

LOS POBLADOS HISTÓRICOS DEL ÁREA DE FRONTERA EN LA NACIENTE DEL RÍO MENDOZA: UN TESTIMONIO DE LA MODERNIDAD FINISECULAR (1890-1950)

THE HISTORICAL VILLAGES OF MENDOZA RIVER BORDER HEAD AREA: A TESTIMONY OF FINISECULAR MODERNITY (1890-1950)

DOI: <https://doi.org/10.18861/ania.2020.10.2.2987>

Arq. Pablo Federico Ricardo Bianchi Palomares

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9941-3881>

Arq. Ana María Villalobos

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3700-975X>

ARQ. PABLO FEDERICO RICARDO BIANCHI PALOMARES

Doctor (Cand.) en Arquitectura VII Cohorte, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad de Mendoza (Argentina). Arquitecto, Universidad de Mendoza (Argentina). Profesor adjunto de la Cátedra Arquitectura II-Taller de Integración Proyectual, Carrera Arquitectura, Universidad Nacional de Cuyo (Argentina). Becario en INCIHUSA-CONICET CCT Mendoza, período 2020-2022.

ARQ. ANA MARÍA VILLALOBOS

Doctora (Cand.) en Arquitectura VII Cohorte, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad de Mendoza (Argentina). Especialista en Preservación Urbana y Restauración de Edificios Históricos, Universidad Nacional de Tucumán (Argentina). Arquitecta, Universidad de Mendoza (Argentina). Profesora titular en la Cátedra Historia de la Arquitectura y el Urbanismo 2 - Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad de Mendoza (Argentina).

FECHA DE RECEPCIÓN: 23 de abril de 2020

FECHA DE ACEPTACIÓN: 8 de junio de 2020

CÓMO CITAR:

Bianchi Palomares, P. F. R., & Villalobos, A. M. (2020). Los poblados históricos del área de frontera en la naciente del Río Mendoza: Un testimonio de la modernidad finisecular (1890-1950). *Anales de Investigación en Arquitectura*, 10(2), 65-87. <https://doi.org/10.18861/ania.2020.10.2.2987>

RESUMEN

Los pueblos de montaña que jalonan el alto valle del río Mendoza, en la provincia homónima del centro oeste de Argentina, son testimonio de la modernidad finisecular desde su aparición en el contexto de implantación del Ferrocarril Trasandino, a fines del siglo XIX. Su presencia en el itinerario cordillerano fue fundamental dado que facilitaron el comercio y el transporte, en el tramo más occidental de la ruta que vincula Buenos Aires con las ciudades de Santiago y Valparaíso del vecino país de Chile. Al estar emplazados en estrecha relación con el río Mendoza, y en un soporte geográfico de características singulares; actuaron como estructurantes del territorio, con una disposición sistémica que definió al territorio fronterizo hasta mediados del siglo XX.

El problema que motiva este trabajo se basa en la detección de una vacancia referida a la lectura integral de bienes culturales, ligados al tramo superior del río Mendoza. Los aportes efectuados hasta el momento son fragmentarios, sobre todo en relación con los bienes que consolidaron el territorio de la cordillera mendocina; a nivel turístico, vial y de servicios. Mediante el análisis descriptivo-explicativo de cuatro poblados históricos se pretende llenar el vacío detectado y comprender el rol fundamental que desempeñaron en el proceso de ocupación paulatina del territorio de alta montaña, iniciado en el tiempo de la modernidad.

Palabras clave: poblados históricos, frontera, consolidación territorial, modernidad, ferrocarril.

ABSTRACT

The mountain towns that mark the high valley of the Mendoza River, in the homonymous province of central west Argentina, are testimony of the Turn of the century modernity, since its appearance in the context of the implantation of the Trasandino Railway, at the end of the 19th century. Their presence in the mountain itinerary was fundamental since they facilitated trade and transport, in the westernmost section of the route that linked Buenos Aires with the cities of Santiago and Valparaíso in the neighboring country of Chile. Being located in close relationship with the Mendoza River, and in a geographical support of unique characteristics; they acted as structuring of the territory, with a systemic disposition that defined the border territory until the middle of the 20th century.

The problem that motivates this work is based on the detection of a vacancy referring to the comprehensive reading of cultural assets, linked to the upper section of the Mendoza River. The contributions which were made recently are fragmentary, especially in relation to the assets that consolidated the territory of the Mendoza high mountain area; at Tourism-, Road- and Service- Levels. With the help of the descriptive-explanatory analysis of four historical towns, the study seeks to fill an inclusive approximation and to help understanding the fundamental role they played in the process of gradual occupation of the high mountain territory, which began in the modernity.

Keywords: Historical Towns, Border, Territorial Consolidation, Modernity, Railway.

INTRODUCCIÓN

La ubicación geopolítica de la ciudad de Mendoza la ha caracterizado desde los inicios como ciudad de frontera y tránsito, pero es a partir de la creación del Virreinato del Río de la Plata (1776), que destaca su importancia como eslabón en la cadena de ciudades que enlazan Buenos Aires con el Pacífico. Esta situación ha consolidado a lo largo de la historia su posicionamiento como centro trascendental en la ruta que enlaza Buenos Aires con las ciudades de Santiago y Valparaíso del vecino país de Chile. En este contexto histórico-cultural, se produce el jalonamiento de pueblos de montaña geográficamente emplazados en paralelo al río Mendoza. El curso de agua presenta régimen de deshielo, con caudales torrentosos que discurren por abruptas pendientes y, junto con la cordillera, actúa como estructurante natural del territorio en el sitio. En esta particular superficie de soporte se desarrolla el ferrocarril a partir del siglo XIX; acompañado en el primer tercio del siglo XX por el camino internacional, elementos que definen una organización sistémica característica del territorio fronterizo.

La investigación se desarrolla en un espacio físico de cualidades singulares, como las altas cumbres de nieves permanentes a aproximadamente 5.000 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.), fuertes pendientes, marcada amplitud térmica, extrema aridez y presencia de valles intermontanos; en un tiempo histórico

que revela la transición entre el final de siglo XIX (hacia 1890) y mediados del siglo XX (aproximadamente hasta 1950¹). Completa indagaciones previas, realizadas en esta misma línea temática, que abordan poblados situados en el tramo medio del río Mendoza².

A principios del siglo XX, Mendoza se involucra con las tendencias de la evolución y el progreso que caracterizaron la Segunda Revolución Industrial y los profundos cambios sociales que operaban en Europa. La llegada de la Gran Inmigración con el aporte de saberes y trabajo, junto con el arribo del ferrocarril, permitió un rápido desarrollo de las economías regionales y el avance sobre un territorio especialmente inhóspito; definiendo claramente la frontera política de la nación. Esta circunstancia se convirtió rápidamente en el pilar de un exitoso modelo económico y político, sustentado por los gobiernos conservadores en la provincia y el país, que le permitieron a Mendoza el ingreso a la modernidad que imperaba en el mundo (Mateu, 2004). Es el momento en que se suscitan emprendimientos que referencian,

¹. Se adhiere al recorte propuesto por diversos autores para el análisis de la modernidad y sus consecuencias; en un período entre 1890, momento de gobiernos neoliberales en Argentina que fundan el estado moderno; y 1950, con los significativos avances logrados por gobiernos neoconservadores y la primer presidencia de Perón (Cueto, Lacoste, Mateu, Raffa).

². Al respecto, ver: Bianchi, P. & Villalobos, A. M. (2019). La modernidad en Mendoza (1890-1930): el enclave Cacheuta como testimonio de montaña. *Anales de Investigación en Arquitectura*, 9(2), 69-88.

por un lado, el impacto de la incorporación de nuevas tecnologías y materiales; manifiestas en infraestructuras de comunicación, sanitarias y de producción de energía. Por otro lado, evidencian nuevas formas de interacción social en relación con las prácticas del ocio y la recreación, que sentaron las bases para el poblamiento histórico a lo largo de la zona cordillerana estructurada por el curso del río.

En estas altitudes el protagonismo del sistema ferroviario fue clave para la fundación de poblados, que se recostaron en las laderas y valles de las escarpadas cumbres montañosas. Las primeras instalaciones de infraestructuras, en concreto las estaciones del ferrocarril, generaron caseríos, albergues, pequeños comercios e incipientes equipamientos institucionales; lo que conformó asentamientos precarios que aseguraban el avance del control estatal en zona de frontera. Esto facilitó enormemente las comunicaciones y la posibilidad de comercializar, que luego se afianzó con la instalación de tendidos telegráficos. Las estaciones se comportaron como agentes dinamizadores de los territorios donde se implantaron, llegando a modificar la configuración demográfica del sitio.

Las infraestructuras consolidadas permitieron posteriormente el desarrollo de la “cordillera como espacio social y económico” (Lacoste, 2003), basado en la práctica turística. Seisdedos sostiene que “el ferrocarril adquirió la doble condición de artefacto económico y

cultural, permitiendo el intercambio de materias primas, productos e ideas y construyendo el paisaje” (2009:71). En el aspecto simbólico hubo que superar lo que Corbin (1993) denominó “territorio del vacío”: el espacio de la montaña, cargado de una connotación negativa y caracterizado como espacio desértico, poco ofrecía para la instalación permanente de poblados:

“[...] las imágenes de la cordillera estuvieron muy condicionadas por el sufrimiento físico de los viajeros a lo largo del camino. El frío excesivo, la fatiga extraordinaria, la sensación de miedo y la abundancia de símbolos lúgubres [...] actuaban como fuertes disuasivos [...]” (Lacoste, 2003:192).

Una “nueva sensibilidad” permitía transformar esas imágenes inspiradas en el miedo y la repulsión en postales sublimes, en las que “el vacío se vuelve emoción”, según apunta Corbin (1993), lo que promovió prácticas de contemplación de las bellezas naturales del lugar y paulatinamente la práctica pionera de deportes de montaña. En palabras de Lacoste (2003) fue necesario superar obstáculos físicos (como falta de equipamiento e infraestructuras) y culturales para facilitar este cambio de mentalidad. Los deseos de progreso que buscaban insertar al país en el panorama mundial obraron en favor de materializar este propósito, gracias a altísimas erogaciones de dinero, a partir de capitales estatales y privados que migraron en distintas oportunidades a emprendedores británicos, que ya conocían el “potencial de la articulación de las empresas de



Figura 1. Planimetría del área de estudio. Fuente: elaboración de los autores a partir de imagen Google Earth.

transporte con la actividad turística” (Lacoste, 2003).

La mano de obra necesaria para la ejecución de la obra del Trasandino se albergó en campamentos, demandó obrajes y todo tipo de talleres y depósitos, lo que marcó el inicio del asentamiento. Una nueva y última fase en el proceso de poblamiento se dio con el advenimiento e incorporación de las fuerzas militares, de Gendarmería Nacional y del Ejército Argentino en la década de 1940, junto con la creación de la nueva villa de Las Cuevas (1953); con el objetivo de controlar la territorialidad de la nación y mejorar la oferta de alojamiento y servicios aduaneros, al instituirse como portal de acceso oeste al país, en el límite con la República de Chile.

El trabajo se apoya en el supuesto que los pueblos de frontera en la cordillera mendocina constituyen valiosos testimonios de un tiempo y lugar, como bienes culturales que muestran en su resultado tipológico y sus materialidades una fuerte relación con la modernidad en cuanto a los avances urbanísticos, tecnológicos y sociales que la caracterizaron. Llegados a nuestros días, estos pueblos se han visto transformados en espacios frágiles y vulnerables, por la ausencia de una interpretación actualizada e integradora que revele sus singulares características. Hasta el momento se han ponderado de manera parcializada algunos bienes culturales presentes en el sector, sin observar la particular relación que opera entre ellos ni evidenciar la vinculación territorial que les da soporte (Figura 1):

- En las altas cumbres se sitúa el paso internacional Cristo Redentor a 4.200 m.s.n.m., que ostenta el mayor flujo de circulación del país, posicionando a Mendoza como un polo estratégico para la comunicación y el intercambio entre las naciones. El área cuenta con el complejo aduanero Horcones.
- Posee recursos naturales de alto valor paisajístico como es el caso del Parque Provincial Aconcagua sobre ruta nacional N°7, declarado Área Natural Protegida (1983) por ser contenedor de glaciares y potencial reserva de recurso hídrico.
- Es contenedor del monumento natural Puente del Inca, resguardado por decreto provincial N°2.291/1991 y por ley provincial N°7.465/2005.
- Posee testimonios dentro de la categoría del Patrimonio Mundial, como los bienes culturales pertenecientes al *Qhapaq Ñan* o Camino Real Andino³ reconocido por Decreto Provincial N°1.356/1989 y posteriormente incluido en la declaratoria de UNESCO en la categoría Itinerario Cultural (2014); esta lista incluye en su nómina los sitios arqueológicos de los tambos incaicos de Tambillos y Ranchillos.
- Otros elementos y sitios de interés cultural lo constituyen el Cementerio de los Andinistas, originalmente del ferrocarril y las Casuchas del Rey, antiguos refugios del siglo XVIII, construidos en piedra o ladrillo en el itinerario cordillerano del camino de postas que unía Buenos Aires con Santiago.
- El Ministerio de Turismo y Deportes del Gobierno de la Nación Argentina destaca la villa fronteriza de Las Cuevas como “Pueblo Auténtico”, al ser portador de valores referidos a la identidad y la idiosincrasia propia del habitante de montaña; y por la relevancia de su patrimonio natural y cultural.

El trabajo define cuatro casos de estudio, seleccionados en base a su localización, fecha de fundación y proximidad, siendo de este a oeste los poblados cordilleranos de Polvaredas, Punta de Vacas, Puente del Inca y Las Cuevas (no explora el caso de la estación Zanjón Amarillo, dado que es objeto de estudio de la arqueología industrial)⁴. Como categorías de análisis se

³. Se trata de una red de caminos del período incaico que abarca los territorios de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, países que trabajaron en conjunto para presentar una sola postulación de un sitio cultural, marcando un hito en la historia del organismo mundial en sus 40 años de existencia.

⁴. La estación Zanjón Amarillo constituyó, según Lacoste (2013), uno de los emplazamientos más desarrollados de puestos de cuadrillas de Vía y Obra, que realizaban el mantenimiento de las vías y del material rodante a lo largo de toda la línea, vulnerable a la acción de la nieve, los aludes y los derrumbes. Este tipo de estaciones contaba con equipos e infraestructura necesaria para operaciones de tracción, depósitos de carbón y locomotoras, mesa giratoria y equipos barrenie, además de alojar las cuadrillas de operarios. Fue impactada por un aluvión en 1934 y quedó fuera de servicio.

abordan los conceptos de implantación, trazado y arquitectura (esta última profundiza en las variables materialidad y lenguaje), dentro de un contexto físico-geográfico e histórico-cultural. Con este estudio se pretende ahondar en los procesos que, provocados por las innovaciones tecnológicas, permitieron el poblamiento histórico de las zonas de frontera a partir del tendido protagónico de la traza ferroviaria y vial, y de las infraestructuras que componen sus sistemas en una región de altísima singularidad, como la zona de alta montaña. Delineamos para ello tres objetivos que guían la investigación:

- Caracterizar los poblados históricos que consolidaron el área de frontera en la naciente del río Mendoza a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.
- Describir las tipologías, infraestructuras, emprendimientos arquitectónicos y espacios suburbanos que se produjeron como resultado de la labor humana y crearon un paisaje cultural característico en la alta cordillera.
- Caracterizar las prácticas sociales de la modernidad en territorio de montaña, los procesos de ocupación, las infraestructuras camineras y ferroviarias empleadas; que facilitaron el arraigo y desarrollo de los emprendimientos fronterizos.

En relación con los aportes referidos a los efectos de la modernización finisecular sobre el territorio, y del modo particular en que se

generan nuevos poblados en zonas de montaña, tomaremos los trabajos de Lacoste (2013, 2004, 2003 y 1997) como contribuciones señeras⁵.

Desde la disciplina histórica arquitectónica, Gutiérrez (1983) aborda el caso de pueblos ferroviarios surgidos en el siglo XIX en Iberoamérica. En el contexto de Argentina, el autor pondera el papel central del ferrocarril en la colonización del territorio, desde la óptica de la incorporación de suelo al esquema agroexportador dominante. Por ello su estudio considera poblados de grandes centros productivos como Buenos Aires y el Litoral, por lo que este trabajo pretende ampliar la mirada sobre casos vinculados con el ferrocarril no sólo desde su papel en el comercio sino también desde la integración territorial y el transporte⁶.

Para el caso concreto de Mendoza, Ponte establece un antecedente relevante en el

⁵. En este sentido, destacan las investigaciones en torno de los procesos de integración territorial y binacional de los estados argentino y chileno, abordados por este historiador. En segundo lugar, destaca su aporte a las prácticas vinculadas con el desarrollo turístico de los Andes Centrales de Argentina y Chile, junto a los procesos de fundación de estaciones termales y de esquí a uno y otro lado de la cordillera.

⁶. Desde la Dirección de Patrimonio Cultural y Museos (Secretaría de Cultura, Gobierno de Mendoza), destaca el trabajo inédito de Priori, E., Moretti, G. y Ferreyra, V. (2017), quienes postularon la importancia de considerar el Corredor Andino en toda su complejidad, y particularmente del poblado de Puente del Inca; como sistema patrimonial que incluye su arquitectura, el medio de inserción y su gente.

abordaje desde la historia y el ingreso de Mendoza a la modernidad, en su libro “La fragilidad de la memoria” (1999) pero, a diferencia de este trabajo, desde la consideración de un contexto urbano. Por su parte, Anderson (2020), Gross & Winiwarter (2015) y Hansen (2001) despliegan múltiples aristas surgidas de indagaciones en esta misma línea temática: Anderson toma una postura crítica para analizar, entre 1880 y 1914, la visión del hombre europeo respecto del montañismo y el dominio de los Alpes, en su faz simbólica (desde las prácticas, los discursos y la construcción de la identidad nacional) como material (en el trazado de las rutas turísticas, instalación de infraestructuras y producción de servicios). Gross & Winiwarter estudian las transformaciones de un pueblo agrario en los Alpes austríacos y los efectos del turismo masivo, junto a los procesos que acompañaron la generación de nuevo recurso económico como destino de invierno, en el arco temporal 1870-1990. Finalmente, Hansen explora la concepción moderna del espacio alpino a partir de las prácticas deportivas y turísticas de la élite, entre 1870 y 1940.

El concepto de modernidad al que adhiere este trabajo está vinculado a los orígenes del capitalismo, donde la tecnología es un elemento importante marcado en la Ilustración. Marshall Berman diferencia la modernización de la modernidad (o modernismo): sostiene que “el pensamiento sobre la modernidad está dividido en dos compartimientos diferentes, herméticamente cerrados y separados entre

sí”: la modernización constituye un complejo entramado de estructuras y procesos materiales -políticos, económicos y sociales- y el modernismo refiere al “arte, la cultura y la sensibilidad” (Berman, 1982:82).

Los principios teóricos que guían el estudio adhieren por un lado a la propuesta de Waisman (1993), quien pondera los centros históricos poco consolidados⁷ como objeto de estudio. Asimismo, eleva el rango de las arquitecturas modestas al considerarlas significativas, al nivel de las grandes obras incluidas en la historia tradicional de la arquitectura. Finalmente destacamos sus aportaciones en relación con los procesos de conformación de la identidad regional.

Por otra parte Trachana (2000) define el concepto de tipo como “la estructura profunda de la forma, lo que dota de significación a los objetos” (2000:21). Su estudio evidencia un “haz de relaciones por los que unos elementos determinados se configuran en entidades reconocibles” (Trachana, 2000:26), conceptos que tomamos para el análisis de los poblados seleccionados.

Adherimos a la definición de poblado histórico propuesta por Hardoy (1988, 1983) que refiere

⁷. Ellos ayudan a caracterizar “aquellos centros que poseen monumentos de valor arquitectónico considerable y/o áreas reducidas, corredores o tramos homogéneos de interés arquitectónico o urbanístico [...] inmersos en un tejido débil” (Waisman, 1993:137)

a agrupaciones de escala menor, desarrolladas en contextos aislados o en distritos suburbanos, con presencia de arquitectura de valor artístico y / o cultural, con atención en la singular relación que guarda el conjunto con el paisaje y el sitio. En este sentido, Torres Ortiz (2002) define al protourbanismo cuando se produce una jerarquización del territorio en torno a asentamientos importantes, pero este ordenamiento se manifiesta “sin la existencia de formas urbanas visibles” (Torres Ortiz, 2002:274).

Respecto del espacio territorial, Santos entiende que su abordaje debe responder a un principio integrador, que considere las “cosas, objetos geográficos, naturales o artificiales que ofrece la naturaleza [...] siendo todo eso más la sociedad” (Santos, 2009:147). El autor explica el proceso de construcción del territorio a partir de la interacción de estas variables de análisis. En esta línea, nuestro trabajo es tributario de la noción que Joaquín Sabaté Bel (2007) emplea en la lectura del territorio, a la que refiere como la genética del territorio y a Marull et al. (2006) con el concepto de matriz territorial⁸. Estos principios constituyen en su complementariedad los puntos de partida para la reflexión territorial, a la vez que revelan un enfoque básico para comprender la resultante

⁸. Base espacio temporal resultante del medio físico, el componente biológico, sus relaciones funcionales y las transformaciones que la actividad humana imprime en el sistema, expresada en formas concretas de paisaje.

del desarrollo histórico-territorial, aplicable a la lectura del territorio a analizar.

Con relación a la definición del espacio fronterizo, Benedetti & Laguado (2013) parten de considerar a la frontera como uno de los componentes fundamentales en la conformación de cualquier territorio institucionalizado. Sostienen que para estudiar la organización de un territorio se deben trabajar capas de información que revelan diferentes procesos activos simultáneamente⁹. Adherimos, siguiendo a los autores, al concepto de territorio como producto de la apropiación y semantización del espacio, dotado de significado y sentido; expresándose este proceso a través de símbolos con significado contextual y socio-histórico específico. En esta línea, García (2012) entiende al territorio como el espacio vivido y significado:

“[...] el territorio cultural podría preceder al territorio económico y político, en tanto está revestido de valores espaciales que trascienden lo material y la concepción del territorio como recurso, alimentándose de elementos éticos, estéticos, espirituales, simbólicos y afectivos” (García, 2012:123)

⁹. A saber: “[...] definición o mantenimiento de la capital (centro de comando territorial), delimitación externa y fronterización; partición del territorio, circunscripción de unidades político-administrativa y regionalización; configuración del sistema de localizaciones (red de lugares fijos); configuración del sistema de movilidades (flujos); parcelación y apropiación social del medio natural en tanto fuente de recursos y formación y regulación de mercados de producción, consumo y trabajo” (Benedetti & Laguado, 2013:452)

Desde el aspecto metodológico, el trabajo adhiere al modelo narrativo histórico (Sautu, 2005) y al estudio de casos (Stake, 1998) para el análisis de los ejemplos seleccionados. Puntualmente desde la disciplina arquitectónica, Frampton (1993) constituye un referente directo a la hora de encarar análisis comparativos atravesados por los procesos de evolución histórica, en los que involucra aspectos sociales, políticos, económicos y de la cultura arquitectónica.

El trabajo presenta en la primera parte el aspecto físico que caracteriza el soporte territorial del área bajo estudio, junto con el contexto histórico que enmarca la situación política y económica del país, en el recorte temporal propuesto. Luego se explora el valor de las infraestructuras camineras y ferroviarias en la conformación moderna de la montaña como espacio social y de servicios, junto con las prácticas turísticas y deportivas que esta conformación facilitó. Seguidamente se abordan los cuatro casos de estudio y hacia el final del trabajo se presentan los resultados y conclusiones.

DESARROLLO

ASPECTO FÍSICO-TERRITORIAL

En el área de estudio consideraremos un rango de alturas entre 4.000 hasta 2.225 m.s.n.m. aproximadamente, entre las localidades de Las Cuevas y Polvaredas. Como estructurante natural del territorio se observa el cauce del río

Mendoza, que transcurre de oeste a este, y la presencia cordillerana de las altas cumbres en sentido norte-sur.

Siguiendo a Inchauspe y Marzo (1965), la cordillera de Los Andes ingresa al territorio mendocino al sur de los 32° de latitud sur, a la altura del paso de Valle Hermoso, en el cordón del límite de las cordilleras de los Penitentes y el Tigre. La zona más alta, referida a la cordillera principal, con alturas promedio entre 5.000 m.s.n.m. y 4.000 m.s.n.m., contiene los picos más elevados. En este paisaje montañoso de relieve escarpado y de difícil acceso, destaca la presencia de campos de nieve fundidos para alimentar los caudales de los ríos, que tributan al sistema hidrológico superficial y subterráneo; por lo que constituyen un recurso natural de gran importancia para el desarrollo de la vida.

La cordillera frontal se manifiesta en territorio mendocino a partir de la cordillera del Tigre, cuyas cimas reciben el nombre de cumbres del Yalguaraz y de los Patos. Las cotas se cierran a más de 5.500 metros de altura. Esta cordillera desgaja hacia el este en elevadas serranías de 4.500 a 5.000 metros, que encauzan por angostas quebradas ríos permanentes y temporarios que generan valles intermontanos ricos en pasturas. De ellos, el arroyo San Alberto y el arroyo Uspallata se convierten por las fuertes pendientes en aportaciones desde el norte al caudal del río Mendoza, que completa su sistema hídrico en la naciente oeste con los afluentes denominados Las Cuevas, Las

Vacas, Horcones y Tupungato. Los paredones montañosos dejan escurrir los caudales de una hidrografía permanente y temporaria que, al llegar al plano bajo se comporta con irregularidad. El paisaje se torna agreste y de franca hostilidad natural, la vegetación es xerófila y el clima es riguroso con temperaturas de registros bajo cero y precipitaciones níveas de alta acumulación.

CONTEXTO HISTÓRICO

La investigación se encuadra en un corto y significativo tiempo que se inicia en el período liberal (1880-1916) que la historia política Argentina reconoce como la Generación del '80. Estos gobiernos se apoyaban en las ideas del positivismo alentado en el desarrollo científico y tecnológico. Se inaugura un proyecto nacional basado en un modelo agropecuario exportador que permitió un vertiginoso crecimiento económico y financiero facilitando la consolidación material del Estado. El poblamiento intensivo del territorio, el impulso de las economías regionales y la centralidad del gobierno en Buenos Aires provoca el crecimiento en infraestructuras, transportes y comunicaciones. Así entre 1890 y 1913 el ferrocarril ve incrementada exponencialmente su capacidad de transporte de mercancías y pasajeros. Se alienta el crecimiento y extensión hacia los países limítrofes, desde donde las importaciones llegaban a precios sin precedentes.

En el periodo radical, en cambio, el crecimiento se produce por la mecanización del agro. Desde 1916 a 1930 surge en el país un proyecto radical bajo el gobierno de Hipólito Irigoyen, en contexto de la 1° Guerra Mundial (1914-1918). El período a continuación, en el arco temporal de 1930-1943, estuvo signado políticamente por lo que la historiografía ha designado como “Restauración Conservadora” o el “Neoconservadurismo”¹⁰. En lo económico, el modelo agroexportador que había caracterizado al país estaba llegando a su fin, para dar inicio al nuevo modelo de sustitución de importaciones, que favoreció el desarrollo de industrias nacionales. La fuerte inversión en obra pública e infraestructuras -viales, de saneamiento, portuaria y aeroportuaria- y el interés por cohesionar ideológicamente al país, caracterizan este período tanto a nivel nacional como provincial.

Avanzada la década de 1940, además del desarrollo de la obra pública, se incorporan los gremios al escenario de la producción y el trabajo, se reactiva la matriz productiva nacional con impulso a la generación de energía y el procesamiento de hidrocarburos. El turismo se fortalece decididamente como actividad económica, al ser una actividad

¹⁰. De la línea neoconservadora surgió el Partido Demócrata Nacional que estaba constituido por una coalición heterogénea de partidos provinciales de tendencia nacionalista, unidos a partir del desplazamiento del radicalismo, signadas por el fuerte nacionalismo que caracterizó al período (Cueto et al., 1991).

promotora de la identidad nacional por medio del “conocimiento y disfrute de las bellezas naturales del país” (Piglia, 2012): las ventajas gremiales que regulaban la jornada laboral y las vacaciones pagas constituyeron el primer paso en el proceso de “democratización del bienestar” (Pastoriza, 2011).

En Mendoza, se propició la práctica de los deportes de invierno, se implantaron colonias vacacionales para escolares y sus familias, y se proyectaron urbanizaciones para el descanso vacacional en las villas cordilleranas de Potrerillos y Uspallata. En materia energética se otorgó un fuerte impulso a la actividad extractiva tanto minera como de crudo y a la instalación de centrales hidroeléctricas para alimentar el Sistema Interconectado Nacional. Los gobiernos de Blas Brísoli (1949-1952) y Carlos Evans (1953-1955) implementaron el Primer y Segundo Plan Quinquenal Provincial, con ejecución de obra pública (centros de salud, hospitales, salas de maternidad, ayuntamientos municipales, escuelas y sedes de policía), construcción de hoteles populares de turismo en los departamentos de la campaña y promoción de políticas orientadas al esparcimiento masivo (Raffa, 2018).

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y CAMINERAS COMO ESTRUCTURANTES MODERNOS DEL TERRITORIO

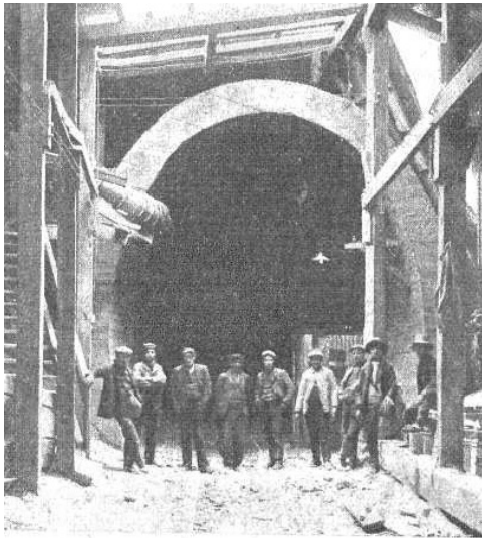
En 1887 el gobierno nacional había comenzado la construcción del Ferrocarril Trasadino

bajo la dirección del ingeniero Juan Clark. Su traza, demarcada por el Ing. Allan Campbell, unía Buenos Aires con Valparaíso pasando por Mendoza. En carácter de consultora, tuvo participación desde Londres, la empresa de los ingenieros Livesey, Son & Henderson. El itinerario partía de la ciudad de Mendoza en dirección sur, hacia las estaciones intermedias situadas en Cacheuta, Potrerillos, Guido, Uspallata, Río Blanco, Polvaredas, Zanjón Amarillo, Punta de Vacas, Puente de Inca y Las Cuevas, donde en 1910 se construyó el túnel de la Cumbre (Figura 2), que marcaba el final del itinerario en el lado argentino antes de cruzar a Chile (Lacoste, 1998).

Como importante infraestructura de acompañamiento del ferrocarril, propia del contexto moderno enunciado, aparece el tendido telegráfico. El 16 de enero de 1895 se libra al público el servicio de telégrafo mediante la conexión de líneas entre las estaciones del Ferrocarril Gran Oeste Argentino y del Trasadino y con el resto de los puntos del país unidos por tren¹¹. Mendoza era cabecera del 8° Distrito de Correos y Telégrafos de la Nación¹².

¹¹. Cien años de vida mendocina. Centenario diario “Los Andes”. 1882- 1982 (Los Andes, 1982:28).

¹² En 1903 existían cinco oficinas telegráficas en la ciudad de Mendoza, a saber: Telégrafo Nacional, Centro y Sud América, Pacífico y Europa y las líneas del Ferro Carril Gran Oeste Argentino y Trasadino. Mendoza era cabecera del 8° Distrito de Correos y Telégrafos de la Nación. Las compañías Telegráficas, Centro y Sud América y Pacífico, Europa, recibían y expedían despachos desde y hacia el exterior (Loc. cit).



La boca del gran túnel, en Las Cuevas

Figura 2.

La boca del túnel en Las Cuevas, el día de su inauguración, el 5 de abril de 1910. Fuente: *Revista Caras y Caretas*, Buenos Aires, N° 602, abril 16, 1910, s/n.

Los telégrafos de los ferrocarriles estaban exclusivamente al servicio de las empresas a que pertenecían, a fin de facilitar el movimiento administrativo de las mismas; sin embargo, recibían también despachos de los particulares, para todos aquellos puntos situados sobre sus líneas respectivas, que no tenían oficinas del Telégrafo Nacional¹³. La zona de estudio evidencia esta infraestructura en forma paralela al ferroviario trasandino, involucró la implantación de columnas de barras perfiladas de acero y presenta otras manifestaciones materiales como señalizaciones y garitas de mantenimiento.

Respecto del camino carretero, el primigenio trazado hacia el vecino país se constituyó sobre la histórica ruta de las postas (Camino Real), que recorría el territorio nacional de este a oeste, con su punto inicial en Buenos Aires y el final en Santiago. El uso de ese viario de alta montaña por el transporte automotor se inició en la década de 1920 y, para completar el cruce hacia Chile, se empleaban las infraestructuras del Ferrocarril Trasandino (Lacoste, 2013). Delgado en su capítulo “Mendoza y el ferrocarril” (1998), observa que en la década de 1930 y a partir de la Ley Nacional N° 11.658 de Vialidad Nacional, fue posible un rápido desarrollo caminero y “las empresas ferroviarias tuvieron que agudizar la imaginación para defenderse

¹³. Municipalidad de Mendoza (Primer Censo Municipal de Población con datos sobre Edificación, Comercio e Industria de la Ciudad de Mendoza, 1904:272).

de la dura competencia con el automotor” (Delgado, 1998:194).

La creación de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932 contribuyó al mejoramiento de las rutas y viarios del país. La ruta a Chile se tomaba por Villavicencio, hacia el norte de la capital, para luego enlazar por la cuesta de Paramillos para conectar con Uspallata, donde se encontraba nuevamente con la vía del tren. Hacia 1937 se realizaron importantes inversiones para mejorar las condiciones de circulación para tránsito vehicular¹⁴ en la porción más occidental y elevada del camino carretero, luego de un fuerte aluvión estival que, a partir de 1934, interrumpió indefinidamente la vía del Trasandino y perjudicó más de 100km. de esa ruta. Con este propósito, se adaptó el túnel de la Cumbre en el paso internacional al uso del transporte automotor. Pero esto constituyó una solución temporal, la única posibilidad de cruzar a Chile se mantenía por la empinada cuesta a través del camino por Cristo Redentor,

¹⁴. El aumento de automóviles en la provincia demandaba combustibles y una red vial cada vez mayor. La fundación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en 1922 abrió las puertas de un largo camino de extracción y refinamiento de crudo en el país (que en Mendoza había tenido un importante antecedente con la Compañía Mendocina de Petróleo, a cargo de Carlos Fader) y se consolidó con la construcción de la destilería de Godoy Cruz, en 1937. Hacia 1940 la producción fiscal había registrado un notable incremento, por lo que la empresa resolvió construir una nueva planta de elaboración en Luján de Cuyo, de mayor capacidad, que fue inaugurada el 20 de diciembre de 1940 (Cien años de vida mendocina. Centenario diario “Los Andes”, 1882- 1982. Los Andes, 1982:107-113).

a 4.200 metros de altura, con curvas y contra curvas peligrosas, situación que se mantuvo hasta 1949 (Lacoste, 2013).

El funcionamiento tanto del camino carretero como del ferrocarril demandó, para cada uno en su momento de aparición, la construcción de puentes de hierro, túneles socavados en piedra y cobertizos de chapas. O bien, requirieron de “conocimientos técnicos más avanzados [...]: técnicas de pavimentos de hormigón o asfalto para caminos” (Bianchi & Villalobos, 2019), junto con importantes estructuras en hormigón armado para la resolución de puentes sobre ríos y arroyos, obras de alcantarillado y otros equipamientos menores¹⁵.

PRÁCTICAS TURÍSTICAS PIONERAS EN ALTA MONTAÑA

El desarrollo turístico de los Andes Centrales de Argentina tuvo su capítulo inicial con la implantación del “primer hotel de la cordillera Argentina: el hotel Puente del Inca” (Lacoste, 2003). Pero, además del termalismo como práctica propia de la aristocracia finisecular, surgió paulatinamente el interés por los deportes invernales, que demandaban la incorporación de una “cultura de montaña”

¹⁵. Esto fue posible gracias a la radicación en la provincia, de la Corporación Cementera Argentina S.A. (Corcemar) y de la Cía. Sudamericana de Cemento Portland, “Juan Minetti Ltda.”, fundadas en 1931 y 1928 respectivamente. Ambas se instalaron en Mendoza para producir cemento in situ, motivadas por la presencia de yacimientos de piedra caliza y por las facilidades que proporcionaba el Estado provincial, que buscaba la incorporación de nuevas industrias al esquema productivo local (Moretti, 2014).



Figura 3. Estación del Ferrocarril Trasandino en Puente del Inca (fragmento), 1910 ca. Fuente: Colección Alex Gulliver, Archivo Nacional de Chile.



Figura 4. Práctica de deportes y juegos invernales en Puente del Inca. Fuente: Revista Mensual BAP, Buenos Aires, N° 190, setiembre 1933, p. 58.

(Lacoste, 2004) que coincidió con la “revolución de la sensibilidad montañera” (Boyer, 2002). Los deportes de alta montaña convocaban a una “pequeña élite turística, formada por segmentos muy acotados en edad, estado atlético y espíritu de aventura” (Lacoste, 2004:917). Por ello se hacía necesario prever otras actividades “que pudiesen contener a grupos turísticos más amplios”. El termalismo en un primer momento y luego las caminatas y cabalgatas para la contemplación de las bellezas naturales de la zona, constituyeron las primeras ofertas del turismo montañés. Con el tiempo, se incorporó el andinismo y la práctica de esquí. La sociabilidad se instauraba como el rasgo distintivo de las actividades en los enclaves de montaña (Figura 3), donde las élites “se reconocían, entablaban relaciones, contactos y redes profesionales y comerciales” (Lacoste, 2004:918).

El desarrollo del montañismo tuvo su primera etapa de la mano de inmigrantes europeos, que introdujeron las prácticas del Viejo Continente. A fines del siglo XIX se registraron seis ascensiones al cerro Aconcagua. La Compañía de Hoteles Sud Americanos Ltda., propietaria del hotel de Puente del Inca, aprovechó su emplazamiento en el corazón de la cordillera para ofrecer los servicios necesarios para la práctica del montañismo: encaró la construcción de un refugio cercano al lago de Horcones y demarcó senderos para la práctica de caminatas. Lacoste afirma que la totalidad de las expediciones de andinistas

hacia el Aconcagua “tuvieron su base en el hotel de Puente del Inca”, y se incrementaron paulatinamente en las primeras décadas del siglo XX. Entre 1883 y 1939 “se realizaron cuarenta y dos expediciones al Aconcagua, de las cuales treinta y seis fueron extranjeras, cuatro argentinas, una mixta y una sin datos” (Lacoste, 2004:924).

Pero los deportes de invierno también fueron desarrollándose gradualmente. Hacia 1930 se realizaron prácticas de esquí con centro en Puente del Inca, con algunos soldados de las agrupaciones militares de montaña y turistas alojados en el hotel como principales protagonistas. La revisión de material fotográfico de las publicaciones y guías turísticas del período, dan cuenta de la incorporación de la práctica del esquí a la oferta de actividades en la alta montaña mendocina (Figura 4).

ESTUDIO DE CASOS

Las Cuevas

El caserío de Las Cuevas se localiza en el distrito homónimo del departamento de Las Heras, situada a 3.557 m.s.n.m. Es el asentamiento más occidental de la zona de estudio, separado 210 km. de la capital provincial. Posee una localización estratégica en el límite jurisdiccional del territorio de la Nación, que lo constituye en la sede de la institucionalidad del Estado, para garantizar la seguridad y el control en la línea de frontera. Se emplaza en una depresión natural definida en la zona de contacto de dos laderas

y constituye el último paraje antes del cruce a la República de Chile.

Presenta en su asentamiento primigenio un tipo suburbano de carácter disperso que se ordena en función del desarrollo de la vía férrea. Debe su origen a la llegada del ferrocarril Trasandino (hacia 1903 ca.). Algunas fotografías históricas revelan la linealidad de la traza ferroviaria, la falta absoluta de vegetación y la dispersión de las pocas construcciones, entre las cuales suponemos se encontraban corrales de descanso para el ganado que se transportaba a pie hacia Chile (vacuno, caballar y mular). Probablemente existiera un precario asentamiento anterior a la llegada del ferrocarril del que no hay registro fehaciente.

El caserío de la villa en este primer momento es morfológicamente bajo y presenta construcciones modestas pero claramente impactadas por el lenguaje que trajo el ferrocarril. Las construcciones están resueltas en piedra natural del lugar, trabajada a cincel y martillo, a la manera de mampuestos trabados con junta tomada y con cubiertas de fuerte pendiente de estructuras en acero y terminación de chapas de zinc, en muchos casos conformando galerías exteriores apoyadas en pies derechos de madera. Se presume que contaban con cenefas de madera aserradas o de chapa estampada. En la década de 1950, bajo el gobierno de Perón, se emplaza en el mismo sitio la nueva villa de Las Cuevas, estructurada a partir de la ruta internacional N° 7, que la vinculaba hacia

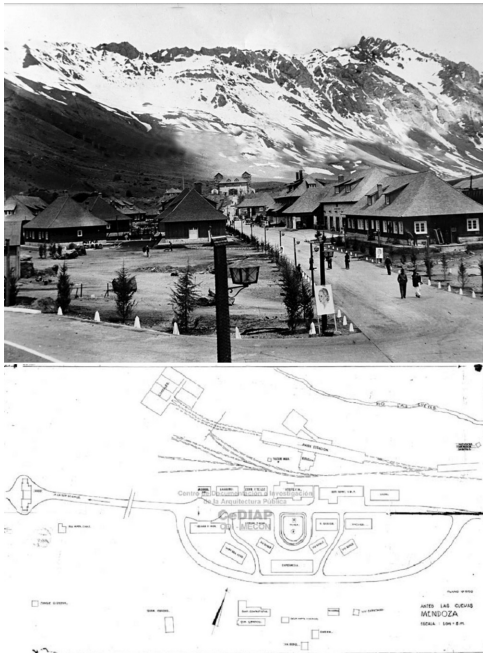


Figura 5
Villa de las Cuevas, 1950 ca. Fuente: mendozaantigua.blogspot.com (imagen superior)
CEDIAP - AABE (imagen inferior)

el oeste con el antiguo túnel internacional “la Cumbre”. En este momento se adopta un tipo suburbano-funcional planificado que responde a un esquema longitudinal en el cual se disponen construcciones a uno y otro lado de la trama vial. A partir de una plaza central, alineada con la estación del ferrocarril trasandino existente, se forma un eje de composición secundario perpendicular al anterior donde se organizaron las viviendas del área residencial. Hacia el costado norte de la ruta, se dispusieron los edificios de servicios. El esquema no integró la antigua estación del ferrocarril, que quedó relegada a un costado del nuevo planteo (Figura 5).

La arquitectura de esta etapa adoptó un lenguaje pintoresquista, con cubiertas de marcada pendiente en tejuela de madera. Los cuerpos de las edificaciones principales adoptaron la tecnología de la piedra del lugar en su basamento, combinada con la madera. O bien, fueron resueltos enteramente en madera o piedra labrada. Raffa (2018) afirma que el conjunto incluía “quince edificios, entre ellos: usina eléctrica, hostería, estación de servicio, correo, aduana e inmigración; comisaría y gendarmería, unidad básica, enfermería con capacidad para ocho camas, proveeduría y cuatro chalets, [...] todos con calefacción central” (Raffa, 2018:193).

Puente del Inca

El asentamiento de Puente de Inca se localiza en el distrito de Las Cuevas, perteneciente

al departamento de Las Heras, situado a 2.700 m.s.n.m. y a 183 km. al nor-oeste de la capital provincial. Se emplaza en una planicie natural rocosa entre laderas de pronunciadas pendientes, es atravesado por el serpenteo del río Cuevas antes de intersecar con el cauce del río Mendoza; y cercano a la confluencia de este último con el río Vacas. La estación Puente del Inca fue construida en 1902. Hacia 1903 la Compañía de Hoteles Sud Americanos Ltda. (Subsidiaria del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico), construye el hotel termal Puente del Inca aprovechando una vertiente natural de aguas sulfurosas con propiedades curativas. El paraje era conocido desde tiempo prehispánico (Lacoste, 2013), el paso de la traza ferroviaria por el sitio significó un asentamiento permanente de personas en el lugar.

Al igual que en el caso de Las Cuevas, el análisis detecta dos momentos de ocupación de la zona, por lo que el asentamiento se complejiza y presenta la convivencia de distintos tipos funcionales de apropiación del espacio: el primer momento responde a la construcción del conjunto ferroviario compuesto por la estación del ferrocarril y sus infraestructuras de acompañamiento, que consisten en un tanque de agua metálico elevado, galpones de depósito y un conjunto de viviendas obreras; a este sistema se suma el hotel termal. Estos elementos se disponen de manera dispersa organizados a uno y otro lado de la vía, que los vincula como eje estructurante y central del espacio. Como lugar de emplazamiento

del hotel “se eligió la margen derecha del río de las Vacas. De esta manera, como el ferrocarril se encontraban sobre la margen izquierda, para llegar al hotel se utilizaba el legendario Puente del Inca como lujoso acceso” (Lacoste, 2013:227). Finalmente la capilla (1929) se ubicó próxima a la vertiente natural termal, formando parte del paisaje cultural del asentamiento.

La arquitectura es de factura y diseño modesto; no obstante deja claro que adoptó un lenguaje pintoresquista influenciado por la mano de obra inglesa y el manejo de las técnicas constructivas de saberes extranjeros, con cubiertas de marcada pendiente en chapa de zinc sinusoide y muros en piedra labrada del lugar; testimoniando la adaptación al medio y al dominio de manufacturas que usan materiales autóctonos.

Por su parte el hotel, expresado en un lenguaje ecléctico, fue edificado sobre un basamento de piedra, elevado de manera tal que absorbía los desniveles del terreno y lo protegía de las copiosas nevadas, impidiendo la acumulación contra las paredes del edificio y dando lugar a una amplia terraza (Figura 6). La masa muraria del edificio fue resuelta enteramente en piedra revestida con revoque cementicio y los techos con chapas de zinc, dispuestos sobre estructuras a dos aguas, con cenefas de madera escuadrada. Por la tradición constructiva empleada, es de suponer que el remate de los muros bajo los planos inclinados



Figura 6.
Hotel termal Puente del Inca, 1910 ca. Fuente:
Colección Alex Gulliver, Archivo Nacional de
Chile.

de la cubierta fuese ejecutado en pan de bois, con estructuras cruzadas en gablete y rellenas con piedras y argamasa de asiento, revocadas con mezcla cementicia, sistema constructivo propio de la arquitectura vernácula inglesa (usual en los Cottage). Como elemento de transición exterior-interior presentaba en la fachada principal una extensa galería sobre barras de acero, simulando una arquería, que en sus enjutas desarrollaba ornamentos metálicos, a modo de filigrana. El acceso, en el eje del edificio, destacaba por un alero de doble pendiente con un remate en hastial; propio de la arquitectura ferroviaria inglesa. La galería fue posteriormente cerrada por las condiciones climáticas adversas, configurando un espacio acristalado para el invierno¹⁶.

Un segundo momento de ocupación permanente en la zona, se da con una propuesta organizada hacia el norte de la ruta internacional N° 7, acodada en una suave curva de su traza. Allí se asienta en la zona, hacia 1943, la Compañía de Cazadores de Montaña, sede de la Compañía de Esquiadores de Alta Montaña del Ejército Argentino, con el objeto de adiestrar a personal militar en la práctica del esquí. En este caso, el tipo suburbano-funcional describe una organización alrededor de una plaza seca de armas; allí destaca un edificio para la administración, el edificio destinado a

¹⁶. El hotel se vio seriamente dañado por un alud de nieve en 1965 y quedó fuera de servicio. Desde entonces no hemos registrado obras o inversiones que buscasen reactivar la explotación de las aguas termales en el sitio.

casino de oficiales de dos niveles (comedor y albergue), una enfermería, una usina eléctrica a combustión, y cerrando el vacío de la plaza dos cuadras o refugios para soldados, de planta alargada. Completa el conjunto un grupo de quince viviendas para personal destacado en la zona, dispuestas a lo largo del eje de acceso a la plaza de armas, otras alineadas a la ruta internacional. La incorporación de nuevos edificios fue abordada por personal militar, siguiendo la traza de un diseño pre establecido. Para las construcciones se optó por el uso de sistemas de piedra del lugar canteada y ladrillo cocido con cubiertas de chapa sinusoide montadas sobre estructuras de madera y metal.

Punta de Vacas

El caserío de Punta de Vacas se asienta sobre una pequeña localidad situada en el distrito de Las Cuevas en el departamento Las Heras, sobre la ruta Internacional N° 7 a 17 km. de Puente de Inca y a 157 km. al nor-oeste de la ciudad de Mendoza. Se sitúa a 2.980 m.s.n.m. en un recodo del río, en el encuentro de las cadenas montañosas del Plata, el cerro Aconcagua (6.962 m.s.n.m.) y el volcán Tupungato (6.800 m.s.n.m.); y la confluencia de los ríos Vacas y Mendoza. Este enclave geográfico-territorial se encuentra en una ubicación estratégica, por lo que en el tiempo acuñó el paso de tres asentamientos.

Originalmente el paraje era reconocido por su cercanía a una de las casuchas que había mandado construir Ambrosio O'Higgins en la

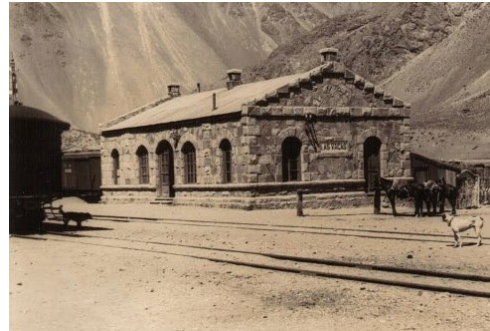


Figura 7.
Estación Punta de Vacas del Ferrocarril Transandino, 1920 ca. Fuente: culturademontania.org.ar.

época poscolonial, escogido por los arrieros que trasladaban ganado a pie hacia Chile, como lugar de descanso y alimento de animales (Lacoste, 2013). Por tratarse de construcciones efímeras no quedan testimonios de este uso. Hacia 1901, con la llegada de la estación del Ferrocarril Trasandino, se consolida un tipo suburbano que responde a un asentamiento vinculado a la línea férrea como estructurante del espacio, dando lugar a los primeros edificios destinados a viviendas del personal de maestranza, vivienda del guarda, galpones del ramal ferroviario y el tanque de agua para servir a las locomotoras. Este asentamiento primigenio está recostado entre la línea de la vía y una barranca que domina las visuales del río Mendoza y el valle del río Vacas.

La arquitectura de la villa es modesta en escala y materialidad. Para los edificios se emplean mampuestos en piedra labrada del lugar con aberturas en forma de arco de medio punto, y cubiertas con pendientes a dos aguas resueltas con chapas de zinc (Figura 7). La imagen del sitio creada en un primer momento se vio distorsionada en el tiempo, con la aparición de otros asentamientos sucesivos.

Una segunda instalación se produce a fines de la década de 1930, donde se busca una posición geográfica estratégica para Gendarmería Nacional. En este momento fueron levantadas nuevas construcciones destinadas a oficinas del Correo Nacional, Policía de Mendoza y varias dependencias militares. La incorporación

del conjunto marcó distancia del poblado primigenio, al disponerse de forma casi paralela al río de las Vacas, hacia el extremo norte del terreno y con visuales francas hacia la traza caminera.

A mediados de la década de 1940 se produce el aporte de un nuevo asentamiento de viviendas de personal del Ejército Argentino, que se emplaza entre los dos núcleos ya arraigados con anterioridad, y con una marcada tendencia de extensión hacia el extremo este, adaptándose orgánicamente a la superficie, según las pendientes demarcadas por las curvas de nivel del terreno, pero carente de planificación. Es el momento de aparición de una escuela primaria aparejada con la ruta internacional N°7. Las construcciones incorporadas a partir de esta década no conservan el sistema constructivo original e incorporan sistemas tradicionales de ladrillo y hormigón; y prefabricados.

La última incorporación al paraje se produjo en la década de 1950, cuando se apostó próximo al sitio un campamento de Vialidad Nacional con viviendas para operarios, depósitos de maquinaria y playones de maniobras. Este asentamiento adopta un esquema absolutamente funcional. Como resultante se puede concluir que la arquitectura de la villa es variada en tipos, tecnología constructiva y escala. El tipo de agrupamiento inicial no tuvo la fuerza necesaria para conducir el desarrollo del conjunto en el sitio, habiéndose producido apropiaciones del suelo de manera dispersa y

sin criterio suburbano, ni funcional alguno. En la morfología se puede leer el proceso de las intervenciones en el tiempo que han arrojado como resultado un desorden visual significativo.

Polvaredas

La localidad de Polvaredas, situada a 2.286 m.s.n.m., pertenece al distrito homónimo del departamento de Las Heras. Se ubica a 47 km. del túnel internacional Cristo Redentor y se emplaza en una depresión natural profunda o quebrada, definida por el encuentro de dos laderas montañosas. Su nombre alude al intenso polvo que levantan las corrientes encontradas de vientos. El sitio presenta una primera ocupación como sede del 4to. Campamento del Ejército de los Andes al mando del general Las Heras en la Campaña Libertadora, de la que sólo quedaron testimonios intangibles.

Las primeras construcciones aparecieron con la traza ferroviaria en el año 1943, luego de que el alud de 1934, afectara severamente gran parte de las infraestructuras ferroviarias, equipos, vagones y locomotoras, e inclusive provocara la desaparición de la estación primigenia del Ferrocarril Trasandino llamada Zanjón Amarillo, como consecuencia de esta crecida del río. Polvaredas cumplió entonces las funciones de la estación desaparecida y ocupó, por razones de seguridad, la margen izquierda del río, a 4 km. de la estación original (Lacoste, 2013). Allí el gobierno nacional ejecutó, 10 años después, la variante Polvaredas que implicaría la construcción de tres túneles, denominados

Jaula I y II y Casetón, obras complementarias como edificio de la estación, depósitos, talleres y viviendas; además de redes con una importante inversión de tiempo y mano de obra.

La estación de Polvaredas fue la más importante y compleja desde el punto de vista de las infraestructuras para el funcionamiento del ferrocarril en el tramo cordillerano; y la más nueva dado su traslado. Allí se concentraba el centro operativo del ferrocarril en alta montaña. Lacoste (2013) observa que el ferrocarril Trasandino utilizaba locomotoras de adherencia para el tramo Mendoza-Zanjón Amarillo y de cremallera de allí hasta el límite internacional. Inclusive, en algunas oportunidades, los trenes empleaban dos o hasta tres locomotoras para trepar las duras pendientes. Ya que en este punto comenzaba el tramo más complicado de la travesía, un sector muy vulnerable a la nieve y derrumbes.

El tipo suburbano de asentamiento se desarrolla siguiendo la forma natural alargada del terreno, en la que se disponen en forma paralela tres líneas coincidentes que estructuran el espacio: el río Mendoza, las vías férreas y la traza de la ruta. Sus construcciones se ubican siguiendo un patrón de ocupación disperso, disgregado, sin jerarquización de espacios, ni concentración de arquitectura, pero claramente funcional al uso ferroviario. El edificio más importante es la estación terminal, que se ubica contigua al eje principal, a partir del cual se disponen los



Figura 8.
Vista aérea de Polvaredas, s/f. Fuente: cultura-demontania.org.ar

edificios secundarios restantes que también forman parte del sistema ferroviario (Figura 8).

La arquitectura presenta una dualidad en cuanto a su materialidad y lenguaje. Por un lado responde a construcciones pintoresquistas de excelente factura y diseño relevante, empleadas en la estación y los anexos de uso ferroviario, a las que se suman talleres y depósitos con muros de piedras y ladrillos con cubiertas en chapa metálica sinusoide, montadas sobre estructuras mixtas de madera o metal que se avanzan en galerías. En el caso particular de la estación, el apeadero presenta arquerías en piedra y arcos sucesivos de cuarto punto. Esta arquitectura, claramente ferroviaria de uso industrial, convive con lenguajes racionalistas como la escuela, el club y algunas viviendas que se han incorporado en el tiempo y que presentan sistemas constructivos tradicionales o prefabricados. Presenta construcciones no significativas materialmente, de la décadas de 1950 y posteriores, destinadas al destacamento de la policía-militar (Ca.PM 601).

RESULTADOS

Los resultados que aporta la presente investigación surgen de una lectura cualitativa de los asentamientos de montaña que, aunque separados físicamente y con distinto nivel de desarrollo, forman parte de un sistema territorial único caracterizado por la cordillera, como soporte físico; y el ferrocarril como estructurante cultural, dando lugar a una serie

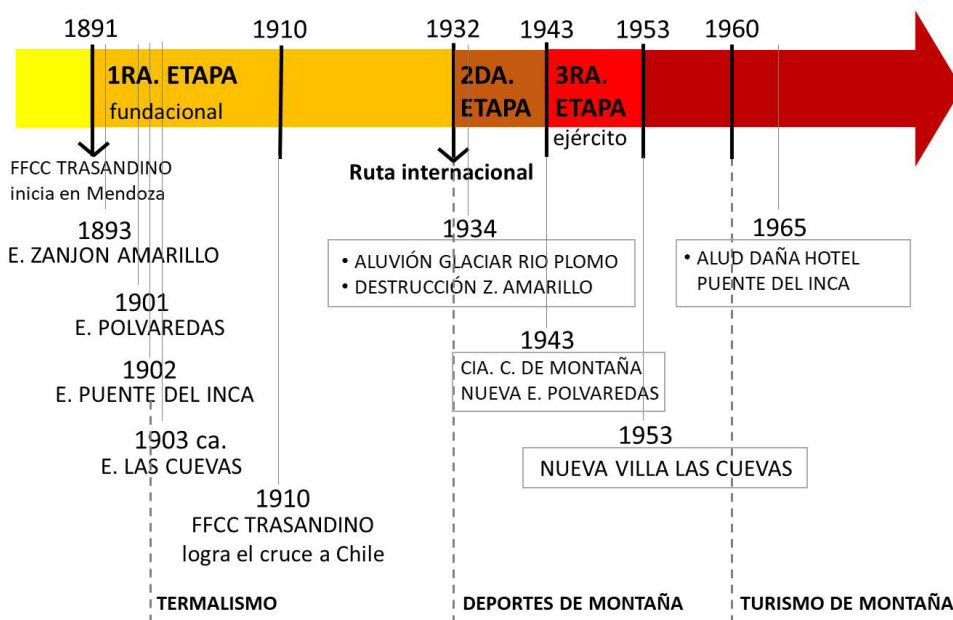


Figura 9. Períodos en el proceso de apropiación del territorio fronterizo. Fuente: elaboración de los autores.

de poblados históricos propios del área de frontera. En ellos se analizan las evidencias más significativas que hacen a los rasgos identitarios de todos y cada uno de los asentamientos, abordando las categorías de implantación, trazado y arquitectura, ésta última definida en sus variables de materialidad y lenguaje.

La investigación describe para el logro de sus objetivos, los contextos físicos e histórico-culturales que influyen en el arco temporal determinado por un lapso de 60 años en el que se suceden profundos cambios políticos, sociales y tecnológicos, que el trabajo sostiene como claras repercusiones y testimonios de la modernidad en alta montaña. En la intención

de ordenar la lectura e interpretación de este fenómeno, se expone una periodización que puntualiza acontecimientos sobre el desarrollo de aspectos que referencian al proceso de apropiación del territorio cordillerano (Figura 9).

En esta periodización, el primer tiempo refiere a los intereses del Ferrocarril Trasandino, desplegado en escasos 20 años pero con un proceso de gran intensidad en cuanto a inversión económica e intervenciones materiales sobre el territorio, que evidencian el rol protagónico del tren facilitando el desarrollo de las prácticas de comercialización, turismo y recreación. Este período se caracteriza por las prácticas pioneras del termalismo y el cambio de mentalidad que

inauguró la sociabilidad de la montaña. Luego detectamos un segundo tiempo, muy breve, que refiere a la aparición de la ruta, que provocó el afianzamiento definitivo de los poblados y el nacimiento de un sistema físico-territorial que vincula las villas de frontera. En paralelo, este período inaugura la práctica sostenida de deportes de verano e invierno, que deviene en el turismo de montaña, en un sentido amplio¹⁷. Finalmente se señala una tercera y última etapa con la aparición de los asentamientos militares y algunos campamentos de Vialidad Nacional que, con el objeto de fiscalizar los límites territoriales y garantizar la transitabilidad de la ruta, culminan el proceso de consolidación de las estructuras suburbanas de frontera. De esta manera se establece un orden de aparición en el tiempo que marca el crecimiento de los pueblos de frontera en la naciente del río Mendoza.

Se establece como resultado un tiempo de fundaciones, un período intermedio de conformación de la matriz territorial y un tercer período de presencia militar en frontera. Cada uno relatado en el marco de sus particulares circunstancias históricas, coincidentes con los hechos que caracterizaron el arribo de la modernidad a la provincia de Mendoza, manifiestos en el ferrocarril, los caminos, el

¹⁷. Nos referimos aquí a otras prácticas deportivas como senderismo, rafting, deportes extremos, acampe, etc.; cuyo análisis excede los límites de este trabajo.

telégrafo, las infraestructuras derivadas y las prácticas modernas del ocio y el turismo.

CONCLUSIONES

En el área de frontera que analiza el trabajo, los pueblos estudiados responden a un proceso clave identificado con el afianzamiento de la territorialidad del país. Su consolidación responde a un momento político-administrativo de crecimiento y estabilidad, a la vez que acompaña el paradigma de crecimiento industrial y tecnificado del ferrocarril, circunstancia que caracterizó el ingreso a la modernidad en la zona cordillerana mendocina a fines del siglo XIX.

El emplazamiento de los pueblos no fue arbitrario, sino que respondió a una métrica funcional que los ubicó escasos 15 km. uno de otro, espacio establecido por la dependencia de la provisión y consumo de agua de maquinarias a vapor del ferrocarril en los primeros tiempos. Esta disposición respondió a un esquema lineal que une puntos en el espacio (los pueblos), de manera que se constituye en un sistema físico-territorial que conforma en conjunto con otros sistemas, una matriz mayor al ser parte constitutiva de las redes de alta montaña. La implantación en el terreno responde a líneas fuerza que le impone la morfología del territorio con sus montañas, quebradas y valles; el serpentear del río y la linealidad de las trazas del ferrocarril y posteriormente de la ruta.

Se observa que, si bien surgieron y se consolidaron en condiciones físicas adversas, ofrecieron múltiples posibilidades referidas a la inauguración de nuevas prácticas turísticas, como el termalismo, lo que propició una sensibilidad diferente respecto a la cordillera como espacio social y estético. En un segundo momento se incorporaron los deportes de montaña en época estival, posteriormente desplegados también como oferta de invierno. Respecto del resguardo de la seguridad nacional, el sitio fue considerado óptimo para el asentamiento de sucesivas instalaciones militares, que acompañaron el desarrollo paulatino del área de frontera, las que, junto con servicios y campamentos de Vialidad Nacional, facilitaron la circulación de mercancías y personas desde y hacia la vecina República de Chile.

Los cuatro poblados estudiados presentan una localización estratégica y de aprovechamiento a las condiciones naturales del suelo, pero sólo uno, Las Cuevas, responde a una planificación previa de ordenamiento que define un tipo específico con la incorporación de la villa nueva. Los restantes desarrollan tipos suburbanos impuestos por el trazado del ferrocarril y del camino. La generación de este tipo, estructurado por la huella original que marcó la traza ferroviaria, se vio alterada en el tiempo por la presencia de los asentamientos militares que irrumpieron con su lógica urbana propia, no siendo asimilados a la estructura primigenia y provocando sectorizaciones, parcelamientos

y alteraciones significativas. Dada la similitud de los casos, la investigación concluye en que no se detecta un trazado unificado como característica común de los pueblos estudiados. Son asentamientos que no poseen complejidad urbana y organizativa, es decir, poblados que se caracterizan por la ausencia de un urbanismo formal que se refleje físicamente en el espacio. No obstante, el tipo suburbano resultante, evidencia un alto grado de adaptabilidad al contexto natural que lo rodea a la vez que armoniza con la intervención humana, que buscó desarrollar un hábitat adecuado a las circunstancias particulares que debió resolver en cada momento.

La arquitectura responde en su mayoría al lenguaje pintoresquista con volumetrías pequeñas y techos de fuertes pendientes. Las masas murarias son normalmente hechas con estibados de piedra escuadrada o natural asentada y trabada. Presentan dinteles pétreos en aberturas simples y adoveladas en pórticos. Las estructuras de cubierta son mixtas con cabreadas de madera de pino o cerchas metálicas de acero en planchuelas, a bulón o soldadas. Las cubiertas de techo presentan chapas sinusoides. El uso de materiales del lugar las dota de un carácter sustentable y vernáculo, a la vez que facilita la mimesis con las propiedades de la montaña. Los sistemas constructivos referencian a saberes de la arquitectura inglesa, respondiendo a los constructores de origen. Sin embargo, los asentamientos militares incorporados con

posterioridad, no siempre responden a este patrón establecido tácitamente; e incorporan diseños más racionales en los edificios institucionales y de acompañamiento, pero apelan a lenguajes asociados al pintoresquismo para la arquitectura residencial con cubiertas inclinadas, mamposterías mixtas de piedra o ladrillo y membratura (acabados) en piedra, ladrillo o madera.

La magnificencia del paisaje andino, sumada a las intervenciones pioneras que permitieron habitar el sector estudiado, conforman en su conjunto un paisaje cultural único que debe ser interpretado de forma sistémica, según lo confirman los avances alcanzados hasta el momento. Esto evidencia de manera categórica la existencia de una línea de investigación pasible de completarse con estudios similares referidos, por una parte, a la consolidación territorial en áreas de frontera, por medio de lecturas integrales que permitan incorporar los ejemplos detectados al acervo histórico y cultural de la modernidad en los Andes Centrales de Argentina.

REFERENCIAS

- ANDERSON, B. (2020). *Cities, Mountains and Being Modern in fin-de-siècle*. England and Germany. London: Palgrave Macmillan.
- BENEDETTI, A., & LAGUADO, I. (2013). El espacio fronterizo argentino-chileno. *Definición de categorías operativas y primera aproximación descriptiva. Fronteras, territorios y montañas*.
- La cordillera de los Andes como espacio cultural, 451-483.
- BIANCHI, P. & VILLALOBOS, A. M. (2019). La modernidad en Mendoza (1890-1930): el enclave Cacheuta como testimonio de montaña. *Anales de Investigación en Arquitectura*, 9(2), 69-88. DOI: <https://doi.org/10.18861/ania.2019.9.2923>
- BOYER, M. (2002): El turismo en Europa, de la edad moderna al siglo XX. *Historia Contemporánea*, (25), 13-31.
- BUTLER, R. W. (1985). Evolution of tourism in the Scottish Highlands. *Annals of Tourism Research*, 12(3), 371-391.
- CORBIN, A. (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Barcelona: Mondadori.
- CUETO, A., COMADRÁN RUIZ, J., CEVERINO DE RODRÍGUEZ, V., ROMANO, A. & MARIGLIANO, C. (1991) *La ciudad de Mendoza. Su Historia a través de cinco temas*. Buenos Aires: Fundación Banco de Boston.
- DELGADO, G. (1998) Mendoza y el Ferrocarril. En Lacoste, P. (comp.) *Grandes obras de Mendoza. Aportes para el estudio de la historia del turismo y la Ingeniería*. Mendoza: Diario UNO.
- FRAMPTON, K. (1993). *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona: Gustavo Gilli SA
- GARCÍA, J. J. R. (2012). *Territorio, territorialidad y multiterritorialidad: aproximaciones conceptuales*. Centro Cultural Universidad del

- Tolima, 11(22), 119.
- GROSS, R., & WINIWARTER, V. (2015). *How winter tourism transformed agrarian livelihoods in an Alpine village. The case of Damüls in Vorarlberg/Austria. Economic and Ecohistory*, 11(1), 43-63.
- GUTIÉRREZ, R. (1983). *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Ediciones Cátedra SA.
- HANSEN, P. H. (2001). *Modern mountains: The performative consciousness of modernity in Britain, 1870–1940. Meanings of Modernity: Britain from the Late-Victorian Era to World War II*, (pp. 185-202). Berg, Oxford
- HARDOY, J. E., & DOS SANTOS, M. R. (1983). *Impacto de la urbanización en los centros históricos latinoamericanos. Proyecto Regional de Patrimonio Cultural y Desarrollo, PNUD-UNESCO*.
- HARDOY, J. E., MADREA, L. & TARTARINI, J. (1988). *Poblados históricos: reflexiones para la rehabilitación de un patrimonio olvidado. Revista de Arquitectura SCA*, (140), 41-46
- INCHAUSPE, O. Y MARZO, M. (1967) *Geografía de Mendoza*. Tomo 1 y 2. Buenos Aires: Ed. Spadoni SA.
- LACOSTE, P. (2013) *El ferrocarril Trasandino y el desarrollo de los Andes centrales argentino-chilenos (1872-2013)* Santiago: Ed. IDEA
- LACOSTE, P. (2003). *El Ferrocarril Trasandino y la construcción de la cordillera como espacio social (1843-1947)*. *Entrepasados*, (24/25), 177-197.
- LACOSTE, P. (1997). *La ruta internacional de Mendoza a Chile por el paso "Los Libertadores" a través de la prensa (1923-1961): aportes para el estudio de la integración binacional. Cuadernos de Historia*, (17), 203-221.
- LACOSTE, P. (2004) *Vida social en los Andes Centrales Argentino-Chilenos: hoteles de turismo, centros termales y deportes de alta montaña (1883-1939)*. *Historia y Geografía*, (18), 914-936
- MARULL, J., PINO, J., TELLO, E., & MALLARACH, J. M. (2006). *Análisis estructural y funcional de la transformación del paisaje agrario en el Vallès durante los últimos 150 años (1853-2004): relaciones con el uso sostenible del territorio. Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, (25), 105-126.
- MATEU, A.M. (2004) *La modernidad en Mendoza. En Roig, A. A., Lacoste, P., & Satlari, M. C., (comp.) Mendoza, a través de su historia. Mendoza: Caviar Bleu*.
- MORETTI, G. (2014). *Cemento, petróleo y paternalismo industrial en Mendoza (1930-1994)*. *Labor e Engenho*, 8(4), 17-34.
- PASTORIZA, E. (2011). *La Conquista de Las Vacaciones: breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.
- PIGLIA, M. (2012). *En torno a los Parques Nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950)*. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 10(1), 61-73.
- PONTE, J. (1999) *La fragilidad de la memoria. Representaciones, prensa y poder de una ciudad latinoamericana en tiempos del modernismo. Mendoza, 1885-1910*.

Mendoza: Ediciones fundación CRICYT

RAFFA, C. B., HIRSCHHEGGER, I., ORTEGA, L. L., CREMASCHI, V., & DURÁ GÚRPIDE, I. (2018). *Proyectos y concreciones*. Dirección URL del libro: <https://bdigital.uncu.edu.ar/11476>.

SABATÉ BEL, J. (2007). Paisajes culturales y desarrollo local: ¿Alta costura o prêt a porter? *Revista Labor & Engenho*, 1(1), 51-76.

SANTOS, M. (2009). Espacio y Método. Algunas reflexiones sobre el concepto de espacio. *Gestión y ambiente*, 12(1), 147-148.

SAUTU, R., BONIOLO, P., DALLE, P., & ELBERT, R. (2005). *Manual de metodología*. CLACSO, colección Campus Virtual, Buenos Aires.

SEISDEDOS, S. (2009). El ferrocarril transandino. *ARQ* (Santiago), (71), 50-57.

TORRES ORTIZ, M. (2002). *Tartessos* (Biblioteca Archaeologica Hispana 14). Real Academia de la Historia, Madrid.

TRACHANA, A. (2000). *Historia y proyecto. Una revisión de los conceptos de tipo y contexto*. Nobuko.

WAISMAN, M. (1993). *El interior de la Historia. Historiografía Arquitectónica para uso de Latinoamericanos*. Bogotá: ESCALA.

Repositorios consultados

Los Andes (1982). Cien años de vida mendocina. Centenario diario "Los Andes". 1882- 1982. Mendoza: diario Los Andes.

Municipalidad de Mendoza (1904). Primer Censo

Municipal de Población con datos sobre Edificación, Comercio e Industria de la Ciudad de Mendoza. Mendoza: Cárdenas, Más y Cía.

Priori, E., Moretti, G. y Ferreyra, V. (2017). Paisaje, arquitectura y sociedad en el Corredor Andino (Mendoza, Argentina). Puente del Inca: un sistema patrimonial (inédito). Dirección de Patrimonio Cultural y Museos. Secretaría de Cultura. Gobierno de Mendoza.

Revista Caras y Caretas, Buenos Aires, N°602, abril 16, 1910.

Revista Mensual BAP, Buenos Aires, N°190, setiembre, 1933.



Esta obra está bajo una licencia internacional Creative Commons Atribución 4.0.