



para su reconstrucción.

Como los Jesuitas no iban a volver a ocupar su colegio, se les consultó a los Franciscanos si estaban dispuestos a costear el arreglo de los desperfectos sufridos, aunque la suma era exorbitante para quienes ni siquiera habían podido reunir la cantidad necesaria para refaccionar su convento.

En 1798 la Junta superior de ampliaciones, debido a los veritos franciscanos les dañó íntegramente la manzana que habían ocupado los Jesuitas y que fue entregada por el comandante de armas Don Francisco José Amigorena. Ya en posesión de la propiedad, lo primero que preocupó a los nuevos moradores fue hacer las reparaciones en los edificios, las sala de armas y cuartel de milicias, que ocupaban la mitad de esta sala, fueron trasladadas la convento que había sido antiguamente de los padres franciscanos.

El terremoto del 20-3-1861 destruyó casi totalmente el extemplo y colegio de los Jesuitas y el cual por haber sido habilitado durante más de medio siglo por los Franciscanos, es conocido / por el nombre de San Francisco. Estas Ruinas situadas en el radio urbano de la ciudad, en calle Ituzangó y Fray Luis Beltrán fueron declaradas monumentos históricos por el Decreto N° /// 107.512 del 6 de diciembre de 1941.-

Bibliografía: Los Monumentos y lugares históricos de Argentina
Carlos Vigil.

LA ALAMEDA

Profundo error de denominación, respecto de la fecha de creación del paseo, es la de muchos autores. Se sostiene que en 1808 se dispuso su creación (Alberto Rovira, "El 23 de agosto de 1808 el Cabildo de Mendoza dispuso la creación de la Alameda"). El mismo autor transcribe parte del acta, en el que, como es natural, no aparece el nombre de Alameda.

El citado escritor tiene razón en parte: el paseo fue creado por disposición del Cabildo, en dicho año. Pero no se denominaba la Alameda. Tal nombre es posterior a su creación y lo obtiene por una característica especial: la doble hilera de álamos que fueron plantados en el paseo.

La idea, según la documentación es más antigua aún. Data de 1806, cuando aparece la primera cita en una comunicación enviada por los alcaldes de Mendoza, en la que solicitan la formación de un nuevo paseo público. Al decir "nuevo paseo" se concede que había otro u otros, aunque es conocido el hecho que para entonces no existía el parque General San Martín ni el O'Higgins. El paseo se concretó, con la ayuda de vecinos que cedieron rasgos de terreno y el aporte de arrieros, que trajeron piedra "distante media legua". Es algunos años más tarde cuando el paseo adquiere su característica y justifica el nombre: Alameda. En efecto, en 1814 llega a Mendoza el entonces coronel José de San Martín, designado gobernador intendente de Cuyo (aún se acostumbraba el nombre Provincia de Cuyo, como se conocía desde la fundación de Mendoza). Fue San Martín el que hizo plantar los álamos-carolino, recién importados de Italia por Francisco Cobo. Cobo estuvo en Mendoza antes de la Revolución de Mayo y trajo sus estacas después de ese histórico episodio. Como es lógico, el viaje lo hizo desde Chile a nuestro país, pues era mucho más fácil venir de Europa a Chile y pasar a Mendoza, que llegar a Buenos Aires y hacer la dura travesía del desierto.

Cuando San Martín parte en su campaña libertadora, ya la Alameda era una realidad. Y es cuando comienza a ser citada por cronistas y viajeros. Abundan las citas sobre su fronda, la sombra que ofrecen los árboles, las flores y el rumor de las aguas que corren por el viejo Tajamar. Los álamos-carolino son corpulentos en 1861, cuando la ciudad es destruida por el terremoto y en el paseo buscan refugio los azorados habitantes que se han salvado. Y allí llevan heridos y muertos. Un periódico, "El Nacional", que veía la luz en Buenos Aires, señala un hecho: "Lo que quedó de la población se retiró al paseo de la Alameda y allí formó una especie de campamento". La información agrega que el día 23 (de marzo) era "tal la infección producida por tantos cadáveres en putrefacción.." que el gobernador Nazar se dispuso a ordenar el desalojo de todo lo

● EL VINO, MONEDA FUERTE DESDE EL SIGLO XVII

Cuando se dice que la principal riqueza de Mendoza es el vino y que el florecimiento de la industria comienza a fines del siglo pasado (después de la introducción de la parra de uvas tintas), parece que se pretendiera desconocer los viejos orígenes de esta riqueza. Sin embargo, hay documentos que prueban que el vino es moneda fuerte de la provincia desde hace cuatro siglos.

Es conocido el hecho de que los conquistadores, por imperio de las disposiciones adoptadas en España respecto de América, viajaban con funcionarios que testificaban sobre importantes asuntos vinculados con la ley. De ahí que el escribano era algo infaltable en la comitiva de cualquier expedicionario, sobre todo si llevaba la misión de sumar tierras a la corona española. Mendoza recibió la visita de un escribano, que acompañó a Castillo y todos los actos públicos de su vida quedaron documentados en la escritura del "fedetario".

Al alumbrar el siglo XVII, la ciudad de Mendoza carecía de escribano. El 19 de setiembre del año 1600, en Santiago de Chile se puso a subasta el cargo de escribano de nuestra provincia y se guarda el acta siguiente:

"Alonso de Rivera, Gobernador Capitan General y justicia mayor de este reyno Provincia de Chile por el Rey nuestro señor por quanto habiéndose rematado el Oficio de Escribano público e de Cavildo de la ciudad de Mendoza en Diego de Céspedes que por ciertas causas no asydo Recibido al uso y exercicio y por relación hecha al Cavildo de dicha ciudad.....remate por puja que hiso del Julio Flores Vzo. morador desta ciudad de Santiago de Chile e treynta e dos reales más que hera el quarto mas de que es treynta en que se había rematado al dicho Diego de Céspedes... y esto montan seis cientos y sesenta y dos reales mas con la qual dicha puja anduvo en pregones término de treynta días y al último de él y quando se ~~maxix~~ avía de rematar pareció Hernando Vallejo Merino y lo pujó en 17 reales más que por el dicho, Juan Flores fue puesto en veinte reales conque se ajusto san setecientos reales, obligándose a pagar los trezientos e cincuenta por de anticipado y los otros tezientos e cincuenta a año e medio después de ser recibido al uso de dicho affo. y por no haver más puja así se remató..." (Archivo Administrativo e Histórico de Mendoza). Otro documento, "testimonio de paga", da cuenta del pago: "En ocho de Marzo de mil seiscientos e quatro se hace cargo el Capitan e Tesorero Don Guillermo Quiroga de ciento setenta y siete reales e ochenta maravedies, por trescientos e zinquenta pesos de valor de contrato que es veinte quilates y mas que rezibio y cobró de Juan Flores... como mayor postor se le vendió e rema-

LA CAPITAL: UN DAMERO

Muy poco necesitamos para reubicarnos en un lugar cualquiera de nuestra capital y percibir el plano original del trazado de la ciudad. Naturalmente, hay que estar en el secreto, porque sino resulta imposible delimitar lo que fue hecho el siglo pasado y lo que ha ido conquistando el hombre en los años subsiguientes.

Sabido es que en 1861 un terrible terremoto destruyó casi totalmente la ciudad de Mendoza. En realidad, fueron contados los edificios que quedaron en pie. Lo que no destruyó el temblor fue consumido por los incendios, estallados a continuación del sismo, a consecuencia de la caída de techos y muros, en los que había material combustible. Pasados los primeros momentos de la catástrofe, se pensó en rehacer la ciudad, en reconstruir lo destruido. Surgieron muchas iniciativas, especialmente dos que tuvieron ~~una~~ relevancia: trasladar la ciudad a lo que hoy es el distrito La Carrodilla o al distrito Rodeo de la Cruz. Sencos hechos contribuyeron a dar fuerza a estas iniciativas: el que las iglesias de ambos lugares no fueron dañadas por el fenómeno. Recordemos que en las noras de prueba, como es un terremoto, el pueblo se vuelca a los templos para implorar misericordia.

Varios años duró la duda, pero en 1868 se dispuso emplazar la capital en la estancia Las Tortugas, cuyo casco central estaba como hoy se re levantan modernos edificios: Sarmiento y Avenida España. El ingeniero Ballofet fue encargado de hacer el relevamiento, sobre planos que fueron presentados por Numa Lenos. Y comenzó la tarea de edificar la nueva ciudad.

Naturalmente, el trazado era fundamental, ya que de ello dependía la fisonomía de la capital. Y se hizo sobre el ideal de la época: un damero perfecto. En efecto, la ciudad estaba "limitada", por así decirlo, por cuatro avenidas, todas de una misma longitud y ancho: las actuales San Martín, Las Heras, Belgrano y Colón. Dentro de ese perímetro quedaron encerradas las manzanas interiores, a su vez cruzadas por otras dos avenidas en cruz, también del mismo largo y ancho: Sarmiento y Mitre. La distribución de las plazas también fue simétrica: cuatro plazas de una manzana, ubicadas en los cuatro ángulos del damero, más una plaza al centro, que tenía la superficie de las otras cuatro. De esta suerte quedó la ciudad con sus plazas a la misma distancia una de otra y del parque central. Otro detalle: las cuatro avenidas, exteriores, digamos, no tienen plaza alguna (la excepción es Belgrano, cuya plazoleta fue construida en el siglo XX), mientras todas las calles interiores tienen dos cuadras de plaza cada una.

TRAFICO CORDILLERANO PRE HISPANICO

Naturalmente hablar de la vida humana en esta parte del continente, antes de los españoles, es algo más que difícil. No olvidemos que los nativos no tenían escritura y que los quipus incásicos, que constituían el único "archivo" del imperio del Cuzco, fueron quemados en una plaza pública por el conquistador Pizarro. Algo se ha obtenido de relatos y restos de tradiciones, pero ello tiene el carácter de un relativo testimonio. Cuando no hay otra cosa debemos conformarnos.

La base de una suposición, que hubo contacto entre los indígenas de ambos lados de la cordillera, está en el denominado "Camino del inca". Hay alguna documentación al respecto. A fines del siglo pasado, la Universidad de La Plata publicó un trabajo que contiene un mapa de un sector de Las Heras, donde está perfectamente claro el trazado de dicho camino (1892, trabajo del geólogo German Ave Lallemand). Queda concretado, entonces, que existió el camino y que las tradiciones a su respecto son exactas. Tenemos más elementos de prueba: "Puente del Inca", con la consabida leyenda, y "Laguna del inca", ya en territorio chileno. La suposición, entonces, es correcta. Los incas cruzaron Mendoza de ida o regreso de Chile. El camino está jalonado con topónimos y, además, encontramos leyendas relativas a la presencia de los incas en territorio chileno (la más importante, según todos los indicios, la batalla librada en la quebrada que hoy se llama Uspallata).

Ahora bien, se ha tentado el trabajo de traducción de topónimos relativos y nos encontramos con uno, que parece pertenecer al idioma quichua, pese a las contradicciones que surgen de su análisis: chiri. En quichua significa frío, pero encontramos esa palabra, ya como raíz, en el vocabulario nativo de centro América y algunos países más al sur (especialmente Venezuela). Pero, todo ello no puede causarnos extrañeza, ya que en Argentina tenemos un vocablo con esa raíz: chiriguano, una familia indígena de la raza guaranítica. Pero, también hay un Chiriquí, en la costa oriental de Costa Rica y otro en la provincia de Panamá; hay varios en otros estados y tenemos la chirimoya, fruto del chirimoyo, en Chile.

Puede ser una raíz quichua? Tal vez. En Chile hemos hallado otros vocablos, considerados mapuches, de origen quichua: cochayuyo, pirca, huaca. El que lo ~~hallamos~~ hallamos en el litoral argentino, zona de influencia guaranítica, no puede extrañarnos si nos remitimos al vocablo Pilcomayo, de origen quichua.

En cuanto a la geografía económica, hay muchos puntos de contacto entre ambos pueblos. La producción de papa, si bien no señalada por los cronistas, hay antecedentes de que era im-

portante en Chile. Lo mismo ocurre con el poroto y el ají. Este último, se afirma, fue el origen del nombre Chile (al asegurar que chilli, picante, fue el calificativo dado por los incas). No hay antecedentes precisos de que tuviera producción de maíz, una de las principales riquezas de este lado de la cordillera. En cuanto a la ganadería, es la misma del resto del continente, especialmente el de la parte oeste (este de Chile). Hay indicios de que hubo llamas, guanacos, pumas, avestruces, etc. Naturalmente, Chile tenía su riqueza ictícola, que no alcanzaba a la parte argentina, aunque los arroyos y ríos eran generosos en una producción variada. Si a esto agregamos las grandes lagunas, como el Titicaca, vemos que el "reparto" era parejo.

Ahora bien, hubo un intercambio de relativa importancia entre aborígenes de ambos lados de la cordillera. Esto ocurre en la época inmediata anterior a la conquista, ya que de otra manera las tradiciones no hubieran llegado a nuestros oídos.

El paso de la cordillera, por Mendoza, era algo normal. En el verano se registraba tránsito entre ambos lados de la cordillera, más el que se hacía por otros lugares, digamos el paso El Pehuanche, al sur de Mendoza. Los documentos señalan que los aborígenes conocían el paso de Uspallata, donde está marcado el "camino del inca". En varios documentos figura el promocionado pedido de los indígenas de Cuyo de que vinieran los españoles a conquistarlos.

Ahora bien, qué comerciaban los indígenas? Las tradiciones no son terminantes y señalan varios productos de los que los cuyanos llevaban a Chile. En cambio, en lo que se refiere a lo que vendían los chilenos, o mejor dicho, lo que trocaban con los de Argentina, es conocido: pan de palo. A qué se llamaba de esta manera? Simplemente al cochayuyo seco. Los trasandinos lo sacaban del mar, lo ponían al sol y lo deshidrataban según los empíricos procedimientos que utilizaban para hacer lo mismo con la carne, el zapallo, el maíz. Una vez seco se cortaba en trozos y se hacía un haz para su transporte. El alga marina, tan utilizada en la cocina trasandina (también en Perú), era muy apreciada por los cuyanos que la prepararon en diversas formas y la consideraban un verdadero "pan de palo".

Ello demuestra que tenían noción de la necesidad de comer cochayuyo para combatir el bocio. Lo dice con bastante claridad el hecho de que fuera materia de comercio entre ambos pueblos y constituyera la base de un trueque que comprendería otros artículos, sí, pero se lo consideraba un "pan". El peruano y el boliviano llamaban pan únicamente al fruto de la quinua y a lo que se obtiene de la molienda del arbusto.

Fue el principal tráfico entre los pueblos primitivos, a través de la cordillera.

Historia

EL ALUMBRADO PUBLICO

La suprema conquista del alumbrado público, se logra en Mendoza en el siglo pasado, cuando un par de calles, la de San Nicolás y la "Calle ancha del norte", exhibían faroles a kerosene.

No hay antecedentes de la instalación de este alumbrado, pero podemos señalar que en 1888 ya la ciudad acusa un salto hacia el progreso. En efecto, el día 20 de abril de ese año, la Corporación Municipal aprueba un proyecto presentado por el señor Carlos Fader, para instalar el alumbrado a gas de petróleo en la zona céntrica de la ciudad. Este servicio, del que nos ocuparemos más adelante de nuevo, se mantiene hasta el último año del siglo pasado, 1899, en que fue instalado el primer servicio eléctrico que tuvo Mendoza. En 1900 quedó constituida la sociedad José Orfila y Compañía, la primera empresa que se ocupaba del servicio eléctrico en Mendoza (en la Capital Federal se había instalado en 1866). En realidad, este servicio fue tan deficiente como los anteriores y el público, para los festejos populares, sacaba a la calle faroles de kerosene, a fin de que hubiera luz suficiente. En realidad hasta terminada la primera década de este siglo no mejora el servicio. A partir de 1912, en que se inaugura el servicio de tranvías (la Capital Federal tiene dicho servicio desde 1867, cuando el ferrocarril Sud construye la primera línea desde Constitución hasta Belgrano, por calle Lima). Hay que señalar que los porteños lucharon en contra del servicio tranviario, ya que en 1868 se produjo un movimiento, se cree que iniciado por los comerciantes del centro metropolitano, afirmando que "los tranvías son peligrosos; muchos morirán bajo sus ruedas". La defensa la hacían unos pocos que señalaban aspectos salientes: se formaban barrios en donde sólo había campo; valoriza propiedades alejadas del centro, que antes valían muy poco; permitían multiplicarse el comercio metropolitano, que ya comenzaba a dejar la zona céntrica. De todas maneras hay que señalar un hecho curioso: se dispuso, por parte del gobierno, que un "pregonero" marchara delante del tranvía, a ^{un} fin de avisar su proximidad y de esta manera evitar accidentes. Todo ello, por supuesto, no ocurrió en Mendoza, ya que cuando se inaugura el servicio local, en Buenos Aires se ha impuesto definitivamente.

Volvamos a nuestro alumbrado. Señalamos que en 1888 se firma el contrato con Carlos Fader para la instalación de un servicio de gas de petróleo. Digamos que el contrato celebrado en esa oportunidad es digno de conocerse. Uno de sus párrafos señalaba:

"La Municipalidad abonará por cada pico de gas cuatro pesos mo-

La calle Belgrano, era muy antigua y sobre su costado occidental se había construido el Colegio Nacional. Naturalmente, el arquitecto que trazó los planos procuró un edificio que no fuera azotado por las crecidas. De ahí su elección de dicha calle, que más tarde fue utilizada por el ferrocarril para tender los rieles. Hasta fines del siglo pasado el nombre de la calle fue "del Colegio Nacional".

Las calles Las Heras y Colón tuvieron un nombre muy original: Calle ancha del Norte y Calle ancha del Sur, respectivamente. Era, en la práctica, poner un límite (según la costumbre indígena) al pueblo. Con esos nombres fueron conocidas ambas arterias hasta muy avanzada fecha y podemos agregar un detalle: en la década del treinta, ya en nuestro siglo, cuando la empresa explotadora de los servicios tranviarios comenzó el tendido de una vía de y para el Parque, por calle General Paz, los mendocinos comentaban: "¿quién va a andar por esa calle?"

Digamos que la llegada del ferrocarril y la inauguración del Mercado Central, hechos ocurridos entre 1884/85, dan nueva fisonomía a la capital y vitalizan, por lo menos, el sector norte de la ciudad. Porque hay que advertir que el pueblo siguió apegado a sus ruinas, hasta ya entrado el siglo XIX.

Aún en la década del setenta se podía advertir algo curioso en Mendoza: la diferencia de edificios en torre a un lado y otro de Avenida San Martín. En este caso (1973), en el sector oriental de la ciudad, se cuentan menos de diez edificios altos, mientras en el sector occidental hay más de treinta. Era el temor a los aluviones, que arrasaron, por así decirlo, el sector este. El sector oeste, por su declive, no permite la acumulación del agua y todos se aglutinan en la parte más baja, que es el sector castigado. Tal vez por ello los arquitectos insistieron en levantar la capital más al oeste.