

COMPUERTA DEL CANAL SAN MARTÍN Y CURVA DEL DIQUE

parte de los vecinos se hallaban en sus viviendas. Sólo algunos paseaban por la Alameda y la Plaza. Antes de que sus habitantes tuvieran tiempo de escapar, la ciudad entera cayó en ruinas. Esta catástrofe general fué obra de unos cuantos segundos. No sólo los que se hallaban dentro de las casas, sino los que pudieron salir á la calle, quedaron enterrados bajo los escombros. El incendio sobrevino inmediatamente á causa de las cañerías de gas, que se cortaron, y los fuegos de las cocinas.

Los escombros amontonados obstruyeron los canales, y esto produjo en determinados sitios verdaderas inundaciones. Según cuenta un testigo presencial, hubo que combatir á la vez los estragos del fuego y del agua, así como la falta de víveres y el hedor de los cadáveres que no podían ser extraídos de las ruinas.

Después de la catástrofe aun siguió temblando el suelo, contándose diez y nueve sacudidas, siete de ellas muy violentas; pero como nada quedaba en pie, no pudieron causar nuevos daños. El fuego duró ocho días y el número de víctimas fué incalculable, pues nadie pudo conocer la cifra exacta. Los más moderados en sus cálculos afirman que murieron 10.000 personas; pero el número fué indudablemente mayor, pues muchos que se salvaron del terremoto perecieron de hambre.

Hasta el año 1861 la provincia de Mendoza, según el sabio Martín de Moussy, no había sufrido ningún temblor de tierra importante. Las violentas sacudidas que con frecuencia hacen vacilar al suelo de Chile parecían perder su intensidad á través de la barrera de los Andes. Sólo se habían conocido ligeras trepidaciones del suelo, hasta que inesperadamente, y contra todos los cálculos de la experiencia, sufrió Mendoza la gran catástrofe.

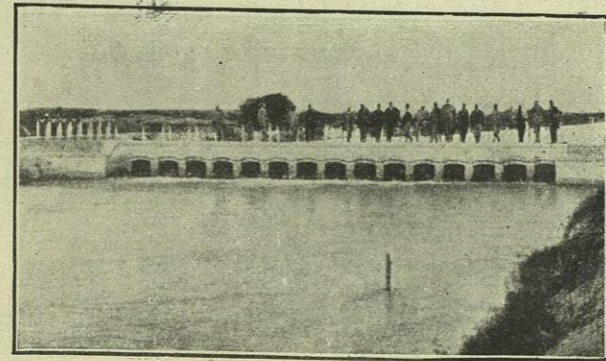
Fué tan grande el terror, que se pensó en trasladar la ciudad al lugar llamado «Las Tortugas», situado cerca de unas colinas graníticas, que ofrecen terreno más sólido; pero la población no quiso aceptar el traslado y

comenzó á reconstruir sus casas en el mismo lugar que ocupaban las antiguas, empleando en esta edificación el sistema de los chilenos, ó sea valiéndose de materiales ligeros y elásticos, que resistiesen á nuevos temblores. Decidió el vecindario no moverse, con el deseo de aprovechar los materiales de las ruinas y no perder las ventajas que le ofrecían los antiguos canales de irrigación. Cada uno volvió á levantar la casa donde estuvo la de sus padres y abuelos, con esa confianza humana que nos hace olvidar el peligro una vez pasado, y permite que vivamos con tranquila inconsciencia rodeados de amenazas. El mendocino, cuando un temblor del suelo le hace recordar la catástrofe de 1861, se consuela prontamente, afirmando que estas desgracias sólo ocurren una vez, y no volverán á repetirse.

La ciudad actual muéstrase orgullosa, y con razón, de su gran avenida San Martín, de 30 metros de anchura y 7 kilómetros de longitud. En ella están los grandes establecimientos de comercio, las sucursales de los Bancos, los cafés, las sociedades de recreo, y más que una calle parece un largo jardín con sus filas de álamos y sus acequias susurrantes.

Las demás vías principales son igualmente anchas y con frondoso arbolado. Las aceras consérvanse algo irregulares y con distinta pavimentación; pero ofrecen la ventaja de su anchura, siendo cada una de ellas á modo de una calle dentro de la gran calle.

La enseñanza pública se ha desarrollado mucho en los últimos años, contando actualmente con unas 200



TOMA DE UN CANAL EN EL RÍO TUNUYÁN

escuelas, más de 400 maestros y 18.000 alumnos. Hay, además, escuelas especiales de adultos con clases nocturnas, en las que se enseña agricultura, minería, artes manuales y música. Todos los establecimientos de esta clase se hallan instalados en hermosos edificios de moderna é higiénica construcción.

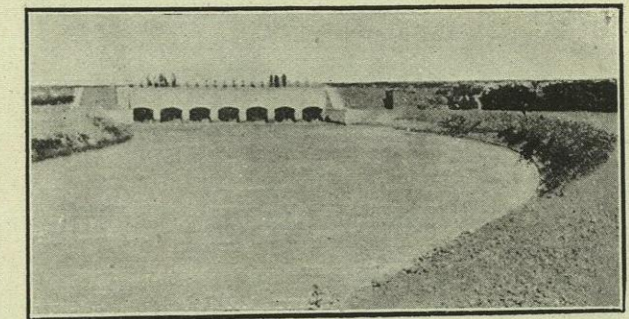
El centro instructivo más notable de la provincia es la Escuela de Viticultura, que dispone de extensos terrenos para sus ensayos. Como es natural, esta enseñanza inspira gran interés en Mendoza, á la que llaman, con razón, «la provincia de la vid».

Tiene la ciudad otro centro de cultura muy importante: la Biblioteca San Martín. Esta Biblioteca la fundó el glorioso general con un donativo de libros en 1814, y fué desarrollándose con lentitud á través del agitado período del caudillismo, nada favorable á esta clase de instituciones. El terremoto de 1861 la hizo desaparecer; pero la cultura de los mendocinos la ha restaurado, siendo hoy digna de mención por el número de volúmenes que contiene y la cantidad de lectores que acuden á ella.

Pero la obra más colosal de Mendoza es su famoso Parque del Oeste, primer jardín de la República Argentina y el más grande, indudablemente, de toda la América del Sur.

Este parque ha sido la empresa predilecta de Civit, una obra enorme de embellecimiento, ornato y comodidad urbana, que ha querido dejar como recuerdo de su paso por el gobierno. Es tan grande y tan hermoso este parque, que Mendoza tendrá que crecer mucho para que la importancia de la ciudad se halle en relación con las dimensiones de su paseo.

Entre la masa urbana y las primeras estribaciones de la cordillera, se extiende el Parque del Oeste, ocupando centenares y centenares de hectáreas. Una fá-



VISTA DEL CANAL SAN MARTÍN

brica de luz eléctrica anexa al paseo, lo ilumina en las noches de primavera y verano con potentes focos. Las amplias y numerosas avenidas están orladas con distintas agrupaciones de árboles, que dan su nombre á cada una de ellas. Plantas de diversas latitudes crecen al aire libre ó en extensos invernaderos. Centenares de variedades de rosas y otras flores saturan el ambiente con sus perfumes. Existe en el parque un jardín zoológico á semejanza del de Buenos Aires, con bonitos chalets y pequeños palacios que sirven de vivienda á los animales. El pabellón de los leones es un edificio elegante, detrás de cuyas rejas las bestias africanas agitan sus melanas de oro sombrío, contemplando los gigantes Andes, que se alzan frente á ellos.

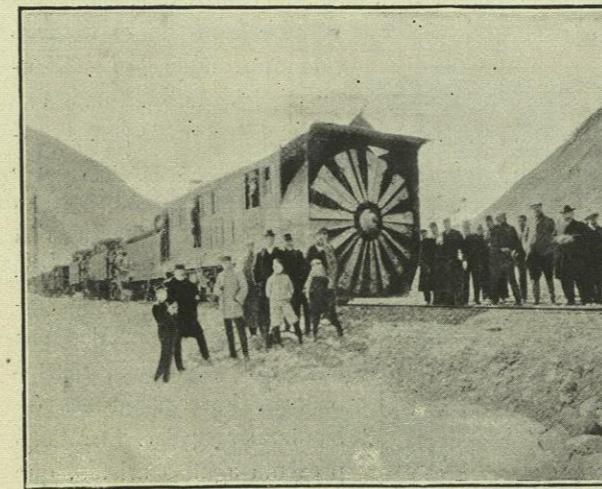
Lo más extraordinario en este parque, cruzado de avenidas con altos miradores, bellos kioscos, cafés y *restaurants*, es un lago de más de un kilómetro de longitud, excavado á brazo, con gran profundidad y adornado de varias islas. En este lago, que representa un trabajo enorme, se verifican regatas y fiestas de naumaquia.

Un pequeño ferrocarril circula de un extremo á otro del paseo para comodidad de los visitantes y facilidad de los trabajos que todavía se están realizando en el parque. Cuando la vegetación de éste haya alcanzado las dimensiones de los viejos álamos de Mendoza, lo que no tardará mucho en realizarse, pues el árbol crece aquí con gran rapidez, será uno de los jardines más hermosos del mundo, si es que no llega á ser apreciado como el primero entre todos.

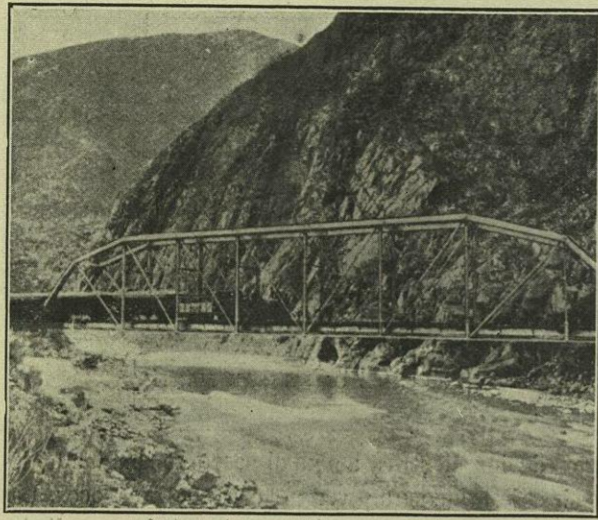
El dinero y el ingenio humano pueden crear fácilmente parques como el de Mendoza y otros mucho más grandes. Lo que ya no resulta tan factible es dar á dichos paseos un horizonte, un fondo como el que ofrecen las avenidas del de Mendoza: la gigantesca cordillera, los Andes, sombríos, cenicientos, con fajas de vapores en los días invernales, y de alegre color de rosa en las claras mañanas de verano, guardando siempre sobre sus testas venerables el luminoso turbante de las nieves eternas.



UN CANAL DE REGADÍO EN MENDOZA



UNA LOCOMOTORA «BARRE-NIEVES» (Ferrocarril andino).



FERROCARRIL ANDINO. UN PUENTE

El viaje á la cordillera hasta la línea fronteriza de Chile, se hace por el ferrocarril andino, una de las grandes obras que acreditan y glorifican el trabajo humano de nuestros tiempos.

Al salir de Mendoza pasa el tren, en los primeros kilómetros, por una campiña sonriente, que pudiéramos llamar «civilizada», entre ricas viñas y frondosos jardines de árboles frutales. Poco á poco las tierras cultivadas van alternando con extensiones de aspecto silvestre, hasta que al fin desaparecen aquéllas por completo y el suelo ofrece únicamente arbustos leñosos, sin otra utilidad que la de la combustión. Avanza la locomotora por el valle del río Mendoza y este valle se estrecha con mayores fortuosidades á medida que se marcha hacia lo alto.

El paisaje cambia rápidamente. En largos trechos desaparece la vegetación, aun la más rudimentaria y espinosa. Tierra desnuda, árida y agresiva por todos lados, como si el mundo hubiese muerto: rocas peladas, de colores variados, según su constitución geológica.

Las montañas semejan las páginas sombrías de un libro viejo y colosal, unidas por valles pedregosos; y en estas páginas se lee la historia grandiosa de la formación de un mundo. Las rocas sueltas, de formas caprichosas y bizarras, son como palabras que repiten á través de innumerables siglos el ígneo hervor de los volcanes; los sacudimientos de la tierra, que se espeluznó en remotas épocas con los espasmos de la maternidad para sacar de sus entrañas nuevas formas; la condensación de un mundo de vapores cayendo en diluviales



UN «LINGHERA» PASANDO Á CHILE EN INVIERNO POR LA LÍNEA FÉRREA DE LA CORDILLERA

cataratas sobre el globo; los ríos prehistóricos abriéndose paso como dragones de luminosas escamas á través del oleaje petrificado; y en medio de los últimos estertores de esta gestación, que duró millones de años, un pobre animalillo sin plumas y sin lanas, sin defensas naturales, vagando como insignificante hormiga por los repliegues de la colosal ondulación, vencido eterno de todas las tragedias de la naturaleza, pero tenaz en sus avances, hasta que logró triunfar, gracias á la chispa semidivina que brilla en sus ojos, reflejo ardiente de la misteriosa ebullición oculta en la cápsula ósea de su cráneo.

De tarde en tarde aparecen en este paisaje algunos picos nevados, brillando como masas de cristal bajo la luz del sol.

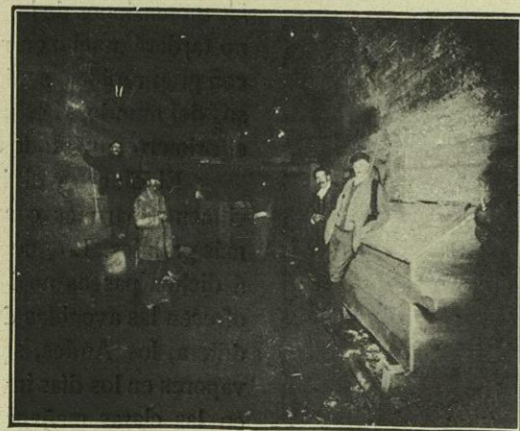
Muge el ferrocarril siguiendo estrechas cortaduras, que surcan en su parte media las faldas de las montañas. Pequeño y frágil, como un juguete de niño, el tren va avanzando entre el abismo y las cumbres que parecen arañar el azul del cielo.

El clima de estas regiones cambia á la vista con una violencia radical. Abajo, en el profundo cauce del río, luce el sol y se experimenta un calor relativo. Arriba, mangas de nubes, de color de plata, envuelven las cimas. Está nevando en las cumbres: el brillante color de los vapores es de nieve.

El río, que baja y baja, despenándose mugidor entre las peñas, tiene un tono rojizo del ladrillo cocido. Este color es producto del deshielo, pues las aguas van mezcladas con la tierra y el detritus de las montañas. Á trechos caen en él, como duchas enormes, desde una altura de centenares de metros, chorros blanquísimos, por los que se escapa la nieve derretida de los glaciares. La humedad cubre con una pelusa verde las rocas aisladas y los flancos de las montañas.

En ciertos lugares el declive del río es tan rápido, que más bien se desploma que rueda, hirviendo con espumarajos de cólera entre los cantos rodados. El rumor de sus aguas es lo único que interrumpe el gran silencio de los Andes. Cuando se detiene el tren y cesa el jaldar de la locomotora, el río parece hablar más alto, con un feroz runruneo que llena la soledad de sordas amenazas.

Las peñas de su cauce, refrescadas por la humedad, son islas verdes, azules, rojas ó blancas. Parecen jirones de banderas rasgadas. El rodano presenta agudas aristas, que se suceden como las gradas de una escalera cortada á pico.



EL GRAN TÚNEL TRASANDINO

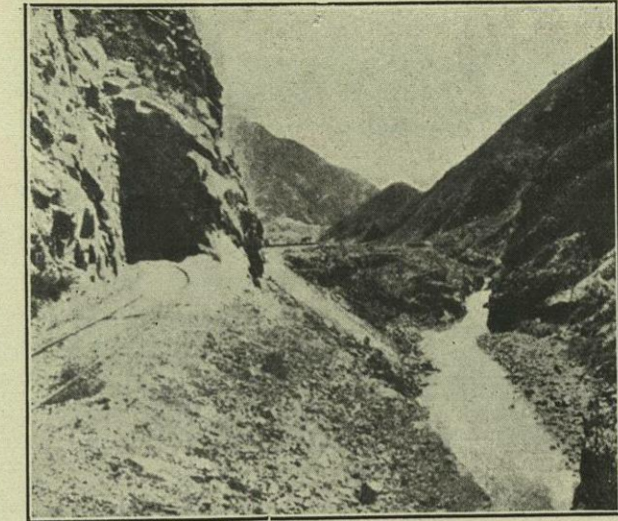
Unas montañas son rojas, de color de sangre. Otras blancuzcas, con bullones y oquedades, parecen montones de barro, endurecido y secado por la mano de Micromegas. La luz, al deslizarse por las desigualdades y revueltas de este oleaje petrificado, ofrece caprichosas perspectivas. Entre dos montañas verdinegras y sombrías, como si empezase á envolverlas la noche, álzase, lejana, otra cumbre, roja y luminosa, como el segundo término de una decoración de apoteosis teatral.

Se cae de pronto en la penumbra, se oscurece el paisaje, como si hubiese anochecido, mientras en el fondo de la garganta por donde avanza el tren ábrese una ventana luminosa, y se ve á través de ella un paisaje de oro cual una tierra de ensueños. Es que un grupo de nubes pasa sobre la estrecha garganta. Otras veces, por el contrario, se viaja por un valle lleno de luz, donde se refleja el sol con irritante resplandor en las rocas peladas, y al mismo tiempo se ven enfrente de la locomotora, montañas sombrías, envueltas en vapores, tierras de maldición, en las que parece esperarnos impaciente una noche eterna.

En estos grandiosos y desolados paisajes, algunos caballos en libertad salen al encuentro del tren y corren entre los dos rieles, delante de la locomotora, obligando al mecánico á refrenar la marcha.

En lo más hondo de los valles, entre los pedruscos que orlan el río, se ven avanzar lentamente unos puntos negros, semejantes á pulgas. Son gentes de la cordillera, que viajan á pie, ó en fuertes mulas; arrieros que pasan los Andes por caminos ásperos, que á ellos les parecen cómodas alamedas cuando llega el verano.

La cordillera, árida y hostil, tiene sus habitantes. Son montañeses de vaga nacionalidad, mezcla de argentinos y chilenos, que viven del contrabando y otras industrias peores. Durante los meses que están abiertos los pasos de la cordillera, la vida afluye á los Andes y la continua circulación da seguridad á los viandantes. Los montañeses andinos son entonces arrieros ó vagan de un lado á otro ofreciendo sus servicios. Pero cuando se aproxima el invierno y la nieve empieza á cerrar los pasos, la cordillera queda desierta, se suspende el tráfico, y sólo los más audaces se atreven á transitar por ella. Este es el momento en que muchos de los «rotos» que viven en las soledades, lejos de la ley y de los hombres, se esparcen por las dos vertientes de la cordillera como bandoleros audaces, asaltando las casas cerradas que sirven de hospedería en la buena época, y desvalijando á los últimos arrieros y aminantes que se



UN TÚNEL DEL FERROCARRIL ANDINO

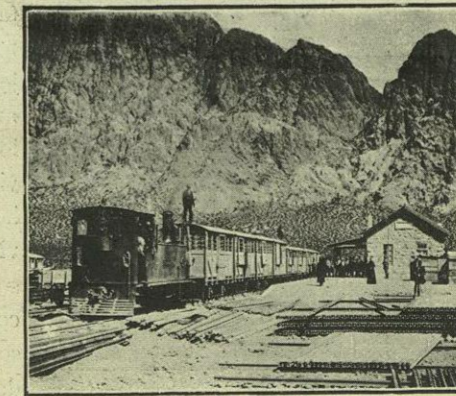
atreven á arrostrar los pasos de la montaña. El buen montañés andino no teme á la cordillera, y en pleno invierno se lanza á pasarla, si no ve próxima una tempestad. Caminos y precipicios están igualados por las masas de nieve, y el pasajero se mueve como un mísero insecto en este desierto de blancura deslumbrante, resbalando por las pendientes sobre su dorso, forrado de cuero. ¡Qué de tragedias invernales guarda el secreto de la montaña!...

Muchos hombres del país, con la esperanza de hacer un negocio, ó por pura audacia, intentan pasar los Andes en pleno invierno, y lo consiguen, si es que no les sorprende una tempestad. Cuando ocurre esto último, los caminantes se ven envueltos en torbellinos de nieve, no les es posible avanzar ni retroceder, pierden el rumbo, sienten el irresistible sueño de los países helados y acaban por sentarse, apoyando la mandíbula en ambas manos, para no levantarse más. La nieve los cubre y los conserva intactos meses y meses. Cuando llega el verano y ocurre el deshielo, los primeros viajeros encuentran sus cadáveres en la misma posición, rígidos por el frío y con una sonrisa macabra, que es el gesto de los que perecen helados.

Muchos inmigrantes, desconocedores de lo que es la cordillera, se lanzan á pasarla en invierno y son sus víctimas. Van de la Argentina á Chile, ó en dirección contraria. Les han dicho que en el inmediato país encontrarán trabajo abundante y emprenden la marcha, llevando á la espalda el saco de sus ropas. Estos atrevidos extranjeros son



ANTE LA TUMBA DE UN CORREO



UNA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL ANDINO