

**LOS  
MEDIOS  
TECNOLOGICOS  
DE  
COMUNICACION  
EN EL ESPACIO  
DE CONQUISTA  
EN EL  
NORDESTE  
ARGENTINO.**

**Consideraciones  
histórico-geográficas.**

Tratar el siguiente tema, es enmarcarlo desde un punto de vista de la fundamentación temática al cual se refiere: la del hombre transformando el medio. Ello da a entender varias cuestiones netamente histórico-geográficas cuyo ordenamiento ha padecido, varias veces, alteraciones, al tratar el rol del mismo en la mutación de la faz terrestre y su predominio como agente de la modificación geográfica.

El tratamiento de los hechos de éstas características no sólo se lanzan hacia el presente, dando la clave de distintas interpretaciones, sino que trasladadas tentativamente al futuro, alertan sobre los lineamientos para enfrentar situaciones que quizás no son advertidas por otro medio particular, planteando la integridad del paisaje natural y cultural.

En este aspecto, existen ciertas manifestaciones que estudian todo lo que contiene el espacio, que son históricas en potencia porque sin duda van a pasar a serlo con el tiempo.

Pero frecuentemente, el primordial disentimiento no se da en ese punto, ya que precisamente todo lo que contiene, el denominado ambiente, es el que nos da la pauta de procesos generalmente desarrollados como fuera de contexto, privados a veces de apoyo territorial y otras de enlace temporal.

Otro significado digno de destacar es la percepción de los hechos geográficos, desde el ángulo histórico, es decir: la tierra como mero escenario de la aventura política cuando se concentra el interés en describir preferentemente la forma de cómo es el relieve y los accidentes topográficos, dando mayor incentivo por ej. a las migraciones, campañas militares, etc., porque aquí lo rescatable, lo histórico-geográfico no está en la hazaña individual de un determinado personaje, sino el itinerario de sus viajes, las rutas de accesibilidad que se abren, en el sentido que representan una alteración o una variación de la geografía de forma inmediata. Se rescata de esta manera, lo que vino detrás, es decir sus consecuencias histórico-geográficas.

Para que un fenómeno sea considerado de características histórico-geográficas, debe lograr cierto grado de interrelación entre ambas fuerzas de variación, porque los procesos considerados son continuamente dobles y observan la acción de dos fuerzas; una de las cuales, sin la existencia de la otra puede justificar la realidad.

Es importante, la atención de ambos enfoques, porque separados no alcanzan a abarcar el todo, que sólo puede comprenderse con el procedimiento paralelo a la geografía histórica. La geografía histórica no es una recopilación, sino es una selección de material

detallado y preciso, en el que lo histórico es tenido en cuenta, sólo en la dimensión en que tiene resonancia geográfica o espacial. Aquí, sin duda, la naturaleza de los hechos de que se trata reside en una coordinación de lo histórico en su magnitud palpable, en los espacios geográficos de dimensión humana.

### Escenario

Con estas conceptualizaciones y retomando el tema anunciado: "Medios tecnológicos de comunicación en el espacio de conquista en el N.E. Argentino", surge precisamente que la tecnología utilizada para delimitarlo y expandirlo, engloba al mismo tiempo las relaciones humanas y sociales que involucran tanto a naturales y al conquistador, y a todos los elementos físicos que se encontraban allí, contenidos en él, donde las vías de comunicación dieron lugar a la apertura, conocimiento y dominio de otros medios de transporte no conocidos.

Las vías de agua, por su influencia reconocida, prevalecen y ellas abren el acceso a otros espacios.

En este espacio de conquista tan particular, el interés que prima es llegar al país del rey blanco, para ello debe encontrar en el trayecto medios que aseguren la subsistencia y el dominio de una ruta practicable que mantuviera el vínculo con la Metrópoli (España).

El primer camino era indudablemente fluvial, seguido por Ayolas, Irala, Gaboto, García, pero era largo y los vientos del norte dificultaban la navegación, remontando la corriente; el otro trayecto, por el que el Adelantado Alvar Nuñez Cabeza de Vaca había llegado a la Asunción desde la costa del Atlántico, atravesando el Guayrá, era tan difícil que el Río de la Plata seguía siendo la vía más conveniente para la comunicación con España.

Analizando este aspecto, la navegación de los ríos Paraná y Paraguay, determinaba

aproximadamente dos meses, porque la travesía de los ríos resultaba sumamente ardua para los buques Europeos, varios años después se conocen los secretos del río, y se adaptan recién las embarcaciones. Sin duda los aborígenes disponían de la tecnología apropiada. Casi todos los viajeros y cronistas observaron y describieron las embarcaciones y los desplazamientos de los indígenas, como ULRICO SCHMIDL, quien relata cómo fueron recibidos por los indios timbúes en los alrededores de Rosario:

"... cuando vinimos con nuestros barcos, hasta a cuatro leguas de camino de su localidad, nos divisaron y vinieron a nuestro encuentro, hasta en 400 canoas o barquillas, que estaban hechas de un árbol y tenían un ancho de tres pies en el fondo y un largo de 80 pies, por lo que sobre las márgenes del Paraná, existían hábiles canoeros..."(1)

Hasta la época del Virreinato, mientras el conquistador se va relacionando con ese espacio, avanza para alcanzar otros nuevos, determinando relaciones estables con el medio.

Indudablemente el marco del espacio se va definiendo y limitando; comienzan a someterlo, tanto conquistadores como evangelizadores, aquí se inicia el proceso de aprender a dominar los mecanismos para satisfacer sus necesidades de subsistencia en tan dilatado marco, con el conocimiento, reconocimiento, movilización, posibilidades de establecimiento y asentamiento, como lo mencionan LAS CARTAS ANUAS:

"... en Paraguay y desde cerca de aquí a los confines del Brasil y vuelta a Buenos Aires, seiscientos y cincuenta leguas y aunque la Compañía no está extendida con estos puestos que ahora tiene tanto como esto para visitar, los focos que tienen y las dos misiones al Provincial, es forzoso caminar saliendo de esta casa

como del centro y corazón de esta Provincia mil y cien leguas y puede andar en dos años y haber estado en ellos tres veces en este noviciado y seminario y dos meses cada vez. Lo cual no podría ser en manera alguna, estando en cualquier otra parte de la Provincia y así parece muy conveniente una buena fundación que aquí (Córdoba) estuviera el noviciado y todos los estudios con que tuviesen, escusarán los largos caminos y trabajosos que han de pasar forzosamente dividiendo algo estas cosas. Con ser tan largos estos caminos se andan como dicen al paso del buey, pues es en carretas que ellos tiran. Sólo doscientas leguas se andan por el río famoso del Paraná, es necesario llevar en los carros todo lo necesario por los grandes despoblados de cincuenta, ochenta y cien leguas, pero diré a V.P. una cosa que he experimentado de dificultosa de creer, que se podrán andar estos caminos y dar una vuelta a toda la provincia, sin gasto de cien pesos en comida y en cabalgadura y si es un sujeto o dos solos, que se vienen de cualquier puesto a otro, apenas gastarán veinte pesos, porque hay muchas carretas de retorno de una parte a otra y los dueños iban en ellas, sustentarán a los Pes... y me prometieron conducirme cómodamente a través de su Provincia hasta ésta del Paraguay, abreviando así el camino que resulta tan largo y difícil, cuando se hace el viaje por agua, navegando por tan terribles ríos, como acostumbraba yo hasta ahora..." (2)

"... en este remate de ésta me pareció dar relación a V.P. del viaje y navegación de mi visita desde el año pasado en que se escribió... todo este año, he gastado en visitar estas gobernaciones de Tucumán y Paraguay y más es el tiempo que se gasta en los caminos y navegar los ríos

del Paraguay y Paraná. Los caminos hace trabajoso la distancia, los pueblos y grandes y largos despoblados de a sesenta y setenta en las cuales muchas veces hay tanta falta de agua, que las personas y cabalgaduras corren riesgos de vida y el agua, lo más ordinario es la de xaguayes y charcos empantanados de mal olor y adonde beben muchos animales, y como se camina en carretas de bueyes es con grande espacio... la distancia de estos caminos por tierra abrá sido de 500 leguas y la de la navegación de los dos ríos es como de 300 y hace de ordinario en unas balsas, que es una casita de juncos que acá se llaman totora, construida sobre dos maderos huecos en que van los indios bogando, es embarcación muy peligrosa, así por los bajíos que suele haber muchos en que encallan las balsas y es necesario sacarlás a hombros a fuerza de brazos, y suele sobrevenir tormenta y creciente de los ríos, que anegan las balsas con facilidad. Pero el mayor riesgo, suele ser en la travesía los ríos, o teniendo lexos algún abrigo donde se ampara de las tormentas que suelen ser poco menores que en el mar y en entrando olas en unos de estos palos que acá llaman canoas, se arriesga la balsa y se suele ahogar las personas que van en ellas, fueron Señor servido que en toda esta navegación así en la subida de la Asunción como en la bajada hasta el puerto de Buenos Aires..." (3)

"... estoy en este monte donde no hay sino agua, leña, siendo forzoso enviarle algo de sustento (están aquí los Pes. Joseph Cataldino y Mazeta y Antonio Ruiz) ... Misiones y reducciones de Nira. Sra. de Loreto y San Ignacio de la Pcla. del Guayrá, faltando casi siempre lo necesario, pan, carne, sal, ni con que cubrir las carnes y las raíces que es el

sustento ordinario, tan sin sustancia, ni jugo, que más prolongaban la muerte que aumentaban la señal, más el Señor, se acordó de nosotros y ha dado tanta abundancia que cierto, cuando lo considero y veo tengo esto motivo de confusión y estímulo de servir al Señor (...) nos ha dado con ser esta tierra tan estéril, que se consume a los españoles, el ganado que en ella meten más de 100 vacas, 120 cabras, pariendo de ordinario a dos y más ovejas. Tenemos también 150 puercos, nos dan las vacas suficiente manteca, y las ovejas y cabras leche y queso. Espero que este año que viene tenemos vinos de la vidia y de alguna otra que nos dan limosna; en el vestuario hemos padecido alguna estrechura porque estos dos años ha habido tan grandes hielos que no solamente quemaron algodónes, sino también los árboles de los montes... Están estas reducciones a la ribera del Río Parapané que es muy abundoso de pescado por cuya orilla tienen los Indios sus sementeras, dejando la Isla que ellos hacen para el ganado... (4)

"... las reducciones de la Provincia del Guayrá, situación de las mismas y hallazgo de un nuevo camino (...) recolección de la yerba mate, uso de la misma que hacen los Indios de diferentes comarcas (...) visitando este pueblo me embarque para la reducción de San Ignacio que dista 4 leguas donde me recibieron con fiesta (...) están allí cuidando los P. Joseph, (...) el mayor trabajo que tienen estos Indios de estas reducciones es que están dedicados para servir a los españoles de la ciudad de Guayrá, tienen repartidos estos pueblos de modo que tantos sirven a un español, y tantos a otros conforme los méritos. Tienen pues obligación cada indio de servir al español que llaman vecino o

encomendero dos meses al año porque los padres procurando mirar por sus ovejas, como buenos pastores los defienden como pueden y no es el mayor trabajo, que tienen estos Indios, que otro hay mayores que los españoles les envían a un pueblo de españoles que se llama MARACAYU, para que en aquellos montes, le cojan unas hojas de árboles, que es uno de los mayores encantamientos que hay en esta tierra, no nacen en todas partes, sino en montes muy húmedos y cenagosos, yerba las llevan los Indios a cuesta muchas leguas por aquellos montes y pantanos hasta ponerlas en un embarcadero (...) venden esta yerba molida, los españoles a otros mercaderes que vienen hasta dicho puerto a trueco de lienzo y paños, sombreros y otras cosas necesarias..."(5)

"... descubrimiento y reducciones de la Pcia. del Uruguay de los últimos términos del Guayrá hemos menester bajar 400 leguas otra vez al puerto de Buenos Aires para dar noticia de la tercera y última provincia que ocupan los nuestros que es la del Uruguay, que tiene su origen hasta lo que ahora se ha podido alcanzar en las cordilleras del Brasil, lo cierto es que corre Norte a Sur, 300 leguas entre la costa del Brasil y el río Paraná, es toda esta de muy benigno y apacible clima, el terreno fértil y abundante de campo vistoso, partido en trachos con muchas isletas que forman espesos montes y en cada uno de ellos brota un hermoso manantial de agua que le fertilizan y refrescan, deje encargado al P. Roque en Yapeyú, para que bajase a esta tierra y procurase en todo caso fundar un pueblo y así con el P. Romero dar principio a la fundación y dando principio de desmontar para las sementeras, que es la primera cosa que se hace en la

fundación de cada una de las reducciones, porque no usan los Indios sembrar en el campo descubierto, por estar la tierra más gastada y así no se logran las sementeras, pero como en los montes está la tierra defendida con los árboles, que son muy coposos, se conservan más húmedos y pingüe y vuelven muy cómodos frutos. Para esto, pues arrasan gran pedazo del monte conforme al número de las familias de cada uno de los cuales se les señala distintos pedazos para sus sembrados y después de 5 o 6 años las dejan por cansada e inútil y desmontan de nuevo otro tanto por lo cual es necesario que donde se funda algún puesto haya muchos montes cercanos". (6)

"LAS CARTAS ANUAS" confirman elocuentemente, cómo el poder conquistador y evangelizador va desarrollando la explotación del espacio en el que se encuentra. Su expansión se realiza a través de los recorridos y observaciones sobre la subsistencia indígena. Así se inicia una extensión más allá de los límites del área en que se hallaba su base primigenia, abarcando así tres provincias: GUAYRA, ITATÍN PARANA, URUGUAY y TAPE, a fin de lograr aumentar su poder de dominio espacial. Se incorpora de esta manera el espacio físico que conlleva una valoración de todo lo que se encuentra en él; los productos naturales, las riquezas y también los hombres, que serán incorporados como fuerza de trabajo productivo al servicio del grupo dominante en expansión: uno por el trabajo en sí mismo, el encomendero (de servicio) y otro evangelizador (a través del trabajo en un espacio ambientalizado, reduccional y con el aprendizaje de oficios).

Establecidos tanto unos como otros, se

llega al estado en que la fuerza de trabajo primitiva va a generar productos en más cantidad que las necesarias; es decir aparecen los excedentes: tabaco, yerba, algodón, etc.

Todo este mecanismo hace que se seleccionen tecnologías apropiadas para mejorar las cosechas, las formas de traslado a los puertos de embarque, las construcciones de los mismos, y mejoras en las vías de relación que posibilitaran que ese excedente se comercializase.

De esta manera en el espacio anexado por los jesuitas se produce un excedente específico, cuyo conocimiento y canalización hacia el espacio dominante ofrece un provecho económico, es decir la fuerza de trabajo movilizadora, sin que esa área incorporada al sistema económico colonial demande esfuerzo adicional para su dominio y control.

Para el transporte del excedente se perfeccionan los transportes indígenas, que mejorados y/o simplemente conocidos han sido de especial importancia al igual que las vinculaciones de las distintas áreas dominadas. Parte de los interrogantes que surgen al respecto están expuestos en las citas que a continuación se detallan, que ejemplifican la movilización, las características, accesibilidad de las mismas y su mecanismo móvil, teniendo en cuenta las condiciones físicas, espaciales y sociales con sus innumerables ríos transversales y arroyos, una selva densa y diversificación étnica. ANTONIO SEPP menciona la travesía, aguas arriba del Paraná en 1691:

"...describir un poco estas embarcaciones, que los españoles llamaban canoas (...) se toman dos árboles tan fuertes como sean posibles de 70 a 80 pies de largo por 3 o 4 de grosor, estos se atan entre sí a la distancia de una hoja de cuchillo, de modo que las balsas parecen árboles flotantes, sobre

este fundamento los indios colocan, de través, cañas de 12 pies de largo y 2 palmos de grosor, precisamente en la mitad de los troncos. Encima construyen luego una choza o casita de paja y caña más delgada, tan grande que dos o tres uen cuatro Pes, llenen lugar. Las paredes y el techo son también de paja y están cubiertos por pieles de vacunos. De un lado se encuentra una pequeña ventana, del otro una puertecita igualmente constituida por una piel de vacuno. Una choza así puede ser sencilla y sólo de paja (...) allí dentro puede leer sus libros religiosos, puede escribir, comer, dormir y realizar todos los ejercicios espirituales como si fuera en tierra firme. Todo esto lo puede hacer con toda tranquilidad ya que apenas nota si el barquito navega o está quieto, porque el agua, debido a la inconmensurable anchura del río, no murmura, antes está estancado que fluyendo y porque los indios saben remar tan cuidadosamente, que el ruido de los remos apenas son perceptibles... mientras reman, tampoco hablan, durante todo el día una sola palabra entre ellos, y menos aún gritan o vocean. Cada bote era remado por veinticuatro hombres río arriba, el cual se extendía como un gran mar, liso, como un espejo y tranquilo como si careciera de corriente... cuando llegaron al río Uruguay, un lugar donde caen desde un peñasco y pasan ruidosamente durante casi media hora por entre grandes piedras, tuvieron que desarmar las canoas, sobre las que estaban las chozas, e izar un árbol detrás de otro. Los indios llevaron a cabo esto en medio día luego descansaron esa noche hasta el otro día, pues era un trabajo terrible arrastrar estos gruesos, pesados árboles de sesenta y aún setenta pies de largo

hacia arriba en el agua, por entre los angostos escolios, luego volver a alar los árboles y erigir encima nuevamente las chozas, para seguir viaje. Los indios realizaron esto, como lo he dicho asombrosamente rápido..." (7).

"... las cargas voluminosas y pesadas, como las maderas, se deslizaban lentamente hacia el Río de la Plata en balsas, jangadas o garandumbas."

"... el transporte de la yerba y los demás productos, se hizo comúnmente en ITAPAS, GARANDUMBAS Y PIRAGUAS. Las Itapas eran una especie de jangadas o porción de trozos de maderas unidas paralelamente y bien trabadas con otras de travesía y pantales derechos a los costados y frentes... hacíanse por lo regular más largo que ancho y encima se iba colocando después las demás trozetas, tirantes y masteleros y tablazón, teniendo el cuidado de emplear así en las primeras tongas de su estiba o carga, como que iban metidas en el agua, aquellas maderas más ligeras y boyantes, que eran las que aguantaban después mayor peso..." (8)

"... el transporte de las mercaderías se efectuaba por lo general en dos tipos distintos de embarcaciones: las TARTANAS, BOTE O LANCHAS, imprescindibles para el tráfico aguas arriba y que estaban provistas de un sólo palo y velas triangulares, con un calado entre 7 y 10 pies, cargadas de 40 a 160 toneladas, más simples eran las BALSAS Y JANGADAS (...) las GARANDUMBAS no era otra cosa que un cajón cuadrilongo de boca y proa un poco más abierta por el fondo y hecho nuevo plan de tablas a la que elevamos costados con una especie de borde dejándole la popa y la proa realzadas, de la figura misma que tenía la canoa de que fabricó..." (9)

"... las más sólidas, las GARANDUMBAS, bateas chatas de hasta 20 m de largo y casi 9 pies de calado utilizados únicamente por carecer de arboladura, para navegar a favor de la corriente, eran desarmadas y vendidas como leñas en los puestos de destino. Las rudimentarias canoas indígenas usadas en los trabajos cotidianos del río, siguieron siendo las embarcaciones más rápidas..." (10)

"...había otros barcos cuya construcción era la misma que la de las lanchas del Río de la Plata, sin cubierta y de mayor manga que la correspondiente a su grilla y puntal. La carga de aguas abajo era tan disforme que en un barco de 13 varas, podían de ordinario llevar de 8 a 10.000 arrobas de yerba enterciada, cuyo volumen excedía en la mitad y así iba este metido hasta la regala con sólo una cuarta o tercia, cuando más de vivo y los dos tercios de la carga de cintas arriba, permitiendo esta construcción la navegación del río aunque no dejaba de haber sus averías. Para estos viajes, quitaban el palo y la vela y se valían de los remos, cubriendo el barco de gran coraza de cueros sobre las varas delgadas en forma de arcos que cogía de popa a proa, a que llamaban casa, la que defendía la cargazón de las lluvias y soles. La marinería usaba sus remos desde una tabla que colocaba al costado de manera de las mesas de guarnición de los navíos, llamada TALCA, según ALVEAR, Diego en pág. 9 RELACION GEOGRAFICA de HISTORIA DE MISIONES, 543... y para beneficiar la yerba los indios subían el Paraná y Uruguay arriba hasta más de 60 y 100 leguas distantes de sus pueblos y la conducían a cuesta, recorriendo muchas leguas de grandes pantanos y espesuras, hasta ponerlas en las balsas y canoas con riesgo de la vida..." (11)

"... demás hacían en pro de otros pueblos

ayudas, viajando con carros y carretas por tierra, como el viaje que se realizó de Córdoba a Lima llevando unas hermanas capuchinas, en cuarenta días de camino con carretas de bueyes semejantes a las utilizadas en toda la colonia... y sin duda andar caminos con estos carretos es el modo más acomodado de cuanto se usan en el mundo. Porque el carretón es un aposento de madera, cerrado por todas partes, de cosa de 18 palmos de largo, ocho de ancho y atrás su puerta, que se cierra con llave, y una ventanilla a los dos lados, que de manera éste no sabrá quién va adentro, si él mismo no lo quiere. Suelen ser por dentro forrados de vaqueta o curiosamente labrados, y por fuera, tanto la bóveda de arriba como las tablas de los lados, están cubiertas de cueros de toro, el pelo por afuera, de manera que aunque llovieran lanzas, está libre de goteras el que va adentro... esta gran máquina se mueve por dos grandes ruedas, tanto que para subir y bajar se pone una escalerita de cinco escalones que suelen atar atrás, atravesado, cuando el carretón anda. A ése unen cuatro bueyes, aunque no haya más que una persona dentro, que es lo ordinario, pero bueyes que son como unas torres, como los muestran los cueros que suelen enviar de aquí a Mallorca. Y andan largos caminos de ocho leguas, cada día, pero en caminos cortos caminan 10 a 12 leguas (...) y de lo que más te admirarás es que tantas carretas, que no tienen nada de hierro, ni en las ruedas ni en el eje, ni un clavo siquiera en toda ella y pasando el camino sin untar, sino con un poco de sebo de ocho días en ocho, no hubo desgracia alguna, ni se quebró nada (...) y es que la madera de aquí, de que se hacen ejes y ruedas, es tan fuerte y tan correosa que con 150 arrobas que es lo

que cargan en la carreta de transporte emprenden viajes de dos y tres meses por despoblados, que si se les quebraba el eje, que a lo sumo llevan otro para mudar, fuera menester quedarse en la mitad del camino..." (12).

Indudablemente las vías de comunicación y la tecnología utilizada, la ya existente y las acondicionadas, aparecen como instrumentos aparentemente flexibles o de fácil manejo en el conocimiento y la formación de los espacios, ya que, como hemos visto, su influencia decisiva, de

esfuerzos colectivos y conscientes, permitieron una excelente organización estructural de los intercambios.

La tecnología indígena mejorada por el aporte del conquistador permitió desarrollar la comunicación tanto interna como externa, creando una organización económica y social que dio origen a la formación de distintos centros de conquista y colonización.

## NOTAS

- (1) Madeto, E.- Historia del Puerto de Bs.As., 1938, p.48, Cap.XVI.
- (2) CARTAS ANUAS DE LA PCIA. DEL PARAGUAY, CHILE Y TUCUMAN, T.XIX, (1809-1814) Pa. Diego de Torres, F.2 (7), F.2 via.p. 279.
- (3) C.A. de la Pcia del Paraguay-Chile y Tucuman, (1815-1837) p.38.
- (4) Ibidem F.18, pp.148-149.
- (5) C.A. de la Pcia del Paraguay-Chile y Tucuman, T.XIX.F.41, Carta del Pa. Diego de Boroa, pp. 279-82 388.
- (6) Ibidem, -108, Descubrimiento y reducciones de la Pcia del Uruguay, pp. 355-368.
- (7) Sepp, Antonio, Relación de viaje a las Misiones Jesuíticas, T.1, EUDEBA, p. 188.
- (8) Vogt F., Apuntes históricos de Misiones, Cap.XIV,p.83.
- (9) Ibidem, Cap. XIV, pág. 64-65
- (10) Barzky, O., Paraná, Panteón del mar, Ed. Biblioteca, El ámbito histórico y económico, p. 175.
- (11) Vogt F., Apuntes históricos de Misiones, Cap.XIV,p. 88.
- (12) \*Andreu, Juan y su carta relación a en p.p. Mateo Andreu 1758" en Guillermo Furlong, op.cit. p.p 14-15.

## BIBLIOGRAFIA

- BARSEY, O.: Paraná panteón del mar. Biblioteca (1979). Colección Imagen-1. Paraná, Descripciones y Viajes. I serie. Historia y Economía, p. 175.
- CARTAS ANUAS DE LA PROVINCIA DEL PARAGUAY, CHILE, TUCUMAN, T. XIX, (1809-1814). Carta Pa. Diego de Torres F. (7). p.279.
- CARTAS ANUAS DE LA PROVINCIA DEL PARAGUAY, CHILE Y TUCUMAN, T.XX, (1805)-1832. p.158.
- FURLONG, E.: Historia del Puerto de Buenos Aires, Cap. XVI, 1938.
- SEPP, A. S.J. :Relación de Viaje a las Misiones Jesuíticas, T.I: EUDEBA, Buenos Aires, 1978, p.168.
- VOGT, F.: Apuntes históricos de Misiones, Cap XIV,p.64-65.