regularmente llaman pertigueros.

"En viajes dilatados, con carga regular de 150 arrobas, siempre la tiran cuatro bueyes, que llaman a los de adelante cuarteros. Éstos tienen su tiro desde el pértigo, por un lazo que llaman tirador, el cual es del grosor correspondiente al ministerio, doblado en cuatro y de cuero fuerte de toro o novillo de edad. Van igualmente estos bueyes uncidos en un yugo igual al de los pertigueros, que va asido por el dicho lazo. Estos cuartetos van distantes de los pertigueros tres varas, poco más o menos, a correspondencia de la picana, que llaman de cuarta, que regularmente es de caña brava de extraordinario grosor o de madera que hay al propósito. Se compone de varias piezas y la ingieren los peones y adornan con plumas de colores.

"Este picana pende como en balanza en una vara que sobresale del techo de la carreta, del largo de vara y media a dos, de modo que, puesta en equilibrio, puedan picar los bueyes cuarteros con una mano, y con la otra, que llaman picanilla, a los pertigueros, porque es preciso picar a todos cuatro bueyes casi a un tiempo. Para cada carreta es indispensable un peón, que va sentado bajo el techo delantero, sobre un petacón en que lleva sus trastes, y sólo se apea cuando se descompone alguna de las coyundas o para cuartejar pasajes de ríos y otros malos pasos.

"Además de las ciento cincuenta arrobas llevan una botija grande de agua, leña y maderos para la compostura de la carreta, que con el peso del peón y sus trastes llega a doscientas arrobas. En las carretas no hay hierro alguno ni clavo, porque todo es de madera. Casi todos los días dan sebo al eje y bocinas de las ruedas, para que no se gasten las mazas, porque en estas carretas va firme el eje en el lecho y la rueda sólo es la que da vuelta. Los carretones no tienen más diferencia que ser las cajas todas de madera, a modo de un camarote de navío. Desde el suelo al plan de la carreta, o



carretón, hay vara y media y se sube por una escalerilla, y desde el plan al techo hay nueve cuartas. El lecho de la carreta se hace con carrizo o de cuero, que estando bien estirado es más suave...

“A los bueyes sólo les fatiga el calor del sol, por lo que regularmente paran a las diez del día, y cada picador, después de hecho el rodeo, que es a proporción del número de carretas, desunce sus cuatro bueyes con una gran presteza y el bueyero los junta con las remudas para que coman, beban y descansen a lo menos hasta las cuatro de la tarde. En estas seis horas, poco más o menos, se hace de comer para la gente, contentándose los peones con asar mal, cada uno, un trozo de carne. Matan sus reses si hay necesidad y también dan sebo a las mazas de las ruedas, que todo ejecutan con mucha velocidad. Los pasajeros se ponen a la sombra de los elevados árboles unos, y otros a la que hacen las carretas, que por elevación es dilatada; pero la más segura, permanente y con ventilación, será pareando dos carretas de modo que queda otra en el medio. Se atraviesan sobre las altas toldas dos o tres picanas y sobre ella se extiende la carpa o toldo para atajar los rayos del sol y se forma un techo campestre capaz de dar sombra cómodamente a ocho personas. Algunos llevan sus taburetitos de una doble tijera, con sus asientos de baqueta o lona. Este género lo tengo por mejor, porque, aunque se moje, se seca fácilmente y no queta tan tieso y expuesto a rasgarse como la baqueta, porque estos muebles los acomodan siempre los peones en la toldilla, a un lado de la caja, de la banda de afuera, por lo que se mojan y muchas veces se rompen con las ramas que salen al camino real de los árboles de corta altura, por lo que el curioso podrá tomar el partido de acomodarlos dentro de su carreta o carretón, como asimismo la mesita de campaña, que es muy cómoda para comer, leer y escribir...”

HAENKE, Tadeo. “Viaje por el Virreinato del Río de la Plata”. Buenos Aires, Emecé, 1943, pág. 34

“Las carretas que se ocupan de este tráfico y cuyo número es considerable tienen la figura de unos verdaderos carros, cubiertos con ruedas fuertes y muy altas, cada uno tirado por cuatro o seis bueyes. El que guía a éstos tiene una caña gruesa y muy larga con una punta en el extremo superior que va de más en más delgada: la caña está sostenida por un gancho y así el mozo puede darle el movimiento que quiere para pulsar a los bueyes delanteros, porque para los de atrás lleva, además de esta caña, otra más corta y delgada dispuesta del mismo modo que la anterior.

“Es de advertir que cuando los bueyes se cansan y no pueden continuar el camino, no por eso se detienen los carreteros, sino que continúan el camino dejando vivo al animal. Entonces se ve poblado el aire de gavilanes, zopilotos y otras aves de rapiña que rodeando al animal echado esperan bulliciosas el momento de su muerte, y aun procuran anticiparla acometiéndole furiosas, cuando advierten que le van faltando las fuerzas. Es un espectáculo a la verdad curioso, aunque poco grato...”

PAUCKE, Florián SJ. “Hacia allá y para acá (una estada entre los indios mocobíes, 1749-1767)”. Trad. Castellana por Edmundo Wernicke. Tomo I. Tucumán- Buenos Aires, Universidad Nacional de Tucumán, Institución Cultural Argentino-Germana, 1942, págs. 121/123.



“Ahora quiero describir nuestras caravanas, vehículos y manera de ser conducidos éstos. En los viajes paracuarios se usan dos diferentes vehículos o carros; unos llamados carretas que son únicamente carros de carga; los otros son denominados carretones en que viajan por lo común las personas viajeras junto con su equipaje. Todos los carros son de dos ruedas tan grandes como una rueda grande en un molino de moler. Un hombre puede alcanzar apenas una llanta de arriba. La pieza céntrica o sea el cubo [maza] en que están metidos los vástagos de la rueda [rayos] y el eje del carro tiene un grosor de tres cuartos de vara in diámetros y a veces es más grueso. La rueda tiene diez vástagos o rayos de un grosor de tres dedos y de la anchura de una mano fuerte. El arco de la rueda o la llanta se construye de tres piezas [camas], tiene a lo ancho un buen jeme, en lo grueso algo menos. Para toda la rueda y la restante armazón del carro no se usa un solo clavo de hierro; todo se asegura mediante unas gruesas cuñas. El armazón consiste de tres maderos, a saber: una lanza de un largo de siete varas, labrada por los cuatro lados y de ángulos iguales, cada costado de un buen jeme de ancho, parecido a un tirante; los dos maderas laterales son cada uno de cuatro varas de largo y del mismo ancho de la lanza; por entre los maderos laterales y la lanza hay a lo largo cuatro agujeros de un ancho de cuatro o cinco dedos; por éstos agujeros son colocados maderos de un grosor y anchura uniforme. Para el que el armazón no se abra, se hacen correones de un buen cuero de buey y [con ellos] se mantienen a igual distancia los maderos laterales con la lanza. Hacia arriba, en los dos maderos laterales fueron perforados seis o siete agujeros en que se aseguran firmemente a ambos lados por arriba unos palos de vara y media de largo, que forman los apoyos laterales para todo el toldo. Luego se atan unos gruesos arcos en la punta de estos palos que forman la bóveda que se cubre con cueros de vaca y se une bien mediante unas costuras. Los costados son revestidos con cañas indias contra las cuales se teje muy agradablemente una clase de un largo junco filoso que ellos [llaman] cortadera o por cañitas muy delgadas que ellos llaman vimbres. A esta choza viajante se sube por una escalera chica que durante el viaje está atada al lado de la choza. En ésta se viaja, se duerme y se come. La yacija es un marco de madera atado en las cuatro esquinas y tejida espesamente por el todo con correas, levantada por encima del piso para que los baúles y cajones puedan estar depositados debajo. El marco de la cama debe tener sólo tres o tres y media varas de largo para que lo restante de las cuatro varas adelante sea cómo para sentarse el picador de los bueyes pero atrás para el señor. Mejores que las carretas son los carretones que tienen mucho mayor comodidad y [donde] la choza pasa de cuatro varas de largo en que uno puede estar sentado cómodamente y dormir durante el viaje. Toda la choza está forrada adentro con tablas delgadas y cañas tejidas en lugar de paja; tiene adelante una pequeña abertura y atrás una puerta de dos alas que también puede ser cerrada. Estos carros tienen adelante y atrás dos puntales que los españoles llaman muchachos; significa en alemán Buben; éstos penden de continuo también durante el viaje adelante y atrás para que el carro, si se detiene, no caiga hacia adelante ni para atrás y en seguida sea sostenido derecho por los muchachos. En la punta delantera de la lanza está atada fuerte y seguramente el yugo en que se aseguran bien los bueyes; desde la lanza parte una larga sogá trenzada en cuero en cuya punta se ata el otro yugo y son uncidos los bueyes delanteros. Pero cómo se podrá gobernarlos, llevarlos al camino o mantenerlos en el camino? Es muy fácil, pues delante de la primera carreta marcha uno de a caballo que por lo general es el dueño de las carretas. Cabalga paso a paso según el tranco de los bueyes. Si la caravana de carretas es grande, algunos otros más cabalgan a ambos lados para que en caso de que los bueyes salieren del carril, sean llevados otra vez al camino. A más de ellos hay adelante en cada carreta un mulato o indio que pica con dos picanas los bueyes; con la mano derecha sostiene una larga caña india que descansa sobre una horquilla que asegurada en un palo sobre el respaldo de la bóveda de cuero sobrepasa el largo de la choza por media o tres cuartos de vara de largo y él pica y guía con esta caña



los bueyes delanteros hacia el lado derecho o izquierdo, sostiene en la izquierda una caña más corta y más delgada con que pica los bueyes de la lanza.

La caña larga que alcanza hasta los bueyes delanteros, tiene una punta de hierro o hecha de hueso con que agujia los cuartos traseros. Lo mismo la caña chica está provista con igual agujón. Si el conductor o peón que se halla sentado adelante en el carro quiere que los bueyes tornen a la izquierda pica al buey que está uncido adelante al lado derecho; así también con la picana más corta contra el de la derecha de la lanza. Si ellos tienen que girar a la derecha agujionea entonces con la picana a los bueyes uncidos a la izquierda. El que anda a caballo y representa ser el jefe es llamado capataz; el que agujionea con la picana los bueyes para el tiro lleva el nombre de picador, en alemán stecher. Cuando en el camino algún carro de carga se encaja o si se rompe algo se detienen en seguida todas las carretas y esperan hasta que todo esté remediado para seguir el camino. La caravana está provista con fusiles y sables; cada carreta o carretón lleva puesta al lado una lanza contra el asalto de los indios salvajes pero con todo este cuidado los Españoles se hallan en desventaja las más de las veces.

“Las dos cañas de picar tienen también sus nombres: a la larga la llaman picana; ella es de una caña de once a dos varas de larga, adornada en todo con penachos de plumas de avestruz de diversos colores y provista con campanillas colgantes. La caña misma tal cual crece en la selva se llama en lengua india-guaraní Tacuara pero la más chica de un largo de más o menos tres varas y media [es] llamada Nocolate njoaquitiqui tiene cerca del agujón también un penacho de plumas de avestruz. Esta [picana] sin el penacho de plumas se usa generalmente para los picadores o agujidores de bueyes en lugar del asador por lo cual ellos llaman picana al asado.

“También tienen estos picadores o conductores de carretas una larga corneta que ellos tocan a veces sobre todo durante la noche para animar a los bueyes; ésta me ha deleitado también especialmente al oído aunque jamás he sido tenido por un buey. La figura de esta corneta es como sigue: es una caña de tres o cuatro y media varas de larga de aquellas de que suelen hacerse las trompetillas para oboes y fagotes. La caña se llama canna [caña] de Castilla o sea caña de España pero en el idioma indio Nocoloate...”.



GLOSARIO:

- **ACAMPAR:** hacer un alto en el camino –las tropas de carretas- para comer y dormir o para esperar que pasen los días de mal tiempo en los que se hacía imposible proseguir la marcha.
- **LANZA:** ver Pértigo.
- **MARUCHO:** encargado de los bueyes o las mulas cuando se acampaba. Por tratarse de un trabajo liviano el marucho era habitualmente un muchacho que, de esa manera, se iniciaba en la vida del tropero.
- **MAZA:** pieza céntrica o cubo –según Paucke- de la rueda, en que van encastrados sus rayos.
- **MUCHACHO DEL PÉRTIGO:** poste de madera que se colocaba en la parte inferior del piso de la caja, por delante y por atrás, sujeto con guascas o bisagras, para impedir que al desatar los bueyes la carreta cayese hacia uno de sus extremos –delantero o posterior-, por estar dotadas de sólo dos altas.
- **PÉRTIGO:** madero redondo a cuyo extremo se ata el yugo donde se unen los bueyes.
- **PICANA:** caña de longitud variable según las necesidades, con un clavo en una de las puntas. Llamado también agujada servía para asestar un pinchazo en la región de la grupa o en las ancas de los bueyes.
- **PICANILLA:** picana corta utilizada por los carreteros cuando iban montados a caballo y podían acercarse sin problema a los bueyes para picanearlos.
- **YUGO:** instrumento de madera al cual se unen por el pescuezo o por la cabeza los bueyes, y en la que va sujeta la lanza o pértigo de la carreta.