

CONFIGURACIONES DE UN ESPACIO IMPERIAL: CUYO Y MENDOZA DESDE FINALES DEL PERIODO INCAICO A FINALES DEL SIGLO XVII.

Margarita Gascón*

RESUMEN

Cuyo en general y Mendoza en particular conformaron el extremo sur del Qollasuyu en el Tawantinsuyu. A la altura de los 30° de latitud sur, en Mendoza, se encuentran elementos incaicos como son la *capacocha* del Cerro Aconcagua, el *Qhapac ñan* o Camino del Inca y los tambos. Estos elementos, entre los más notables, confirman que Cuyo se hallaba dentro del espacio imperial inca, con su eje articulador en el sentido norte- sur dado por el *Qhapac ñan*. A finales del siglo XVI y en respuesta a las necesidades de España de protección de Chile y de la periferia austral del virreinato del Perú, Cuyo se articuló a otro espacio imperial: el hispanoamericano. Este espacio imperial tenía ahora un eje en sentido este-oeste que unía a Mendoza (y a su vez la convertía en nexo entre) el puerto de Buenos Aires y Santiago de Chile. Este eje en sentido este-oeste surgió en 1580 con la expedición de Alonso de Sotomayor. El artículo se refiere a cómo se configuraron los espacios imperiales, pasando del incaico con su eje articulador norte-sur al espacio colonial con su eje este-oeste en función de darle a Santiago de Chile una comunicación atlántica, y qué significaron los cambios localmente en el corregimiento de Cuyo del Reino de Chile.

Palabras claves: Siglo XVII, Ruta de Sotomayor, Cuyo, Mendoza colonial, Qhapac Ñan.

* CONICET-Mendoza. Master y Doctora en Historia University of Ottawa, Canadá. Licenciada en Historia, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza. Correo electrónico: gasconms@gmail.com

ABSTRACT.

Mendoza and Cuyo in general of the in particular formed the southern end of Qollasuyu in the Tawantinsuyu. At the height of 30 degrees south latitude, in Mendoza, are incaicos elements such as capacocha of Aconcagua, the Qhapac ñan or Inca Trail and dairy farms. These elements, among the most notable confirm that Cuyo was within the Inca imperial space, with its linchpin in the north- south direction given by the Qhapac ñan. In the late sixteenth century and in response to the needs of protection Spain Chile and the southern periphery of the Viceroyalty of Peru, Cuyo another imperial space was articulated: the Spanish American. This imperial space now had an axis east-west linking Mendoza (and in turn became nexus) the port of Buenos Aires and Santiago de Chile. This axis east-west emerged in 1580 with the expedition of Alonso de Sotomayor. The article refers to how the imperial spaces, from Inca with its linchpin north-south to colonial space with its east-west axis in terms of giving Santiago de Chile an Atlantic communication, and what meant the changes locally were configured the village of Cuyo of the Kingdom of Chile.

Keywords: Century XVII, Route of Sotomayor, Cuyo, colonial Mendoza, Qhapac Ñan.

Configuraciones del espacio imperial

La articulación norte-sur del espacio imperial inca siguió el eje del *Qhapac ñan* o Camino del Inca (ver Mapa UNO). Se trata de un eje esencialmente andino, que corre paralelo a la cordillera de los Andes en ambas vertientes, y que comunicó y movilizó personas, productos, bienes, tecnologías e ideas¹. Cuando se produjo la irrupción de los españoles en Cuyo sobre el siglo XVI, fueron los mismos nativos

¹ GLAVE, M. Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial. Siglo XVI-XVII. Lima: IAA, 1989.

HYSLOP, John. Qhapac ñan. El sistema vial incaico. Lima: Instituto Andino de Estudios Arqueológicos, 1992.

LUMBREERAS, Luis. Proyecto Qhapac ñan. Informe de campaña. Lima: Instituto Nacional de Cultura, 2002-2004.

OTS, María José y CAHIZA, Pablo. Caracterización de la frontera suroriental del Tawantinsuyu (Sur de San Juan, Norte y Centro de Mendoza). Siglos XV y XVI, En: Margarita Gascón y María José Oits (eds.) Fronteras y periferias en Arqueología e Historia. Buenos Aires: Dunken, 2013, p. 30-62.

Configuraciones de un espacio imperial: Cuyo y Mendoza desde finales del periodo incaico a finales del siglo XVII.

quienes guiaron a los recién llegados a través de esos territorios, utilizando este eje precolombino de circulación ya que los españoles carecían de información sobre los recursos naturales vitales (agua, pastos, leña) y sobre las rutas adecuadas.

El eje andino, el *Qhapac ñan*, fue en efecto la ruta que siguió Francisco de Villagra o Villagrán, uno de los conquistadores de Chile. Esta ruta permitía bajar desde el Alto Perú hasta el centro de Chile, sin atravesar el desierto de Atacama, y utilizando alguno de los pasos en la cordillera de los Andes ubicados en el noroeste argentino. Es interesante que, en el caso de Villagrán, él y sus hombres necesitaran pasar a Chile con refuerzos militares para la guerra en la Araucanía y que buscaran en Cuyo el paso más conveniente. Resaltamos que hubo una razón imperial en ese primer uso y reconocimiento por parte de los españoles de esta ancestral ruta precolombina que había articulado a Cuyo al incario.

Qhapac ñan o Camino del Inca: El noroeste argentino y Cuyo



El recorrido norte-sur de esta ruta que habían hecho Villarán con sus soldados sostuvo el derecho de los principales habitantes de la provincia de Córdoba del

Tucumán para apropiarse de los nativos de Cuyo (huarpes) en concepto de encomiendas. Los de Córdoba decían que ellos tenían derecho a los indígenas cuyanos por haber sido Cuyo un territorio descubierto por Francisco de Villagrán en 1551 cuando llevaba soldados para la frontera araucana. Pero en Santiago de Chile, el argumento de los cordobeses era ignorado y ellos ingresaban a Cuyo para extraer huarpes mientras acusaban a los cordobeses de llevarse indígenas ilegalmente.

Mientras no se resolvía el pleito por la jurisdicción de Cuyo, en 1551 (diez años antes de la fundación oficial de Mendoza por el enviado del gobernador de Chile), el capitán Juan de las Cuevas recibió una encomienda de huarpes en Uspallata. La corona finalmente puso fin al conflicto cuando convalidó el derecho de los de Santiago sobre los recursos naturales y humanos de Cuyo. Rápidamente, desde Santiago se procedió a la fundación de Mendoza en 1561 y de San Juan al año siguiente, preservando con estas fundaciones los derechos sobre territorios que ahora administrativamente indisputables pasaron a denominarse como Corregimiento de Cuyo del Reino de Chile².

Para estas fechas, la exploración española del Valle de Huentota (norte de Mendoza), del Valle de Uco y de los pasos cordilleranos hacia Santiago de Chile habían avanzado (Actas Capitulares de Mendoza, Tomo I, 1945: 55-56; Ots y Cahiza, 2013). Se sabía de la existencia de los pasos del Portillo de los Piuquenes y del Cajón del Maipo en Uco, que conectan a Mendoza con el valle del Maipo³. Según una fuente, “*el paso de Uco es mucho más peligroso que el de Aconcagua*” (Paso de Uspallata/Juncal/ Cristo Redentor) y el paso en Xaurúa (seguramente el paso del **Maipo**) “*aunque malo, es mejor que el de Uco para llevar ganados*”. Los pasos

² GASCÓN, Margarita. Naturaleza e Imperio. Araucanía, Patagonia, Pampas, 1598-1740. Buenos Aires: Dunken, 2007.

GASCÓN, Margarita. Periferias imperiales y fronteras coloniales. Buenos Aires: Dunken, 2011.

³ ESPEJO, Juan Luis. La Provincia de Cuyo del Reino de Chile. Tomo I. Santiago de Chile: Universitaria, 1954, p. 187.

GASCÓN, Margarita. Naturaleza e Imperio. Araucanía, Patagonia, Pampas, 1598-1740. Buenos Aires: Dunken, 2007.

VALENZUELA-MÁRQUEZ, Jaime [en línea]. La cordillera de los Andes como espacio de circulaciones y mestizajes: un expediente sobre Chile central y Cuyo a fines del siglo XVIII. Nuevo Mundo-Mundos Nuevos: 2007. <http://nuevomundo.revues.org/7102>.

Configuraciones de un espacio imperial: Cuyo y Mendoza desde finales del periodo incaico a finales del siglo XVII.

cordilleranos en Uco tuvieron una ventaja adicional en el siglo XVII porque, en la vertiente occidental de los Andes, en el valle del Aconcagua donde desemboca la ruta que cruza la cordillera por Uspallata, una de las principales familias de Santiago de Chile era su dueña y se aprovechaban de la situación para cobrar derecho de paso y de pasturas. Las protestas de quienes usaban este paso argumentando que se trataba de una ruta de libre circulación no prosperaron. De este modo, quienes traficaban ganado preferían los pasos en Uco que desembocaban en zonas donde no tenían que pagarle a nadie por derecho de tránsito o por pasturas⁴.

Sobre fines del siglo XVI los gobernadores de Chile también tenían interés en Uco y sus pasos ya que querían una vertiente atlántica para Santiago, vía Buenos Aires. Visionariamente así lo había visto el gobernador Pedro García Oñez de Loyola, quien moriría en la Gran Rebelión Araucana de 1598-99. Su muerte en la batalla de Curalaba cambió no solamente estos planes sino todo el curso de la evolución colonial de la región. Para este momento colonial, desde y hacia España se utilizaba la ruta de Tierra Firme pues se debía llegar al puerto atlántico de Buenos Aires **mediante permisos especiales (los “navíos de registro”)** ya que Buenos Aires estaba cerrado como puerto. Su limitado movimiento a raíz de esta condición fue compensado durante todo el siglo XVII con el más descarado contrabando⁵.

Quienes ingresaban al virreinato del Perú por Buenos Aires se dirigían a Córdoba por el Camino Real que unía al Alto Perú con Buenos Aires. En Córdoba, una ruta torcía hacia el oeste para ingresar a Cuyo por San Juan. La idea de Oñez de Loyola era abrir una ruta que aprovechara al paso del Portillo en Uco y siguiese el curso del río Tunuyán para dirigirse a las pampas y dar con Buenos Aires. Estas ideas tuvieron eco en la fundación de San Luis sobre finales del siglo XVI que efectivamente permitía una vertiente atlántica para Santiago más fácil de alcanzar que si se seguía la ruta tradicional por Córdoba. La revuelta de los araucanos a fines de 1598 y principios de 1599, como dijimos, acabó con la vida del gobernador Oñez

⁴ GASCÓN, Margarita. Comerciantes y redes mercantiles del siglo XVII en la frontera sur del virreinato del Perú. En: Anuario de Estudios Americanos, 57:2, Sevilla, 2000, p. 421.

⁵ MOUTOUKIAS, Zacarías. Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el Espacio Peruano. Buenos Aires: CEAL, 1988.

de Loyola y con la presencia de los españoles en la Araucanía. Otras modificaciones en el esquema defensivo le siguieron y eso modificaría a su vez la articulación de los espacios imperiales, afectando a Cuyo.

Llegada a España la noticia de la rebelión indígena en el sur de Chile, la Junta de Guerra pidió enviar, de manera urgente, un ejército profesional cuyos gastos se pagarían con ducados transferidos desde las cajas peruanas. La lógica de los consejeros fue que, si el ataque hubiese sido de los ingleses o de los holandeses, en lugar de haber sido de los araucanos rebeldes, las consecuencias hubiesen sido irremediables. Una vez en Chile, los enemigos de España podían atacar a Lima y Potosí, navegando por el Pacífico sur. El Consejo conocía la debilidad del flanco del Pacífico desde hacía veinte años, cuando en 1578 Francis Drake pulverizó la certeza de dominio absoluto español sobre el Mar del Sur. Los ataques de Drake hicieron que nadie en España dudara en la importancia de proteger la entrada al Estrecho de Magallanes y en asegurar la exclusiva navegabilidad de las rutas del Pacífico, desde Perú a México, y las rutas de la plata potosina y del galeón de Manila.

Para efectivizar tal defensa del espacio imperial donde se encontraban estas rutas, España decidió primeramente fortificar el Estrecho y nombró gobernador de Chile al General Alonso de Sotomayor. Este experimentado militar acompañaría a Sarmiento de Gamboa en la fortificación del Estrecho. El plan de la corona cambió, con consecuencias decisivas para la articulación imperial donde quedarían Cuyo, Mendoza y Chile central. La travesía del Atlántico estuvo llena de complicaciones, desertiones y pestes. En medio de agrias disputas entre Gamboa y su segundo, Sotomayor decidió desembarcar en Buenos Aires y llegar a Chile por alguna ruta terrestre. Era 1580 cuando Alonso de Sotomayor entró en Santiago tras abrir una ruta que conectaba Chile (Santiago y Mendoza) con España, vía San Juan, Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires⁶.

⁶ GASCÓN, Margarita. Comerciantes y redes mercantiles del siglo XVII en la frontera sur del virreinato del Perú. En: Anuario de Estudios Americanos, 57:2, Sevilla, 2000.

GASCÓN, Margarita. Naturaleza e Imperio. Araucanía, Patagonia, Pampas, 1598-1740. Buenos Aires: Dunken, 2007.

GASCÓN, Margarita. Periferias imperiales y fronteras coloniales. Buenos Aires: Dunken, 2011.

Configuraciones de un espacio imperial: Cuyo y Mendoza desde finales del periodo incaico a finales del siglo XVII.

Con el correr del siglo XVII otra ruta comenzó a ser la más frecuentada. Era la ruta que había vislumbrado Oñez de Loyola. Partía del sur de Buenos Aires y de Córdoba, ingresando a Cuyo no por el norte, por San Juan, sino por el este, por San Luis. Siguiendo el curso del río Tunuyán, atravesaba el Valle de Uco para cruzar la cordillera por el paso del Portillo de los Piuquenes. En 1604 esta fue la ruta que usó el gobernador Alonso de Rivera cuando, partiendo desde Santiago, fue a hacerse cargo del gobierno de la provincia de Córdoba de Tucumán; y fue la ruta que usó en 1664 el gobernador Francisco de Meneses, quien venía desde Buenos Aires rumbo a Santiago de Chile. Tomó posesión de su cargo en San Luis. Hacia finales del siglo XVII, esta ruta estaba poblada, aunque tímidamente, nuevamente tal como lo había concebido Oñez de Loyola un siglo antes. En efecto, en 1683 se ubicaban poblados en el río Tunuyán, en San Luis y en el sur de Córdoba⁷.

La presencia de pobladores españoles en San Luis había sido impulsada, en primera instancia y como en el resto de las poblaciones, para justificar el acceso a las encomiendas. Los primeros encomenderos en “San Luis Nueva Palmira del Río Seco”, como fue bautizada en 1594, fueron tres poderosos vecinos de Santiago de Chile: Andrés de Fuenzalida, Francisco de Quiroga y Andrés de Toro Mazote, quienes nunca residieron en San Luis pero reclamaron encomiendas. El 11 de agosto de 1618 otro vecino de Santiago, el capitán Juan Ortiz de Urbina, recibió también una encomienda en San Luis⁸. Poco después las tierras fueron apreciadas a medida que se consolidaba ésta como la principal ruta ganadera desde las pampas a Chile. A partir de la década de 1630 las mercedes en San Luis fueron bienvenidas pues eran útiles tanto para civiles como para jesuitas para hacer las estancias del ganado arreado desde las pampas con destino en Santiago. Los jesuitas ocuparon vastas

⁷ CAMPOS HARRIETT, Fernando. Alonso de Rivera. Gobernador de Chile. Santiago de Chile: Universitaria, 1987, p. 181.
OLIVARES, Miguel de. Historia militar, civil y sagrada de Chile. Tomo XXVI. Santiago de Chile: Elzevieriana, 1961, p. 59.

⁸ ESPEJO, Juan Luis. La Provincia de Cuyo del Reino de Chile. Tomo I. Santiago de Chile: Universitaria, 1954, p. 130.

extensiones en San Luis (“Nogalí”) y en Uco en sus estancias de “San José de Uco”, “La Arboleda” y “La de arriba”⁹.

La ruta por San Luis fue asimismo atractiva porque escapaba del control de las autoridades de Mendoza y de la aduana de Córdoba. Para el siglo XVII eso implicaba la posibilidad de traficar esclavos. Las evidencias son fragmentarias pero sugestivas. En 1643 se encontraba en San Luis el comerciante chileno Luis Toro y Mazote, quien tenía propiedades en Mendoza. Iba a Córdoba, según afirmaba, para vender vinos, lo cual le permitía encubrir el verdadero motivo de su viaje: comprar esclavos¹⁰.

Durante el siglo XVIII los correos entre Buenos Aires y Chile iban por esta ruta denominada el “Camino de las pampas” que unía Pergamino en el sur de Buenos Aires con La Carlota y Río Cuarto en el sur de Córdoba, pasando desde allí a Las Achiras y a San Luis. Cuando se alcanzaba al río Tunuyán se tenía un corredor fluvial que guiaba hacia Uco para cruzar la cordillera con dirección a Santiago por el paso del Portillo de los Piuquenes. Esta ruta por San Luis mantuvo a Cuyo del reino de Chile dentro de una red comercial ganadera que fue intensa y constante durante todo el periodo colonial y hasta avanzado el siglo XIX.

Conclusión

Analizamos la pertenencia de Cuyo a dos espacios imperiales diferentes. Primero fue el incaico, con eje andino que unía a Cuyo con el noroeste argentino. Luego el espacio imperial colonial, con eje este-oeste, unió a Cuyo con Santiago de Chile y Buenos Aires vía Córdoba primero y luego vía San Luis. A la llegada de los españoles, Cuyo se encontraba en espacio imperial incaico, cuyo eje norte-sur era el *Qhapac ñan*. Precisamente, siguiendo este ancestral camino, los españoles penetraron en Cuyo.

⁹ GASCÓN, Margarita. *Naturaleza e Imperio. Araucanía, Patagonia, Pampas, 1598-1740*. Buenos Aires: Dunker, 2007.

¹⁰ GASCÓN, Margarita. *Naturaleza e Imperio. Araucanía, Patagonia, Pampas, 1598-1740*. Buenos Aires: Dunker, 2007, p. 87.

Configuraciones de un espacio imperial: Cuyo y Mendoza desde finales del periodo incaico a finales del siglo XVII.

A finales del siglo XVI y dadas las necesidades imperiales españolas tras los ataques de Drake, cambió el eje de la articulación del espacio colonial donde se encontraba Cuyo, dándole ahora importancia a las rutas que conducían con mayor rapidez a Buenos Aires y al Atlántico para conectarse con la metrópolis. Primero fue vía San Juan-Córdoba que fue abierta en 1580 por Alonso de Sotomayor. Sin embargo, se avizoraba otra ruta, por Uco, que aprovechaba el paso del Portillo de los Piuquenes, el río Tunuyán y llegaba a San Luis antes de lanzarse a las pampas para alcanzar el puerto de Buenos Aires. Esta ruta había sido avizorada por el gobernador chileno Oñez de Loyola a finales del siglo XVI.

Un siglo después, en el siglo XVIII, esta era una ruta que se utilizaba preferentemente para el tráfico comercial, mayormente del ganado bonaerense conducido a Santiago y a la Araucanía. De este modo, las necesidades imperiales de defensa del sur del virreinato peruano y la sostenida circulación de bienes hicieron que esta ruta se volviese el principal eje de la articulación de Cuyo al espacio imperial.

Bibliografía

- Actas Capitulares de Mendoza. Tomo I. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1945.
- CAHIZA, Pablo y María José OTS. La presencia Inka en el extremo sur oriental del Kollasuyo. Xama 15-18 (Mendoza), 2002-2005.
- CAMPOS HARRIETT, Fernando. Alonso de Rivera. Gobernador de Chile. Santiago de Chile, Universitaria, 1987.
- ESPEJO, Juan Luis. La Provincia de Cuyo del Reino de Chile. Tomo I, Santiago de Chile, Universitaria, 1954.

- Anuario de Estudios Americanos, 57:2 (Sevilla), 2000.
- GASCÓN, Margarita. Naturaleza e Imperio. Araucanía, Patagonia, Pampas, 1598-1740. Buenos Aires, Dunken, 2007.
- GASCÓN, Margarita. Periferias imperiales y fronteras coloniales. Buenos Aires, Dunken, 2011.
- GLAVE, M. Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial. Siglo XVI-XVII. Lima, IAA, 1989.
- HYSLOP, John. Qhapac ñan. El sistema vial incaico. Lima, Instituto Andino de Estudios Arqueológicos, 1992.
- LUMBRERAS, Luis. Proyecto Qhapac ñan. Informe de campaña. Lima, Instituto Nacional de Cultura, 2002-2004.
- MOUTOUKIAS, Zacarías. Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el Espacio Peruano. Buenos Aires, CEAL, 1988.
- OLIVARES, Miguel de. Historia militar, civil y sagrada de Chile. Tomo XXVI. Santiago de Chile, Elzeveriana, 1961.
- OTS, María José y GASCÓN, Margarita (eds.). Fronteras y periferias en Arqueología e Historia. Buenos Aires, Dunken, 2013.
- VALENZUELA-MÁRQUEZ, Jaime. [En línea] La cordillera de los Andes como espacio de circulaciones y mestizajes: un expediente sobre Chile central y Cuyo a fines del siglo XVIII”, Nuevo Mundo-Mundos Nuevos, 2013. <http://nuevomundo.revues.org/7102>.

Configuraciones de un espacio imperial: Cuyo y Mendoza desde finales del periodo incaico a finales del siglo XVII.



