

● EL PUENTE DE CAL Y CANTO

Necesariamente hay que hablar de la Calle de San Nicolás para referirse al tema del título, uno de los topónimos más célebres del Mendoza del siglo pasado. En cuanto a la calle, actual Avenida San Martín, hay un libro de Alberto Rovira que señala sus principales aspectos.

Digamos que el nombre de San Nicolás de la arteria, que en el principio ~~mix~~ no formaba parte del casco de la ciudad de Mendoza (ubicada con el centro de la actual plaza Pedro del Castillo), se debió a que los padres agustinos fundaron una iglesia en el Carrascal, es decir, en los alrededores de la hacienda que hoy forma parte del centro de la capital. Esta iglesia fue dedicada al culto de San Nicolás de Tolentino, razón por la cual la calle, entonces una huella, se llamó con el patronímico del santo. Esto ocurre a mediados del siglo XVII. Diversos documentos señalan la existencia de la iglesia y el nombre de la calle desde hace muchos años.

Qué era el puente de cal y canto? Lo que dice el título: un puente formado con cal y canto rodado, es decir, piedra. Al parecer es uno de los primeros puentes que se tienden sobre el traicionero y peligroso cauce que cruza la avenida San Martín, el Frías, a la altura de Morón. De todas maneras, el puente debe haber sido construido en el siglo pasado. Veamos.

Todo hace suponer que el cauce citado era como todos los que sirven de colectores de aguas pluviales: muy extenso. Un documento, que data de pocos años después de la fundación de Mendoza, señala que ese cauce era considerado un río. En efecto, el 8 de enero de 1566 el Cabildo y Ayuntamiento de la ciudad de Mendoza, teniendo en cuenta que nadie había tomado posesión de los terrenos baldíos, es decir, no se había cumplido el repartimiento hecho en su fundación, se cumpliera con ello y establecía estos límites: "por el norte, hasta la chacra de Pedro Rivas; por el oeste, hasta la acequia principal del cacique Tabalque; por el sur hacia el río, diez cuerdas de la ciudad...." Si medimos esas diez cuerdas tenemos que el río que se cita en el documento es el Frías y que la barranca debió hallarse donde hoy es calle Alem. Otros documentos señalan que esas barrancas eran escarpadas, pero podían sortearse si se pasaban con cuidado.

Un razonamiento nos permite señalar que es probable que el Frías pudo ser confundido con un río, ya que los conquistadores llegaban a Mendoza en verano, debido al cruce de la cordillera, y en esa época siempre trae agua. Por otra parte, las

lluvias provocaban los aluviones que hacían crecer peligrosamente el caudal.

Ahora bien, por qué suponer que en el siglo pasado ya hay un puente sobre el cauce? Porque para tener un puente y que éste sea de cal y canto, debe estar formado el cauce, más o menos con su actual dimensión. Bueno, no podemos afirmarlo porque carecemos de la documentación, pero nos ayudará mucho saber algo de la vida de Mendoza.

Al sur de la capital ya se ha formado un pueblo que figura en documentos y planos a principios del siglo XVIII: San Vicente. En otros apuntes nos ocupamos de los molinos harineros y señalamos que el trigo es una riqueza efectiva en ese siglo. Numerosos cronistas se ocupan del hecho y señalan que "Mendoza produce excelentes frutos y vinos y se come tierno pan". La gran aldea que es Buenos Aires no puede moler el trigo, porque la ciencia aún no ha llegado con su notable invento del motor a vapor. Mendoza tiene acequias y el agua es capaz de mover las pesadas "muelas" de piedra que convierten el trigo en finísima harina. Las carretas han abierto la ruta desde y hacia Buenos Aires y San Vicente, por la posesión del agua (que distribuían los nativos antes de los españoles), era el centro "industrial" por excelencia. Y para enviar las cargas a Buenos Aires era necesario venir de San Vicente a Mendoza, por cualquiera de los caminos habilitados en aquellos años: la ruta del oeste, hoy Beltrán, en Godoy Cruz, y Belgrano, en la ciudad; la actual Belgrano, en Godoy Cruz y Avenida del Este (hoy San Juan) en la ciudad o la calle del Infiernillo (Cervantes, en Godoy Cruz, y Remedios Escalada, en Guaymallén).

El camino más corto, saliendo de la plaza San Vicente, era la actual Belgrano, ya que la de San Nicolás terminaba ~~en~~ a la altura del límite sur actual de la capital. La actual Belgrano de Godoy Cruz desembocaba en la actual Plazoleta Brasil, pero la pomposamente llamada Avenida del Este era intransitable y no tenía puente sobre el Frías. Entonces el tránsito se volcaba hacia San Martín para llegar al ~~alxxxmxxxx~~ centro de la ciudad. De ahí que a la altura de Morón el cauce se había ceñido a las exigencias del tránsito y había un puente. Naturalmente, cuando crecía el caudal, el agua invadía los alrededores y se recuerdan hechos producidos no hace mucho tiempo. Digamos que en 1896, las Hermanas Terciarias Franciscanas de la Caridad adquirieron el solar contiguo al cauce, frente a Morón y allí funcionó la capilla y la casa, hasta su erradicación para formar la nueva arteria que ubica al norte del cauce.

Ahora bien, también se producía en los alrededores y sus productos eran enviados a mercados lejanos. Del sector que nos ocupa debemos destacar el de Villa Marini, El Trápiche,

Tapón de Sevilla, etc. Por supuesto, había otras rutas para llevar las cargas, pero cuestiones muy particulares, compromisos, convenios, etc., hacían que varios debieran usar la vía que estamos describiendo.

Por esa razón había un puente de cal y canto sobre el zanjón Frías. Y como eran pocos los puentes de este material y de cualquier otro, servía de punto de referencia para los vecinos. Y señalemos que durante muchos años el puente de cal y canto fue algo así como el "finis terræ" para mucha gente. Porque, naturalmente, los medios de transporte eran otros. De ahí que ir de la ciudad a San Vicente era una verdadera aventura y salir un poco más lejos una proeza.

En 1895 quedó habilitado oficialmente el tramo de avenida San Martín hasta la plazoleta Brasil, pero, como es común, la ruta se usaba desde hacía muchos años. Y es casi veinte años después que las distancias se acortan casi milagrosamente, cuando se inaugura el tranvía eléctrico entre Godoy Cruz y Mendoza (1912). Digamos que antes, en los últimos años del siglo pasado, hubo un tranvía, tirado por caballos, que circuló por Avenida San Martín, pero desde Colón al norte.

El puente de cal y canto es ahora de cemento portland. El antiguo desapareció hace años y el topónimo, ya con nombre las calles, con otros puntos de referencia, fue apenas un recuerdo del Mendoza de ayer.

LOS TRANVIAS

Apenas un recuerdo es el tranvía, esa valiosa conquista del Mendoza de este siglo, y que terminó su vida en la década del setenta. Digamos que, de todas maneras, no fue este el primer tranvía que tuvo la ciudad, ya que en el siglo pasado tuvo un servicio igual, aunque de tracción a sangre.

x x x

Era el día 20 de febrero de 1885, cuando el presidente de la Corporación Municipal (hoy intendente), señor Lagomaggiore, hizo el anuncio: el director de la Compañía de Tranvías, señor Salvador Civit, lo comunicaba que comenzaría la colocación de los rieles en la calle de San Nicolás, en el tramo comprendido entre Colón y Las Heras y por esta última hasta Perú.

Los trabajos se iniciaron en los últimos días del mismo mes y se hicieron con mucha rapidez, tanta, que los rieles quedaron inseguros y provocaron más de un descarrilamiento de los pesados ~~vehículos~~ vehículos. El domingo 5 de abril del mismo año, quedó inaugurado el servicio de "tranway" en un tramo no superior a un kilómetro y medio (contado por las quince cuadras del recorrido). Fue un día de verdadera sensación para los mendocinos. El boleto costaba cinco centavos, única causa de la protesta general, ya ^{que} consideraban que el precio era excesivo para tan corto paseo. De todas maneras la gente colmó los vehículos que partían por San Nicolás al norte, doblaban por Las Heras hacia el oeste y llegaban hasta la flamante estación del ferrocarril.

Cinco años después, en 1890, el recorrido se había extendido por la ~~carretera~~ ya denominada Avenida San Martín (acta del 5 de octubre de 1885) hacia el norte. De todas maneras, los viajes eran accidentados, ya que los rieles, mal asegurados, se desnivelaban y provocaban el descarrilamiento de los coches. Los destinos de los vehículos se marcaban con banderas de colores, que iban a la vista del público. ~~Extremadamente~~ Lo accidentado de los viajes fue marcando la decadencia del servicio, el que se suspendió definitivamente en 1895, es decir, diez años después de iniciado. Como evidencia de que se contó con el moderno medio de ~~vehículo~~ locomoción, quedaron los rieles que permanecieron en las calles hasta el alumbramiento del siglo actual.

x x x

Las calles de Mendoza volvieron a ser dominio de los coches de plaza, los inefables "mateo" que era el vehículo ideal. Transcurridos los primeros años de este siglo, los habitantes fueron sorprendidos por la aparición del automóvil, el ruidoso vehículo que llenaban de humo las calles ciudadanas. Fue en 1911 cuando comenzaron los trabajos de tendido de los rieles