



Imágenes y representaciones a través de los caminos cordilleranos

Images and Representations through the Mountain Roads

Imagens e representações pelas estradas de montanha

Images et représentations à travers les routes de montagne

Изображения и представления по горным дорогам

Sosa, Emilce Nieves

Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Filosofía y Letras
Instituto de Historia del Arte
emilcesosa@ffyl.uncu.edu.ar
Mendoza - Argentina

Resumen

El trabajo propuesto fue presentado como Conferencia Inaugural en el marco del III Congreso Nacional e Internacional de Historia del Arte, Cultura y Sociedad, “Viajes, Encuentros y Mestizajes en Latinoamérica, África y Europa”, en la Universidad de la Laguna, llevado a cabo durante el 2022 en San Cristobal de La Laguna, Tenerife, Islas Canarias, España.

Nuestro marco espacial será analizado a partir de las representaciones sociales durante el siglo XVIII y el XIX, en el que se explicará la importancia de los caminos en el territorio cordillerano, siendo este un lugar que permitió al reino la administración de la colonia en uno de los lugares más australes del continente americano. Por lo tanto, las vías de comunicación han representado un elemento fundamental en la investigación, dado que

SOSA, Emilce Nieves. “Imágenes y representaciones a través de los caminos cordilleranos”, en: *Cuadernos de Historia del Arte* – Nº 41, NE – julio-noviembre 2023 - ISSN 0070-1688, ISSN (virtual) 2618-5555 - Mendoza – Instituto de Historia del Arte – FFYL – UNCUYO, pp. 25-65.

el desarrollo de las ciudades y los caminos constituyeron para el reino uno de los asuntos más importantes para la administración. Por lo tanto, el objetivo de la presente propuesta es analizar los caminos y su circulación, desde una perspectiva histórico-cultural a partir de la identificación de procesos culturales vinculados a los viajes y a los itinerarios culturales, a fin de establecer un aporte a la construcción identitaria, y la apropiación cultural, expresadas a través del entorno propio y característico de la ciudad de Mendoza.

Palabras clave: Caminos reales, Mendoza, caminos de travesía, historia de Mendoza, representaciones

Abstract

Our spatial framework will be analyzed from the social representations during the 18th and 19th centuries, in which the importance of the roads in the mountain territory will be explained, this being a place that allowed the kingdom to administer the colony in one of the southernmost places on the American continent. Therefore, communication routes have represented a fundamental element in the research, given that the development of cities and roads constituted one of the most important issues for the administration for the kingdom. Therefore, the objective of this proposal is to analyze the roads and their circulation, from a historical-cultural perspective based on the identification of cultural processes linked to travel and cultural itineraries, in order to establish a contribution to the construction identity, and cultural appropriation, expressed through the characteristic environment of the city of Mendoza.

Keywords: Royal Roads, Mendoza, Crossroads, History of Mendoza, representations

Resumo

Nosso enquadramento espacial será analisado a partir das representações sociais durante os séculos XVIII e XIX, nas quais será explicada a importância das estradas no território serrano, sendo este um local que permitiu ao reino administrar a colônia em um dos locais mais meridionais no continente americano. Portanto, as vias de comunicação representaram um elemento fundamental na pesquisa, visto que o desenvolvimento das cidades e das estradas constituía uma das questões mais importantes para a administração do reino. Portanto, o objetivo desta proposta é analisar as estradas e sua circulação, a partir de uma perspectiva histórico-cultural baseada na identificação de processos culturais vinculados a viagens e

itinerários culturais, a fim de estabelecer uma contribuição para a construção de identidade e apropriação cultural, expresso através do ambiente característico da cidade de Mendoza.

Palavras chaves: Caminhos reais, Mendoza, caminho de travessia, história de Mendoza, representações

Résumé

Notre cadre spatial sera analysé à partir des représentations sociales des XVIIIe et XIXe siècles, dans lesquelles sera expliquée l'importance des routes dans le territoire de montagne, lieu qui permettait au royaume d'administrer la colonie dans l'un des endroits les plus méridionaux. sur le continent américain. Les voies de communication ont donc représenté un élément fondamental dans la recherche, étant donné que le développement des villes et des routes constituait l'un des enjeux les plus importants pour l'administration du royaume. L'objectif de cette proposition est donc d'analyser les routes et leur circulation, dans une perspective historico-culturelle basée sur l'identification des processus culturels liés aux voyages et aux itinéraires culturels, afin d'établir une contribution à l'identité de construction et à l'appropriation culturelle, exprimé à travers l'environnement caractéristique de la ville de Mendoza.

Mots clés: Chemins royaux, Mendoza, chemins de traversée, histoire de Mendoza, représentations

Резюме

Наша пространственная структура будет проанализирована на основе социальных представлений XVIII и XIX веков, в которых будет объяснена важность дорог на горной территории, поскольку это место позволило королевству управлять колонией в одном из самых южных мест. на американском континенте. Таким образом, пути сообщения представляли собой фундаментальный элемент исследования, учитывая, что развитие городов и дорог составляло один из наиболее важных вопросов для администрации королевства. Таким образом, цель этого предложения состоит в том, чтобы проанализировать дороги и их движение с историко-культурной точки зрения на основе выявления культурных процессов, связанных с путешествиями и культурными маршрутами, чтобы установить вклад в строительную идентичность и культурное присвоение. выраженный через характерную среду города Мендоса.

Слова: Королевские дороги, Мендоса, проезжие дороги, история, Мендосы, представления.

Nuestro estudio será analizado a través de las representaciones sociales, y para ello se ha tomado como referencia las líneas temáticas que convergen en los viajes, las expediciones que cruzan los confines del mundo superando los límites. Estas travesías se encuentran atiborradas de encuentros y desencuentros y a partir de ello, han quedado como testimonio dibujos, apuntes gráficos y bocetos, además de un patrimonio cultural que hemos legado. Por tal motivo, nuestro abordaje analizará la importancia de los caminos en el territorio cordillerano, siendo este un lugar que permitió al reino, la administración de la colonia en uno de los lugares más australes del continente americano. Por lo tanto, las vías de comunicación representan un elemento fundamental en la investigación, dado que el desarrollo de las ciudades se concretó partir de los caminos, los que se constituyeron para el reino, como uno de los asuntos más importantes para su administración. Por lo tanto, el objetivo de la presente propuesta es analizar los caminos de cordillera (Mendoza-Santiago de Chile) y su circulación, desde una perspectiva histórico-cultural con el fin de identificar los procesos vinculados a los itinerarios culturales y a los viajes, a partir de establecer un aporte en la construcción identitaria, y la apropiación cultural, expresadas a través del entorno propio y característico de la ciudad de Mendoza.

Su análisis se establece a partir de la historia cultural y desde una perspectiva de estudio del patrimonio. Por lo tanto, podemos determinar que la ubicación de Mendoza posee una valoración no sólo desde el punto de vista

histórico, sino que además posee importancia patrimonial, asociada a su historia, al paisaje cultural¹ y a los itinerarios culturales dado que estos caminos se vinculan con el camino incaico o “*Qhapaq Ñan*” declarada por la UNESCO durante el 2014. Por tal motivo, al contextualizar los caminos dentro de la valoración patrimonial cultural, tomaremos como referencia la *Carta del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS)*².

¹ Entendemos por Paisaje Cultural al término que abarca una diversidad de manifestaciones e interacciones entre la humanidad y su ambiente natural. El concepto de Paisaje Cultural establece tres categorías, de los cuáles se tomará como referencia al: *Paisaje Cultural Asociativo* que es aquel, que tiene en cuenta los aspectos religiosos, artísticos o culturales relacionados con los elementos del medio ambiente. De estamanager se analizará la región a partir de los criterios aportados por la UNESCO que ha establecido los siguientes criterios para identificar los paisajes culturales, a partir de seis pasos entre los que se destacan: *la identificación del sitio; la descripción, su justificación de la inscripción; el estado de conservación, la protección y el manejo monitoreo y la documentación*. CAMBÓN Elena. *Paisajes Culturales como Patrimonio: Criterios para su Identificación y Evaluación*. En: *AU, Revista Científica de Arquitectura*. (La Habana: Universidad Tecnológica de la Habana, 2009, p.12). Web: <http://www.reda lyc.org/pdf/3768/3768398560 02.pdf> [en línea], [2020].

² “El reconocimiento de los Itinerarios Culturales como un nuevo concepto o categoría patrimonial guarda armonía y no se solapa con otras categorías o tipos de bienes (monumentos, ciudades, paisajes culturales, patrimonio industrial, etc.) que pueden existir en su seno. Simplemente los enmarca en un sistema conjunto que realza su significado y los interrelaciona a través de una perspectiva científica que proporciona una visión plural, más completa y justa de la historia. De esta forma, no sólo favorece la comprensión y la comunicación entre los pueblos, sino también la cooperación para la conservación del patrimonio. Los itinerarios culturales no son, por tanto, simples vías históricas de comunicación que incluyan o conecten diversos elementos patrimoniales, sino singulares fenómenos históricos que no pueden crearse con la imaginación y la voluntad de establecer conjuntos asociativos de bienes culturales que posean rasgos comunes. A veces, los Itinerarios Culturales han surgido como un proyecto trazado de forma apriorística por la voluntad humana que ha contado con poder suficiente para dar curso a un propósito determinado (por ejemplo, el Camino de los Incas o las calzadas del Imperio Romano). Otras veces, son el resultado de un largo proceso evolutivo en el que intervienen de forma colectiva

Después de la llegada de los españoles al continente americano, comenzó un gran proyecto de conquista tanto territorial como de fe, por lo que los viajes comenzaron a realizarse de manera más continua, aunque esta no fue una situación sencilla para viajar. Las expediciones eran de tipo exploratoria y conllevaba grandes riesgos. Para poder realizar un viaje hacia las Indias o volver de ellas era necesario tener permiso expreso, expedido por la Casa de Contratación de las Indias, que residía en Sevilla, o bien en la Reales Audiencias a través de los virreyes o los gobernadores de las Indias³. A partir de 1518 España reglamentó una serie de disposiciones reales para los viajes hacia las Indias, donde los españoles nacidos en ellas requerían de un permiso especial. Además, se debe tener en cuenta que el paso hacia América quedaba totalmente prohibido a “moros, judíos o sus hijos”, así también a los gitanos, los berberiscos⁴. La prohibición también afectó a los negros y mulatos, aunque estos podían obtener una licencia de viaje siempre y cuando tuvieran autorización expresa de sus dueños⁵. Las mujeres requerían de una legislación especial, ya que a las solteras, se les prohibía viajar. Entre las disposiciones de excepcionalidad, encontramos aquellas que eran de profesión lavanderas a

distintos factores humanos que coinciden y se encauzan hacia un mismo fin (caso del Camino de Santiago, las rutas de caravanas comerciales africanas, o la Ruta de la Seda). En ambos casos se trata de procesos surgidos deliberadamente de la voluntad humana para alcanzar un objetivo concreto.” ICOM, (2008), ratificada por la 16ª Asamblea General en Québec (Canadá).

³ José Luis Martínez. *Pasajeros de las Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI* (México: Fondo de la Cultura Económica, 2001), p. 32.

⁴ Conocidos también como corsarios otomanos.

⁵ *Ibidem*, p.37.

las que se les autorizaba viajar. Sin embargo en el caso de las mujeres casadas, estas podían recibir licencia para viajes, siempre que estuviesen acompañadas de algún deudo que las condujese a reunirse con su esposo. Finalmente, en el caso de los sacerdotes o religiosos estos debían recibir autorización previa de sus superiores.

Luego para poder emprender la travesía se debía llegar a puerto y una vez allí, debía tratar con el dueño del barco, donde se debía presentar el permiso de viaje, para recién poder realizar el pago del mismo⁶. De este modo se puede comprender que las condiciones de viaje eran situaciones de lo más complejas.

Hacia los confines

Entendemos que la ciudad de Mendoza se desarrolló a partir de su vinculación con los caminos reales de cordillera como un elemento esencial en el tránsito entre ambas costas oceánicas. Así, esta ciudad surgirá a partir de una concepción estratégica en la dominación territorial española, pero además su sociedad desarrollará una construcción imaginaria propia, a partir de los aspectos simbólicos culturales. De este modo se logrará comprender que la sociedad elaboró un campo cultural alrededor de estos caminos y de la propia cordillera, los que son antropológica y ontológicamente, el fundamento de su propia construcción social⁷. De este modo la cultura

⁶ *Ibidem*, p. 189.

⁷ Dado que el pensamiento humano posee la, (...) capacidad de simbolizar o función de simbolizar es inherente a la condición humana ya que se encuentra en la base del pensar mismo. Esto se debe a que pensamos en y mediante símbolos, utilizamos imágenes y palabras que nos permiten evocar ideas,

mendocina surgirá a partir de un conjunto de símbolos los que son peribidos a través de su propia realidad comprendida como “la inmensidad cordillerana”⁸.

El territorio

La llegada de los españoles al territorio no se concretó hasta 1561. Mendoza se encontró ocupada por grupos sociales pertenecientes a la cultura Huarpe, los que además se encontraron bajo el dominio Incaico. El territorio del Cuyum comenzó un incipiente proceso de exploración a partir de los caminos del *Qhapaq ñan* o *Inka ñan* o comunmente conocidos como el camino de Inca. Esta red vial fue el principal elemento de dominación incaica sobre el Tahuantisuyu, red vial que luego fuese utilizada bajo la dominación española, transformandose posteriormente en los caminos reales.

expresar sentimientos, comunicarnos e interactuar con otros y comprender el entorno circundante.

Salomé Sola-Morales. “Hacia una epistemología del concepto de símbolo” en: *Cinta moebio*, Revista de Epistemología de Ciencias Sociales, 49: 11-21, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile, 2014, web: www.moebio.uchile.cl/49/sola.html, pp. 11-12.

⁸ Ibidem. (...) De hecho, gracias al sistema o red de símbolos en que el ser humano nace, crece y se desarrolla puede construir y comprender el universo y la realidad en la que habita y, como es evidente, dar significación a su propia experiencia y a sus relaciones con los demás, p. 13.

Fig. 1.- Acta de fundación de la ciudad de Mendoza (2 de marzo de 1561) en el Nuevo Valle de Rioja, en el asiento y valle de Guentata, provincia de Cuyo, por el capitán Pedro del Castillo, anónimo 9.

⁹ Con los nombres de las personas a quienes se les distribuyeron solares. Número de registro: 2743. ES.41091.AGI//MP-BUENOS_AIRES,221. Unidades relacionadas por procedencia: Agregado a la "Provança de Pedro de Castillo" (1561-1563). CHILE, 30. Folios 137 y ss. 1 Hoja(s) en Papel, Tamaño 62 x 44 cm. CONSEJO DE INDIAS. Archivo General de Indias (Sevilla). Archivos Estatales

IMÁGENES Y REPRESENTACIONES A TRAVÉS DE LOS CAMINOS CORDILLERANOS



Fig. 2.- Camino incaico o *Qhapaq ñan* o *Inka ñan*¹⁰

(España). Web:

<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/17052>

¹⁰ De Haylli - Esta es una imagen retocada, lo que significa que ha sido alterada digitalmente de su versión original. Modificaciones: Labels translated into

Desde la conquista y dominación, los viajes se convirtieron en un elemento fundamental para la afirmación sobre los territorios. En 1761 Don Pedro Rodríguez Campomanes, miembro del Consejo de S. M. en el Supremo de Hacienda publicó, el “Real Itinerario de Postas”¹¹. En el se establecían las condiciones Reales de los caminos, en el que se describían los lugares en los que se debían implementar, estos se asociaron a la red vial existente incaica entendiendo que

Los reyes incas del Perú tenían establecidos largos tiempos antes de conquistar este país los españoles, correos en posta tan dirigientes, que en caso repentino por medio de fuegos hacían pasar las noticias de 500 á 600 leguas en el espacio de dos ó tres horas.¹²

De esta manera los correos estuvieron destinados ha los viajes, llevando los partes a los sitios Reales dentro y fuera del reino.¹³ Este reglamento incluyó un apartado específico sobre las postas en la que quedó determinado por mandato real, que a partir de la

Dirección General de Correos y aprobado por el Rey, establece para aquellos que viajen en posta, á la ligera y en ruedas

Spanish and title added in the same language. La original se puede ver aquí: Inca roads-en.svg. Las modificaciones las hizo Haylli., CC BY-SA 3.0, en web: https://es.wikipedia.org/wiki/Red_vial_del_Tahuantinsuyo#/media/Archivo:Inca_roads-es.svg

¹¹ Ibidem, p V.

¹² Ibidem, p. 4.

¹³ Ibidem, p.23.

[...] para ello deberá contar con su correspondiente licencia para transitar dentro y fuera del Reino¹⁴

De este modo podemos establecer que los caminos cordilleranos que desde tiempo inmemoriales, han sido sumamente transitados en la región meridional. Luego este se convirtió en una de las principales vías de comunicación durante la presencia española, constituyéndose en un elemento esencial de las rutas reales, dado que su ubicación significó ser indispensable para las comunicaciones entre las dos vertientes cordilleranas. Entre los elementos de valor significativo se destaca el correo real, los procesos de circulación social, la organización militar y religiosa. Por otro lado, las rutas reales constituyeron principalmente la comercialización con Santiago de Chile y la Ciudad de Córdoba, uniéndose al camino real hacia Lima. Este camino fue la principal vía de tránsito, aunque su acceso presentó muchas dificultades, dado que era de difícil por ser muy escarpado, de cornisa, y en medio de las cumbres más altas de la cordillera de los Andes. Esta fue el único camino que unía la región del Juncal (Chile) con la región de Uspallata (Mendoza). Por lo tanto, esta ruta significó ser de gran relevancia para la corona permitiendo durante varios siglos la exploración, la conquista, y sobre todo el comercio. Los primeros protagonistas en el territorio fueron clérigos, frailes que viajaban junto a funcionarios, soldados y colonizadores¹⁵. De este modo la circulación y la comunicación recorrerán distancias los que, a través de los caminos reales, trasladarán edictos reales, además de un

¹⁴ Ibidem, p.57.

¹⁵ José Luis Martínez. *Pasajeros de Indias. Viajes Transatlánticos en el siglo XVI*, (México: Fondo de la Cultura Económica, 1999), p. 11.

gran número de normativas, leyes, ordenanzas, actas, entre otras, como cuentas, solicitudes, listas de provisiones y todo tipo de información necesaria para el funcionamiento de la nueva colonia¹⁶.

De esta manera la corona española utilizó esta red caminera unió las actuales repúblicas de Chile, Argentina, Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. A través de la calzada imperial de los Incas, demarcada sobre senderos más antiguos, que cruzaba el noroeste hacia el oeste central, desde el norte de Jujuy hasta el sur de Mendoza¹⁷.

El origen

La ciudad de Mendoza tiene su origen¹⁸ en el siglo XVI y podemos establecer que la ocupación *estuvo sustentada por una estructura militar y religiosa, siendo esta última, un elemento esencial y decisivo en la conquista*. La llegada del español a Mendoza significó un cambio que dará origen a un mestizaje poblacional en Cuyo¹⁹. De este modo la población originaria, fue sometida a un proceso de evangelización a través de la conversión. Como resultado de este proceso se desarrollará un *sincretismo cultural*²⁰. En este sentido, afirmamos que ha sido un proceso de

¹⁶ *Ibidem*, p. 13.

¹⁷ DE PAULA, A. *Los caminos reales y sus ramificaciones en la Argentina hispánica*, ICOMOS Internacional Comité Científico sobre Rutas Culturales (CIIC), 2002, en http://www.icomosciic.org/CIIC/pamplona/PROYECTOS_Alberto_dePaula.htm [en línea], [2014], p. 440.

¹⁸ 1561.

¹⁹ Emilce N. Sosa, *Vida y muerte en Mendoza 1787-1923*, (Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Filosofía y Letras, EDIFYL, 2015), p. 319.

²⁰ *Ibidem*, pp. 319-320.

transformación cultural, lento pero a su vez permanente conservando características particulares de ambas culturas²¹. Esto llevó a su población a generar una gran cantidad de elementos de contenido simbólico, los que le han permitido establecer una estructuración histórico-cultural muy particular. De este modo se han logrado identificar algunos aspectos, según los postulados de Bronislaw cuando enuncia que:

A lo largo de la historia, las sociedades se entregan a una invención permanente de sus propias representaciones globales, otras tantas ideas-imágenes a través de las cuales se dan una identidad, perciben sus divisiones, legitiman su poder o elaboran modelos formadores para sus ciudadanos [...]

Estas representaciones de la realidad social, inventadas y elaboradas con materiales tomados del caudal simbólico, tienen una realidad específica que residen en su misma existencia, en su impacto variable sobre las mentalidades y los comportamientos colectivos, en las múltiples funciones que ejercen en vida social. De este modo, todo poder se rodea de representaciones, símbolos, emblemas, etc., que lo legitiman, lo engrandecen, y que necesita para asegurar su protección.

La dominación de este campo de representaciones, así como de los conflictos cuyo punto crucial son éstas, requiere una elaboración de estrategias adaptadas a las modalidades de esos conflictos [...]"²²

²¹ *Ibidem*, pp. 328-329.

²² Baczo BRONISLAW. *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*, (Buenos Aires: Nueva Visión, 1991), web:

EMILCE NIEVES SOSA

TRATADO
LEGAL, Y POLITICO
DE
CAMINOS PUBLICOS,
Y POSSADAS.



DIVIDIDO EN DOS PARTES.

LA UNA, EN QUE SE HABLA DE LOS
Caminos; Y la otra, de las Posadas: y como
anexo, de los Correos, y Postas, así públicas, co-
mo privadas: donde se incluye el Reglamento
general de aquellas, expedido en 23. de Abril
de 1720.

SU AUTOR

EL Dr. D. THOMAS MANUEL FERNANDEZ
de Mesa.

DEDICADO

AL REY N. S.^R

PARTE I.

DE LOS CAMINOS.



CON LICENCIA:

En Valencia, por Joseph Thomàs Lucas, en la Plaza de
las Comedias. Año 1755.

Fig. 3 - Tratado Legal y político de caminos públicos y posadas, publicado en
1755 del Reino de España²³

<http://es.scribd.com/doc/146926572/> Bronislaw-Baczko, [en línea], [2014], pp.
1-8.

²³Fernández de Mesa, Tomás Manuel Miguel, Pasqual (s. XVIII) - dib. Ricarte,
Hipólito (fl. 1750-1794) - grab. Lucas, José Tomás, Imagen: p. 5 y p. 56 en:
Biblioteca Nacional de España. Web:

PARTE PRIMERA.

SE PERSUADE POR RAZON.

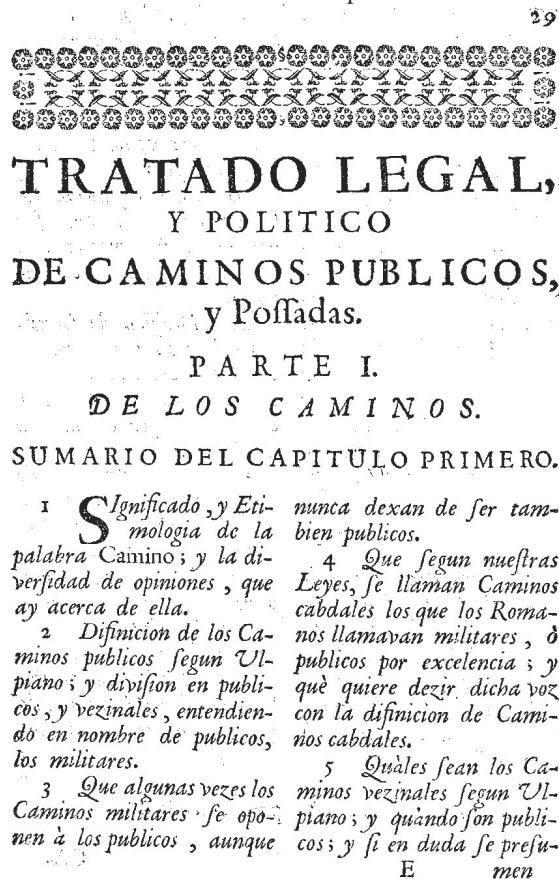
ES una Monarquía sin cómodos Caminos, una Nave sin remos, una Ave sin alas, y un Cuerpo paralítico, en que no puede correr como conviene el jugo del gobierno, y economía. Por ellos logra el Labrador mas presto, y à menos costa, los preciosos frutos, y el Dueño sus rentas: el amigo goza de las noticias del amigo ausente, el hermano del hermano, el padre del hijo, y el marido de la muger: el litigante agraviado halla luego el recurso, que le diere su justicia: el Juez recibe las ordenes del Superior, y èste los Informes de sus Consultas; y así puede circular mejor en este Compuesto de la Republica la fangre de las Riquezas, y los espíritus de la Política.

Son los Caminos las segundas Aulas, donde deven perfeccionarse los Sabios, como dezia Casiodoro; en las quales me parece à mi, que aprenden los hombres vivamente tratando con los vivos lo que muertamente estudiaron con los muertos, esto es, con los cartapacios, y libros.

Medio dia de los Doctos, dixo Gracian que era el tiempo que devia emplearse viajando: y otros le llamaron *Edad adulta*, porque en èl es donde recibe el juicio mayores luzes, y en que se fazona, y confirma la razon: y què otra cosa es, no tener cómodos, y transitables Caminos, que dificultar este medio el mas importante del saber?

Entre los quatro excelentes dotes, con que Dios adorna las Almas en el Cielo, se cuenta el de la agilidad;
por-

Fig. 4 - Tratado Legal y político de caminos públicos y posadas, publicado en 1755 del Reino de España²⁴



²⁴Fernández de Mesa, Tomás Manuel Miguel, Pasqual (s. XVIII) - dib. Ricarte, Hipólito (fl. 1750-1794) - grab. Lucas, José Tomás, Imagen: p. 5 y p. 56 en: Biblioteca Nacional de España. Web: <http://bdh.bne.es/bnearch/CompleteSearch.do?languageView=es&field=todos&text=Tratado+legal+y+pol%C3%ADtico+de+caminos+p%C3%BAblicos&howYearItems=&exact=on&textH=&advanced=false&completeText=&pageSize=1&pageSizeAbrev=30&pageNumber=1>

Fig. 5 - Definición de los caminos. Tratado Legal y político de caminos públicos y posadas, publicado en 1755 del Reino de España²⁵

30. *Tratado de Caminos, y Posadas.*
men tales; y si esta división en publicos, y vezinales es diminuta; y cómo podrá entenderse que no lo sea.

6. *Que se engañaron los que dixeron, que un Camino, para ser público, avia de empezar, y acabar en lugar público, porque dicha circunstancia solo es menester en los reales.*

7. *Que basta probar la quasi possession de caminar publicamente, para obtener en juicio de possession, si no se prueba en contrario, como pueda tener el Camino algun público destino; y se da satisfaccion à las Leyes opuestas.*

8. *Repruevase la opinion del Cardenal de Luca acerca del tiempo de la quasi possession; y distinguese entre el juicio de ella, y de propiedad; ó quando se prueba dominio, ó quando se puede considerar uso continuo, ó consentimiento por otras circun-*

tancias, que el tiempo.

9. *Division de Caminos en publicos para los estrangeros, y naturales; y en particulares de los Pueblos; y quales sean.*

10. *Otra distincion de Caminos reales, por ser del Rey, ó capitales, ó por estar en tierras de Rea- lengo.*

11. *Division de Cami- nos urbanos, y rusticos; y de dónde empiezan à contarse aquellos; y si éstos se confunden, por entrar en Poblacion.*

12. *Otra division de Caminos en Cosarios, ó frequentados, y en des- usados; y quales sean.*

13. *Caminos carreteros, y de herradura, ó de à pie; y Caminos empedra- dos, y sin empedrar.*

14. *Que las dichas son las especies de Caminos, de que tratan las Leyes Ro- manas, y de España; y la necesidad de la distincion para entenderlas.*

CA-

²⁵ *Ibidem*, p. 79 y 80 en: Biblioteca Nacional de España. Web: <http://bdhrd.bne.es/viewer.vm?id=0000115085&page=1> [en línea], [2020].

Fig. 6 - Definición de los caminos. Tratado Legal y político de caminos públicos y posadas, publicado en 1755 del Reino de España²⁶

Estos también pueden ser comprendidos como construcciones sociales y culturales, las que permiten establecer sus propias características, desarrollando elementos tan propios como son la identidad cultural a partir del idioma, las creencias entre otros.

A partir del surgimiento de la ciudad comenzará a desarrollarse una nueva organización política, jurídica y comercial en la región. Este sistema fue implementado a partir de una planificación logística, que tuvo por objetivo desarrollar y proteger las comunicaciones en el continente, a través de los caminos y del correo real.

Por tal motivo, la materialidad vinculada a los caminos que ha sobrevivido, ha sido la portadora de vínculos y de lógicas simbólicas sustentadas a partir de las movilidades sociales. Estos movimientos se construyeron como circuitos, que a su vez dieron origen a nuevos imaginarios sociales, convirtiéndose en matrices de representación socio-cultural para Mendoza. Por consiguiente, al abordar el concepto de imaginario tomaremos la propuesta de Gómez, a partir de tres premisas:

- 1). “Sólo es posible «dar con» y «dar cuenta de» los imaginarios sociales “en” y “a través” de la materialización discursiva de esos imaginarios en textos concretos; esto es, “en” y “a través de representaciones efectivas”.

²⁶ *Ibidem*, p. 79 y 80 en: Biblioteca Nacional de España. Web: <http://bdhrd.bne.es/viewer.vm?id=0000115085&page=1> [en línea], [2020].

2). No son posibles las representaciones sin la intervención / presencia de los imaginarios.

3). Los imaginarios son los que hacen posible las representaciones.”²⁷

También es importante señalar que, al abordar el concepto *imaginarios sociales*, lo hemos analizado desde la perspectiva de Rabinovich (1995), quien sostiene que un elemento fundamental son las premisas aportadas por Lacan, y que además son consideradas como elementos necesarios para concepción de la realidad humana, encontrándose estos conceptos organizados a partir de:

[...] lo simbólico, lo imaginario y lo real. Estos tres términos (S, I, R) estaban disponibles en la cultura de la época. Lacan no inventa estos términos “en sí mismos”, sino que le dará, por un lado, una inflexión particular y, por otro, los articulará de un modo original. La inflexión es especialmente notable en lo concerniente al término Real²⁸

Por ello, al abordar el concepto sobre la construcción de imaginarios sociales sobre “los caminos y las ciudades”, tomaremos algunas apreciaciones de Cecilia Raffa (2003), que sustenta a las ciudades como constructos, que operan confiriendo un fundamento a las creaciones urbanas, pero

²⁷ Pedro Arturo Gómez. *Imaginarios sociales y análisis semiótico. una aproximación a la construcción narrativa de la realidad*, en: *Cuadernos*, (17) – (Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy - *Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales*, 2001), web: <https://www.redalyc.org/pdf/185/18501713.pdf> [en línea], [2020], p. 98.

²⁸ Diana Rabinovich. *Lo imaginario, lo simbólico y lo real*, Posgrado, 1995, web: http://23118.psi.uba.ar/academica/carrerasdegrado/psicologia/informacion_adicional/electivas/francesa1/material/Lo%20simbolico%20lo%20imaginario%20lo%20real.pdf [en línea], [2014], p. 1.

a su vez son consideradas como espacios que generan y albergan imaginarios. Por lo tanto:

[...] imaginarios son construcciones sociales que se consolidan a partir del discurso, las prácticas sociales y los valores que circulan en una sociedad; en ellos se funden: historias del pasado, miradas del presente y proyecciones idealizadas del futuro²⁹

Es importante señalar que estos imaginarios surgen a partir de diferentes elementos que se constituyen como mecanismos de identificación cultural. Dado que estas construcciones, participan como elementos esenciales en la identidad social y cultural. Por lo tanto, es importante comprender que la materialidad que llega hasta nosotros, nos permiten reconstruir la historia siendo este, el resultado de la producción cultural que contienen en su conceptualización un sistema de creencias y tradiciones. Ahora bien, Vovelle propone, que la materialidad heredada que en nuestro caso son elementos materiales, o elementos iconográficos, que se transforman en fuentes documentales donde “se accede a la vez a la historia de las actitudes de la vida, de la estructura familiar y de todo aquello que conforma la aventura de la vida humana”³⁰. Y es a partir de esta herencia material, la que nos permite transitar a través de la historia.

²⁹ Cecilia RAFFA. “Proyectos para una Mendoza imaginada: el “Palacio de Gobierno” en la Plaza Independencia”, en: *Actas II Congreso Interoceánico de Estudios Latinoamericanos. Sujeto y Utopía, el Lugar de América Latina*, (Mendoza: Instituto de Filosofía Argentina y Americana de la Facultad de Filosofía y Letras Universidad Nacional de Cuyo, 2003), pp.1-3.

³⁰ Michelle Vovelle. *Ideologías y Mentalidades*, (Barcelona: Ariel, 1985), pp. 8-15.

El origen de la ciudad a través de sus caminos

La vinculación caminera fue un elemento fundamental para el sostenimiento y posterior desarrollo de la ciudad de Mendoza. Esta ruta que se articuló con la ciudad de Buenos Aires, fue conocida como el *camino real o de la Travesía*, o como “Camino Real del Oeste”, o simplemente como el “Camino Real hacia el Oeste”. Esta ruta

[...], que llega hasta Asunción del Paraguay, el “camino nuevo” de Córdoba, que sigue hasta el Alto y el Bajo Perú, y del camino del este, a San Luis, Mendoza y Santiago de Chile³¹.

Existieron además una gran cantidad de rutas, las que fueron también conocidas como “caminos reales”, “camino de los correos” o simplemente el “paso del rey”, esta red caminera permitió una estrecha comunicación entre las diferentes ciudades. Generando que las rutas reales fueran un sistema sumamente importante, y complejo de comunicación entre las ciudades más distantes. Esta red vial permitió que el *correo real*, pudieran circular en sus inicios a pie, luego mediante tropillas con caballos, los que eran utilizados para los distintos relevos. Posteriormente, cuando se intensificó el tránsito de circulación en los caminos, se incorporaron a estos los sistemas de las “postas” que “fueron establecidas por el Visitador de Correos y Postas Dn. Alonso Carrio de la Vandera, el que fuera comisionado para tal efecto”³².

³¹ A. De Paula, Los caminos reales y sus ramificaciones en la Argentina hispánica, op. cit., p. 442.

³² Walter Bosé. “Las postas en las provincias del Norte y Cuyo en la época del Congreso de Tucumán. Trabajos y Comunicaciones”. En *Memoria Académica*, 1966, en:



Fig. 7.- Anónimo. Itinerario de Alonso de la Vandera en su visita a los correos en 1771-1773³³

http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.1025/pr.1025.pdf [en línea], [2020], p.108.

³³ Gobierno de España. Imagen: en: *Rutas de la Plata por Argentina, Bolivia y Perú*, web: <http://loscaminosdelaplata.com/wp-content/uploads/2013/05/rutasamerica.jpg>

El camino real de Santiago a Mendoza, contó con una estructura especial para los correos, que la corona española implementó, a través de un sistema de construcciones conocidas como las *Casuchas del rey*³⁴, estas eran pequeñas habitaciones ubicadas al costado del camino, que se encontraron separadas entre sí por varias leguas, las que permitieron a los correos tener un lugar de resguardo y de albergue ante las inclemencias de los temporales de alta montaña, cada una de ellas tenía capacidad para unas treinta personas. Estos refugios fueron construídos a través de un mandato de Ambrosio O'Higgins en 1766 (Capitanía General de Chile), después de haber tenido un accidente que casi le cuesta la vida, cruzando la cordillera.

La circulación en este camino se intensificó aún más con el correr del tiempo, sobre todo con el transporte de bienes, y de personas que habían ingresado por algunos de los puertos. Esto fue tan importante, como trascendental para las sociedades de ese momento. Ya que la circulación no sólo se centró en los productos, sino que además generó el tránsito de una gran variedad de mano de obra calificada proveniente de otros lugares; esto llevó a que muchos de esos viajeros se radicaran de forma transitoria, permitiendo la formación de nuevos oficios, o mejorando la calidad de

³⁴ Estos Monumentos poseen una valoración Patrimonial y por lo tanto se encuentran salvaguardada a cada lado de la cordillera. Del lado de la República Argentina, existen tres (3) *Casuchas del rey* o *casas del rey*, las que se encuentran protegida por la Ley de Monumentos Históricos Nacionales en la Provincia de Mendoza (Decreto 1.299/1973).

Y en la República de Chile en la actualidad existe sólo uno conocido, el que se encuentra protegido por el Decreto 409/1984, y lo Declara Monumento Histórico al *Refugio de Correos* (1765 – 1770), ubicado en la localidad de Juncal, Ruta Los Andes-Mendoza, Región de Valparaíso. En web: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=261660> [en línea], [2020].

los que existían hasta ese momento³⁵. Esta mano de obra calificada también dejó como testimonio la producción de obras de grandes maestros, entre los que podemos destacar desde Brambilla, a Monvoisin, Rugendas entre tantos otros.

[...] la circulación de mercancías generó una serie de adaptaciones, aprendizajes e interacciones en las poblaciones indígenas e hispanas, tales como la adopción de productos agrícolas como el trigo, olivos y vides, por parte de las poblaciones andinas³⁶.

[...] más tarde, la introducción de una gran variedad de mercancías y bienes intensificó las interacciones culturales, siendo los indígenas activos participes del arrieraje y servicios asociados, como el cuidado del ganado, la fabricación de isangas³⁷ o el mantenimiento de tambos, mesones y caminos, permitiéndoles acceder a nuevas tecnologías, imaginarios y creación de nuevas identidades. Asimismo, el dinamismo de las redes de articulación económica permitió la vigencia de caminos e infraestructura vial a lo largo del periodo³⁸

³⁵ Carlos Choque Mariño y Iván Muñoz Ovalle. "El Camino Real de la Plata: Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y Altos de Arica (siglos XVI al XVIII)" en: *Historia* (Santiago), 49 (1), 2016, web: <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942016000100003> [en línea], [2020], p. 60.

³⁶ *Ibidem*. p. 60.

³⁷ Espuertas (canastos de material flexible) para transportar productos a lomo de mula.

³⁸ Carlos Choque Mariño y Iván Muñoz Ovalle, *op. cit.*, p. 60.



Croquis de las Postas en las Provincias de Cuyo (1772-1820), por W. Bosé.

Fig. 8.- Sistema de postas en la Provincias de Cuyo entre 1772 y 1820³⁹.

Del registro a la construcción identitaria

Durante este período, las expediciones españolas utilizaron diferentes tipos de recursos para el relevamiento documental así las artes, y principalmente el dibujo se

³⁹ Walter Bosé. *op. cit.*, p, 129, [p. pdf: 25], en: Web: <https://memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=arti&d=Jpr1025>,

constituyó en un elemento, de vital importancia para los registros. Estas herramientas brindaban la posibilidad de ofrecer un estudio rápido y efectivo de carácter exploratorio a las actividades científicas que se llevaban a cabo. Estos medios permitieron observar y relevar, los descubrimientos sobre el nuevo mundo. Así, los bocetos, dibujos y pinturas permitieron un reconocimiento instrumental de la exótica variedad cultural americana.



Fig. 9.- Brambilla, Fernando. Vista de lo más elevado de la cordillera de los Andes, en el paso de Santiago a Mendoza [AMN Ms.1726 (66)]⁴⁰

⁴⁰ Gobierno de España. Imagen: en web: <https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/pacifico/es/consulta/registro.do?id=63695>.

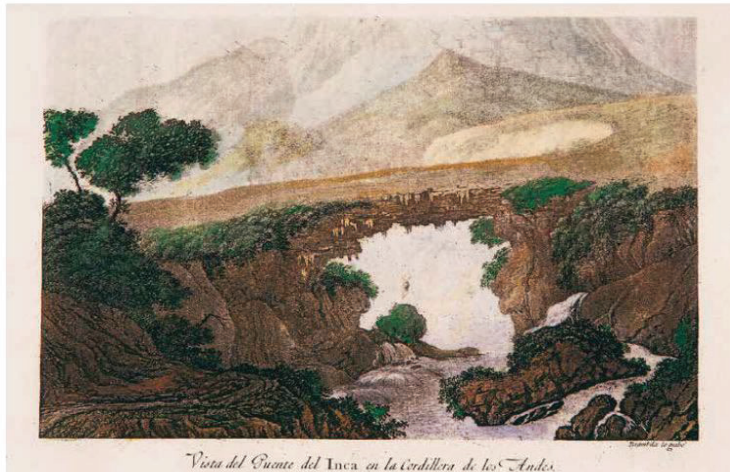


Fig. 10.- Vista del Puente de Inca en la Cordillera de los Andes. Fernando Brambila 41

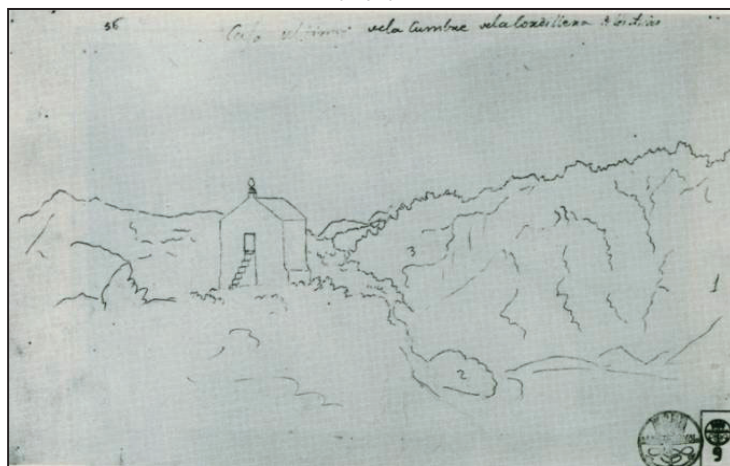


Fig. 11.- Boceto Casucha en el paso de Santiago a Mendoza. Fernando Brambila, en: Aguirre Saravia, A. (1964), s/p, [Foto E.S.].

⁴¹ *La Reina de los Mares*, España. Web: <https://reinamares.hypotheses.org/pint-fernando-brambila>



Fig. 12.- Casucha en el paso de Santiago a Mendoza. Fernando Brambilla. Expedición Malaspina (1789-1794)⁴²

Una de las expediciones españolas que dejó una gran cantidad de elementos documentales fue la expedición de Malaspina llevada a cabo en 1794, esta produjo una gran cantidad de registros de carácter visual, cuyas producciones le pertenecen al artista Fernando Brambilla y Felipe Bauzá. De este modo, la expedición dejó una gran cantidad de imágenes y de relevamientos cartográficos, entre los que se encuentran, varias imágenes sobre el camino de cordillera entre las ciudades de Santiago y de Mendoza, además de representar las *casuchas del rey*.

El correo real fue un elemento fundamental que se extiende en el tiempo, ya que implicó la comunicación de un sin fin de actividades. En el año 2012, España conmemoró su valoración a través de sellos postales, donde se ven

⁴² Imagen: en Web: http://www.iaa.fadu.uba.ar/?page_id=12682 [en línea], [2020]

representadas las *casuchas del rey*, ubicadas en el sector de paramillos, Mendoza. Estas son consideradas elementos de significación patrimonial, dado que representan un imaginario social, que ponen en evidencia no sólo la importancia histórica que aún tienen para España, sino que de algún modo señalan el poderío político que la península ejerció sobre América hasta el siglo XIX. En cuanto a los sellos postales se debe destacar que su rol fundamental, que es el de transmitir una idea de país, y contribuir a la creación de una imagen de carácter identitaria, por lo tanto, representan una puesta en valor de la historia, con carácter conmemorativo. Estas representaciones poseen una narrativa clara, que se encuentra vinculada a la identidad y a la construcción del poder social y cultural de la nación. Los sellos postales en este caso, representan y reivindican la labor del correo del rey, y lo destacan como un elemento patrimonial en la consolidación política a partir de sus dominios. Hoy, estos bienes patrimoniales conforman el patrimonio histórico cultural tanto de Argentina como de Chile, pero aún así, siguen siendo de gran importancia histórica para España.



Fig. 13.- Tabla de Colores de Tadeo Haenke⁴³

⁴³ Boletín Catacrocker. Imagen, web: <https://aberron.substack.com/p/instrucciones-colorear-mundo>

IMÁGENES Y REPRESENTACIONES A TRAVÉS DE LOS CAMINOS CORDILLERANOS



Fig. 14.- Estampilla española (postales en la época colonial)⁴⁴

Fig.15.- imagen postal conmemorativa del 16 de octubre 2012 España⁴⁵

Fig. 16.- imagen de un sobre conmemorativo⁴⁶

⁴⁴ Foto: [diariodeburgos.es](https://www.diariodeburgos.es), en: <https://www.diariodeburgos.es/noticia/z5f88a248-a792-2d8c-09efe54a8e5f8b4c/20121022/casuchas/andinas/infraestructuras/postales/epoca/colonial>

⁴⁵ Imagen: en web: <https://filostamp.files.wordpress.com/2016/12/colonial.jpg> [en línea], [2020]

⁴⁶ Imagen: en web: <https://www.todocoleccion.net/sobres-primer-dia/sobre-primer-dia-2012-infraestruct-postales-coloniales-casucha-paramillos-andes-16-octubr~x104989199> [en línea], [2020].

INTRAESTRUCTURAS POSTALES EN LA ÉPOCA COLONIAL → En plena cordillera de los Andes, y diseminadas a lo largo de la ruta internacional nº 7, se construyeron en época colonial una serie de “casuchas de la cordillera” con el fin de mantener durante todo el año las comunicaciones postales entre Mendoza (Argentina) y Santiago de Chile. A modo de refugios de alta montaña, donde la mole andina alcanza una altura media de 4.000 metros y los caminos se hacían intransitables, las “casuchas” sirvieron de albergue para los correos y viajeros que cruzaban la gran cordillera.

Por orden del gobierno español en Chile, el capitán general del Reino, Antonio Guill y Gonzaga, mandó construir a mediados del siglo XVIII las casas de la cordillera o “Casas del Rey”. El proyecto de construcción, con la descripción de las características que debían de reunir los refugios, fue realizado por Ambrosio O’Higgins, quien con una delegación de funcionarios había atravesado previamente las montañas en pleno invierno, viendo como muchos de sus compañeros sucumbieron por el frío. Tras éste desventurado viaje, O’Higgins y el ingeniero Garland, ambos irlandeses, fueron designados para construir las “casuchas”, que se pusieron en pie entre 1765 y 1770.

Los refugios se trazaron sobre el Camino Real utilizado por los Incas y constaban de una planta cuadrada o circular, de unos 25 m² de superficie, y techos abovedados para facilitar el escurrimiento de la nieve. Las bases se elevaban muy por encima del suelo circundante para permitir el acceso aún en las peores condiciones climáticas. Se construyeron en ladrillo cocido de procedencia chilena, asentados con mortero de cal muy resistente. Como equipamiento interior debían tener un armario de madera con azúcar, charqui, maté y ají, para el mal de altura, y leña para el fuego. Las provisiones corrían a cargo de la Renta del Correo.

Partiendo de Mendoza y en dirección Este a Oeste se construyeron las casuchas de: Punta de Vacas, Puquíos, Paramillos, las Cuevas y la Cumbre, en territorio argentino, y las Calaveras, Juncalillo y Ojos de Agua, en zona chilena. En la actualidad únicamente quedan en pie Puquíos, Paramillos y las Cuevas, en Argentina.

Por la naturaliza del terreno, los correos hacían el trayecto a pie con la correspondencia al hombro, y antes de partir recibían del administrador de Correos las llaves de cada una de las casuchas. Estas construcciones han servido de refugio a personajes como el científico Charles Darwin y el botánico John Miers, entre otros.

En el sello se reproduce la casucha de Paramillos.

Yolanda Estefania

Fig. 18- Texto con fundamentación histórica que acompañó las imágenes de los sellos en el 2012⁴⁷



Fig. 17.- Matasellos del primer día de circulación, Madrid 16 de octubre de 2012⁴⁸

Un camino hacia otros mercados

Hacia el siglo XIX estas rutas comerciales, se consolidaron y propiciaron el intercambio permanente de personas, carretas y animales, además de otros bienes. Prieto y Abraham establecen que:

[...] las rutas más conocidas que comunicaban Buenos Aires con el norte (Potosí, Lima, etc.) existió otro camino que conectaba el Atlántico con el Pacífico: saliendo de Buenos Aires, atravesaba Córdoba, San Luis y Mendoza,

⁴⁷ Mata Sellos Postales españoles. Yolanda Estefanía. Imagen, en web: <https://filostamp.files.wordpress.com/2016/12/postal.jpg>.

⁴⁸ Word Pres.com En: Web: <https://filostamp.files.wordpress.com/2016/12/postal-copia.jpg>

cruzaba la cordillera e ingresaba a Chile y desde allí se conectaba con el Perú. La ruta a Chile era en realidad una prolongación de la que se dirigía a Cuyo. Si bien era utilizada con relativa frecuencia para el tránsito de productos y viajeros, no alcanzó la importancia de la del Alto Perú⁴⁹.

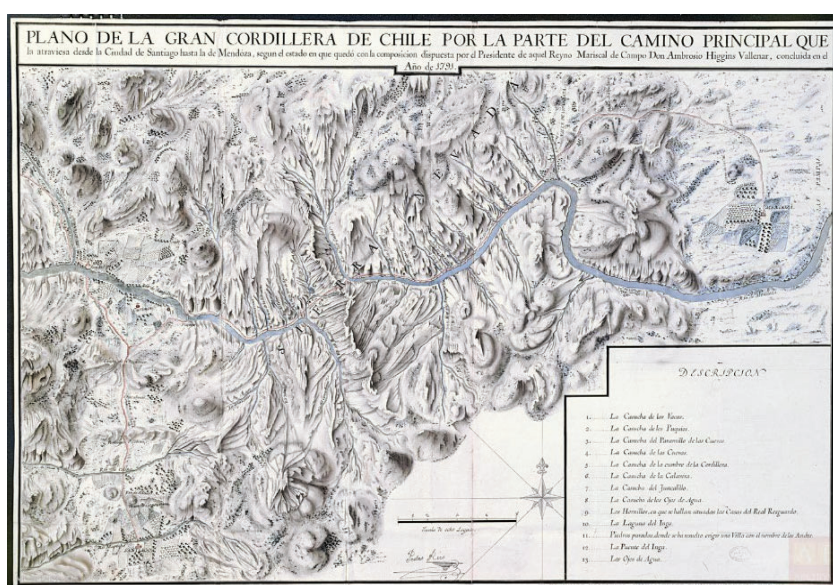


Fig. 19.- Detalle del camino de la gran cordillera de Chile por la parte principal del camino que la atraviesa desde la ciudad de Santiago hasta la de Mendoza – 1791⁵⁰

⁴⁹ María Prieto y E. Abraham. "Caminos y comercio como factores de cambio ambiental en las planicies áridas de Mendoza (Argentina) entre los siglos XVII y XIX", en: *Jornadas de Historia Económica*, (Tucumán: 2000), web: [http://revistatheomai.unq.edu.ar/ numero2/artprieto2.htm](http://revistatheomai.unq.edu.ar/numero2/artprieto2.htm) [en línea], [2014], p.3.

⁵⁰ Museo Naval de Madrid, en: Ramos, V. A., 2011, p. 397. Web: [http://pares.mcu.es/ ParesBusqueda das20/catalogo/show/17088](http://pares.mcu.es/ParesBusqueda20/catalogo/show/17088) [en línea], [2020].



Fig. 20.- Carta esférica de América meridional para manifestar el camino que conduce desde Valparaíso a Buenos Aires, (Memoria Chilena: 1810)⁵¹

De esta manera estos caminos permitieron contar con otras vías de circulación hacia el oriente, en una búsqueda de otros puertos más próximos como fue el de Valparaíso para comercialización de productos mendocinos. Esto pudo llevarse a cabo con el traspaso legislativo de la ciudad de Mendoza hacia el Virreinato del Río de la Plata en 1776, dejando de formar parte de la Capitanía General de Chile, e incorporándose al Corregimiento de Cuyo. Por consiguiente esto trajo como consecuencia el surgimiento de nuevos mercados para la producción de vinos y alcoholes,

⁵¹ Imagen en: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-546933.html> [en línea], [2020].

consolidándose muy fuertemente⁵². Esta circulación de bienes significó para la ciudad la diversificación comercial y la independencia económica con respecto a la ciudad de Chile. De este modo

Las carretas volvían de sus viajes cargadas con mercaderías diversas, sebo, grasa, la yerba del Paraguay o de Caamaní, parte de la cual pasaba a Chile, además de los bienes de consumo que Mendoza no producía tales como tabaco, ropa, telas, hilos, papel, sedas, encajes, sortijas de vidrio, cintas, espuelas, azúcar⁵³.

Fue entonces que Mendoza desarrolló y mantuvo una fuerte actividad comercial beneficiada por el lugar estratégico que ocupó, aun cuando el comercio no estuviese dirigido directamente a Mendoza, su paso obligado a través de la cordillera permitió la circulación de todo tipo de objetos, ya sea por traslado o sólo por encargos.



Fig. 21.- Carlos Morel, Carga de Mendoza (Argentina, Buenos Aires, 1813 - Argentina, Quilmes, 1894)⁵⁴

⁵² María Prieto y E. Abraham, *op. cit.*, p.3.

⁵³ *Ibidem*, p. 4.

⁵⁴ Técnica: Litografía, objeto: grabado, género: costumbrista paisaje rural, soporte: papel, Medidas: Visible: 22,2 x 36,5 cm. Con marco: 53 x 68,5 cm. Museo

Conclusión

La presencia española trajo como consecuencia la unificación del territorio a través de políticas basadas en el uso de las rutas y de los caminos. Esto permitió la consolidación social en la ciudad de Mendoza a partir del lugar estratégico que ocupó desde su fundación. Esta ubicación permitió la circulación permanente de bienes y de consumos, que favorecieron un fortalecimiento de la identidad social y cultural en la region y que aún mantiene. Así como las casuchas del rey, hoy se constituyen en elementos documentales de carácter histórico, pero sobre todo de identificación social. Ya que estos han permitido generar la creación de imaginarios culturales como elementos esenciales en la *construcción de la identidad mendocina*.

Bibliografía

ALDAY y ASPE, Manuel *Synodo Diosesana del Obispado de Santiago de Chile*, Lima: Oficina de la Encarnación, 1764, web: <https://libros.uchile.cl/782>

BOSÉ, Walter. "Las postas en las provincias del Norte y Cuyo en la época del Congreso de Tucumán. Trabajos y Comunicaciones". En *Memoria Académica*, 1966, disponible en: <https://memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=arti&d=jpr1025>

BRONISLAW, Baczko. *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*, Buenos Aires: Nueva Visión, 1991, web: <https://imaginariosyrepresentaciones.files.wordpress.com/2015/09/baczko-bronislaw-los-imaginarios-sociales.pdf>

CAMBÓN Elena. *Paisajes Culturales como Patrimonio: Criterios para su Identificación y Evaluación*. En: *AU, Revista Científica de Arquitectura*. La

Nacional de Bellas Artes en: Museo Nacional de Bellas Artes, web: <https://www.bellasartes.gob.ar/coleccion/obra/8060/> [en línea], [2020].

Habana: Universidad Tecnológica de la Habana, 2009. Web: <http://www.redalyc.org/pdf/3768/376839856002.pdf>

CHOQUE MARIÑO, Carlos y MUÑOZ OVALLE, Iván. “El Camino Real de la Plata: Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y Altos de Arica (siglos XVI al XVIII)” en: *Historia* (Santiago), 49 (1), 2016, web: <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942016000100003>

DE CABANES, Francisco Xavier. Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España, con un mapa itinerario de la península, Madrid, Imprenta de Miguel Burgos.

DE PAULA, A. *Los caminos reales y sus ramificaciones en la Argentina hispánica*, ICOMOS Internacional Comité Científico sobre Rutas Culturales (CIIC), 2002, web: http://www.icomosciic.org/CIIC/pam_plona/PROYECTOS_Alberto_dePaula.htm

DEL CARRIL, Bonifacio y AGUIRRE SARAVIA, Aníbal, Monumenta Iconográfica, Paisajes, ciudades, tipos, usos y costumbres de la argentina 1536-1860, Buenos Aires: Emecé, 1964.

GÓMEZ, Pedro Arturo. Imaginarios sociales y análisis semiótico. Una aproximación a la construcción narrativa de la realidad, en: *Cuadernos, (17)* – Jujuy, Universidad Nacional de Jujuy - *Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales*, 2001, web: <https://www.redalyc.org/pdf/185/18501713.pdf>

Instituto Bonaerense de numismática y antigüedades. *Exposición de tallas Iberoamericanas. Imaginería y cocobolos*, Buenos Aires: Establecimiento gráfico Argentino, 1949.

MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias. Viajes Transatlánticos en el siglo XVI*, México: Fondo de la Cultura Económica, 1999.

OVALLE, Alonso de. *Historica relacion del Reyno de Chile y de las misiones y ministerios que exercita en la Compañía de Jesus, 1601-1651*, Roma: imprenta de Francisco Cavallo, 1646.

PALMA CRESPO, Milagros; GUTIÉRREZ CARRILLO, María Lourdes y GARCÍA QUESADA, Rafael. *REUSO GRANADA. Sobre una arquitectura hecha en el tiempo*. Granada: Universidad de Granada, 2017.

PRIETO, M. y ABRAHAM, E. Caminos y comercio como factores de cambio ambiental en las planicies áridas de Mendoza (Argentina) entre los siglos

XVII y XIX, Jornadas de Historia Económica, Tucumán: 2000, web: <http://revistatheomai.unq.edu.ar/numero2/artprieto2.htm>

RABINOVICH, Diana. *Lo imaginario, lo simbólico y lo real*, Posgrado, 1995, web: http://23118.psi.uba.ar/academica/carrerasdegrado/psicologia/informacion_adicional/electivas/francesa1/material/Lo%20simbolico%20lo%20imaginario%20lo%20real.pdf

RAFFA, Cecilia. "Proyectos para una Mendoza imaginada: el "Palacio de Gobierno" en la Plaza Independencia", en: *Actas II Congreso Interoceánico de Estudios Latinoamericanos. Sujeto y Utopía, el Lugar de América Latina*, Mendoza: Instituto de Filosofía Argentina y Americana de la Facultad de Filosofía y Letras Universidad Nacional de Cuyo, 2003.

RAMOS, Víctor. Doscientos años de Ciencias de la Tierra en la Argentina. En: *Revista de la Asociación Geológica Argentina*, 68 (3), 2011, web: <https://revista.geologica.org.ar/raga/article/view/587>

SOLA-MORALES, Salomé. "Hacia una epistemología del concepto de símbolo" en: *Cinta moebio*, Revista de Epistemología de Ciencias Sociales, 49: 11-21, Santiago: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile, 2014, web: www.moebio.uchile.cl/49/sola.html

SOSA, Emilce Nieves, "El arte colonial y la imagería religiosa en la Región del Cuyum", en: *4º Jornadas Internacionales de Historia de la Iglesia y las Religiosidades en el NOA*, Salta: 2013.

SAGREDO BAEZA, Rafael. De la naturaleza a la representación. Ciencia en los Andes meridionales. En: *Historia mexicana*, 67(2), 2017, web: <https://doi.org/10.24201/hm.v67i2.3471>

VEGA PALMA, Alejandra. "Memorias del paisaje cordillerano: La travesía de Los Andes en la Gobernación de Chile durante el siglo VIII, Santiago de Chile", Santiago de Chile: Departamento de Historia, Universidad de Santiago de Chile, Revista de Historia Social y de las Mentalidades, V. 15, N° 2, ISSN: 0717-5248, 2011, web: https://www.academia.edu/4822615/Memorias_del_paisaje_cordillerano

VOVELLE Michelle. *Ideologías y Mentalidades*, Barcelona: Ariel, 1985.

La autora

Emilce Nieves Sosa es Presidente del Congreso Nacional e Internacional de Historia del Arte, Cultura y Sociedad (HACS), Instituto de Historia del Arte, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo. Es Doctora en Historia, Magister en Arte Latinoamericano, Especialista en Docencia Universitaria, y ha completado estudios de Pos-Doctorado en Centro de Estudios Avanzados de la Universidad Nacional de Córdoba en Ciencias Sociales, Humanidades y Arte. Es Evaluadora en la Agencia Nacional de Promoción de la Investigación, y Desarrollo Tecnológico (Agencia I+D+i), además integra el banco de evaluadores del Fondo para la Investigación Científica y Tecnológica (FONCyT) que dependen del Ministerio de Ciencia Tecnología e Innovación de la República Argentina. Participa como evaluador en la Comisión Nacional de Categorización Comisión Regional y en la Comisión Nacional de Evaluación y Acreditación Universitaria (CONEAU). Es Directora del Instituto de Historia del Arte (IHA). Además, es Directora de la Diplomatura en Patrimonio de la Facultad de Filosofía y Letras - UNCUYO. Es miembro del Consejo Asesor en la Subsecretaría de Ciencia Técnica y Posgrado de la FFYL, de la UNCUYO. Es miembro del Instituto de Historia, Patrimonio y Turismo (IHIPAT) de la Universidad Peruana Simón Bolívar (Perú) y del Consejo Directivo del IHIPAT. Es Directora/Editora Científica de los *Cuadernos de Historia del Arte* del IHA-FFYL, UNCUYO. Participa como miembro científico en varias publicaciones científicas como: *Revista de Estudios Regionales CEIDER*, *Revista de Historia del Arte Peruano*, (Perú), en la *Revista Pasajes* de la UNAM (México) entre otras. Además dirige en la actualidad un proyecto de investigación dentro ámbito del IHA. Es Directora de la carrera de Posgrado del Doctorado en Patrimonio Histórico Cultural. Miembro del Comité de Doctorado en Historia FFYL UNCUYO. Es Prof. Titular en Derecho y Legislación: Turismo y Patrimonio. Y es Prof. Asociado en: Gestión del Patrimonio, además de Historia del Arte Argentino; Regional y Cultura Contemporánea. Vicedirectora del Museo de Arte Sacro Cuyano-CEIDER. Coordinadora del Área de Acción Artístico Cultural de la FFYL. Es miembro Titular del Consejo Provincial de Patrimonio Cultural, del Ministerio de Cultura y de Turismo de la Provincia de Mendoza desde el 2002 hasta y en funciones. Posee varias distinciones entre la que se destaca como Huésped Distinguido de la Ciudad de Sucre, auspiciado por el Museo Nacional de Etnografía y Folklore, la Fundación Banco Central, el ICOMOS y el Colegio de Arquitectos de Chuquisaca.