

**PLAZA
SAN MARTÍN**

Desde este ángulo se ven en perspectiva tres hitos importantes: la estatua ecuestre del Libertador, la Iglesia de San Francisco con su cúpula completa y el Banco Español del Río de la Plata.



Una red infinita de caminos

El desarrollo del oasis mendocino ha estado signado por las vías que lo han comunicado. Hoy esos senderos se han multiplicado incluso hacia lo virtual

Eliana Bórmida
Arquitecta



Las ciudades están fuertemente atadas a los territorios por los caminos. Por esas trazas marcadas en el espacio se mueven, en flujos y reflujo, personas, mercancías, animales, artefactos, ideas...

La historia de las ciudades, y en cierto modo su futuro, pueden avizorarse mejor si se entienden los caminos que las vinculan. Incluso aquellos del pasado, que hoy quizás no se usan, dicen de ellas muchas cosas. Porque en realidad, si se los mira bien, nunca han dejado de relacionarlas con algo especial. Quizás esas ataduras no han desaparecido del todo y solamente ha cambiado el significado de los vínculos.

¿Cuáles son los caminos de Mendoza, aquellos principales que le han dado energía a lo largo de estos cuatrocientos cincuenta años de vida? ¿Y qué es de ellos hoy?

Por supuesto no intento referirme solamente a trazas concretas, a huellas reales, físicamente identificables, sino también a rumbos, a líneas intangibles que unen un origen y un destino y que seguramente han estado materializadas de manera cambiante a lo largo del tiempo. Pero que han sido ataduras no efímeras, sino vinculantes. Y le han dado estructura a la ciudad, su territorio, su gente y su historia.

Cuando Mendoza se fundó, el valle estaba habitado por tribus huarpes recientemente incaizadas. La red de huellas por las que entonces se movían aquellos cazadores y recolectores cuyanos estaba cruzada por una línea más potente, el Camino del Inca, que llegaba hasta el Cuzco. Formidable comunicación el Qhapac Ñan. Desde el centro del imperio, en los altos Andes peruanos, cuatro caminos estructuraban el Tahuantinsuyo en los cuatro rumbos; el del sur llegaba hasta aquí. Nuestra tierra era el confín austral del inca-rio.

A pesar de la brevedad de este dominio (cerca de un siglo), la influencia de su vínculo fue tan potente que marcó la cultura prehispánica regional con aportes notables en materia de agricultura y riego, de

minería, textiles, cestería, técnicas de construcción, organización social, economía, lengua, religión, costumbres.

El Camino del Inca actuó como un poderoso canal de comunicación y fue parte vital de la columna vertebral de Sud América: la Cordillera de los Andes. En sus 40.000 kilómetros de largo atravesaba, por el norte, densas selvas y ríos torrentosos y por el sur mesetas altiplánicas, cumbres heladas y desiertos infinitos, acercando y poblando. Estaba formado por líneas troncales y una red de tramos secundarios que corrían por ambas vertientes andinas, cruzándose de tanto en tanto. Y era recorrido a pie, porque entonces no se conocían aquí ni la rueda ni los animales de montar.

No sabemos todavía cuán lejos y qué tanto nos ha comunicado este camino a los mendocinos. Ni qué hábito especial nos ha dado. Pero, sin duda, sigue operando.

Mendoza es una ciudad mediterránea, está lejos del mar, pero su historia se ha visto vinculada también a rutas marinas de los grandes océanos. Su fundación tuvo que ver con la epopeya colonizadora de España, que movilizó flotas de altamar y caravanas para atravesar la mitad del mundo, conquistar y poblar. Cádiz, Las Antillas, Portobelo, Veracruz, El Callao, por agua. Y de allí otra vez los largos caminos de la tierra para llegar, vía Chile o por el Alto Perú.

La fundación de Mendoza en 1561 se hizo desde Chile y durante sus primeros doscientos años fue parte de esa Capitanía General, formando, con las otras dos ciudades cuyanas, San Juan y San Luis, su jurisdicción trasandina.

Los vínculos terrestres de este territorio, confinado entre las llanuras desérticas y las montañas, se estrecharon y la cordillera fue concebida como el lomo amistoso de un gigantesco animal que se podía cruzar por incontables pasos y boquetes, comunicando pueblos, caseríos pequeños, estancias, parroquias. En esa maraña de sendas, que sin duda ya se habían usado antaño, había dos tra-

zas principales de caminos, que daban estructura al lugar: una que llevaba al oeste, a Santiago del Nuevo Extremo, y la otra que se dirigía al norte, a Tucumán y el Alto Perú. Los dos eran caminos de montaña o pedemontanos, recorridos a pie, a caballo, a lomo de mula o en carros rodantes, según fueran las condiciones topográficas o los recursos del andante.

La ciudad de entonces era pequeña, un caserío que crecía lentamente, ordenado sobre el cuadrado fundacional de cinco por cinco manzanas, que se alargaba hacia el norte y el sur desde la plaza mayor, siguiendo el rumbo matriz del camino originado allí, junto al canal de riego. El naciente oasis agrícola se entremezclaba con las casas y se extendía en quintas de frutales y en viñedos hasta perderse en el monte árido de las estancias.

Promediado el siglo XVIII, durante el reinado borbónico, la organización colonial española del territorio sudamericano fue transformada drásticamente. El antiguo y único Virreinato del Perú, con sede en Lima, sobre el Pacífico, fue desarticulado y rearmado en partes nuevas, en pos de una mayor eficiencia administrativa y económica. Al sur se creó el Virreinato del Río de la Plata, con Buenos Aires como capital, abriendo así al puerto atlántico un valiosísimo destino estratégico, que antes no había tenido. La sede máxima de gobierno y el puerto determinaron allí un polo de poder y dinamismo que tendió sus caminos de tierra hacia el interior. Y hacia Mendoza.

Transferido Cuyo al nuevo virreinato, terminó su historia oficial chilena, pero no desaparecieron sus vínculos, afirmados por siglos de



Caminos. Los pueblos originarios ya habían marcado sendas para ir por el territorio. Los españoles las usaron.

pintores de exotismos, científicos ilustrados, arquitectos, peritos en tecnologías nuevas como la hidráulica... ¡Pero había que cruzar la travesía! Casi un mes en carreta, viajando de noche y durmiendo de día para huir del sol abrasador, en postas plagadas de pulgas y vinchucas. Y Mendoza al final, pequeña, baja, de tierra, con sus soleadas quintas, sus viñedos y alamedas regadas por acequias. Y su imponente fondo de cielo azul y cordillera nevada.

Los caminos de la patria durante toda la primera mitad del siglo XIX conocieron sangre, sudor y lágrimas por las guerras, primero de la independencia después por la organización del país. Las tropas de los distintos bandos se movilizaban de un lado al otro por los mismos caminos donde también debían transcurrir las rutinas de la vida cotidiana.

En Mendoza se preparó entonces una gesta magna: la campaña del Ejército Libertador, al mando del general San Martín y el cruce de los Andes, con destino a Chile y a Perú.

El ejército, dividido en columnas, atravesó la montaña por algunas de aquellas antiguas sendas, libró batallas y triunfó. Y el general después volvió, habiendo dejado el rumbo abierto a la liberación de América del Sur, a ocuparse de su chacra y a gobernar. Los pasos de Uspallata y El Manzano son los más próximos a la ciudad. Son monumentos de caminos para la eternidad.

En esa misma época la parte austral del país, la Patagonia, que nunca había sido realmente conquistada ni menos colonizada, comenzó a vincu-

convivencia y por caminos que permitieron mantener vivos los lazos familiares, de amistad y comerciales entre los pueblos. También las relaciones con el Alto Perú se reforzaron por el sistema de intendencias, que nos subordinó a Córdoba del Tucumán y nos mantuvo unidos a la Audiencia de Charcas. Los vínculos camineros de esta nueva organización nos relacionaron mejor con estas ciudades, entre las más doctas de América. Caminos de gobierno, de comercio y de cultura. Caminos de jesuitas, de universidades y de libros. Y de conocimientos e ideas.

Peró la ruta del puerto prevaleció. Su consolidación fue velozísima, estimulada por el comercio y la novedad. En los escasos cuarenta años que existió el Virreinato del Río de la Plata, entre 1776 y 1816, el tránsito entre Buenos Aires y Mendoza fue intenso y plural. Además de los consabidos viajeros se sumaban ahora