

Programa N° 25 – “TERRITORIOS Y DEPARTAMENTOS – 1ª Parte”

Esquema de contenidos:

- *Los territorios ocupados por los nativos.*
- *Los pueblos que surgen a partir de emprendimientos religiosos.*
- *Las postas y descansos dan origen a nuevos pueblos.*
- *Los fortines y el surgimiento de nuevos pueblos.*
- *El ferrocarril como generador de pueblos.*
- *Las plazas públicas.*

Indices de Tema

[Sinopsis.](#)

[Introducción](#)

[De fronteras, fortines y nuevas ciudades](#)

[El ferrocarril y su impacto en los departamentos](#)

Sinopsis

- Antes de la llegada de los españoles, los llamados “pueblos de la tierra” se habían instalado en distintos lugares de la actual provincia de Mendoza. Los conquistadores trataron de instalarse cerca de los lugares donde había pobladores indígenas.
- Los españoles se interesaron por controlar culturalmente a los indígenas. Para ello instalaron una capilla cerca de las Lagunas de Huanacache. La conquista cultural marchó asociada con la actividad económica. Rápidamente se consolidó el camino desde Mendoza hasta Huanacache. También se instalaron cerca del río Tunuyán, al Este de Mendoza, para adoctrinar a los indios que vivían allí. Este polo de evangelización evolucionó hasta culminar en la fundación de San José de Corocorto, actual departamento de La Paz, hacia fines del siglo XVIII.
- Más tarde, ya en pleno siglo XIX, surgirían nuevos polos poblacionales junto al río Tunuyán, desde La Ramada hacia el Este. Las actuales villas de Santa Rosa, La Dormida y Las Catitas eran lugares para el descanso de los viajeros, el pastoreo del ganado y nuevas avanzadas para el proceso de ocupación del territorio. Más hacia el Este, la consolidación del Camino Real vino a reforzar el papel de San José de Corocorto.
- Para consolidar el proceso de ocupación del territorio, los hispano-criollos resolvieron desplazar a los indios hacia el sur, y para evitar el reflujó de los grupos

indígenas, se levantaban los fuertes. Este fue el origen de San Carlos en 1770, San Rafael del Diamante en 1803 y Malargüe en 1846.

- Otro gran factor de cambio en los territorios, departamentos y villas fue, sin lugar a dudas, el ferrocarril.

Introducción

La provincia de Mendoza cuenta con 18 departamentos. Se trata de unidades con territorio, administración política, actividad económica e identidad cultural.

Antes de la llegada de los españoles, los llamados “pueblos de la tierra” se habían instalado en distintos lugares de la actual provincia de Mendoza. Los conquistadores trataron de instalarse cerca de los lugares donde había pobladores indígenas.

Entre los lugares habitados, cabe señalar el sitio donde actualmente se encuentra la ciudad de Mendoza, las Lagunas de Huanacache, actual Lavalle, la zona de Barrancas y las riberas de los ríos, sobre todo Mendoza, Tunuyán, Diamante y Atuel.

Los españoles fundaron la ciudad de Mendoza en el lugar que antes habían seleccionado los indios. Desde allí se realizó, lentamente, la expansión territorial hacia el resto de la provincia.

Los españoles se interesaron por controlar culturalmente a los indígenas. Para ello instalaron una capilla cerca de las Lagunas de Huanacache. La conquista cultural marchó asociada con la actividad económica. Rápidamente se consolidó el camino desde Mendoza hasta Huanacache. Desde este lugar se trasladaba el trigo hacia los molinos, el pescado y la madera para construcción de casas, bodegas y herramientas. Como huella de este importante flujo comercial queda en la actualidad el nombre de la calle de los Pescadores, en la ciudad de Mendoza.

También se instalaron cerca del río Tunuyán, al Este de Mendoza, para adoctrinar a los indios que vivían allí. Este polo de evangelización evolucionó hasta culminar en la fundación de San José de Corocorto, actual departamento de La Paz, hacia fines del siglo XVIII.

Otros lugares importantes por los asentamientos indígenas fueron Barrancas y Agrelo. Los españoles enviaron a sus misioneros y encomenderos a estas zonas, para ocuparse de las actividades de dominación cultural y económica. En las cercanías de estos lugares se fueron consolidando, en la época colonial, asentamientos en Luján de Cuyo, Cruz de Piedra y San Francisco del Monte.

A medida que corrían los años, los españoles fueron fundando capillas en los alrededores de centros urbanos. Hacia el norte surgió San Miguel, que más tarde daría lugar a la ciudad de Las Heras. Hacia el sur se fundó San Vicente, origen de la actual Godoy Cruz. Hacia el Este, fundaron San José, que pasaría a ser durante varios años la cabecera del actual departamento de Guaymallén. Hacia el noreste de San José surgió la Capilla de Nieve, cerca del actual Bermejo.

En el Valle de Uco, los emprendimientos religiosos también actuaron como un estímulo para el desarrollo, la ocupación e integración económica del territorio. Basta tener en cuenta la importancia de las estancias de los jesuitas, sobre todo La Arboleda, en el actual departamento de Tupungato. Los padres de la compañía incorporaron todo su conocimiento en materia de agricultura y ganadería a la zona, la integraron a sus circuitos comerciales y dieron un fuerte impulso al área.

Pero hubo también otros lugares fundados a partir del diseño que tomaban los caminos y sistemas de riego coloniales. Desde el río Mendoza, se trasladaba el agua hacia el Oeste para satisfacer las demandas de la ciudad mediante una toma y un canal de riego. Al sur de esta toma, surgió la ciudad de Luján de Cuyo. Es preciso destacar que a lo largo de los 20 Km. de este canal, desde Luján hacia Mendoza (en dirección Sur-Norte), se fueron abriendo distintos derivadores para regar en el sentido de la pendiente, es decir, hacia el Este. Como resultado fue surgiendo una amplia superficie cultivada en los actuales departamentos de Luján y Maipú.

Al llegar cerca de San Vicente, el canal se bifurcaba. La rama principal continuaba hacia el Norte para llegar a Mendoza. Pero surgía una derivación, llamada Confín Desagüe, en dirección Nordeste, que desembocaba en Rodeo de los Cruz, lugar donde se formaron ciénagas. Paralelo al canal Confín Desagüe se construyó un camino, que unía directamente San Vicente con el Rodeo de los Cruz. A mitad de camino floreció otro asentamiento, llamado San Francisco del Monte. Era este un verdadero cruce de caminos, pues desde allí partía otra ruta hacia el sudeste, para llegar a Cruz de Piedra y Barrancas. Por otra parte, del Confín Desagüe partían varios canales en dirección hacia el norte, que llegaban a la zona de Capilla de Nieve y el actual Bermejo. De esta manera, el sistema de riego y los caminos coloniales iban ya dando forma a los principales distritos y localidades de los actuales departamentos de Luján, Guaymallén y Maipú.

Para atender a los viajeros surgió la posta de El Retamo (actual ciudad de Junín), y la posta de La Ramada (actual ciudad de Rivadavia).

Más tarde, ya en pleno siglo XIX, surgirían nuevos polos poblacionales junto al río Tunuyán, desde La Ramada hacia el Este. Las actuales villas de Santa Rosa, La Dormida y Las Catitas eran lugares para el descanso de los viajeros, el pastoreo del ganado y nuevas avanzadas para el proceso de ocupación del territorio. Más hacia el Este, la consolidación del Camino Real vino a reforzar el papel de San José de Corocorto.

En cambio, el departamento de San Martín creció como consecuencia de ciertas disposiciones gubernamentales de la guerra de independencia, las cuales disponían que en lugar de fusilar a los prisioneros españoles, se los obligara a realizar obras públicas, concretadas en las cercanías de la chacra de Barriales que San Martín tenía en el este.

De fronteras, fortines y nuevas ciudades

Si desde el río Tunuyán hacia el norte, los pueblos nacieron por motivos religiosos o como altos en el Camino Real, del río Tunuyán hacia el sur, los orígenes se vinculan con la problemática de la frontera con los indios. Para consolidar el proceso de ocupación del territorio, los hispano-criollos resolvieron desplazar a los indios hacia el sur, y para evitar el



reflujo de los grupos indígenas, se levantaban los fuertes. Este fue el origen de San Carlos en 1770, San Rafael del Diamante en 1803 y Malargüe en 1846. El fuerte de San Carlos fue el primer asentamiento formalmente fundado al sur del río Tunuyán.

El fuerte de San Rafael del Diamante también nació como un enclave militar en la frontera sur, una avanzada para el proceso de expansión y ocupación del territorio por parte de los hispano-criollos. Este emplazamiento no tardaría en devenir el centro del poder político de las dilatadas tierras del sur de Mendoza.

El ferrocarril y su impacto en los departamentos

Otro gran factor de cambio en los territorios, departamentos y villas fue, sin lugar a dudas, el ferrocarril. En 1883 llegó a La Paz en 1883, un año después a Gutiérrez y luego a Mendoza en 1885. El siguiente paso fue la construcción –en la primera década del 900–, de los circuitos urbanos. El de Zona Este integraba los departamentos de Rivadavia, Junín y San Martín. El de Gran Mendoza-Norte circulaba por Las Heras y Guaymallén; el de Gran Mendoza Sur lo hacía por Maipú, Luján y Godoy Cruz. Poco después se prolongó el riel hacia al sur y mucho más tarde hacia el Valle de Uco.

En La Paz, la estación se construyó unos kilómetros al Este de la villa original. El ferrocarril brindó un fuerte impulso a la actividad en este lugar, que fue adoptado como lugar de residencia por numerosos obreros ferroviarios. A ello hay que añadir la actividad generada a propósito de las tareas de carga y descarga, el movimiento de pasajeros, el comercio y demás servicios. Como resultado, la ciudad de La Paz fue trasladada desde el lugar de asentamiento original hacia el sitio donde se encontraba la estación. El pueblo original, llamado antiguamente San José de Corocorto, pasó a denominarse “Villa Antigua”, en tanto que el sitio de la estación se convirtió en “La Paz”, cabecera del departamento homónimo.

Más adelante, se produjo algo parecido. La respectiva estación imprimió un nuevo ritmo a la ciudad de San Martín. Rápidamente se levantó un hotel de inmigrantes, y miles de personas comenzaron a utilizarlo como paso intermedio para su incorporación a la actividad socioeconómica mendocina. San Martín se transformó en la puerta de ingreso de los inmigrantes que llegaban masivamente de España e Italia para trabajar en las fincas, bodegas y viñedos del Este mendocino. Además, los vinos elaborados en este territorio se embarcaban hacia los mercados del litoral en las estaciones ferroviarias del circuito del Este. Creció por tanto el volumen de carga y la cantidad de pasajeros que subían o bajaban de los trenes en San Martín. Y con esta actividad creció velozmente la ciudad, que vino a igualar y luego a desplazar de su liderazgo a las antiguas de Rivadavia y Junín. San Martín se convirtió en un departamento pujante al principio y en líder de la zona Este después.

Unos kilómetros más hacia el Este, se produjo otro cambio significativo. Los ingenieros ferroviarios necesitaban un lugar adecuado para construir el puente sobre el río Mendoza. Después de los estudios pertinentes, concluyeron que el sitio más sólido era la actual ciudad de Palmira. Surgió allí una importante estación de cargas, con talleres de mantenimiento. Una de las más importantes del F.C.Pacífico en todo el país. Las villas de Palmira y San Martín lideraron el ascenso del departamento sanmartiniano, que cada vez tuvo más peso en el territorio del Este Mendocino.

La llegada del ferrocarril a la ciudad de Mendoza también causó efectos locales. Alrededor de la Estación se generó todo un polo de actividad, con hoteles y casas de comercio. Floreció de esta manera la avenida Las Heras, lugar típico de la ciudad.

El tren llegó a Tunuyán en 1911. Pero demoró muchos años en extenderse por el resto del Valle de Uco. Esta situación se revertiría recién a partir de la llegada del lencinismo al poder. La preocupación del gobernador sancarlino José Néstor Lencinas y el ministro Leopoldo Suárez contribuyeron a destrabar el avance del riel. En efecto, el ferrocarril pasó por Vista Flores, La Consulta y Eugenio Bustos. Quedaron marginados Capiz, San Carlos, Chilecito y Pareditas. Las localidades que habían crecido junto al fuerte y al camino de las postas, sufrieron un rápido proceso de declinación. San Carlos siguió como villa cabecera del departamento homónimo, pero tanto La Consulta como Eugenio Bustos la superaron tanto en población como en actividades económicas y comerciales.

El ferrocarril llegó por primera vez al sur de Mendoza en 1903, al quedar inaugurado el ramal de Las Catitas a San Rafael. Poco después, en 1912 llegó otro ramal directamente de Buenos Aires a General Alvear. Ese mismo año se completó el tramo de Alvear a San Rafael y en 1944 se inauguró el servicio de ésta a Malargüe. La penetración del ferrocarril en el territorio sureño permitió unificarlo con el mercado provincial e incorporarlo al mercado nacional. Rápidamente se empezaron a colonizar las tierras, creció la agricultura, la minería y sobre todo la ganadería. Se generaron oportunidades y los inmigrantes llegaron en forma masiva. La población aumentó rápidamente. En 1950, apenas seis años después de la llegada del riel a Malargüe, se creó por ley el departamento homónimo.

EL proceso de crecimiento y desarrollo a partir del ferrocarril tuvo también sus excluidos. Un buen ejemplo es el Valle de Uco, a donde el riel llegó 40 años más tarde que a la Zona Este o al Gran Mendoza. Lejos de los mercados del Litoral, marginado del proceso modernizador que adoptó la élite provincial y sin contactos con el ferrocarril, el Valle de Uco sufrió las consecuencias de la transformación. Mientras el Gran Mendoza experimentaba el colosal empuje del ferrocarril y la industria, el Valle de Uco declinaba al ritmo de sus viejas carretas y sus estancias desalentadas.

Este proceso económico se hizo sentir en los indicadores demográficos. De aquel 9,4% de la población provincial que ostentaba el Valle de Uco en 1869, cayó al 7,1% en 1895 y apenas al 5% en 1914. En menos de 50 años perdió el 50% de su peso relativo en el concierto provincial.

En el Gran Mendoza, a mediados de la década de 1930, la llegada de un nuevo ramal ferroviario también vino a modificar la dinámica socioeconómica del territorio. Concretamente, en 1937 quedó inaugurado el servicio del Ferrocarril del Estado desde Pie de Palo (provincia de San Juan) hasta la estación San José, en Guaymallén. De esta manera, el Gran Mendoza quedó enlazado con el centro y norte de la Argentina, y con Bolivia. Se recuperó de esta manera el transporte directo con estos territorios, que tanta importancia había tenido en la época colonial y se había perdido desde mediados del siglo XIX. Este ramal facilitó la integración social y comercial con el noroeste argentino. Los vinos de Mendoza partían por él, y de regreso entraba el azúcar tucumana. También comenzaron a llegar brazos de trabajadores, sobre todo para tiempos de cosecha. En los alrededores de



la estación San José se fueron instalando nuevos inmigrantes, muchos de ellos de origen boliviano. Muy trabajadores y de comportamiento ejemplar, enriquecieron a la provincia con su cultura. En poco tiempo Guaymallén paso a albergar la principal comunidad boliviana de todo Cuyo.

Como era habitual en las ciudades españolas, al fundarse una nueva villa se establecía el lugar para la plaza. Frente a ella se erigían los edificios principales, incluyendo sede de autoridades políticas, iglesias, destacamentos policiales y demás. Entre fines del siglo XVIII y principios del XIX, Las plazas pasaron a tener acequias, plantas y árboles, muchas veces carolinos. Eran lugares de circulación y de encuentro, sobre todo los días domingo, después de misa, cuando las niñas casaderas y los jovencitos daban la “vuelta al perro” con sus mejores galas. Allí se realizaban los juegos de cañas, corridas de toros (desde la época colonial, hasta 1850), procesiones religiosas. Las plazas eran espacios abiertos de reunión, con piso de tierra, acequias y árboles. También se fueron instalando esculturas, estatuas, monumentos y otros adornos. Entre ellos cabe mencionar la estatua ecuestre del Libertador, ubicada en la plaza de la ciudad de San Martín. Poco después se inauguró el monumento a Tomás Godoy Cruz en la plaza homónima y la fuente de la plaza departamental de Maipú. Rivadavia incorporaría una vistosa fuente y muchas flores, motivo por el cual obtuvo un premio en Francia.

Las plazas fueron centro de reuniones políticas, fiestas populares, espectáculos artísticos, actos patrios y demás actividades. Fueron el principal centro cultural de los departamentos, al menos durante la primera mitad del siglo XX.

Los presentes textos son un extracto de:

"Mendoza a través de su historia", Roig, Arturo; Lacoste, Pablo y Satlari, María Cristina, compiladores. Mendoza, 2004, Caviar Blue.

"Mendoza: Economía y Cultura", Roig, Arturo; Lacoste, Pablo y Satlari, María Cristina, Compiladores. Mendoza, 2004, Caviar Blue.

Copyright Editorial Caviar Blue