

JCOLÍ

El fuego que templó el acero de la independencia.



José Luis Burba
burba.jose@gmail.com

2016

JOCOLÍ

El fuego que templó el acero de la independencia.

Contenido

El misterio del nombre

El valor histórico de Jocolí

- A fundir los sables de la patria
- Mudo testigo del secreto sanmartiniano
- Carrera de postas entre Mendoza y San Juan

Al rescate de los valores históricos

- Como llegar al paraje

Anexo 1 - Organización de las Postas

A modo de prólogo

Los pueblos que olvidan su historia pueden repetir los mismos errores que en el pasado.

Muchos de los parajes de Mendoza han sido testigo del paso, alimento y abrigo de las tropas de la guerra por la independencia.

Muchos de nuestros antepasados han quedado olvidados a pesar que dieron su vida para que este fuese un país en el contexto de la Gran América del Sur.

Jocolí no fue la excepción. Su modesta vegetación actual no impidió haber dado todo lo que tenía (sus algarrobos y su carbón), para fundir en las fraguas las armas de la patria.

Fue testigo del paso de las tropas que en la guerra de zapa y engaños San Martín desarrolló y fue base de la línea de postas de correos entre Cuyo y el Norte argentinos.

Pongamos en valor las cosas y evitemos que las nuevas generaciones se olviden de todo esto.

José Luis Burba

Nota: Como muchos me preguntan porque escribo sobre algunos párrafos de la historia argentina si no tengo formación para eso (y tienen razón), les digo que es a causa de un gran problema que siempre me ha perseguido: mi mala memoria. Si quiero aprender algo sobre cualquier tema debo escribirlo para que "se me fije aunque mas no sea por un tiempo". Antes hacía cuadros sinópticos y resúmenes a mano.

Ahora que todo es más fácil con la "compu" aprovecho esta ventaja, y ya que lo hago, le doy una forma más adecuada. ¿Para quienes lo hago?, para nadie en particular. A veces se los mando a los amigos que les gusta algún tema, otras veces solo queda en los archivos. En definitiva es una forma de entretenerme. Gracias por entender.

JOCOLÍ

El fuego que templó el acero de la independencia.

Jocolí es un pequeño paraje, puerta de ingreso del norte de la provincia de Mendoza, que tiene tantos misterios e historias que vale la pena conocerlos.

*Yo vengo de las lagunas
sin tener una fortuna
mas que caballo y recaó,
también toy acostumbrao
a llegar ande otros llegan
también he andao por la Pega
cruzando por **Jocolí**
y al tranco de mi caballo
también m'hi güelto perdiz.*

El misterio del nombre.

En varias publicaciones se dice que *jocolí* es el nombre en huarpe del algarrobo, sin embargo en el idioma huarpe allentiac (que es el que se hablaba en la región), ninguna palabra comienza con la letra jota. Tal vez haya sido una deformación de la palabra TOCOLI, que según algunos autores la localidad se la llamaba así por el año 1826.

Maza señala que la presencia de grandes bosques de algarrobos al noreste del paraje Jocolí podría indicar que el topónimo tiene relación con estos árboles, denominados *nogolí* (en realidad *nogoi*), por los indios comechingones, aunque para la toponimia puntana quiere decir "aguas claras" o "agua que brota de las piedras".

Tampoco parece probable que jocolí signifique algarrobo, como muchos dicen, ya que su fruto, la algarroba, en huarpe se denomina *hane*.

Jocolí también tiene un homónimo en la provincia de Neuquén, paraje ubicado al sudeste de Zapala y de la Ruta Nacional 40. Esta localidad es reciente ya que aparece en los mapas desde diciembre de 1993.

El valor histórico de Jocolí

Varios son los hitos sanmartinianos que guardan relación con Jocolí.

- El aporte de la leña para **fraguar y temprar las armas de la independencia**
- **Ser testigo del paso de la columna** sanjuanina del cruce de Los Andes
- **Servir a las comunicaciones** entre Mendoza y el norte y noroeste del país

Resumiendo, y utilizando vocabulario actual, Jocolí fue un proveedor de insumos y servicios del cruce sanmartiniano de Los Andes

- **A fundir los sables de la patria**

El Ejército de los Andes había conseguido suficiente abrigo, pero le faltaban las armas, y las que había, estaban maltrechas. Por suerte, en el Convento de San Francisco de Mendoza habitaba el Fray Luis Beltrán, un monje sanjuanino de 33 años experto en mecánica, a quien acudió San Martín para solucionar el problema más difícil.

Escaseaban, además, la pólvora y las municiones, careciéndose de medios para proveerse de ellas pues las únicas fábricas existentes (Córdoba y La Rioja), no alcanzaban a satisfacer la demanda del Ejército del Alto Perú.

Fueron las minas de Pismanta y Huayaguaz las que proveyeron 27 quintales de plomo y gran cantidad de azufre, y las de Uspallata plomo y algo de plata y otros elementos para la fabricación de pólvora y los metales para alimentar las fraguas de Fray Luis Beltrán.

El "*frailecito funde-campanas*", como lo llamó San Martín, no dudó ni un segundo en colaborar. ¿Pero de dónde iban a sacar hierro y bronce para reparar y trasladar tantos fusiles y cañones? A partir de la enorme solidaridad de la población, muchas casas se quedaron sin balcones y sin enrejados, y las iglesias sin campanas.

Pero ¿de dónde se podía sacar leña y carbón para la fabricación de pólvora y la fundición de metales?. San Martín tenía la respuesta.

Aún se conservan los originales de algunos de los pedidos de San Martín (o de sus órdenes), correspondientes entre los primeros meses de 1816 y enero de 1817 que decían: "*Se necesita tomar a flete doce carretas para conducir el **carbón de Jocolí** para la Maestranza, necesidad que pongo en consideración de V.S.*". Y allí fueron las carretas a cargar hasta el Plumerillo.

- **Mudo testigo del secreto sanmartiniano**

A mediados de 1816, San Martín abandonó la ciudad de Mendoza y se instaló en el campamento de El Plumerillo donde constituyó su Estado Mayor. El secreto de abrir un frente de batalla de casi 900 km a lo largo de toda la Cordillera, enviando 6 columnas desde La Rioja hasta San Rafael en Mendoza (aunque realmente solo las dos centrales fueron las de alto poder de batalla), solo era conocido por San Martín.

Cuando al respecto fue interrogado por uno de sus oficiales de mayor confianza le dijo: "*Si mi almohada conociera ese secreto, la mandaría a quemar*".

El plan general incluía atravesar la Cordillera de los Andes por seis pasos, cuatro de los cuales (dos al norte y dos al sur de las principales), serían de caballería ligera y servirían como motivo de engaño del enemigo, pero con objetivos claros, y dos principales con alto poder de fuego y batalla.

La actividad incluyó un complejo plan para engañar al enemigo denominado en términos militares Guerra de Zapa, mediante el envío de espías y conferencias ("consultas"), con indígenas difundiendo el rumor de que cruzaría los Andes por un paso más al sur, lo cual era de mayor factibilidad.

San Martín sabía que los indígenas pehuenches del sur comunicarían estos planes a los españoles de Chile, quienes así dispersarían sus fuerzas esperándolos por el sur con 1.000 hombres y perdiendo el poder de resistencia en el centro.

Las primeras columnas en salir debían ser las secundarias. Tenían que hacer trayectos más largos para operar en simultáneo con las columnas principales. Contaban con una tropa pequeña que representó apenas el 7 % del total acantonado. Su misión consistía en engañar al enemigo sobre el verdadero arribo del grueso del ejército, distraerle fuerzas, controlar puntos vitales y dejar incomunicados a los distintos cuerpos realistas.

Para realizar sus tareas en la provincia chilena de Coquimbo una de las columnas del norte partió de Mendoza, pasando por **Jocolí**, Talacasto y Pismanta el 9 de enero de 1817. El destacamento estaba a las órdenes del Teniente Coronel Juan Manuel Cabot y lo acompañaron tres oficiales y 60 hombres de los Batallones N° 1 (Cazadores de Los Andes), del N° 8 de Línea (Infantería), y un grupo de Granaderos a caballo. Este grupo fue reforzado con ochenta milicianos de caballería en San Juan.

El 15 de febrero, luego de arrollar a los realistas que presentaron pelea y tras recorrer 540 kilómetros en 32 días, la columna entró en Coquimbo.



- **Carrera de postas entre Mendoza y San Juan**

La "posta" o lugar de relevo de la caballada en las rutas de tránsito, es una institución antiquísima, oriunda de Oriente e introducida en Europa a través de Grecia y Roma. La persona que corría con el relevo de la caballada tenía por lo general una posada o una pulpería, sino se trataba de un pobre puestero en medio del paisaje.

Era el eslabón indispensable para el sistema de comunicación en épocas en que la civilización recién se iba extendiendo en un país escasamente poblado. Con anterioridad a la posta, cada correo o viajero debía llevar consigo una tropilla de caballos, que necesitaba para su relevo en cada jornada.

La posta era una institución donde la persona que corría con el relevo de la caballada tenía por lo general una posada o una pulpería para descansar o cambiar de caballo. Por lo general, entre posta y posta mediaban cuatro leguas (16 a 20 km).

Si bien durante el Virreinato del Río de la Plata existían los correos en el recorrido de Mendoza a San Juan, el número de correos se redujo significativamente después de la Revolución de 1810.

A estos primeros correos existentes en el Virreinato del Río de la Plata se los denominaba "propios", puesto que eran despachados por un comerciante o una autoridad, y su costo era abonado íntegramente por cada viaje.

La responsabilidad de las postas estaba en manos de los Maestros de Postas, responsables de las paradas de postas donde se realizaban los cambios de caballos y la asignación de Postillones (jinetes guías entre posta y posta), para los correos, viajeros o ganados (Ver Anexo 1).

Las primeras postas fueron establecidas en nuestro país por el Visitador de Correos y Postas Dn. Alonso Carrión de la Vándera, que fue comisionado para tal efecto en Madrid y llegó a Buenos Aires en 1771.

Tuvieron que pasar 44 años hasta que por disposición verbal del Coronel José de San Martín, Gobernador Intendente de Cuyo, le impusiera al Administrador de Correos de Mendoza, Dn. Juan de la Cruz Vargas, a mediados de enero de 1815, la organización de un servicio de correos entre Mendoza y las provincias del Norte, pasando por San Juan, La Rioja y Catamarca, y que se iniciaron las gestiones para lograr el establecimiento de postas en esta ruta.

En nota del 23 de enero de 1815 dirigida al Administrador de Correos de San Juan, Dn. Vicente Sánchez del Carril, el Administrador de Correos de Mendoza expuso su plan, pidiendo apoyo para lograr el pronto establecimiento de los correos.

Al día siguiente el propio Gobernador Intendente de Mendoza dirigió una orden a su Teniente Gobernador en San Juan, Dn. Manuel Corvalán, disponiendo que "*se establezcan Casas de Postas en los parajes de **Jocoli** y Guanacache, y algún otro paraje apropiado*".

El 4 de febrero el Gobernador comunicó la orden al Administrador de Correos, quien informó a su colega de Mendoza sobre las gestiones emprendidas.

A fines de febrero respondió De la Cruz Vargas, *"que no perderse un momento de tiempo en circunstancias tan imperiosas, he propuesto al decurión Domingo Torres, para que pase al entable de las postas, o por lo menos de puestos para que sirvan a la correspondencia del Estado, que por propios es demorosa y dispendiosísima a esta renta, encargándole "mucho armonía" para proceder de acuerdo. De inmediato se puso en camino y el día **23 de febrero de 1815** pudo despacharse "por las postas" el primer correo desde San Juan a Mendoza.*

Fue nombrado maestro de posta de la ciudad de San Juan para esta Carrera, Melchor Sarmiento, que debía correr cuatro leguas hasta el Pocito de Tía Mariana. En esta posta fue nombrado por maestro Pedro Jofre, para correr quince leguas a la parada de Guanacache, a cargo de Hermenegildo Rivera.

Once leguas se graduaron desde esta posta hasta el Árbol Solo, en que servía la posta Clemente Segura, quien tuvo a su cargo las postas siguientes de **Jocolí**, a diez leguas, y la de la ciudad de Mendoza, donde era asimismo maestro de posta para esta carrera.

La tarifa para la nueva carrera se estableció en *"un cuartillo de real por legua y caballo para las expediciones que se despachasen de cuenta del Estado, y las de particulares a medio real por legua"*, según orden del 26 de febrero de 1815.

En la posta de la ciudad de Mendoza, para la carrera de San Juan fueron nombrados en agosto de 1815: como Ayudante Antonio Anzorena, y como Postillones Bernardo Ortiz, Pedro Montala, Pascual Escudero y Leandro Montaña.

A fines de 1816 se le asignaron: como Ayudante a Clemente, Morales, y como Postillones a Pascual Villaruel y Celedonio Selan.

En la posta de **Jocolí** fueron nombrados en agosto de 1815, como Ayudantes Miguel Palacios y Justo Soria, y como Postillones José Antonio Chacón, Joaquín Lucero, Juan de la Cruz Palacios, y Bernardo Ríos. A fines de 1816 se asignaron como Postillones a Nicolás Palacios y Juan Miguel Palacios.

Tal vez podamos encontrar aún en la zona a algunos herederos de estos sacrificados paisanos.

En la posta de Árbol Solo se nombraron en agosto de 1815, como Ayudante a José María Garay, y como Postillones a Benito Puebla, Manuel Zambrano, Juan de la Rosa Carrizo, Francisco Sosa y Pedro Artazo.

En marzo de 1816 el Administrador General de Correos en Buenos Aires, Dn. Melchor de Albin, con el aval de del Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, aprobó oficialmente el establecimiento de correos y postas entre Mendoza, San Juan y La Rioja y se expidió los títulos a todo el personal nombrado.

Se estimaba la distancia de Mendoza a La Rioja, con *"varios desiertos"*, en unas 138 leguas. El despacho se realizaba dos veces por mes.

- **Al rescate de los valores históricos**

En 2015 el Director del CENS 3-487, Omar Alonso Camacho, sacó a la luz que hacía 200 años el general San Martín creó una posta de correo en el Distrito de Jocolí. Desde entonces, toda la comunidad y el municipio trabajan para ponerlo en valor y que se divulgue.

Por otra parte, el docente comprobó que el Libertador pasó dos veces por el distrito lavallino.

“En su viaje a San Juan, entre mayo y julio, hizo un descanso acá mientras se hacía cambio de animales”, remarcó. De hecho, la tradición oral del pueblo indica que hasta almorzó allí. “Se dice que comió ternera con cuero y que la pagó él antes de irse”.

Un aspecto que todavía genera dudas es la ubicación exacta de la posta ya que todavía no se han encontrado los registros que lo marquen.

Omar Alonso Camacho, listó los hechos más importantes relacionados con la Posta de Jocolí:

- La Estancia de Jocolí nació en la época del Virreinato del Río de la Plata como posta de descanso y cambio de animales.
- Después de la Revolución de Mayo en 1810 casi dejó de cumplir su función.
- En 1815, el general San Martín decidió crear una serie de posta de correo entre Mendoza y San Juan, entre ellas figuran la de Jocolí, Mendoza, Árbol Sólo, Guanacache, Pocito y San Juan.
- La posta de Jocolí subsistió hasta 1880 y fue un lugar donde estaba establecido un regimiento. Cinco años después llegó el ferrocarril y comenzaron las grandes transformaciones que trajo el un nuevo modelo económico.

Para festejar el bicentenario de la creación de la Posta de Jocolí desde la Municipalidad de Lavalle lanzaron tres concursos. El primero es de relatos y tiene que ver con recuperar lo que nos puede evocar tener una posta creada por San Martín, el segundo es de fotografías actuales e históricas y el tercero de objetos y artefactos.

Con el fin de recuperar el proceso histórico de la comunidad de Jocolí, revalorizar aspectos de la ruta y etapa sanmartiniana en la región, distintas instituciones y referentes han iniciado un proceso de investigación.

Alonso Camacho, supo aunar a otros referentes en este proceso. Además de la comunidad educativa, se han sumado las voluntades de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo, referentes de la escuela secundaria Nº 4-160 Tito Francia, el I.E.S. Nº 9-024 y la Municipalidad de Lavalle por medio de la delegación municipal y las direcciones de Educación y Familia; Obras Públicas; Cultura, Turismo y Deporte además de la Biblioteca Pública y el CEIL (Centro de Educación e Investigación Lavalle), entre otros.

Se trata de un proyecto de investigación que busca recuperar el proceso histórico de la comunidad de Jocolí, revalorizar aspectos de la ruta y etapa sanmartiniana en nuestra región.

La convocatoria que tuvo como protagonista las acciones de la gesta sanmartiniana fue el escenario para invitar a los vecinos de Jocolí y del todo el departamento, a sumarse al trabajo de rescate de la historia del pueblo, junto a las escuelas locales.

La iniciativa, que además fue declarada de interés departamental por el Honorable Consejo Deliberante, incluye en su desarrollo charlas educativas, concursos de relatos, de fotografías y de artefactos antiguos, como así también la edición de videos didácticos y la posibilidad de generar un museo local que resguarde estos aportes históricos logrados realizados en el distrito de Jocolí.

- **Como llegar al paraje**

Las antiguas postas dieron lugar muchos años después a las estaciones de trenes y muchos de los actuales pueblos y ciudades. Por otro lado, las huellas que unían una posta con otras sirvieron de antecedente de grandes rutas nacionales.

Para llegar a la vieja Estación Ferroviaria de Jocolí:

- Desde Mendoza: Por Ruta Nacional 40, unos 30 km hacia el norte. En el km 3337, antes de donde comienza zona urbana de **Jocolí** hay un cruce de caminos. Tomar hacia la izquierda 2 km.
- Desde Villa Tulumaya: Por Ruta Provincial 34 hacia el oeste hasta la Ruta Nacional 40. Girar al norte (derecha), y en km 3337 a la tomar a la izquierda 2 km.



Es un edificio simple que cuenta con un sólo andén. Fue inaugurada el 6 de Junio de 1885 en el ramal de Mendoza a San Juan capital para abastecer de agua a las locomotoras a vapor.

Un viejo mapa de 1873 muestra a Carpintería y Chañar, dos pueblos cercanos a Jocolí, que hoy prácticamente no existen.





Anexo 1

Organización de las Postas

El Director General de Correos les expedía los correspondientes títulos que debían presentar al Alcalde del pueblo donde residían y al Administrador Principal de Correos a cuya demarcación pertenecían. Sus asignaciones eran proporcionadas a la especie de servicio que la administración les exigía y a los efectos y número de caballerías que se emplearan.

El Maestro de Postas gestionaba un libro de matrícula donde habían de constar todos los dependientes de la posta tanto de número como aspirantes con las notas que juzgaran oportunas respecto de su conducta y celo en el cumplimiento de sus deberes. En él se hallaba también inventariado el ganado de la parada y los efectos de cualquier clase destinados al servicio.

En las líneas generales y transversales de primer orden tenían además los Maestros de Postas otro libro de registro para que los viajeros y correos pudieran anotar las faltas que adviertan en el servicio o el estado en que se hallara aquella parada o cualquier otra inmediata. Este libro se debía presentar necesariamente por el maestro de postas a todo correo o viajero en posta que lo reclamara.

Los Maestros no podían ceder ni traspasar temporal ni perpetuamente sus paradas sin que precediera la aprobación del gobierno. Cuando por un accidente imprevisto quedara absolutamente abandonada la parada, los dos Maestros de Postas colaterales debían comunicarse entre sí inmediatamente y sin esperar la orden del Administrador de Correos del distrito.

Postillón era el mozo que iba a caballo delante de las postas, ganado o viajeros para guiarlos.

Los Postillones estaban subordinados, no solo al Maestro de Postas de quien dependían, sino a los demás en cuyas paradas se encontraban, en todo lo que concernía al buen servicio del ramo. En los viajes, dependían igualmente de los Mayorales de las Sillas Correos y de los Conductores de la correspondencia pública. No podían excusarse de servir los viajes que les correspondían, ni estaba permitido que los beneficiaran o cedieran a otros. Los Postillones de número estaban exentos del servicio de conducción de hacienda y presos.

En cada parada había constantemente un Postillón de guardia que era el primero en turno para correr y en el momento en que llegaba cualquier relevo, avisaba a sus compañeros para que se ocuparan en ensillar los caballos si fuese *a la ligera* o enganchar el ganado al carruaje si fuese en ruedas.

Entre las funciones del Postillón figuraban:

- Cuidar, si estaba de guardia, que de noche las luces del zaguán de la casa de postas y de la cuadra estuviesen encendidas, teniendo además dispuesto un farol de mano para que sus compañeros hicieran las operaciones que les estaban encomendadas.

- Acompañar siempre a los viajeros de modo que el Maestro de Postas en cuya parada se presentaran los viajeros sin el Postillón no estaba obligado a darles caballos hasta la llegada de éste.
- Regular la velocidad mínima a la que debían viajar, debiendo emplear como mucho media hora por legua (unos 10 km/hora), en viajes de particular y veinte minutos en los del servicio.
- Conducir los pliegos o correspondencia hasta la parada de postas inmediata y el Maestro de ésta debía disponer bajo su responsabilidad que se continuara la conducción sin la menor demora por medio de uno de sus Postillones hasta la próxima Administración de Correos en la cual se abonaría al postillón lo que correspondiera por este trabajo y se arreglaría la continuación del viaje.
- Cambiar de caballos en cualquier caso imprevisto, por el cual se detuviera en el camino un correo que fuera de servicio, con el previo consentimiento del correo o de los viajeros.
- Auxiliar y atender a los viajeros en lo posible para lo cual, si el viaje fuese *a la ligera*, debían correr siempre a corta distancia para volver con prontitud en cualquier caída u otro acontecimiento.
- Entregar las cartas que recibiera en el camino y entregarlas en la estafeta más inmediata a fin de que fueran incluidas y porteadas con la correspondencia general, sin que por dicha conducción y bajo ningún pretexto pudiera exigir retribución alguna.

Los Postillones tenían prohibido:

- Llevar encargos ya fueran acompañando a los correos y viajeros, ya condujeran pliegos del gobierno.
- Pedir a los viajeros por retribución para su gasto de comida o con cualquier otro pretexto.
- Exigir más de lo señalado en las tarifas, cuidando de evitar entre sí y más con los viajeros, incomodidades y disputas que fueran causa de detención, en cuyo caso el Postillón quedaba suspendido de oficio hasta la averiguación del hecho.
- Abandonar los caballos en camino si iban a la carrera, en cuyo caso eran separados del servicio, sin perjuicio de su responsabilidad y la de los Maestros de Postas respecto de los accidentes que pudieran resultar de semejante exceso.
- Dejar de usar el uniforme en acto de servicio, ni siquiera el sombrero, en cuyo caso incurrían en suspensión.

Bibliografía

- BOSÉ, W. B. L. 1966. Las postas en las provincias del Norte y Cuyo en la época del Congreso de Tucumán. *Trabajos y Comunicaciones*, 15, 107-134. En *Memoria Académica*.
http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.1025/pr.1025.pdf
- BURBA, J.L. 2016. La logística sanmartiniana para el cruce de los Andes. Revisión monográfica. Mendoza. 22 p.
- CASTELLINO, M.E. *et al.*. 2010. Lavalle, tierra de presencias inquietantes : historia y leyendas de los arenales. 1a ed. - Mendoza : Universidad Nacional de Cuyo, 2010.216 p. ISBN 978-987-575-098-2
- DE SIMÓN, C. 2013. Planificación turística sustentable en el departamento de Lavalle, Mendoza, Argentina. *Revista de investigación en turismo y desarrollo local*. Vol. 6 N° 15. INCIHUSA- CONICET. www.eumed.net/rev/turydes/
- ROMANELLO, C. 2015. Jocolí, un hito sanmartiniano olvidado. *Diario Los Andes*. Edición impresa. 22 de agosto de 2015.
- MARTIN DE MOUSSY, V. 1873. Carte, Province de Mendoza, l'Araucanie, partie du Chili. Firmin Didot Freres. Paris. Atlas Map.