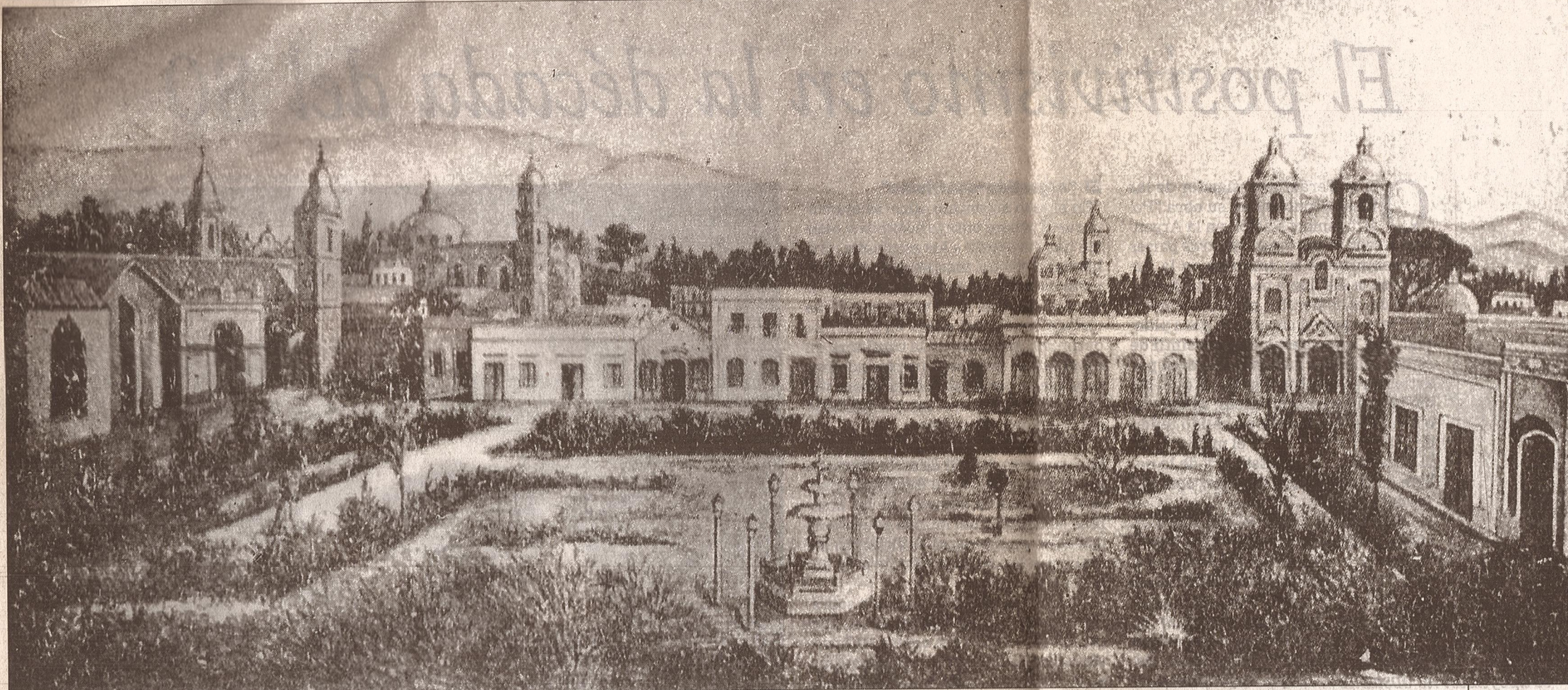


LA HISTORIA DE MENDOZA CONTADA POR LOS ANDES

La nueva ciudad de Mendoza se terminó dividiendo en dos: el barrio de las clases acomodadas y el barrio de los pobres, un fenómeno que no se producía en la etapa colonial.

ARCHIVO LOS ANDES



Con la ciudad vieja se fue el antiguo concepto de sociedad. La reconstrucción trajo también la segregación.

Segregación social en Mendoza

La generación política liberal que encaró la reconstrucción económica y urbana de Mendoza a partir de 1863, luego del terremoto, se propuso expresamente no sólo hacer una nueva ciudad sino también una nueva sociedad, según lo expresara en la Legislatura local el joven gobernador Carlos González Pinto: "...los mendocinos podemos lisonjearnos de habernos levantado casi transformados de nuestro anterior modo de ser."

Puede verificarse en 1863 el inicio de una política de exclusión social hacia la Ciudad Vieja, que consolidaría la existencia de un barrio de los pobres.

Si la modernidad se caracteriza por la aparición de lo fragmentario, bien podemos decir que la modernidad en Mendoza comienza con el terremoto de 1861, el que, como evidente secuela, deja una primera gran fragmentación al estructurar una ciudad dividida en dos: la Ciudad Vieja preterremoto [1561-1861] y el Pueblo Nuevo de San Nicolás postterremoto [+1863].

La primera manifestación del querer borrar la ciudad antigua fue el propio plano del llamado Pueblo Nuevo de Mendoza (1863) que ignoró la ciudad preterremoto, a punto tal que, en el nuevo proyecto ni siquiera se dibujó la antigua traza, como si no existiera. Obviamente es

ta utopía de ignorar la Ciudad Vieja no podía prosperar, porque a pesar de estar llena de escombros, sus casas derrumbadas y pérdida de la alineación de sus calles, estaba plena de vida, allí vivían las clases humildes.

Sin embargo, puede verificarse el inicio de una política de exclusión social o rechazo hacia la Ciudad Vieja, que fue consolidando la existencia de un barrio de los pobres, discriminación que no tuvo la ciudad colonial y que coincide espacialmente con la antigua traza preterremoto.

En la Sección Este o antigua había quedado el matadero público, el hospital, el lazareto, los conventillos, los prostíbulos, las calles sin empedrar y sin arbolado, el polvo y la falta de aguas corrientes y cloacas. Todo el conjunto era atrasado y carente de la modernidad que tanto preconizó la clase dirigente de fines del siglo XIX, pero que sólo se materializaba en la traza postterremoto.

Para la Ciudad Nueva o Sección Oeste, serán propuestas las cuatro nuevas plazas que aparecieron en la época, los bulevares que bordean la traza y las medianas del polígono del Pueblo Nuevo y un gran parque artificial, de carácter público, ubicado en la falda del piedemonte, en una zona semidesértica y planificada por un arquitecto francés; sin con-

tar con la aparición de las calles arboladas (condición de la que había carecido la ciudad colonial) la mejora de la higiene pública, y las nuevas sedes de los servicios administrativos, etc.

La llegada del ferrocarril en 1885 con servicios regulares a Mendoza con la capital de la República, Buenos Aires (como puede suponerse, la estación del ferrocarril también se localizó en el sector oeste de la ciudad o Pueblo Nuevo). Para ello el país se ha ordenado y pacificado, exterminando a la población aborigen que "limitaba" las fronteras interiores del país.

La fragmentación y la segregación social de la sociedad mendocina de fines del siglo XIX encontraron su correlato espacial en los ámbitos diferenciados de la Ciudad Nueva, la civilizada, y la Ciudad Vieja o Barrio de las Ruinas, donde imperaría la barbarie. El antiguo nombre de la más importante calle de la ciudad colonial la Cañada (actual Ituzaingo) sirvió entonces para denominar, por extensión, al barrio antiguo.

Más allá de la intencionalidad política que se advierte en las denuncias periodísticas de la oposición, inmersa ésta en su propia lucha intraoligárquica en dicha época, era evidente que las sucesivas administraciones municipales habían tenido siempre sus ojos puestos

en el mejoramiento de la porción nueva de la ciudad, de la avenida San Martín hacia el oeste, y éste fue un señalamiento crítico cierto en los finales del siglo XIX.

Sin embargo, otros parecen ser los tiempos para la Ciudad Vieja, donde todo aparenta estar igual desde la catástrofe de 1861.

Ejemplo de ello es que hacia 1898, treinta y siete años después del terremoto, todavía se sigue hablando del barrio de "las ruinas" por referirse a la antigua Mendoza.

La crónica periodística de fines del siglo XIX, testimonio indudable de la construcción de un país, da amplia cuenta de esta espacialización de la segregación social que devela una ciudad de Mendoza donde el acceso a las ventajas y disfrutes de la nueva urbanidad que propuso la modernidad y sus propulsores no fue, sin embargo, la misma para todos sus habitantes.

"Los pueblos que no aprenden de su historia están condenados a repetirla." ("La fragilidad de la Memoria. Representaciones, prensa y poder de una ciudad latinoamericana en tiempos del modernismo. Mendoza, 1885/1910". Edición de la Fundación Cricyt-Mza, año 2000). / Jorge Ricardo Ponte. Unidad "Ciudad y Territorio" del Incihusa-Cricyt-Mza.

Noches sin música en las plazas

En octubre de 1886, Los Andes lamentaba que en las tibias noches que disfrutaban los vecinos faltara un elemento muy importante: la música.

Señalaba este diario que "hace algún tiempo que estamos gozando de noches verdaderamente espléndidas, noches que convidan a soñar, a salir a los paseos a aspirar el aire libre.

"Pero nuestras autoridades, que parece que poco se les da por el bienestar del pueblo, no se toman la molestia de enviar alguna noche a la sema-

na, siquiera, la banda de música a alguno de nuestros bellos paseos.

"Les ha dado por andar siempre con cosas fiambres, como es la de mandar la música por la tardes, cuando nadie hace ningún paseo a causa del sol. Y por las noches, que es cuando lo debieran hacer, aquella no asoma por ahí.

"Ya en otras ocasiones, haciéndonos de las exigencias del público, hemos hecho presente al jefe de Policía la conveniencia que habría en man-

dar por la noche la banda de música a las plazas. Pero esta indicación no ha sido atendida.

"La estación avanza y las familias salen todas, por lo general, a las plazas a disfrutar las delicias que le proporciona la primavera, y es sensible que éstas no sean amenizadas con los acordes armoniosos de la música.

"Esperamos que el jefe de Policía atenderá este justo reclamo, que lo hacemos en vista a las comodidades de la sociedad".

Mitre, aclamado por los mendocinos

Una de las visitas que hizo Bartolomé Mitre a Mendoza tenía que ver con un tema específico: documentarse sobre la vida de San Martín.

En marzo de 1883, este diario consignó la llegada a Mendoza de Mitre "acompañado como secretario por su hijo, Bartolomé Mitre y Vedia.

El viaje obedecía al deseo de documentarse sobre la trayectoria cumplida por el general José de San Martín durante la gestación y realización de su cruzada libertadora de medio continente. Al ingresar a la Capital, Mitre fue seguido por una caravana de manifestantes, en coches y a caballo. Se hospedaba en la residencia de Salvador González, en calle San Nicolás (hoy San Martín), donde recibió a autoridades y público.

"Durante sus paseos por las calles de la ciudad, se renovaron constantemente las muestras de afecto.

"La imagen del Gran Capitán -en honor a la verdad- al cabo de cincuenta y nueve años desde su alejamiento definitivo de la ciudad, se encontraba ostensiblemente desdibujada, se habían perdido, con el terremoto, las casas que habían sido escenario de su paso y su acción, y se olvidaban, con la desaparición de los mayores, los sitios testigos de su gesta. La bandera del Ejército de los Andes, su emblema mayor en la cruzada por la independencia sudamericana, no se encontraba en la provincia y solamente sería recuperada en 1887", destaca Los Andes.

Una oportuna visita Señalaba Los Andes que "no podía

resultar más oportuna y alentadora para una correcta formación del ser nacional, la visita de Mitre a Mendoza".

Tras una prolija búsqueda, complementada con toda una reorganización del Archivo de Mendoza, desmembrado por la catástrofe de 1861, Mitre continuó viaje hacia Chile y Perú.

Retornó a Mendoza para reencontrarse con su hijo y regresar a la Capital Federal, donde redactaría su "Historia de San Martín y de la independencia sudamericana.

"Solamente a partir de este viaje y esa obra el país puede alcanzar un adecuado conocimiento de su historia grande; la imagen del general San Martín adquiere dimensión orgánica, explicada y global para la nacionalidad".

CRÓNICAS DE LA ÉPOCA

Abusos de un cochero—Se nos dice que un cochero cuyo carruaje es de su propiedad, que hace la carrera entre la estación Palmira y el distrito de los Barreales, se porta pesimamente con los pasajeros que tienen la desgracia de demandar sus servicios, viéndose éstos en el duro caso de tener que soportar las arbitrariedades y abusos que el citado auriga comete durante el viaje. Dicho cochero—según nos refiere una persona que nos merece entero crédito y que ha sido víctima de la ambición y de las impertinencias de aquel—toma como blanco de sus iras a los pobres pasajeros a quienes explota infamamente cobrando por los pasajes un verdadero despropósito, a cuyo gravamen tienen muy a pesar suyo que someterse los desgraciados viajeros, pues, según tenemos entendido, es el único carruaje que hace el servicio entre los puntos indicados. Sabemos que varios vecinos de Palmira y Barreales van a presentarse a la municipalidad de San Martín interponiendo quejas contra el mencionado cochero que se ha creído todo un señor de «horca y cuchillo». Es necesario que se le sugete a una tarifa y se le amoneste por las insolencias que comete con el público que lo mantiene. Boca—La superintendencia general de escuelas, de acuerdo con el consejo de educación, ha concedido con fecha de ayer una beca para ingresar en la escuela normal de maestras a la señorita Carmen Alarcón.

Cochero inescrupuloso

El equivalente a los remises en 1889 eran los cocheros, que cobraban o deberían hacerlo—según una tarifa predeterminada por las autoridades.

Sin embargo, algunos como el que menciona este artículo de Los Andes, eran un tanto abusivos a la hora de cobrar. Para colmo de males, según la información, éste tenía un pésimo carácter, con lo que viajar con este señor no se convertía en un paseo placentero para los vecinos de Palmira y de Barreales, que tenían la poca fortuna de tener que utilizar sus servicios.