

Un tren entre las basuras y el vaciadero

Luis O. Cortese

Un tren muy especial

Uno de los ejemplos de las obras que convirtieron a Buenos Aires en una ciudad moderna, pocos años después de mediados del siglo XIX, fue aquel ramal del ferrocarril que la costumbre popular de la época denominó "el tren-ci- to de las basuras".

Un decreto de la provincia del 21 de septiembre de 1865 aprobó la traza de este ramal que, desprendiéndose de la línea troncal que partía de la Estación Central, ubicada todavía frente a la actual plaza Lavalle, debería servir a los Nuevos Mataderos. Los vie- jos, en su asentamiento en la actual Plaza España, se había previsto trasladarlos hacia zonas más alejadas, según la Ordenanza del 9 de octubre de 1860,⁴ "en la misma dirección que la de los actuales", aun- que según la Memoria Muni- cipal de 1866 esto no se había hecho aún y todavía en 1868 los abastecedores le pregunta- ban al Jefe de los Corrales del Sur⁵ "si podrían continuar ha- ciendo uso de los viejos cuan- do el mal tiempo y el deterio- ro de los caminos impedirían llegar a los nuevos", en el hoy Parque de los Patricios.

De aproximadamente ocho kilómetros, el tren transporta-

chas líneas ya recorrían gran extensión de la campaña, se deshicieron de él como de pe- sada carga. A los sesenta días de su enajenación la provincia de Buenos Aires se había que- dado sin un kilómetro de vía férrea, y también sin un peso de su venta...? Sospecha al- guien dónde fueron a parar los cuarenta millones consabi- dos? Si algún alma bien inten- cionada quisiera adoctrinár- nos, cumpliendo el precepto cristiano de enseñar al que no sabe, mucho lo agradecería- mos, en punto tan interesante, sobre todo para los contribu- yentes."²

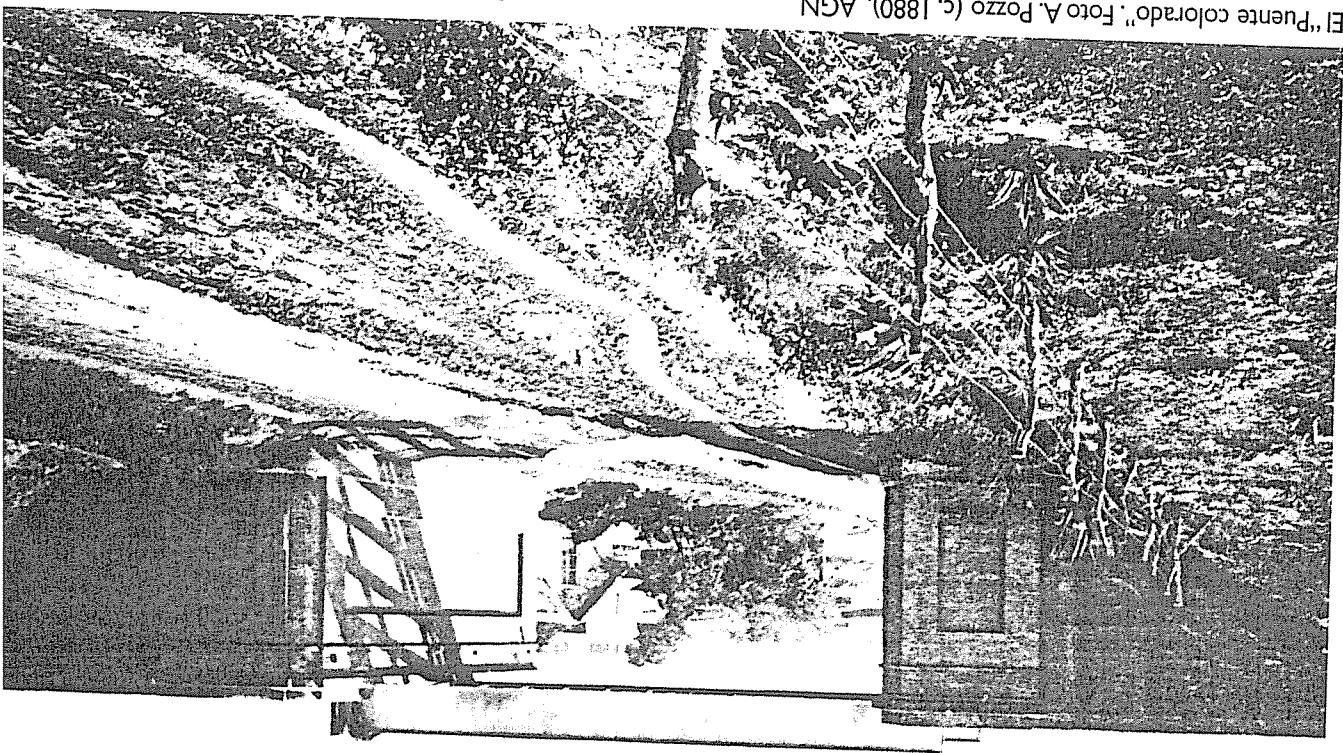
Juárez Celman parecía creer que el Estado debía po- seer y administrar ferrocarriles sólo en las remotas zonas de frontera, donde los inver- sores privados no querían aventurarse y donde los obje- tivos de la defensa nacional obligaban a las autoridades nacionales a actuar. En todo el resto del país los ferrocarriles deberían ser construidos y administrados por empresas privadas.³

Cualquier parecido que se encuentre en estos comenta- rios de nuestras autoridades de un siglo atrás con la reali- dad argentina de los últimos diez años, corre por cuenta del lector...

El Ferrocarril Oeste

La provincia de Buenos Aires explotó por cuenta pro- pia el Ferrocarril del Oeste en- tre 1863 y el 26 de julio de 1890, "cuando ya tenía más de 1.000 kilómetros de exten- sión, construidos y explota- dos por ingenieros argenti- nos", siendo, durante ese lap- so, "un modelo de buena ad- ministración, y sus rendi- mientos, volúmenes de tráfico y buen servicio superaron a los de todas las empresas de capital privado existentes en el país".¹

Son palabras de Ricardo M. Ortiz, confirmando así la opinión que vertiera en sus recuerdos Pastor Obligado: "He ahí la historia de este cla- vo que no fue un clavo cuan- do su administración estuvo confiada a comisiones de ciu- dadanos tan honorables, co- mo las que presidieron los se- ñores Lavallol, Mariano Hae- do, Castro, Madero, Huergo, Cambaceres, Elizalde, asisti- dos por ingenieros de la com- petencia de don Guillermo Bragge, Otto (von) Arnim, To- let, Brian, etcétera. Posterior- mente, más sabios economis- tas, considerando sin duda a este ferrocarril como verda- de- ro clavo, y cuando otras mu-



El "Puente colorado". Foto A. Pozzo (c. 1880). AGN.

indudablemente el tráfico del comercio. La línea de este ramal se fijó definitivamente como sigue: sale de la Estación II de Setiembre en dirección Oeste por la vía existente como 200 metros más allá del puente; de este punto toma la dirección Sud que con pequeñas modificaciones sigue hasta llegar al Riachuelo en el terreno de Lezama, conocido por el saladero de Pizarro, donde se va a establecer el puerto para la descarga de carbón, coque, rieles y en general de todos aquellos artículos que puedan quedar depositados en este punto hasta el momento oportuno que convenga su remoción."

La línea corría describiendo una curva desde la actual traza del Ferrocarril Sarmiento, atravesando la manzana que hoy limitan las calles Bartolomé Mitre, Sánchez de Bustamante, Gallo y Rivadavia, continuando luego por Sánchez de Loria, el pasaje

Oruro, Deán Funes y Zavalleta, hasta el Riachuelo.⁷ Es de aplicación en este punto el comentario de Ortiz,⁸ quien, habida cuenta de las características de la implantación de otros ferrocarriles en nuestro país, refiere que "las empresas ferroviarias y sus adherentes tenían el privilegio del trazado, que era conducto muchas veces según un interés particular". Y en este caso, su trazado fue facilitando la urbanización de las a veces extensas propiedades que iba atravesando, como podemos apreciar comparando el plano de 1867 con otros inmediatamente posteriores.

Continuemos con las palabras del gobernador Saavedra: "De esta Estación y puerto en el terreno de Lezama dobla el camino en dirección al Este, pasa por la calle San Luis, cruza en ella el Ferro-Carril del Sud, pasa por la calle de las tres esquinas y busca el puerto

ba, en sus primeros años, combustibles para las locomotoras de la empresa desde los lan- chones de la ribera del Riachuelo; mercaderías hacia y desde ese embarcadero y muy circunstancialmente, pasajeros. Fue oficialmente inaugurado el 30 de mayo de 1873, si bien corría desde varios años antes. En esa oportunidad se engancharon dos coches de pasajeros para uso de la comitiva que encabezó el ex presidente Bartolomé Mitre.

Al iniciarse el proyecto, el gobernador porteño en su mensaje a la Asamblea Legislativa del 1º de Mayo de 1866 decía: "Se hicieron los estudios para un ramal entre la Estación II de Setiembre y el Riachuelo de Barracas con el objeto de comunicar la vía férrea directamente con un puerto seguro que sirva principalmente para la descarga de los útiles de construcción y consumo de la vía, que vienen del exterior, además que facilitará

de altura por encima de aquella calle, el viaducto de la calle Ituzaingo con el cual pasa esta calle por encima del Ferro-Carril y diez puentes menores y alcantarillas embovedadas. Quedará cercado el ramal con postes de huanubay y alambre y está hecho ya gran parte de este trabajo."

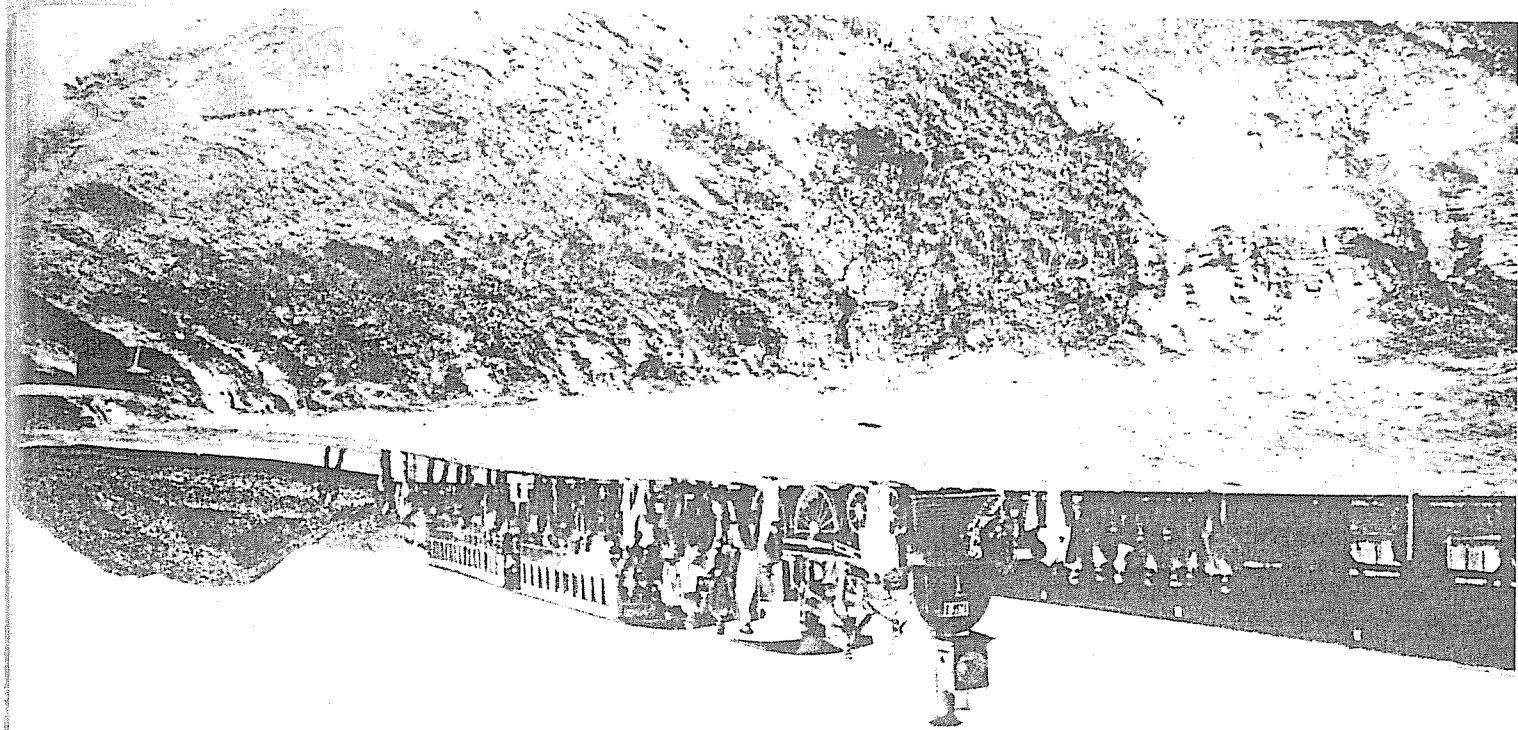
El saladero que se menciona como "de Pizarro", creemos que es el denominado en el plano de 1867, "Saladero de R. López", con un desvío del ramal del tren hacia el Sur, en apariencia a su servicio. Encontramos en sus cercanías, hacia el Este, el saladero de Lezama, servido por el ramal a que hace referencia el gobernador, que se orientaba hacia el puerto de la Boca. La pro-via férrea pasa en siete metros la calle Arena¹² con el cual la los siguientes: El viaducto de encuentran en este ramal son de puentes y viaductos que se bera del Riachuelo. Las obras tación 11 de Setiembre a la ri-más la máquina irá ya de la Es-que esperar que en un mes está en construcción, que hay la plantaación de esta clase de las dificultades que ocasiona más de 22 metros, y a pesar de rrenos cuyas alturas difieren en corta distancia atraviesa te-los trabajos de este ramal, que embargo son considerables largo es de 8.500 metros.¹¹ Sin ro-Carril de la Enseñada. Su donde atraviesa a nivel el Fe-de los Tachos⁹ o el Arsenal,¹⁰

Al llegar a la costa del Riachuelo se ubicó la estación del mismo nombre, denominada posteriormente "Ingeniero Brian". El valor de los boletos permitía viajar hasta cualquier punto de su itinerario y era de tres y cinco pesos moneda corriente, según fueran de ida o de ida y vuelta.

El recorrido entre ella y la del 11 de Setiembre insunía aproximadamente 35 minutos, y el horario en vigencia durante 1877 era el siguiente:

Estaciones		am		pm		pm	
Once	7.15	10.45	1.30	4.00	5.50	-	-
Muelle 13	7.30	11.00	1.45	4.15	6.00	-	-
Calle Puente Alsina 14	7.45	11.05	1.50	4.30	-	-	-
Riachuelo	7.50	-	-	-	-	-	-

Inauguración de la línea (30/05/1873). Foto A. Pozzo. AGN.



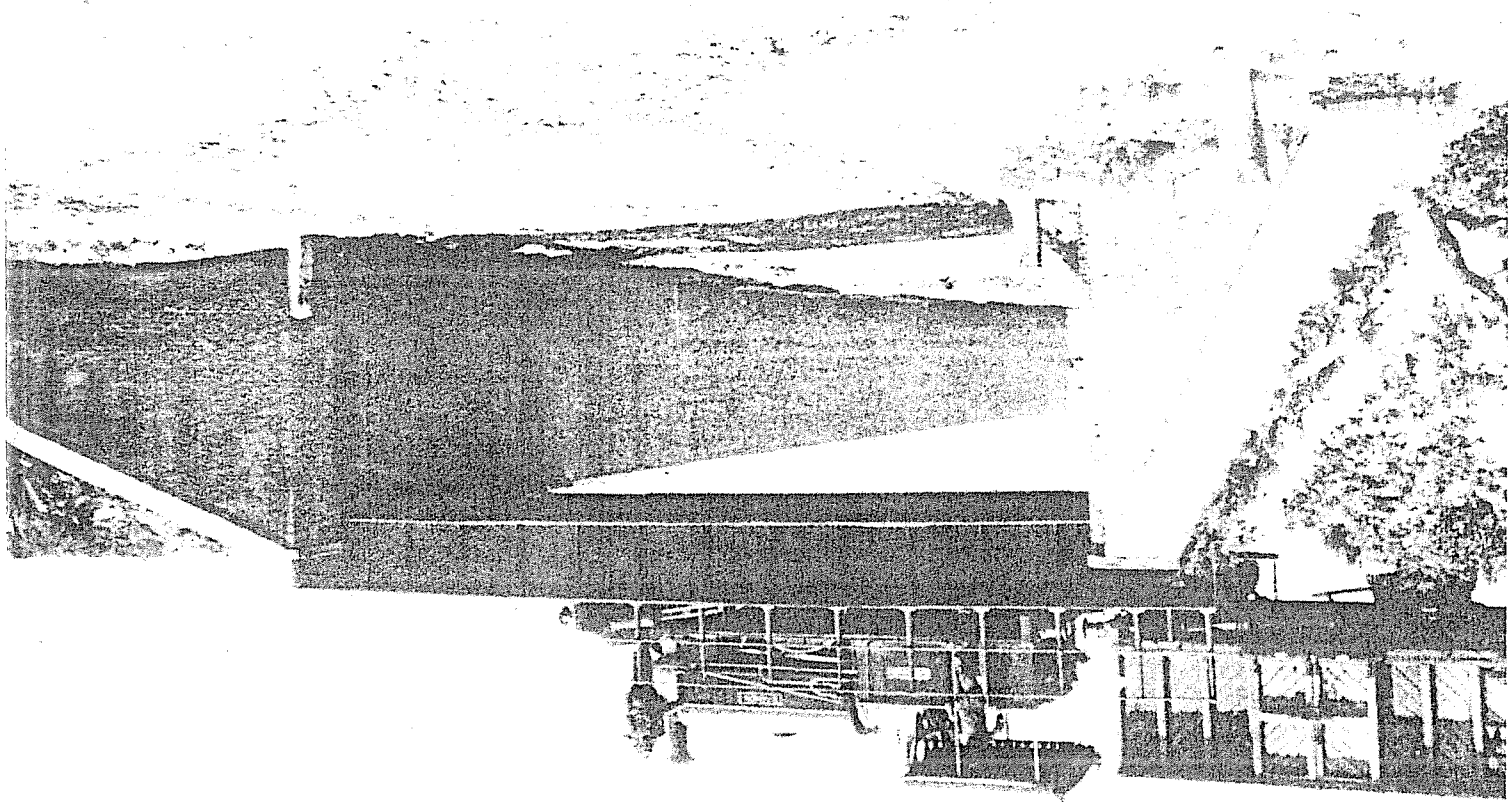


Descarga de carbón en la estación Riachuelo. AGN.

El historiador Ricardo M. Llanes¹⁵ rememora: "Este convoy, al que escoltaba la su- vaciadero general de basuras ... y se iba con sus vagones re- pletos, al encuentro de la Que- ma, que estaba situada en el mismo punto en que la cono- cemos, vale decir en Amancio Alcora y Zavaleta. La llama- da calle Oruro, recuerda con su línea en diagonal, el paso de aquel ferrocarril, pues esa era la ruta que seguía (desde) la esquina de Loria y Euro- pa,¹⁶ para dirigirse y entrar por la de Deán Funes una vez dejado atrás el "puente colo- rado" (por el color de la pintu- ra) tendido entonces sobre la avenida Garay."

Una simple observación visual del cruce de Garay y Chiclana en la actualidad nos permite imaginar su traza. El pavimento y la edificación han "domado" sin hacerlas desaparecer, las irregularida- des del terreno. En el año 1868, parte del predio ubicado entre las calles Rivadavia, Espanza, Loria e Hipólito Yrigoyen, en el lími- te de los barrios de Balvanera y Almagro había comenzado a ser utilizado como depósito de residuos capitalinos. Sabemos que el Ferrocarril del Oeste se había mostrado reacio a facilitar su servicio para el traslado de basuras, por lo que el concejal Benítez estimó posible ponerse de acuerdo con el Gobierno de la Provincia para este uso de la vía férrea, en tanto que a ju- cio de su colega Letamendi, se debía cubrir el vaciadero con tierra y arrojar cal u otro de- sinfectante sobre los charcos de agua podrida. Una vez completados los trámites burocráticos necesi-

rios, en 1869 el ferrocarril co- menzó a cumplir las funcio- nes de extractor de residuos, y la Municipalidad intimó a la dirección "para que ordene la compostura de la ramba del embarcadero de basuras".¹⁷ Y dos años después, en 1871, el tren de las basuras ya realiza- ba "3 viajes diarios, desde las 9.30 a las 15.30, entre 320 y 330 viajes (?vagones?) diarios, llevando más o menos 200 to- neladas".¹⁸ De los inconvenientes y pro- blemas generados, es muestra la insólita opinión que ese mis- mo año da el Sr. Huergo: "que entre otros medios ... presenta- ba como de fácil realización pa- ra allanar los inconvenientes que presentaban las basuras, pro- longar cinco ó seis leguas el ra- mal del ferrocarril que las con- duce fuera del municipio y de- jar que los cerdos devoren los desperdicios (?)." ¹⁹



Atravesando un puente cerca de la estación Once de Septiembre. (c. 1880). AGN.

Hacia 1876 eran ya 110.000 toneladas las que se volcaron en el lugar. Las chatas municipales hicieron 85.720 viajes, a los que se agregaron 5.499 realizados por carros particulares que también acudían allí a dejar sus desperdicios, como suele ocurrir todavía en estos tiempos.

“El promedio de basuras, chatas y carros que pasaban por el Vaciadero al finalizar la década se mantenía sin grandes modificaciones, aunque el Administrador de Limpieza recomendaba la construcción de otro y un corrallón en La Recoleta. Con esto esperaba conseguir que las cabalgaduras trabajaran

Para 1881, la trama nutrida de las nuevas urbanizaciones iba avanzando hacia estas zonas que poco tiempo atrás parecían tan lejanas, alentadas por los nuevos medios de transporte. Así, en 1883, el

El fin de un transporte “indeseable”

menos y se evitaran las hileras de carros cargados de basura por las calles del centro de la ciudad. Sin embargo, se encontraba más cerca la clausura del que estaba funcionando, que la construcción de uno nuevo.”²⁰

Y también se producían accidentes, como recuerda Llanes con una noticia del 12 de julio de 1895: “La Empresa del ferrocarril del Oeste -dice- fue multada con 500 pesos por resultar responsable de un accidente ocurrido en el paso a nivel de la calle Belgrano (ramal del Once al Riachuelo)”.²²

“por denuncias de personas que concebían Tamini señala que de las basuras derramaba a ambos lados de la vía que recorre, el desperdicio de aquellas, y que era necesario se tomaran medidas tendientes a la cesación de aquel hecho, que importaba una amenaza a la higiene pública”.²¹

allí eran trasladados hasta los basurales que se encontraban en los terrenos limitados por la actual Avenida Amancio Alcorta, cerca de donde hoy se encuentra la cancha de Huracán, que, por las tareas que allí se realizaban, recibió el nombre popular de la "Que-ma". La humareda que generaba podía verse desde varios lugares de la capital.

"El más importante de (los) vaciaderos -señala Prignano-, fue el que funcionaba en la manzana comprendida por las actuales calles Esparza, Hipólito Yrigoyen, Sánchez de Loria y Rivadavia."²³ Un acta de la Corporación Municipal de 1868,²⁴ nos muestra la preocupación de ese organismo por el tema: "El Sr. Tamini dio cuenta ... que el Sr. Casares y él se habían trasladado al lugar don-

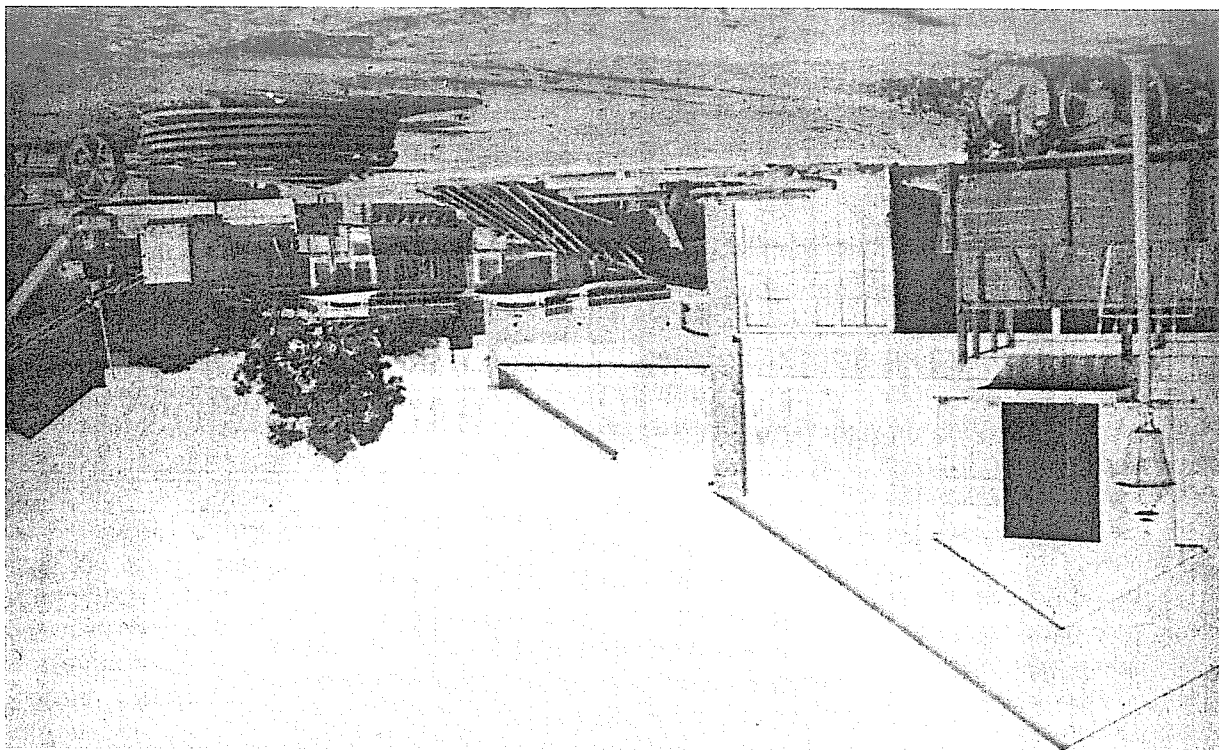
para las locomotoras del ramal principal del Ferrocarril del Oeste, pero la paulatina disminución de la importación de ese puerto del Riachuelo al comenzar a funcionar el nuevo Puerto Madero, contrubuyó también a la desaparición de este ramal, que además no contaba con la importante renta que le había proporcionado el traslado de los cada día más abundantes residuos portuarios.

Sobre las basuras y su vaciadero

Como señalamos más arriba, los desechos de gran parte de la ciudad se depositaban en un vaciadero y estación de carga y descarga de basuras ubicado en la esquina de Rivadavia con la calle Loria. De

Efectivamente, el crecimiento de la ciudad y sus barrios, motivada entre otros, por el notable incremento del número de sus habitantes debido a la inmigración, dejaron estas vías insertas en zonas cada vez más pobladas, presionando propietarios y vecinos cuyos intereses inmobiliarios resultaban afectados por tan ingrata presencia. Ello motivó, junto a las razones de higiene y seguridad que se explicitan más arriba, que el ramal fuera desactivado de manera definitiva a partir del 7 de noviembre de 1895, aunque ya la Municipalidad había prescindido de sus servicios para el transporte de basuras en el año 1888, según nos relata Prignano.

Sin embargo, entre 1888 y 1895 continuó transportando pasajeros y cargas de carbón



Talleres de la compañía de tranvías en las calles Rivadavia y Agüero. AGN.

de se depositan las basuras, en el Hueco de los Sauces²⁵ y notado que nada podía darse más antihigiénico y por consiguiente perjudicial, que esos depósitos, de lo que se lo se quemaba lo que es más fácil de serlo, quedando al descubierto ó dentro del agua multitud de residuos, que constituyen un permanente y verdadero foco de infección."

"Apoyó el Sr. Casares, quién añadió, que la única manera de cortar el mal, a su juicio, era extraer las basuras por el ramal del ferrocarril del Oeste, en dirección a Barracas, pues los aparatos en que se hace la quema, no bastan para llenar el objeto de modo eficaz".

Resultaba evidente que el crecimiento de la ciudad generaba nuevos problemas, para los que se debían encontrar soluciones adecuadas, sin olvidar la recurrente presencia de epidemias de diversas enfermedades, que causaron estragos en la población de Buenos Aires.

Un nuevo "territorio" para las basuras

El 3 de marzo de ese mismo año, el Sr. Casares "dio cuenta... que habiéndose aprobado al Gobierno (de la Provincia) a fin de extraer su asentimiento para dotar al ramal del FC. del "Este" a Barracas a la extracción de las basuras, había autorizado al director del camino de hierro, Sr. Castro, para proponer lo conveniente al efecto, y este había prometido hacerlo a la brevedad posible, indicando desde ya como necesaria la explotación de todo o parte de un terreno del Sr. Livingston"²⁶

Pasados algunos meses, Casares informa que no había podido encontrar al encargado de la venta del terreno de maras para destinarlo a la estación del servicio de extracción de basuras, indicando que "por otra parte, parece ser hombre de trato difícil."²⁷

Días después, la Sección de Higiene aconseja la compra del terreno de Siritto,²⁸ y transcurridos algunos días, Letamendi informa que la Cámara de Representantes aprobó el proyecto para extraer basuras por el FC. del Oeste, siendo indispensable elegir el terreno para la estación, sea el de Siritto o bien otro en la calle de la Victoria.²⁹ "que puede obtenerse más barato". Se designa a los Sres. Méndez y Meabe para tratar el asunto en comisión.³⁰

"El mismo Sr. Letamendi hizo presente que no encontrándose ningún terreno apropiado para el embarcadero de basuras como el conocido por el de Siritto, pues el de Cossio es bajo y el de Zapiola está muy lejos, se hacía necesario expropiar una manzana de él". Se autoriza a la Comisión de Higiene para ello.³¹

Los terrenos del Juan Cossio, según el plano de 1867, eran los ubicados entre Moreno, Sánchez de Loria, General Urquiza, Alsina, 24 de Noviembre e Hipólito Yrigoyen, zona de menor cota que el terreno finalmente elegido. En 1886 podemos observar que algunas propiedades so-

PORTAL DEL LIBRO

enciclopedia del libro en internet

Escritores - Literaturas

Imprenta - Encuadernación

Bibliografía - Manuscritos - Incunables - Antiguos

Librerías - Editoriales - Dicionarios - Enciclopedias

www.portaldelibro.com

Un servicio de Librería Romano:

www.libreriaromano.com

Lavalle 2008 (1051) Bs. As.

Tel./Fax: 4951-9476

A.M. 650 La Nueva Radio

"Caminando en la noche..."

Domingos de 0.00 a 6.00 hs.

Comentarios - Música - Premios - Entrevistas

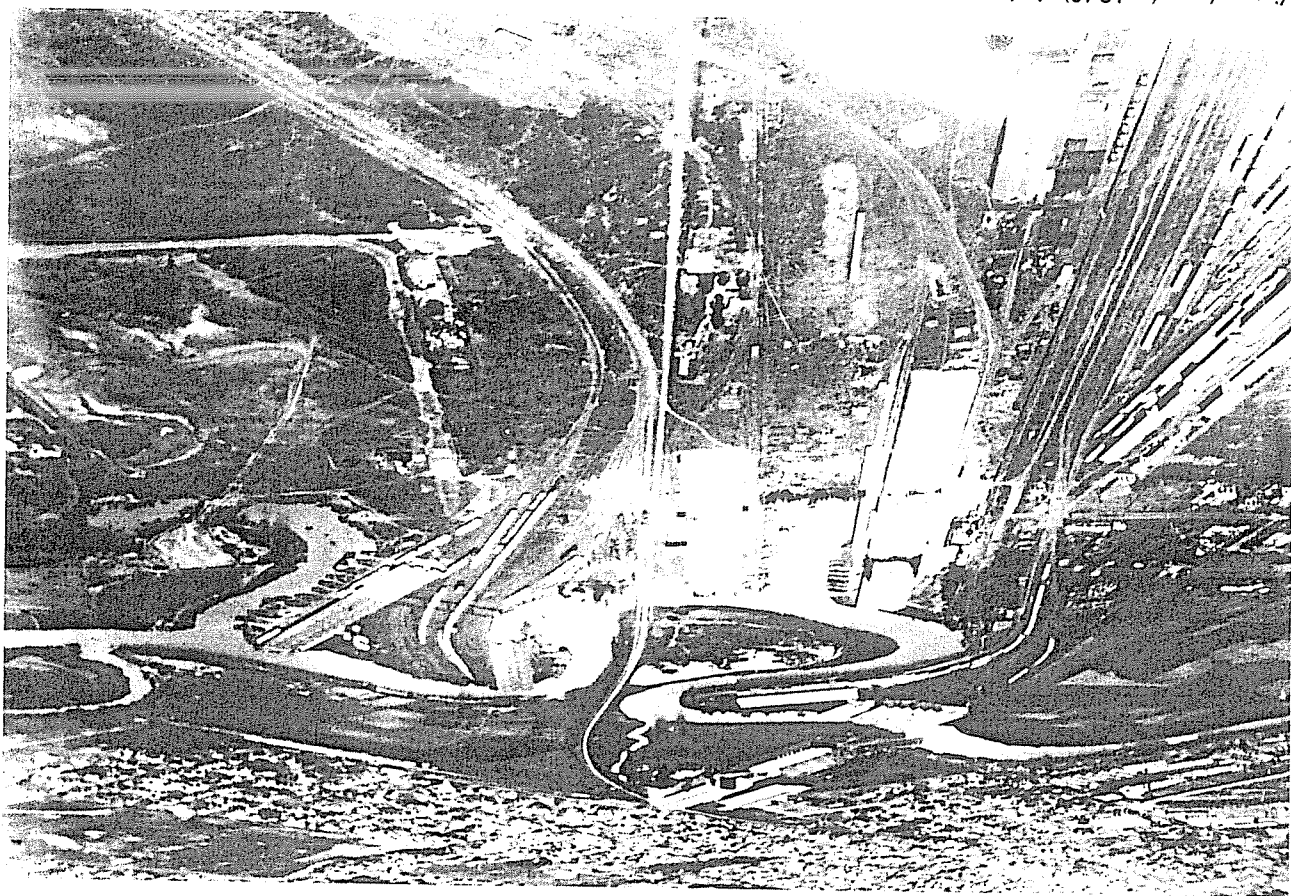
y lo más importante...

la participación de la gente

Conducción: Antonio José Sabella

Producción: M. Isabel de Miguel

Tel.: 4554-7549



Vista aérea (c. 1940) de la zona de la Estación Ing. Brian. AGN.

bre la calle 24 de Noviembre, seguían perteneciendo a Co-sio, pero se había producido una importante subdivisión, producto del loteo, y aparecen los nombres de numerosos propietarios e inquilinos en cuyos apellidos podemos su-poner seguros inmigrantes.

En tanto el terreno de Zapiola, que estaba "muy lejos", era el delimitado por las calles Sánchez de Loria, México, Venezuela y General Urquiza, en parte del predio donde hoy se encuentra el Hospital Ramos Mejía. La calle Urquiza se llamaba "Caridad", en tanto al Hospital se lo conocía con el mismo nombre, o con el de "San Roque". El 20 de noviembre de 1868, el Sr. Casares dio cuenta "que

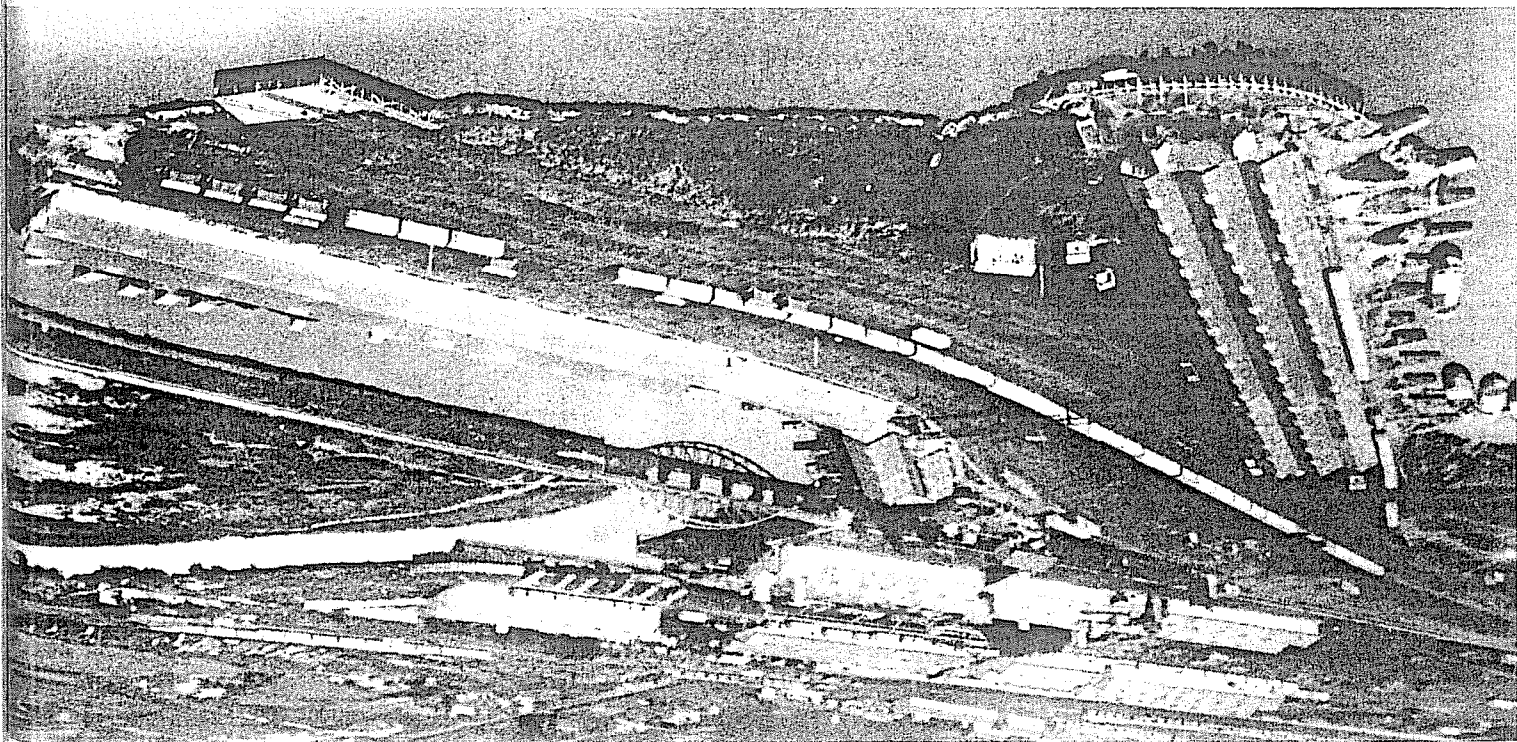
no habiendo podido la Comisión Especial entenderse con el propietario del terreno designado para la estación del servicio de extracción de basuras, fuera de la ciudad, por el ramal del FC. del Oeste, le había pasado un oficio diciéndole que debía nombrar los tasadores por su parte, para que asociados a los de la Municipalidad procedan a la valuación del mencionado terreno."³²

La provincia de Buenos Aires había sancionado el 18 de noviembre de 1868 la Ley Nº 560, por la que se autorizó al Poder Ejecutivo "para agregar a las obras que deben cerrar el período de construcción del Ferrocarril del Oeste, las que fueran necesarias para el transporte de las basuras

de esta ciudad, y de las carnes de los corrales de abasto del Sud". En consecuencia, en 1869 el Directorio de dicha empresa elevó a consideración del Ministerio de Hacienda, un presupuesto de 760 mil pesos para realizar las obras necesarias y poner en funcionamiento el servicio. Una vez finalizados los trámites necesarios para la toma de posesión del terreno elegido, el contrato entre la Municipalidad y el Ferrocarril del Oeste se firmó en 1869 por un monto mensual de 21 mil pesos, aunque en 1872 la comuna porteña pagaría 31.400 pesos cada treinta días.

Las medidas del "Vaciadero 11 de Septiembre", eran, según la Memoria Municipal

Vista aérea del puente del ferrocarril sobre el Riachuelo (c. 1940). AGN.



Cinco años más tarde se llevarán a la Quemá alrededor de 80 mil toneladas de basura al año. El ferrocarril debió hacer 1.606 viajes y el costo mensual de la operación se elevó a 54 mil pesos de las quemabas, y en 1876 este número llegará a ser de 7 viajes de 6 vagones cada uno, con una carga cercana a las 300 toneladas cada 24 horas. El servicio ahora le costaba a la Municipalidad 40 mil pesos mensuales y el ferrocarril ofreció hacerlo sin cargo, a cambio de los residuos utilizables (huesos, trapos, metales, etc.) Pero el contratista José A. Soaje había obtenido su explotación mediante licitación pública, y solo al operar se el vencimiento del contrato, la Municipalidad notificó a las autoridades del ferrocarril accediendo a lo propuesto anteriormente, sin obtener ninguna respuesta.

El pueblo de las ranas

Las tierras de la "Quemá", anegadizas por su baja cota y la cercanía con el Riachuelo, formaban un bañado cuyos límites norteños iban desde los altos de la Convalescencia hasta el Parque de los Patricios. Su vegetación y su fauna de pájaros y aves acuáticas en nada difería de la que podemos observar hoy en la Reserva Ecológica del Balneario Sur, extendiéndose su hábitat en esos tiempos al Bajo de Flores,

de 1886, de 104 metros de frente por 74 de fondo, sumando un total de 7.696 metros cuadrados. Su perímetro incluía un muelle de carga y los empedrados perimetrales que facilitaban el atraque de las chatas recolectoras y la tarea de los peones encargados de transbordar la basura. Un sector de este predio fue sembrado con alfalfa y otras plantas, cercándose todo el terreno con alambrado y unos postes que poco tiempo antes se habían sacado de la Plaza de Victoria. Sin dejar de ser un vaciadero, todo el lugar, finalmente, fue embellecido con la plantación de unos 500 eucaliptos y 450 sauces.

En 1871 la Corporación Municipal³³ determinaba "Empedrar la calle de la Victoria, hasta el vaciadero de basuras, evitando así que los carros que la conducen tengan que pasar por otra vía en que se co-

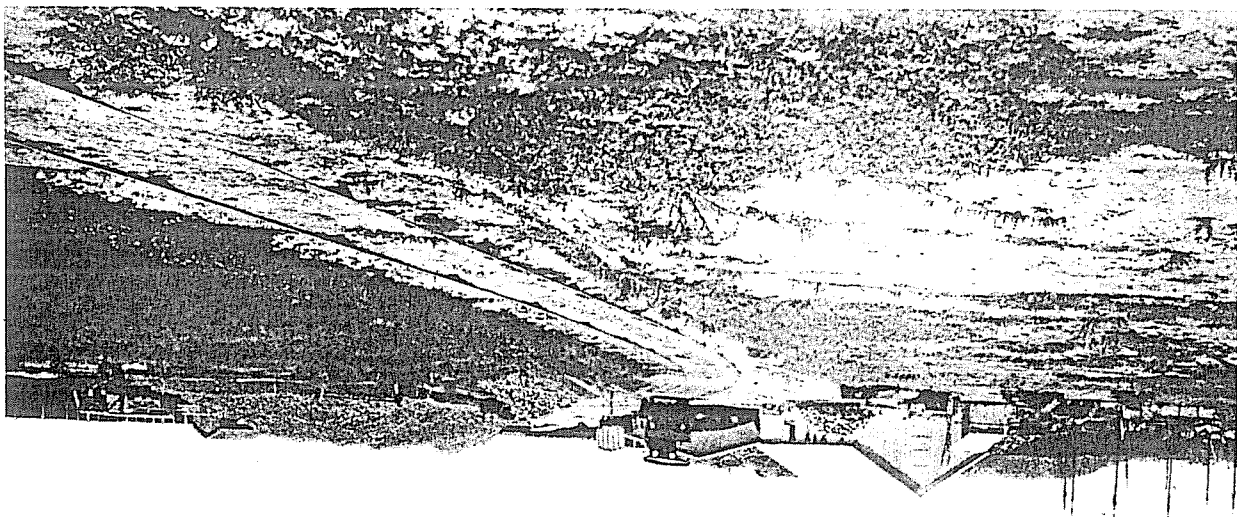
El traslado del vaciadero

En 1881, se dice que "El va-
ciadero de basuras, es necesar-
io trasladarlo a otro lugar
(calle Rivadavia) a otro lugar
menos concurrido, o cuando
menos hacerle el cercado de
pared y su vereda, para que
desaparezca la poco agradable
vista que hoy se presenta y se
hace notar de todos los que
viajan en las líneas de tranway
que recorren esa calle". Infor-
ma que se hicieron 1,460 viajes
con 7,584 vagones que lleva-
ron un total de 75,840 tonela-
das de basura.³⁵

Por otra parte, Prignano
corrobora que en "La Na-
ción" del 30 noviembre 1883,

su natural continuación hacia el Oeste, y de características similares a estos bajos.





Estación Riachuelo (c. 1880). Foto A. Pozzo. AGN.

la denominación de "Plaza del antiguo depósito de basuras, en la calle Rivadavia, en Almagro", con una superficie de 13.360 metros cuadrados,³⁷ plaza que la evidencia demuestraba quedó solo en los papeles. Más adelante la municipalidad construirá un galpón de once varas de largo por cinco de ancho y seis de luz, con un pequeño espacio para depósito de forrajes, con maderas viejas y techumbre de tejas francesas en parte y chapas acanaladas en otra. Tenía un jardín de doce varas de frente por treinta de fondo, y la dotación de personal estaba compuesta de un encargado, un capataz, un sereno y alrededor de treinta peones.

Para "La Nación" de noviembre de 1884, que uno de los problemas que quedaba por resolver referido a la limpieza y la higiene pública de la ciudad, era conseguir la su-

Rivadavia hasta dejar atrás el maldecido vaciadero. El estomago más fuerte decae dominado por el pestilente olor que despiden los vehículos cargados de basura en fermentación, que siguen sin cesar en todo lo largo de la calle. Esos carros inundados con acompañamiento de nubes de moscas, deberían estacionarse en frente del palacio del Sr. Intendente para que supiese lo que es bueno, y fuese un poco más de lástima de los vecinos y transeúntes de la calle principal de Buenos Aires. La necesidad de ir a menudo al Asilo de Niños Desvalidos nos ha puesto en contacto directo con esas nidadas de microbios que desapareceríamos ver desaparecer. Sr. Intendente ¡tenga Ud. un poco de lástima de nuestros estómagos y conductos nasales!"

En el Censo Municipal de 1887 encontramos el lugar bajo

los señores Lange y Fernández presentaron al Intendente Alvear³⁶ una nota suscripta por quinientos vecinos de la zona, que reclamaban la remoción del vaciadero, con fundamentos tan convincentes que Alvear promete su apoyo al traslado.

El órgano de la Unión Industrial Argentina, atento siempre al progreso de Buenos Aires, emite una dura queja el 1 de febrero de 1885, que repite conceptos emitidos antes y que serán reiterados en números sucesivos: "Vergonzoso en alto grado es lo que cada día se repite en la calle principal de la capital de la República. Parece que la Municipalidad tiene empeño especial en hacer lujo antihigiénico. Para los que tenemos la necesidad de tomar el tranway de Flores en el centro de la ciudad, es un verdadero martirio el que sufrimos en todo el trayecto de la calle

Así, "El Industrial" de octubre de 1881 nos recuerda que "queda forzosamente obligado el empedrado, cuando menos, de las calles Alsina y Moreno, las que, desde el Cementerio Protestante, ubicado entre casa de familia... es toda un lodazal cubierto de profundos pantanos. No dudamos un momento que el Sr. Presidente de la Municipalidad comprenderá la necesidad de sacar ese bochornoso espectáculo, de facilitar la viabilidad y el descanso de las calles Rivadavia y Piedad, y de alejar a la vez de esas vías principales la no menos vergonzosa exhibición permanente de una interminable procesión de carros de basura que nos parece bien que hagan su servicio por las calles más soli-

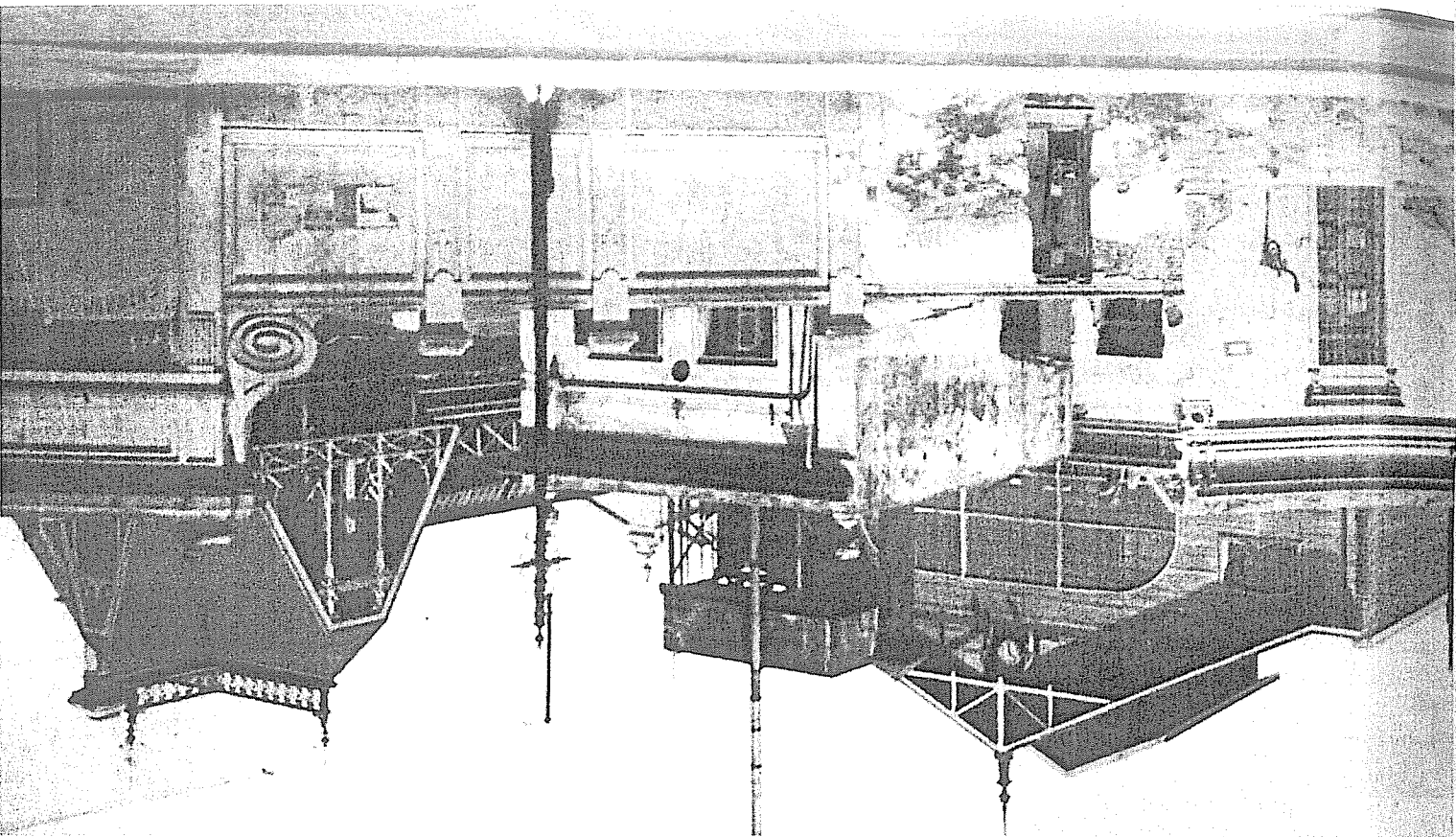
cado de Constitución se dirigía hacia los Nuevos Mataderos y el Cementerio del Sud; y por los comerciantes y barreros del Mercado del Once de Setiembre, debido a los inconvenientes que producían las lluvias en la calle Jujuy, única vía alternativa que llegaba hasta las cercanías de la quema.

Y que decir de los reclamos persistentes de los usuarios de la avenida Rivadavia, que, como podemos corroborar en sucesivas quejas del vecindario, era mantenido -o des-mantenido-, en un estado catastrófico, causando permanentes inconvenientes que los graves deterioros por las lluvias y el paso de carros, carretas y carruajes, empeoraban día a día.

presión del vaciado, "que como se sabe, constituye un verdadero peligro para los vecindarios de Once de Setiembre y Almagro, especialmente en la presente estación", refiriéndose al verano que se aproximaba.

Por otra parte, la desactivación del vaciado, sería dispuesta por una Ordenanza del año 1886, pero no pudo llevarse entonces a la práctica, aduciendo la falta de buenos caminos para que las chatas municipales pudieran llegar hasta la quema. Recordemos que años antes, ese mismo problema del pésimo estado de las calles, había sido presentado por los vecinos de la calle Caseros, ante el aumento del tránsito que desde el Mer-

Una vista de la calle Oruro, antiguo paso del Tren de la Basura. (c. 1930). AGN.



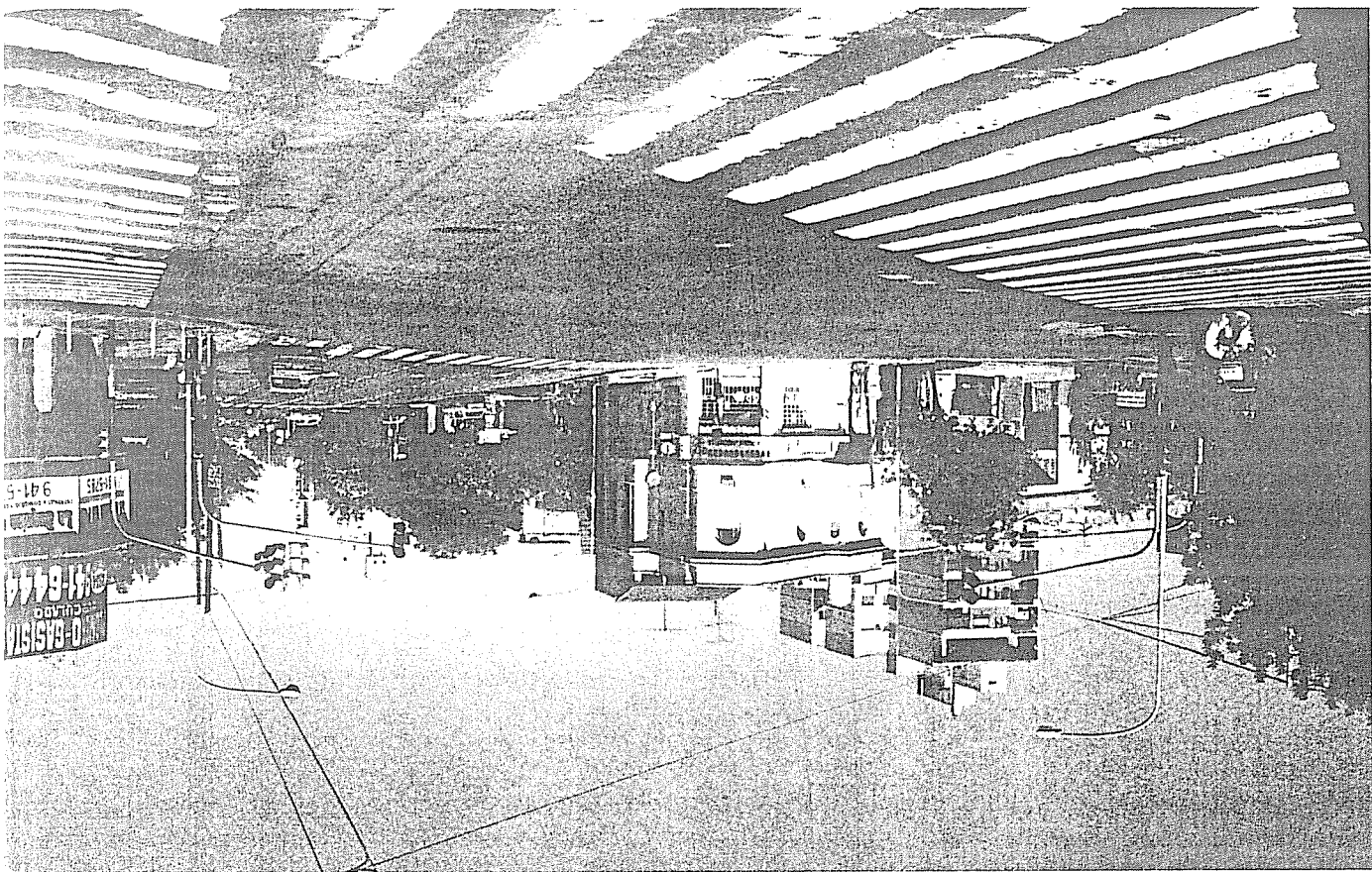
El viernes 6 de diciembre de 1888, "La Nación" informó que "desde el lunes de la actual semana no se depositarían más basuras en el vaciadero de la calle Rivadavia. Entretanto, ayer, y según las mismas fuentes de información, se supo que a consecuencia del mal estado de los caminos por donde debería hacerse la conducción de las basuras al quemadero, se sigue y se seguirá haciendo el depósito en el vaciadero antiguo, hasta que sean aquéllos colocados en condiciones de viabilidad, para lo que se han impartido las órdenes del caso." Podemos suponer que para acelerar la limpieza, se necesitaban otros medios de transporte aparte del trencito.

El viernes 25 de abril de 1890, el depósito de basura había sido trasladado, "con gran contento del vecindario, al lugar de la quema, en el extremo sud de la ciudad. Muy lamentada ha sido, sin embargo, la destrucción de los eucliptos del antiguo vaciadero, que hubieran servido para salvar aquel sitio".

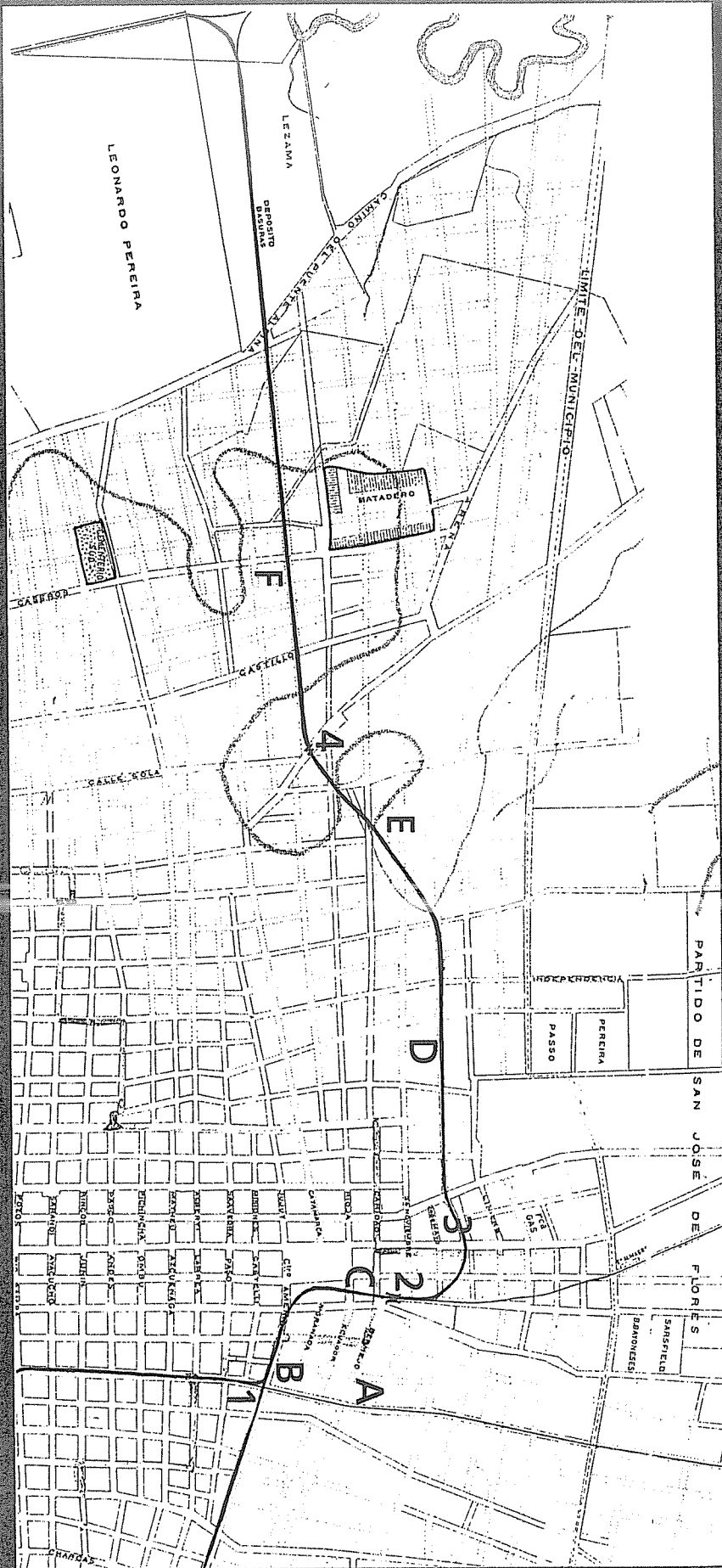
Y así desaparecieron, perdidos en la imagen de un Buenos Aires que pasó, este trencito y su "razón de ser", que con esa prueba de los avances tecnológicos que iban transformando a la vieja aldea en la urbe cosmopolita de hoy. ❧❧

Moreno, empujando al efecto lo que falta hasta el vaciadero de basuras."

Posteriormente, un decreto del Intendente Antonio Crespo del 27 de junio de 1888, reiteró el intento de cerrar el depósito de basuras, pero continuaban las causas que lo impedían, como dice Frignano. Su inmediato sucesor, Guillermo Cranwell, finalmente determinó impulsar los trabajos necesarios para hacer transitables los caminos que llevaban a la "Quema" y clausurar el vaciadero, hecho que se produjo el 10 de diciembre de 1888, si bien su completa desaparición se concretará tiempo después.



Vista actual del área donde cruzaba el "Puente Colorado". (Foto Archivo L.O.C.)



1.- Talleres del Ferrocarril Oeste en Corrientes y Pueyrredón.
2.- Fuente sobre la actual calle Jean Jaures (Berméjo).
3.- Ubicación del vacadero de basuras en Rivadavia y la actual Sanchez de Loria.
4.- Ubicación aproximada del "puente colorado" en el cruce de Av. Garay (calle Sola) y Chidiana (calle de la Arena).
A) Av. Corrientes.
B) Av. Pueyrredón (antes Centroamérica).
C) Calle Bartolomé Mitre.
D) Traza de la calle Sanchez de Loria.
E) Actual calle Ortuño, entonces inexistente.
F) Traza de la calle Dean Funes - Zavaleta.
Se ubican la "Quema" (Depósito de basuras), los Nuevos Mataderos (actual Parque de los Patricios) y el Cementerio del Sud (actual Plaza Ameghino).

Notas

1. ORTIZ, Ricardo M., "El Ferrocarril en la economía argentina", Editorial Catedra Lisandro de la Torre, Buenos Aires, 1958.
2. OBLIGADO, Pastor, "Tradiciones de Buenos Aires", EUDEBA, 1977.
3. SCOBIE, James, "Buenos Aires - Del Centro a los Barrios, 1870-1910", Editorial Hachette, Buenos Aires, 1970.
4. MM de 1860, página 187.
5. ACM de 1868, página 53.
6. PRIGNANO, Angel, "Crónica de la basura porteña", Editorial Junta de Estudios Históricos de San José de Flores, Buenos Aires, 1998.
7. GUJA KUNZ DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, año 1886.
8. ORTIZ, op. cit.
9. El puerto de los tachos es la actual Vuelta de Rocha.
10. Creemos indica el ubicado en el terreno rodeado por las calles Brasil, Paseo Colón, Garay y Balcarce.
11. La calle "San Luis", a que hace referencia el gobernador Saavedra, es la que años después se denominó "Tres Esquinas" y desde la Ordenanza N° 263 del 25-10-1921 "Osvaldo Cruz", en homenaje al médico bacteriólogo brasileño (1872-1917) especializado en enfermedades tropicales.
12. Este puente de la calle Arena, hoy Chichana, en su nacimiento desde la avenida Garay, sería conocido en esos tiempos como "puente colorado", seguramente por el color con que estaba pintado.
13. Se refiere al muelle de la estación de las basuras.
14. Actual avenida Amanancio Alcorta.
- En la época se la conocía también como Camino al Paso de Burgos, hoy Puente Alsina.
15. LLANES, Ricardo M., "El Barrio de Almagro", Serie Cuadernos de Buenos Aires, MCBA, 1968.
16. Actuales Sánchez de Loria y Carlos Calvo.
17. ACM del 14-9-1869, página 113.
18. MM de los años 1871/72, página 112.

Tabla de abreviaturas y siglas

19. ACM del 7-9-1871, página 271.
20. Prignano, "Crónica...", op. cit.
21. ACM del 6-8-1883, páginas 189/90.
22. LLANES, Ricardo M., "El Barrio de San Cristóbal", Cuadernos de Buenos Aires, MCBA, 1970.
23. PRIGNANO, Angel, "Los hornos incineradores de basura del barrio de Flores", en Boletín del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, Nro. 13, año 1989.
24. ACM del 26-2-1868, páginas 52 y 53.
25. Actual Plaza Garay.
26. ACM del 3-3-1868, página 56, "Este" en el original.
27. ACM del 13-10-1868, página 306.
28. según "Plano ... 1867", ya citado y REZZONICO, Carlos en "Antiguas Quintas Portañas", puede ser una deformación de Sillitoe, tal el apellido del propietario de importantes terrenos a ambos lados de Rivadavia, entre Hipólito Yrigoyen, la traza de 24 de Noviembre, Mitre y aproximadamente Boedo-Bulnes.
29. Actual Hipólito Yrigoyen.
30. ACM del 30-10-1868, página 325.
31. ACM del 6-11-1868, página 331.
32. ACM del 20-11-1868, página 356.
33. ACM del 21-2-1871, página 54.
34. LIMA, Félix, "Entrada de Buenos Aires", Editorial Solar-Hachette, Buenos Aires, 1969.
35. MM del año 1881, página 507.
36. Torcuato de Alvear fue el primer Intendente Municipal de Buenos Aires, ocupando el cargo entre el 10-5-1883 y el 10-5-1887.
37. Censo Municipal de 1887, página 113, Municipalidad de la Capital, 1887.

Bibliografía

- * MM - Memorias Municipales.
- * AGN - Archivo General de la Nación.
- * AMF - Archivo Museo Ferroviario.
- * BM - Boletines Municipales.
- * EVOLUCION INSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES - Edición del H. Concejo Deliberante, Buenos Aires, 1995, 2da. Edición.
- * GUIA KUNZ DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 1886.
- * INSTITUTO HISTORICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 1997.
- * LIMA, Félix, "Entrada de Buenos Aires", Editorial Solar-Hachette, Buenos Aires, 1969.
- * LLANES, Ricardo M., "El Barrio de Almagro", Serie Cuadernos de Buenos Aires, MCBA, 1968.
- * LLANES, Ricardo M., "El Barrio de San Cristóbal", Cuadernos de Buenos Aires, MCBA, 1970.
- * OBLIGADO, Pastor, "Tradiciones de Buenos Aires", EUDEBA, Buenos Aires, 1977.
- * ORTIZ, Ricardo M., "El Ferrocarril en la economía argentina", Editorial Catedra Lisandro de la Torre, Buenos Aires, 1958.
- * PRIGNANO, Angel O., "Crónica de la basura porteña", Editorial Junta de Estudios Históricos de San José de Flores, Buenos Aires, 1998.
- * PRIGNANO, Angel O., "Los hornos incineradores de basura del barrio de Flores", en Boletín del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, Nro. 13, 1989.
- * REZZONICO, Carlos A., "Antiguas Quintas Portañas", Editorial Interjuntas y Nuevas Perspectivas, Buenos Aires, 1996.
- * SCOBIE, James, "Buenos Aires - del Centro a los barrios - 1870-1910", Editorial Solar-Hachette, Buenos Aires, 1970.

