

# LAS DOS CAMPANAS de la historia



Por Carlos O. Campana  
y Jorge O. Campana

Para consultar más información o fuentes dirigirse a las2campanas@yahoo.com.ar

Nuevos documentos indican que el histórico puente de Picheuta no tuvo ninguna vinculación con la gesta sanmartiniana. La mayoría de los viajeros que pasaron por el lugar no lo refieren en sus memorias escritas. Fue construido en las postrimerías del siglo XIX.

## Quién construyó el Puente de Picheuta

### LA VERSIÓN TRADICIONAL

#### Se hizo en la época colonial y pasó el Ejército Libertador

Al visitar el hermoso paraje de Picheuta, inmediatamente recordamos la gesta sanmartiniana y el gran esfuerzo de aquellos soldados que afrontaron penurias y dieron sus vidas por la liberación de tres países.

En el transcurso de 1786, el marqués de Sobremonte, gobernador de Córdoba del Tucumán, y de la cual dependía Mendoza, ordenó la construcción de un puente. Su proyecto consistía en edificar una estructura de arco de medio punto, aprovechando como material la piedra que se podía extraer desde el mismo lugar.

Terminado el puente, comenzaron las tropas de mulas a transitarlo sin que las mismas corrieran el riesgo de caer por las caudalosas y frías aguas del río Picheuta.

Treinta años después, la situación política cambió tras los ecos de la Revolución de Mayo. Eran los años de lucha contra España. San Martín organizó un ejército para enfrentar a los realistas. Cuyo se puso en pie de guerra. Los nativos de 18 a 60 años corrieron orgullosos a engrosar las filas del Ejército de los Andes. Todo fue hecho con esfuerzo y sacrificio por un pueblo que estuvo en favor de la independencia.

En un caluroso día de enero de 1817, las tropas partieron rumbo a la cordillera. Las Heras marchó hacia Uspallata, donde algunos días después acampó con sus tropas. Estaba a unos veinte kilómetros de distancia del valle de Uspallata, precisamente en Picheuta. Allí se hallaba una guardia de 14 hombres, situada muy cerca del puente. Esta vanguardia vigilaba los movimientos realistas.

Al amanecer del 30 de enero de 1817, los soldados de Las Heras cruzaron por el puente con sus mulas.



El histórico puente de Picheuta, declarado en mayo de 1952 como lugar histórico.

### LA OTRA VERSIÓN

#### Ningún viajero lo nombra hasta fines del siglo XIX

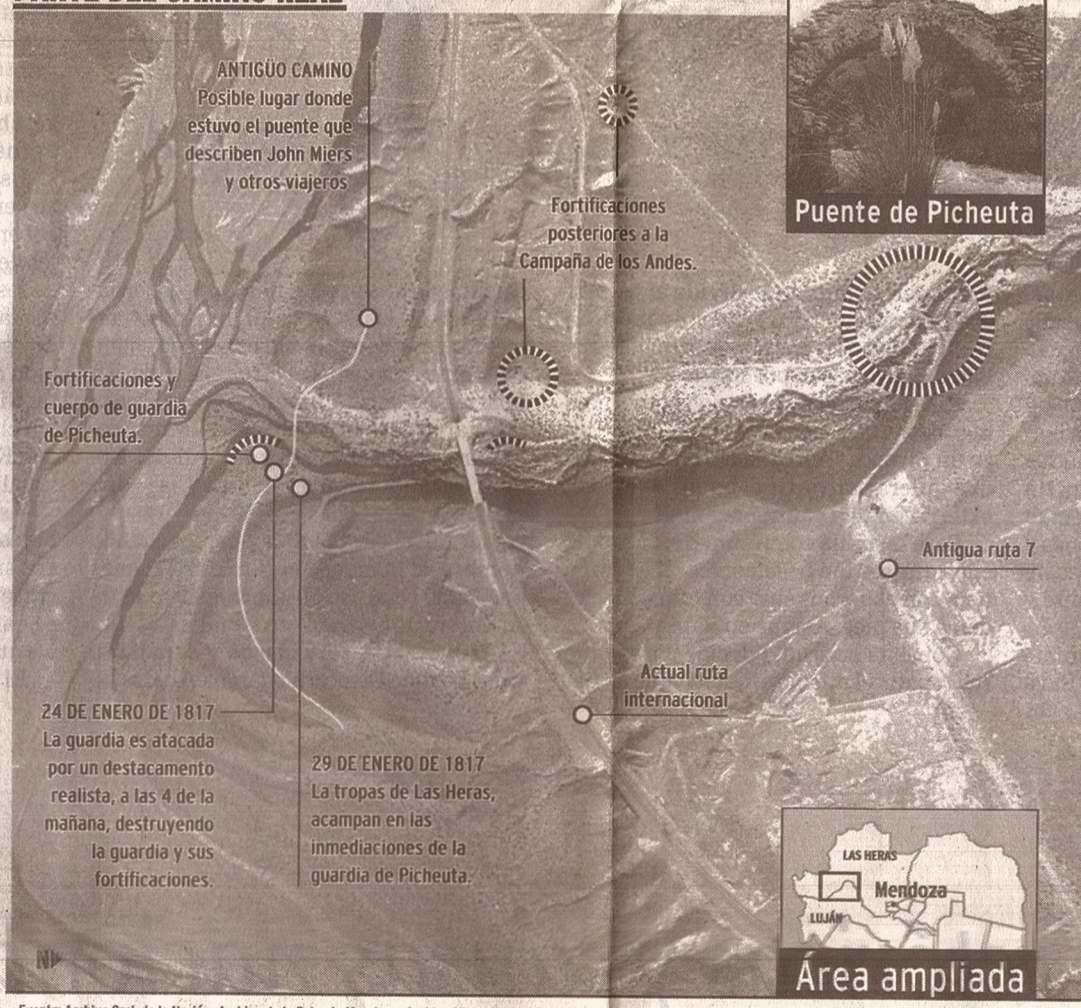
Durante los tiempos prehispánicos, el sitio de Picheuta fue lugar de tránsito de los incas, que con habilidad e inteligencia habían proyectado y construido una vía de comunicación que se conectaba con todo su imperio. Luego, con la llegada de los conquistadores españoles, el "Camino del Inca o Inga" -como se lo denominó- fue aprovechado como conexión entre Mendoza y Santiago de Chile.

Varias fueron las personalidades que en el siglo XVII recorrieron la "ruta". Algunos describieron el páramo de Picheuta sin referirse al puente; uno de ellos fue el abate Molina. Era en realidad todo un riesgo atravesar la cordillera. Varios de los viajeros se confesaban antes de partir, frente a la posibilidad de morir en el trayecto. A principios de 1700, el camino cobró gran importancia económica por recibir el tránsito de gran cantidad de "muleteros", como se llamaba al transporte comercial. Por la fluidez de esta caravanas de mulas que viajaban desde Santiago de Chile hasta Mendoza y desde aquí hacia Buenos Aires, las autoridades de aquella época realizaron mejoras y ensanches en el camino.

Uno de los tantos problemas de esta vía de comunicación eran los derrumbes que ocasionalmente bloqueaban el paso. Durante su gobierno en Chile, Ambrosio Higgins decidió construir casas de postas en varios lugares del "Camino de la Cumbre", luego de la amarga experiencia de un temporal de nieve durante un viaje a Buenos Aires. A esas obras se las conoció como "Casuchas del Rey" y servían para salvaguardar a los viajeros y correos de las inclemencias del tiempo. Así

"Estaba formado por tres lazos o cuerdas de cuero atado con estacas de madera" (el británico John Miers).

### PARTE DEL CAMINO REAL



En la madrugada del día 24, y aprovechando la oscuridad de la noche, los centinelas de aquel puesto fueron sorprendidos por una piquete de infantería enemiga a las órdenes del mayor Miguel Marqueli. Varios de los patriotas se escaparon y algunos cruzaron por el puente. Horas después, los fugitivos de la guardia llegaron a Uspallata y avisaron al general Las Heras del sorpresivo ataque.

A raíz de este alerta en aquella región cordillerana, Las Heras envió un destacamento para enfrentar al grupo partidario del rey que se encontraba en las inmediaciones de Punta de Vacas. Allí se desarrolló el combate de "Los Potreros" con la victoria patriota conseguida por el mayor Enrique Martínez, el día 25.

El 29 de enero, la primera división de Las Heras acampó en el paraje de Picheuta, muy cerca del puente. Al anochecer, algunas de sus tropas se establecieron en las inmediaciones de los barrancos. Con las primeras luces del día, el toque de diana anunció a todos el comienzo de la jornada. Los soldados se dispusieron a tomar su rancho, prepararon su equipo y luego se les ordenó cruzar con sus mulas por el puente en dirección a su próximo destino por el camino hacia Chile.

Algunos días después le tocó el turno de transitar por aquel paraje a la artillería del fraile Luis Beltrán junto a sus soldados, quienes transportaron a lomo de mula las pesadas piezas de artillería.

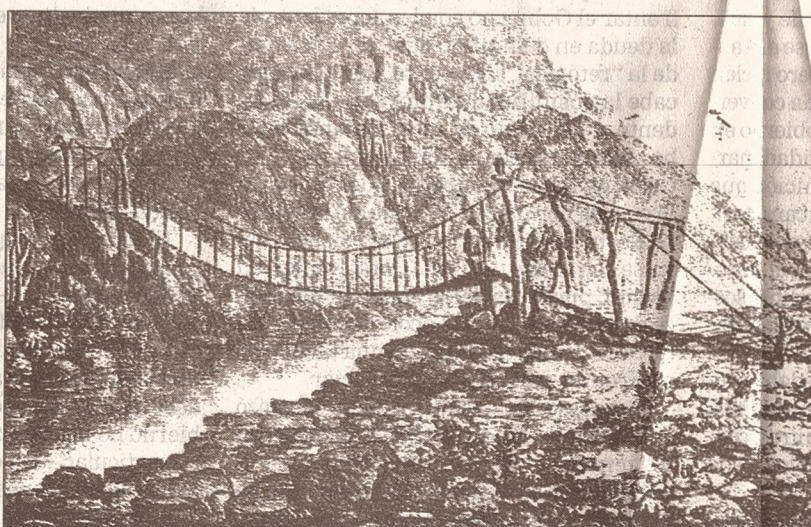
Pasaron más de cien años de aquella gloriosa epopeya, y en 1952 las autoridades nacionales a través de la Comisión Nacional de Monumentos y Lugares Históricos, declararon al puente de Picheuta, según el decreto N°10.188 como lugar histórico.

### CONCLUSIÓN

## Cuando fue el Cruce de los Andes no había puente

Como hemos visto, la versión tradicional vincula el puente de Picheuta en la época colonial a través de su construcción y a la gesta sanmartiniana como hecho histórico. Cuando se decretó como lugar histórico nacional, en 1952, se consideraron los fundamentos basados en algunos historiadores. La mayor cantidad de estos argumentos carecieron de documentación histórica.

La segunda versión nos comenta que el camino de la cumbre fue desde tiempo prehispánico el enlace estratégico de comunicación, que en la colonia sirvió para unir el Pacífico y el Atlántico como arteria comercial. La mayoría de los viajeros de los siglos XVII y XVIII nunca mencionaron en sus relatos algún puente construido de material en Picheuta. Tampoco Ambrosio Higgins y el marqués de Sobremonte diseñaron o proyectaron este tipo de obras al respecto. Cuando José de San Mar-



Un puente de tiento y madera como éste, recién se construyó en 1819.

tin ordenó la construcción de la pequeña fortificación en Picheuta, la misma se ubicó al noreste del río. En el ataque a la guardia, el día 24 de

enero de 1817, el realista Marqueli, no mencionó, en su parte de guerra, haber pasado por un puente. Lo mismo ocurrió con los partes del coro-

nel Las Heras, cuando acampó el día 29 en ese lugar para luego seguir su marcha hacia Chile. La única persona que hizo referencia a un puente fue el británico John Miers pero no tiene relación con el de Picheuta. Miers describe un puente de lianas de cuero y amarrado con estacas de maderas que utilizaban los transportes de mulas.

Otros viajeros que visitaron la provincia desde principios y mediados del siglo XIX tampoco lo señalaron en sus relatos. En 1830 se realizó un proyecto de construcción de un puente de madera en Picheuta y Punta de Vacas; pero no se concretó. El documento más importante que se encontró, fechado en 1865, fue el de un convenio que realizó el gobierno con dos particulares para recomponer el camino y la reconstrucción de las casuchas, en donde se menciona la construcción del antiguo y hoy turístico puente.

no se interrumpían las comunicaciones en invierno. En 1790 se realizó una de las más importantes "recomposturas" del camino, por el mandatario de la Capitanía chilena, Jáuregui.

Los sucesos de mayo de 1810 modificaron la forma de gobierno y sus jurisdicciones, originándose una lucha armada entre realistas y patriotas. En octubre de 1814, el gobernador intendente de Cuyo, José de San Martín, preocupado por una invasión realista hacia Mendoza, ordenó la construcción, en la margen norte del río Picheuta, de una pequeña choza de piedra y dos parapetos. También quiso que se montara una guardia de avanzada para avisar de cualquier desplazamiento de tropas enemigas que pudieran dirigirse hacia la capital cuyana. Esta guardia se habilitaba en la época estival.

Pasaron casi tres años, y el 24 de enero de 1817 a las 4 de la mañana, la guardia patriota de Picheuta, compuesta de 7 milicianos, 6 soldados y un cabo de línea llamado Contreras, fue atacada por un destacamento realista al mando del mayor Miguel Marqueli que con 54 hombres, salió desde el arroyo Tambillitos en la tarde del 23. Marqueli aprovechó la oscuridad de la noche, cruzó el río con sólo 16 hombres, atacó la guardia por detrás, tomó 7 prisioneros y destruyó las fortificaciones. Algunos de los centinelas patriotas lograron escapar hacia Uspallata, donde estaban acampadas las tropas de Las Heras.

Al siguiente día, el destacamento patriota, al mando del mayor Martínez, se enfrentó en Punta de Vacas con los enemigos, y ambas partes, después de un nutrido tiroteo, se retiraron sin obtener una victoria. Cinco días después, la primera división de vanguardia comandada por el coronel Las Heras acampó en las inmediaciones de la guardia, muy cerca del río Picheuta. Luego partió hacia su próximo campamento en Polvaredas. En las posteriores jornadas, la segunda división de artillería, a cargo de Luis Beltrán, continuó su marcha por el mismo camino.

Un viajero británico que llegó a nuestra provincia en 1819 realizó una excelente descripción del "camino de la Cumbre". Se llamaba John Miers y comentó: "En Picheuta existía un puente que estaba formado por tres lazos o cuerdas de cuero, atados en uno de los extremos, y en el centro por una cantidad de estacas de madera colocadas una junto a otras; los cabos estaban sólidamente amarrados a unas estacas cortas encajadas en la margen perpendicular del río, formando así una especie de plataforma curva y media unos 4,30 metros de largo y 1,50 metros de ancho aproximado". Miers también señaló que éste era el único puente por donde cruzaban las tropas de mulas el río Picheuta.

A fines de 1820, el gobernador de Mendoza, Tomás Godoy Cruz, formuló un proyecto para componer el camino hacia Santiago de Chile y la construcción de dos puentes de madera, uno en Picheuta y otro en Punta de Vacas, pero las obras no se ejecutaron. En 1865, el gobierno de la provincia realizó una nueva reconstrucción del camino y la restauración de las casuchas de la cordillera. En ellas "se proyectó un puente en Picheuta". Las obras comenzaron en el mes de marzo del mismo año. Posiblemente, sea éste el puente que actualmente podemos ver en aquel lugar.