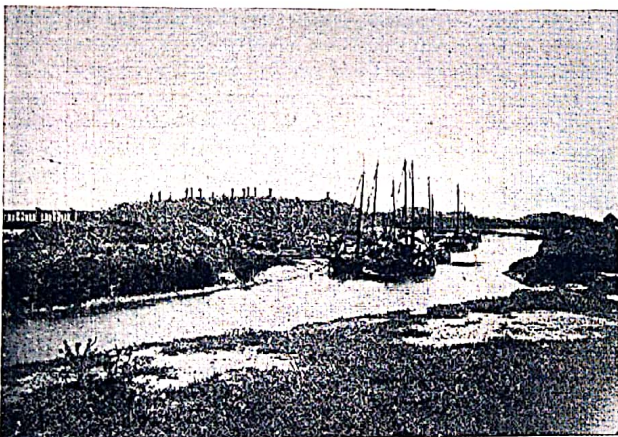


ANTIGUA GUIA DE BUENOS AIRES

Por Hugo Corradi

Hace algún tiempo hallé en una de las pocas "librerías de viejo" que aún subsisten, un destartado ejemplar de la Guía Comercial e Industrial de la Ciudad de Buenos Aires y Partidos Provinciales, editada en el año 1879 por Don Augusto Demissolz, cuyo contenido bien merece unos breves comentarios.

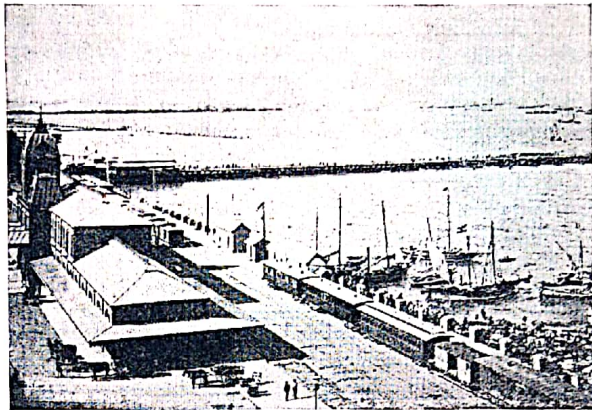
El pequeño libro, amarillento y bastante ajado por el paso de los años, luego de anunciar los motivos de su edición, pasa a consignar la nómina completa de las autoridades nacionales, encabezadas por el entonces Presidente de la Nación, Dr. Nicolás Avellaneda, cuyo domicilio particular queda fijado en la calle Moreno 252. Le siguen diversos datos de los cinco ministerios existentes, todos situados "en la Plaza 25 de Mayo", o sea frente a la actual Plaza de Mayo, en la parte norte de las dependencias del antiguo Fuerte de Buenos Aires, que no habían sido demolidas durante el gobierno de Pastor Obligado, en 1853.



Descarga de carbón en la estación "Riachuelo", cercana al Puente Alsina.

Informa a continuación que del Ministerio del Interior dependen —entre otras reparticiones— la Dirección General de Correos y Telégrafos, ubicada en el lado sur del mismo solar, en el edificio mandado construir por Sarmiento en 1873 (que hoy, transformado, forma parte de la Casa Rosada), y el Hotel de Inmigrantes, cuyas instalaciones de madera y chapa estaban pegadas a la Batería del Retiro, en el paraje llamado "puerto San Martín", donde los carros continuaban, como en épocas de la colonia, entrando al río para traspasar arena y frutos de lanchas y veleros.

El Ministerio de Hacienda controla el "muelle de las Catalinas", ubicado en el mismo lugar y la "Aduana Vieja", emplazada en la bajada de Belgrano, con entrada en la esquina de Balcarce; y por último, dependen del Ministerio de Guerra y Marina el "Parque de Artillería" de la "calle Talcahuano, frente a la plaza del General Lavalle" y la "Capitanía de Puertos" de la "calle 25 de Mayo 141".



Estación Central y Muelle de pasajeros (Leandro N. Alem y Cangallo).

El capítulo siguiente está dedicado al "Gobierno de la Provincia" y a sus tres poderes, con sedes en la calle Perú Nº 134, en la recordada "Manzana de las Luces". Y este es otro dato interesante. Como podemos observar, en la ciudad están instalados los dos gobiernos, el nacional y el provincial. Al año siguiente de la aparición de la guía se resolvió definitivamente la federalización de Buenos Aires, motivando la fundación de La Plata para asiento de las autoridades provinciales en 1882.

Aparecen registrados a continuación los "Jueces de Paz de la Ciudad".

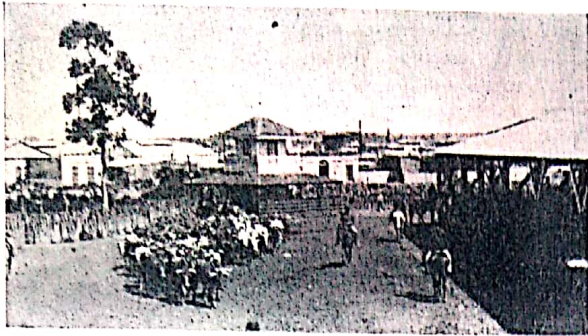
Son catorce cuyos mandatos corresponden a otras tantas parroquias, a saber: De la Concepción, De Montserrat, De San Juan Evangelista, De Santa Lucía, De San Telmo, De San Miguel, De la Catedral al Norte, De la Catedral al Sud, De Balvanera, Del Socorro, De San Cristóbal, De la Piedad, Del Pilar y De San Nicolás.

MI BUENOS AIRES QUERIDO

Lógicamente los nombres de éstas parroquias significan barrios y zonas. Es conveniente entonces ofrecer un breve bosquejo de aquel Buenos Aires.

Desde el año 1867 la ciudad tenía asignado los siguientes límites: por el norte, el arroyo Maldonado, desde su desembocadura hasta el puente de la calle Rivera (hoy Av. Córdoba). Al oeste, las calles Rivera, Medrano, Castro Barros, Venezuela, Boedo y su prolongación hasta el puente Alsina. Al Sur el Riachuelo.

Como podemos ver este perímetro corresponde a una quinta parte de la ciudad actual, pero la zona edificada y urbanizada era mucho menor. Era un caserío chato en el que todavía sobresalían los campanarios, con calles angostas, en su gran mayoría de tierra, con zanjones y "terceros", cuya población aumentaba día a día por efectos de la inmigración. Conventillos, boliches, corrales y tambos eran comunes en los barrios más densos. En las afueras hornos, ranchos y solitarias pulperías se diseminaban entre cardales y cina-cinas. Desde esas orillas podían divisarse en la línea del horizonte los tres



1900: entrada de ganado a los Corrales Viejos, actual Parque Patricios.

pueblos más cercanos: Barracas al Sud, San José de Flores y Belgrano.

Los tradicionales barrios de San Telmo, Monserrat y la Concepción, ubicados al sur, comenzaban a perder importancia. La temida "fiebre amarilla" del año 71, con sus trágicas consecuencias, los había desacreditado. En cambio tomaban especial auge los terrenos altos ubicados al norte, a ambos lados del "camino a San Isidro" (hoy Av. Santa Fe). Desde el año 1875 estaba habilitado el "Parque Tres de Febrero", más conocido por Palermo, donde aún se mantenían en pie la Casa de Rosas y los edificios de la maestranza, ocupados por el Colegio Militar y diversos cuarteles.

En la calle "del Chavango" (hoy Av. Las Heras), donde terminaba el caserío ya se levantaba el edificio sombrío de la Cárcel, hace poco demolido, y más adelante, donde está el Jardín Botánico, en un despoblado estaba la "Casa de la Pólvora", de Cueli.

Potrereros y quintas ocupaban las tierras comprendidas entre las avenidas Santa Fe y Córdoba, desde Pueyrredón hasta el Maldonado.

Por el oeste la edificación se agrupaba en los bordes del "camino a Flores" (Av. Rivadavia), y después de Medrano aparecían los descampados que formaban parte de Almagro.

Estas dos zonas estaban sin embargo en continua evolución y se transformaron en poco tiempo, en cambio el sur-oeste permaneció estancado casi hasta principios de este siglo.

Después de los terrenos de la Convalecencia, actual Hospital Rawson, comenzaban los bañados y el campo raso, por donde se extendía el "camino de las tropas al puente Alsina", hoy Av. Amancio Alcorta, y en la meseta cercana, donde pasaba la "calle de la Arena" estaban instalados los "mataderos" o "Corrales del Abasto", que al correr de los años fueron popularizándose por el nombre de "Corrales Viejos", demolidos en 1901 y transformados en el actual Parque de los Patricios. Allí eran pasados a cuchillo centenares de reses pampas, en largas playas empedradas por donde escurrían infinidad de hilos de sangre rumbo al cercano Riachuelo... En esas mismas piedras, durante los sucesos revolucionarios del 80, esos hilos rojos fueron vertidos por heroicos milicos criollos, abatidos por las balas o las cargas a bayoneta calada.

La policía, cuyos cuerpos tomaron parte activa en aquellos movimientos, ejercía su acción mediante catorce Seccionales, a las que se sumaban dos "Comisarias de Mercado" y una en "La Tablada".

Se ha dicho muchas veces: "todo se hacía a caballo", es verdad, pero los transportes ya habían comenzado a evolucionar. A las antiguas carretas se sumaban carros de distintos tipos, volantas, breaks, mensajerías, tranways y ómnibus a caballo y también los primeros ferrocarriles.

La guía consigna luego datos sobre sus estaciones y vías principales, que envolvían y se adentraban en la ciudad.

PASAJEROS AL TREN

El "Ferrocarril del Oeste" tiene su estación cabecera "en Cerrito esquina Tucumán" y sus oficinas "se mantienen abiertas de 11 a.m. a 4 p.m.". Esta empresa además de su línea principal cuyo itinerario era: plaza Lavalle, calle del mismo nombre, pasaje Rauch, Av. Corrientes, Av. Pueyrredón, estación Once, y desde allí su actual recorrido hacia el oeste; poseía dos ramales secundarios que partían de la esquina de Corrientes y Pueyrredón. Uno seguía por la última hasta Recoleta, donde empalmaba con las vías del Ferrocarril del Norte y permitía el acceso de sus trenes a la "Estación Central", y el otro seguía por Corrientes hasta la Chacarita, trasladando cortejos mortuorios.

Después de la estación "Once de Septiembre", en la vía principal, a la altura de la calle Sánchez de Bustamante se abría otro ramal, llamado "de las basuras" porque acarrea esos deshechos hasta la quema, que seguía por Loria, Oruro y Zavaleta. Al borde del Riachuelo estaba la estación del mismo nombre, envuelta permanentemente por el humo de los cercanos basurales. Allí, enormes montañas negras formaban los depósitos de carbón para las locomotoras que se importaban de Europa.

La estación "Almagro", importante por su movimiento lechero, se hallaba en la vía principal, en terrenos del partido de Flores, pegada al deslinde, en la calle Medrano.

La cabecera del Sud está registrada en el mismo lugar actual, o sea en plaza Constitución y su trayecto era similar al actual, corriendo los rieles a nivel. En "Barracas al Norte", hoy estación Barracas, existía un desvío hacia la Boca, que empalmaba con el ferrocarril a Ensenada y permitía el envío de trenes a la "Estación Central", la más importante de entonces pues todos los ferrocarriles llegaban a ella. Era un elegante edificio para su época, ubicado en Leandro N. Alem entre Bartolomé Mitre y Cangallo, al borde mismo del río, vecina a la "Aduana Nueva" y a la Casa de Gobierno. Años después, en 1897, la destruyó un incendio sin que volviera a reconstruirse, pese a los intentos de las empresas.

Había sido construida por el Ferrocarril del Norte, cuando éste alargó su línea desde Retiro a lo largo del Paseo de Julio. El tramo desde la estación "Recoleta", instalada donde hoy está el Ital-Park hasta "Central" era utilizado en común por tres ferrocarriles: el "Del Norte", el "Oeste" y el "De Campana".

Por último, de "Central" partía hacia el sur y corría a través de un largo viaducto de hierro sobre el río, el ferrocarril "Buenos Aires y Ensenada" que conducía a la Boca, Barracas al Sur, Quilmes y Ensenada. Además de la estación citada en primer lugar, tenía en la ciudad las siguientes: "Venezuela", "Casa Amarilla", "Alte. Brown", "Barraca Peña" y "Tres Esquinas".

A poco de instalados, los ferrocarriles motivaron el establecimiento de servicios de ómnibus y tranways a caballo que pasamos a consignar.

UN PASITO MAS ADELANTE

Las empresas del Oeste y del Norte habían construido en 1857 y 1862, respectivamente, sus estaciones cabeceras llamadas "Del Parque" y "Retiro" en lugares entonces apartados, y esto motivó la creación de los primeros medios de transportes con horarios prefijados dentro de la ciudad.

Así el Oeste en 1858 estableció un servicio de ómnibus a caballo (carruajes similares a las galeras), para uso exclusivo de sus pasajeros, entre su estación, plaza Vic-

toria (de Mayo), y los barrios del sur. Estos ómnibus a caballo, similares a los europeos, se dedicaron más tarde al transporte de pasajeros en general, pero con poco éxito dado el mal estado de las calles, en general sin afirmados y llenas de pozos y zanjones.

Pese a todo, subsistieron hasta fines de siglo, y la empresa "La Capital", por medio de un ingenioso invento, consistente en una pestaña en las ruedas delanteras, hizo circular los carruajes por las vías tranviarias, evitando así los molestos barquinazos.

En cuanto al del Norte, en 1863 inauguró, también para sus pasajeros, la primera línea tranviaria a caballo, a lo largo del Paseo de Julio, desde Retiro a Plaza Victoria. El Sud lo imitó luego y en 1870 aparecieron las primeras compañías destinadas al transporte general del público.

Cuando se editó la guía existían las siguientes empresas: "Ciudad de Buenos Aires", "Anglo-Argentino", "Central" de Lacroze Hnos., "Buenos Aires y Belgrano", "La Nacional" y "Boca y Barracas". Sus "cucarachas", "jardineras" y "zorras" eran tiradas por pacientes yuntas de caballitos criollos ayudados en los repechos por forrados cuarteadores.

Sobre transportes aparecen también datos relativos a "Mensajerías", o sea, diligencias que partían de la ciudad y recorrían el interior. He aquí la nómina: M. Cabrera, Montevideo 405; Fedecto, Garantías 35; Del Comercio, Alsina 324; por Tapalqué, Piedras 24; Por Chivilcoy, Piedad 326; Por Ensenada, Buen Orden 156; Por Salto, Tacuarí 11-13; Por Villa Mercedes, Alsina 329 y Vallee, Piedad 39. Se fijan las principales localidades servidas y los días de partida.

UNA NOCHE DE GARUFA

Para quien desee pasar una agradable velada están citados los siguientes teatros: "Alegria", Chacabuco 75; "Colón", Reconquista y Rivadavia; "Goldoni", Rivadavia, en Plaza Lorea (el único que subsiste con el nombre de Liceo); "Opera", Corrientes 276/78; "Variedades", Esmeralda 219; "Victoria", Victoria 360; y además, "Circo Nacional", Buen Orden y Méjico; "Skating Rink", Esmeralda 149; "Politeama Argentino", Corrientes y Paraná y "Coliseum" Gral. Lavalle, entre Esmeralda y Suipacha.

Los cansados viajeros que llegan del interior pueden hospedarse en hoteles de categoría como: "L'Univers" de la Rue 25 de Mayo 190, avec Cuisine française et prix tres modiques; o el "Hotel Argentino", de 25 de Mayo y Rivadavia, "espléndido, se recomienda a los viajeros por su situación central e inmejorable, frente a la estación de los Ferrocarriles y de los principales edificios públicos... con magnífica vista al Río y a la plaza mayor de la ciudad". La lista suma veintitrés, de los cuales diez son los más importantes. Si en cambio desean fotografiarse pueden pasar por "Witcomb y Mackern" en Florida 208, o por la "Fotografía del Fuego", cuya especialidad son los niños, en Esmeralda 158-60, y muchos más. Pero ya entramos en el capítulo de los comerciantes, sus especialidades y domicilios, lo cual tiene relativa importancia para la evocación.

Amable lector: En estos últimos años tal vez extravió alguna guía.

No es nada. Trate de que no ocurra lo mismo con ésta, recuerde que es de 1879, y si bien no tiene utilidad práctica, en cambio sirve para imaginar un tiempo perdido y una ciudad pequeña y pintoresca...

Puerto San Martín. Hoy, Plaza Retiro.

Fotos: Archivo General de la Nación.

