

982(821.1)7868 629.43

(821.1) 982 "7868" 629.43

629.43 (821.1) "7868"

(821.1) 629.43 "7868"

BREVE RESEÑA

DE LA

FUNDACION DE LOS TRAMWAYS

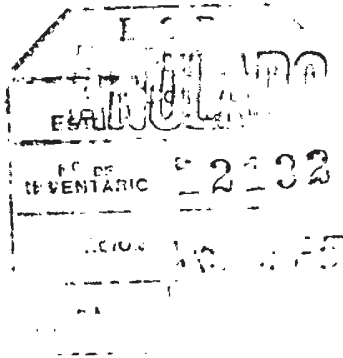
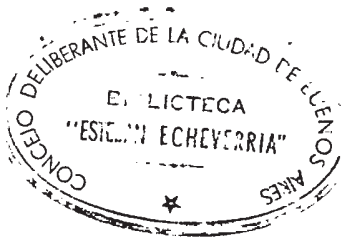
EN LA

CIUDAD DE BUENOS AIRES

AÑO 1868

POR DON PEDRO AGOTE

PUBLICADO EN OCASIÓN DE SU CENTENARIO
1816-1916



1916

IMP. L. M. OUCINDE, DEFENSA 777
BUENOS AIRES

BIBLIOTECA MUN. E. ECHEVERRIA - PERU



Buenos Aires, Agosto de 1898.

Señor Adolfo D. Dávila

Mi querido nieto:

Al entregar á mi hija Alcira, en presencia tuya, los apuntes que bajo el título de "Cosas risibles entre cosas serias" escribí para su entretenimiento, me manifestaste el deseo de que escribiese una cosa igual para tí. Yo te observé que había una diferencia notable entre Alcira y tú, por ser aquélla una muchacha sin «rodete» y tu un jóven que cursabas en un colegio los estudios preparatorios, para entrar en el curso de los científicos.

Tu demanda fué, sin embargo, hecha con tanta viveza y sentimiento, que me obligó á pensar en el modo de complacerte. Vacilé un poco en la elección del asunto que debía ser el objeto de mis apuntes; pero al fin me fijé en los tramways, por ser éstos la mejora más importante de esta ciudad y haber tenido yo una participación principal en su establecimiento. Quizá la materia sea algo superior á tu actual capacidad, pero no tardarás mucho en adquirir la aptitud necesaria, para abrazarla en toda su amplitud y poder extenderla á las demás materias que comprende la Memoria del Ministerio de Hacienda, que desempeñé en el Gobierno del señor Emilio Castro y que te la obsequio. Consévala como un recuerdo de tu viejo abuelo.

P. Ogote.

TOP-4-45

* H. C. D.	
Nº DE INVENTARIO	15559
UBICACION	
INGRESO	
CONTENIDO	D

1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025



TRAMWAYS

El 29 de Marzo de 1868, tuve el honor de ser elegido Diputado a la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. Al incorporarme en la Cámara el 22 de Abril, fuí designado miembro de la Comisión de Hacienda, de la que formaban parte los señores don José María Moreno, ingeniero Luis A. Huergo, A. Cambaceres y Alfonso Demaría.

En posesión de nuestro puesto, el Secretario nos presentó la carpeta que contenía los asuntos en trámite, para que la Comisión se ocupara de su despacho. En la enumeración de los asuntos, nos llamó la atención algunas solicitudes de particulares, ⁽¹⁾ para establecer tramways en la ciudad, que estaban suspendidas.

Hecho el examen de los asuntos en carpeta, fuimos de opinión Huergo y yo, de que ninguno debía merecer más atención de la Comisión, que las indicadas solicitudes, en atención al estado de las calles, que eran punto menos que intransitables; que á este

(1) J. y F. Lacroze, Luis Billinghamurst, Greffin, Leslie y otros.

inconveniente se debía principalmente la aglomeración de la población en las calles inmediatas al puerto, y la falta de desarrollo en las que se dirigían á los extremos de la ciudad; y que la fundación de tramways en las calles haría desaparecer todos estos inconvenientes, facilitando la comunicación entre los habitantes.

El doctor Moreno encontraba fundadas las observaciones hechas sobre los males que ocasionaba el mal estado de las calles, pero dudaba de que el establecimiento de los tramways fuese el remedio conveniente para curar estos males. En una palabra, el doctor Moreno era de opinión contraria á su establecimiento, siendo favorable la de los otros miembros.

Antes de pasar adelante, y como un medio de justificar nuestra opinión en el despacho favorable de las solicitudes de tramways, conviene, aunque sea ligeramente, dar una idea, de la situación de Buenos Aires en cuanto á la viabilidad de la ciudad y poblaciones adyacentes.

El empedrado de las calles se componía de piedra de Martín García, de varios tamaños, cortes y formas, que hacían un conjunto más facil de concebir que explicar, y como no tenían una base sólida, el tránsito de los carruajes de la ciudad y carretas que penetraban de la campaña, con los objetos necesarios para el comercio y consumo de esta población, lo desarreglaban con facilidad y formaban pozos que hacían muy difícil el tránsito.

Los caminos de acceso á la ciudad, de la Boca, Barracas, Flores, Belgrano y otros lugares inmediatos, eran punto menos que intransitables en invierno, por los desperfectos que hacían las carretas á consecuen-

cia del barro ocasionado por las lluvias. Un paseo ó viaje en carruaje á cualquiera de los lugares anteriores, además de las molestias consiguientes al pésimo estado de los caminos por los saltos y tumbos de los carruajes, era costoso por el precio del transporte. Rara vez volvían aquéllos sin alguna lesión y todo esto estaba previsto en el flete del vehículo.

Una descripción es pálida ante la realidad del hecho. Si no fuera por no incurrir en minuciosidades referiría accidentes de aquella época, que apenas serían creídos por los que, gracias á los fundadores de los tramways con grandes dificultades, gozan de los pavimentos de madera y asfalto en que ruedan sus lindos carruajes con sus soberbias yuntas, causando la envidia de los que perdieron los suyos en los pantalones descriptos anteriormente.

Como facilmente se deducirá, la relación precedente justifica la opinión de los que apoyaban las solicitudes de la carpeta de la Comisión de Hacienda. Estos serían ahora otros inconvenientes que no se nos ocultó. ¿Qué poder público debía hacer las concesiones? ¿La Legislatura, el Poder Ejecutivo ó la Municipalidad? En Inglaterra, donde se habían establecido algunos tramways, en Londres, el Parlamento concedía las solicitudes. Entre nosotros había ya la prueba del mal resultado en las dirigidas á la Legislatura, que dormían en la carpeta de la Comisión de Hacienda, como dormirían con más razón en la de la Municipalidad.

En tal situación convinimos con Huergo, en que lo más conveniente sería establecer reglas á las cuales se sometiera el Poder Ejecutivo en las solicitudes que se le hiciesen. Convenidos en este punto, proce-

dimos á formar el reglamento, consultando el de Nueva York, que pudimos obtener. De él tomamos lo que nos pareció adaptable entre nosotros, dado nuestro modo de ser, y con algunas otras disposiciones; terminamos el reglamento que presentamos á la consideración de la Comisión.

† Las cláusulas principales eran las siguientes: Facultar al Ejecutivo para conceder el establecimiento de tramways en las calles de esta ciudad, con excepción de ciertas calles.

Planos de las calles por recorrer, forma y colocación de rieles, calidad de materiales, fechas del principio y término de la obra.

Tarifa que se cobraría por carga y pasajeros, conservación del empedrado y construcción de otros.

Reglas para la construcción de vías en las calles.

La distancia entre los rieles sería la de los ferrocarriles y el ancho de los carruajes hasta dos metros.

La Comisión de Hacienda tomó en consideración este reglamento. Entre las opiniones vertidas el doctor Moreno, sostuvo su opinión contraria, haciendo honor á la nuestra que, según él, podía ser acertada. Su oposición en la Cámara nos habría sido perniciosa por la autoridad de su palabra y la rectitud y acierto de sus juicios. Este inconveniente desapareció por la generosa promesa que nos hizo, haciendo honor á nuestro juicio, de no tomar parte en la discusión.

† Preparado nuestro despacho, se entregó al Presidente para que lo sometiera á la consideración de la Cámara. Despachado por la comisión respectiva, se puso en discusión. En ésta expusimos con determinimiento las razones que nos habían impulsado á



presentar este proyecto, que creíamos de la más grande importancia económica. De su ejecución dependía que se facilitase el movimiento urbano, y que la población aglomerada en el puerto por la dificultad de los medios de transporte, se desparramaría por toda la ciudad, removido el obstáculo por el establecimiento de los tramways, que transportarían á las personas por un precio módico que estaría al alcance de todos; que ya había la prueba de este hecho en los Estados Unidos, en Nueva York y en el Canadá en Montreal y Quebec, que se opusieron á la fundación con actos de subversión, de que no tardaron en arrepentirse, al ponerse en práctica el funcionamiento de los tramways.

Los diputados Benguria y Rufino Varela, aunque partidarios de los tramways, se opusieron á la escepción que el reglamento hacía de ciertas calles, considerándola injusta y perjudicial á la expedición de aquéllos. La Comisión, que sólo por consideración la había aceptado, al ser propuesta por algunos de sus miembros, consintió sin dificultad en su eliminación.

Con ligeras observaciones de parte de estos y otros diputados, que no tenían importancia alguna para consignarlas, se sancionó el proyecto presentado por la Comisión de Hacienda, Julio 15/1868.

Este fué el primer paso que puso en camino el proyecto más fundamental que se ha presentado á las Cámaras Legislativas de la provincia de Buenos Aires. El establecimiento de tramways en las calles de esta ciudad iban á causar el mismo progreso respecto de ésta, que los ferrocarriles en las provincias respecto de la Nación. No quiero demostrar la exactitud de este juicio, porque es palpable.

No quiero ser tan conciso en la relación del proceso de este negocio público que no exponga las dificultades con que tropezó hasta su fundación. La Comisión de Hacienda, en la Cámara de Senadores, compuesta de los respetables caballeros doctor Miguel Esteves Seguí y los señores Mariano Haedo y Pedro R. Goyena, hicieron enmiendas substanciales al proyecto de la Comisión de Diputados, las que, si fuesen admitidas, volvería á ésta y retardaría su sanción por mucho tiempo, lo que á juicio de la Comisión sería un mal. Era, pues, forzoso que el proyecto pasara también en el Senado tal cual había ido de la Cámara de Diputados.

Ocupaba un asiento en la Cámara de Senadores, el distinguido hombre público don Marcelino Ugarte, á quien me ligaba una amistad estrecha. Usando de esta consideración, tuve una entrevista con este señor, quien me aseguró que participaba de las ideas de los autores del proyecto de la Cámara de Diputados.

Puesto á discusión el despacho de la Comisión de Hacienda del Senado, el doctor Esteves Seguí defendió el nuevo proyecto, cuyas cláusulas principales eran las siguientes:

Instituir en la Municipalidad de Buenos Aires la facultad de conceder el establecimiento de tramways, extendiéndolos á toda la provincia, excepción de algunas calles según el ancho y tráfico, y entre ellas la de Rivadavia.

Las demás cláusulas son reglamentarias, entre las cuales figuran algunas del proyecto de la Cámara de Diputados desechada.

El senador Esteves Seguí, daba gran importancia

al establecimiento de los tramways destinados, según él, á valorizar la propiedad, hoy depreciada; á desparramar la población por toda la ciudad, apiñada ahora por ciertos barrios y á facilitar la expedición de los negocios, estrechados dentro de ciertos límites; pero siendo esto un ensayo, se debía proceder con tino, para no incurrir en errores que sería después muy difícil subsanar, y esto era á lo que tendían las precauciones indicadas."

El doctor Ugarte, rebatió en un notable discurso las enmiendas hechas al proyecto de la Cámara de Diputados, si bien convenía en la substitución de la intervención municipal á la intervención gubernativa. No aceptaba, sin embargo, la extensión del establecimiento de tramways en todos los municipios de la Provincia, por ser sus ventajas ilusorias y porque la mayor parte no estaba en aptitud de recibir esta mejora, que reclamaba cierto grado de adelanto.

Pero lo que más llamó la atención del Senador doctor Ugarte, fué la limitación de los tramways á circular por ciertas calles que consideraba perjudicial á los intereses del municipio y á la mala redacción de los artículos que, constituidos en leyes contribuirían á suprimir ó fomentar cuestiones. Leyó con este motivo varios incisos del proyecto, para hacer resaltar la confusión de la redacción y las cuestiones que pudiera suscitar; sobre este punto se extendió bastante á fin de demostrar su inconveniencia.

El Senador doctor Esteves Seguí, replicó, defendiendo el proyecto de la Comisión que consideraba conveniente en todas sus disposiciones, y al llegar á la mala redacción del proyecto, se cambiaron frases algo picantes con el Senador Ugarte, pero sin trans-

pasar los límites de la cortesía y cultura parlamentarias. Uno y otro orador se mantuvieron á la altura de sus puestos.

Diré de paso, que el ejercicio de los tramways, mostró después los inconvenientes que no se previeron al dictar la ley, los que se salvaron por leyes suplementarias, sin que ninguna ofreciese las dificultades que temía el Senador Esteves Seguí.

Por último el voto del Senado fué contrario al proyecto de la Comisión de Hacienda. Ante este resultado, los miembros de la Comisión de Hacienda creyeron innecesaria su presencia en la Cámara y abandonaron el recinto.

Puesto en discusión el proyecto de la Cámara de Diputados lo sancionó sin observación, habiendo sido discutido en todas sus partes al tratarlo en el de Senadores que se rechazó. Agosto 22/68.

Pero como faltaba un último trámite para convertirse en ley: la promulgación del Poder Ejecutivo. Sabíamos privadamente que sus miembros no eran partidarios de los tramways y por este motivo esperábamos con inquietud su resolución. Al fin apareció ésta en la forma de consulta, si era prescriptiva ó facultativa, inclinándose á observarla, si era la primera. La Legislatura por medio de una resolución (Octubre 24/68) declaró que la ley era facultativa. Valía más tener una ley restrictiva que no tener ninguna.

He ahí la historia de la ley que faculta el establecimiento de tramways en la ciudad de Buenos Aires y que ha tenido el poder de transformarla, contribuyendo á la expansión asombrosa de la población, por la pavimentación de todas sus calles, con adoqui-

nes de piedra, madera y asfalto, que permite la facilidad de movimiento en todo tiempo.

No tengo conocimiento de ninguna concesión que hubiese hecho el Gobierno del doctor Adolfo Alsina, durante el corto tiempo que permaneció en el mando de la Provincia (Octubre 8/68). Llamado á ocupar la Vice-Presidencia de la República en el Gobierno del señor Domingo F. Sarmiento, recayó el de la Provincia interinamente en el Presidente del Senado, señor Emilio Castro.

Hecho cargo del Gobierno de la Provincia, tuve el honor de ser nombrado Ministro de Hacienda interino, no obstante mi resistencia para aceptarlo y el señor don Juan Segundo Fernández para Ministro de Gobierno.

En las primeras conferencias que tuve con el señor Gobernador, respecto de la administración pública, le manifesté la conveniencia de llevar adelante el negocio de los tramways en las calles de la ciudad, en lo que este señor estuvo de completo acuerdo. Como un medio de poner en ejecución la ley cuanto antes, se convino en que se llamaría á una reunión á todos los solicitantes, á fin de convenir en las concesiones respectivas, poniendo en armonía las solicitudes. Para esto vino muy bien la condición de *facultativa* que tenía la ley.

Para mi expedición en este negocio, echaba de menos á mi colega de Comisión de Hacienda, Luis Huergo, que como ingeniero y colaborador en este negocio, se encontraba en aptitud de prestarme una

ayuda eficaz, zanjando, por una discreta participación, las dificultades que sobreviniesen.

En la primera reunión que tuvo lugar en el Ministerio de Hacienda, á la que concurrieron los señores Lacroze Hermanos, Mariano Billinghamurst y otros, se determinaron las calles por donde debían correr los tramways, el número de cuadras, el adoquinado que debían tener y demás condiciones de la ley. En la concesión también se determinaba el plazo, dentro del cual quedarían establecidos.

El anuncio de estas concesiones provocó como era natural, en unos el deseo de hacer solicitudes por otras calles, como una buena especulación, y en los propietarios de las casas que las formaban, la necesidad de oponerse, por el mal que iba á causarles su establecimiento. En este sentido se trabó una lucha que crecía cada día, promovida por las solicitudes diarias que se hacían al Ministerio, que las acogió sin ponerles trabas.

Son dignos de referirse todos los accidentes que tuvieron lugar, por nimios que sean, a consecuencia de esta lucha que tomó proporciones enormes. El Ministro de Hacienda se vió asediado por comisiones de vecinos de las calles referidas, que venían á reclamar por las concesiones hechas, manifestando el perjuicio que causarían á sus propiedades el curso de tramways, por los siniestros que ocasionarían. Su imaginación exaltada les hacía ver muertes por los atropellos á los transeuntes en las calles por donde corrieran y la despoblación de éstos por este peligro.

Otros suponían que el tránsito de las calles quedaría obstruído por los tramways, lo que alejaría la concurrencia, y el valor de la propiedad sufriría sin



compensación alguna. A este respecto se hacían los comentarios más extravagantes, como se verá más adelante. Ninguno quería persuadirse que los tramways causarían el efecto contrario, como había sucedido en las ciudades en que se había establecido.

Y lo peor de todo era, que estos raciocinios tenían cabida en hombres adelantados. Mi distinguido amigo el doctor Nicolás Avellaneda, se me insinuó y aun escribió una esquila amistosa al Gobernador Castro, quejándose de haberse permitido que dos empresas de tramways corriesen por la calle Moreno, donde tenía algunas propiedades.

Recuerdo que el señor Juan Martín Estrada, á quien no tenía el honor de conocer, se me presentó en el Ministerio á pedirme una conferencia, en la que me demostraría, por el conocimiento que había adquirido en Europa, de los ferrocarriles, los inconvenientes que tendría el tramway proyectado para la calle Rivadavía; que no hacía estas observaciones por poseer casas en esta calle, sino llevado por el interés público que estaba más arriba que el privado.

Como era de preveer el señor Estrada, hizo una larga tirada á este respecto, que no contesté en igual forma, para dar más facilidad á la dilucidación del asunto. A los argumentos de obstrucción de calles y siniestros ocasionados por este motivo, yo presentaba la facilidad del transporte del mayor número de personas, que desahogaban las calles y como los tramways corrían sobre rieles, sin obstáculo ninguno para coches y transeuntes, el temor era infundado; que éstas y otras cuestiones hechas contra el establecimiento de tramways, estaban resueltas en las ciudades, donde se habían establecido con igual resistencia

de parte de la población que después, por el conocimiento de sus ventajas, los acogió con entusiasmo; que esto mismo sucedería en la ciudad que reclamaba con más urgencia esta mejora pública, por el mal estado de sus calles, que sin los tramways, eran intransitables; que, si se esperaba por los medios comunes la desaparición del obstáculo, pasarían muchos años, sin que los vecinos pudieran obtener un transporte fácil que ensanchase la población, aglomerada por este motivo en la parte del puerto. II

Estas y otras razones presenté al señor Estrada, en defensa de los tramways, que no fueron contestadas, sino con argumentos *tímidos*, por los desastres imaginarios que iban á causar, como si los pantanos y pozos que obstruían el tránsito de las calles y caminos, no fuese un desastre mayor que los supuestos.

Le indiqué también, que las casas de las calles por donde corrieran los tramways, aumentarían de valor en vez de deprimirlo. Por último, le manifesté mis dudas acerca del derecho que tuvieran los propietarios, para oponerse á su fundación, siendo las calles propiedad del pueblo, como el aire y la luz.

El señor Estrada, hombre muy culto y de modales corteses se despidió muy afablemente, pero sin llevar en su espíritu el convencimiento, ni habérmelo impuesto por sus conocimientos en la materia. Me dá derecho á pensar así, que á los pocos días se presentó en el Ministerio el señor Santiago Meabe, con una solicitud al Gobierno, oponiéndose á un tramway por la calle Rivadavia. Esta solicitud estaba apoyada por la firma de todos los propietarios, entre los cuales se enumeraban el señor Estrada, señores Unzué y otros muchos que no recuerdo.

La oposición crecía á medida que se hacían concesiones de tramways por otras calles. No había un día que no se presentaran al Ministerio, algunas comisiones de vecinos, para reclamar contra el tránsito de éstos por sus calles respectivas. El reclamo más serio fué el de los propietarios de la calle Suipacha, al Gobernador Castro, presidido por los señores, Jorge Atucha, doctor Sixto Villegas, doctor Insiarti y otros varios vecinos de esa calle. Estos señores reprodujeron los mismos argumentos que todos los propietarios hacían, agregando uno nuevo: la influencia perniciosa que podían ejercer los tramways sobre el ejercicio del culto católico por la aglomeración de coches, que harían más difícil el acceso al templo de San Miguel.

El Gobernador Castro, se esforzó en demostrarles, que sus temores eran infundados, y que en vez de los perjuicios que preveían, recobrarían beneficios en el mayor valor sus propiedades, ocasionados por el arreglo y la limpieza de las calles, ahora intransitables: que al Gobierno le era imposible anular decretos de concesiones expedidas.

Puedo todavía agregar otro dato que por su originalidad, merece consignarse en estos apuntes. «El Nacional», uno de los diarios de más circulación en aquella época, prometió á sus lectores, dejar una columna en blanco, para anotar los siniestros que ocasionase el ejercicio de los tramways. La promesa, sin embargo, no tuvo cumplimiento por falta de un hecho que lo autorizara. No hubo los temidos siniestros.

Terminaré por último la relación de los hechos que se opusieron al establecimiento de tramways, con el proyecto restrictivo, que presentó á la Legislatura, de que era miembro, el señor Bernardo de Irigoyen.

llaban en iguales condiciones. Excusado es decir, que los suburbios de esta ciudad, tan inaccesibles como aquéllos, no fueron tampoco olvidados por los empresarios, que abrazaron con sus solicitudes, todos los puntos que los requerían.

El Gobierno de Castro, es necesario decirlo bien alto, no sólo no opuso resistencia alguna, sino que facilitó la tramitación de las solicitudes, tan persuadido estaba de su conveniencia. Su Ministro de Hacienda, que como miembro de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, firmó el proyecto para el establecimiento de los tramways, declaró en público y privado que, si de él dependiese, los concedería hasta por sobre las casas de Buenos Aires. El doctor Alcobendas, Diputado en aquella fecha, ha recordado este hecho ante una reunión de personas, celebrando que los tramways eléctricos se hubiesen instalado durante su Intendencia Municipal.

Resuelto el problema con la prueba del tramway de Cuyo, se despertó el interés público de un modo asombroso. No sólo se multiplicaron las solicitudes para establecer en todas las calles de la ciudad, como se ha dicho, sino que comenzaron á sentirse sus ventajas, provenientes de la facilidad del transporte.

Las calles comenzaron á pavimentarse con adoquines de piedra, con piedra común ó con *macadam*, costeado por los empresarios de tramways. La población se desparramaba por todas las calles, á donde alcanzaban estas mejoras, desahogando al puerto de la aglomeración. La propiedad raiz aumentaba su valor, proclamado á gritos por los rematadores, que recomendaban la compra por pasar un tramway por esa calle ó por una inmediata. Los alquileres de las casas

que tenían estas ventajas, subieron de precio, lo que estimuló la edificación de los que poseían terrenos en esas condiciones. El comercio, escusado es decirlo, aprovechó también estas ventajas para abrir tiendas y almacenes, con el objeto de proveer al vecindario de las cosas necesarias para la vida.

En resumen, la introducción de los tramways, causó una transformación completa en todos los ramos que constituyen el movimiento social, puesto que no hay acción individual ó colectiva, que pueda ponerse fuera del alcance de este poderoso elemento de progreso. La regeneración de esta ciudad se inició con los tramways que, á medida que se extendían por sus extremos, allí afluía la población, agrandando sus límites, hasta convertirla en una populosa ciudad, la primera en Sud-América, y digna de figurar entre las primeras de Norte-América y Europa.

Después de todo lo expuesto anteriormente respecto de los tramways, sólo me resta ofrecer algunos datos estadísticos sobre su movimiento, hasta principios de 1872 en que terminó el Gobierno del señor Castro, del que fuí Ministro de Hacienda y á cuyo Ministerio correspondía este ramo.

Estos datos contendrán el número de concesiones hechas, el movimiento de pasajeros, el estado de las líneas en explotación, las calles ocupadas y concedidas y la extensión en cuadras longitudinales. Acompaño un mapa de la ciudad en que se señalan las cuadras recorridas y por recorrer, según las concesiones hechas á algunas empresas por el Gobierno.

Todo consta en la última Memoria del Ministerio de Hacienda, que presenté al Gobierno, en la que hago notar los poquísimos accidentes que ocasionaron

los tramways, habiendo hecho innecesarias las medidas adoptadas para evitarlos, siendo algunas costosas y aun ridículas, como el empleo del guía con trompeta, que se suprimió.

Manifiesta también la citada Memoria, el interés que despertaron los tramways calculado por el gran número de solicitudes pendientes, no sólo para los extremos de la ciudad, sino para las poblaciones principales de la campaña como San Nicolás, Quilmes, Belgrano y Barracas al Sud, que se han regenerado al impulso de este elemento de progreso que todo lo transforma.

Este mismo elemento sufre transformaciones en su modo de operar, cediendo á la ley ineludible del progreso humano. Actualmente se ensayan tramways eléctricos, que recorren nuestras calles (Agosto 1898). El motor eléctrico es sin duda más conveniente que el ecuestre, por la regularidad de sus movimientos. Ya se han hecho propuestas para establecer alguna línea por bajo de tierra y no tardarán mucho en proponerlas por el aire como en New York.

Llegado á este punto, se me presentó en casa mi amigo Miguel Lanus, invitándome para hacer un paseo á Flores y recorrer algunas calles en tramway eléctrico, á que aun no había subido. Nos transportamos á Flores en los tirados por caballos y de allí tomamos los eléctricos para ir hasta la hermosa quinta de la familia de Lanus. ¡Qué diferencia entre unos y otros!

Mis observaciones fueron muy atentas, puesto que estaba escribiendo sobre tramways, y su comparación me era muy necesaria, para determinar sus ventajas. Desde luego salta el inconveniente del caballo en la

regularidad del movimiento del coche, debido al uso del látigo, aplicado por el conductor á los pobres animales que, por cansancio flaquean en la marcha, cayendo muchas veces en la vía con grave perjuicio del tráfico. Nada digo de la suciedad y otros inconvenientes.

El tramway eléctrico por el contrario, se mueve con una regularidad completa, aumentando ó disminuyendo la carrera, sin sentirse efecto alguno, como si fuese impulsado por una poderosa mano invisible, en vez de un pequeño alambre engarzado en otro, que corre paralelo á la vía. ¡Oh, poder inmenso de la electricidad!

Hasta ahora sólo hay establecidas dos líneas, una que llega hasta Palermo y otra á Flores, las que pronto se aumentarán, por haber pendientes varias solicitudes, para establecerlos en una gran cantidad de calles. El progreso no se detiene siempre que haya intereses públicos que servir.

Al regresar á la ciudad en el tramway eléctrico, tuvimos ocasión de conocer el adelanto de la población en las calles recorridas, haciéndose notar las fábricas de ladrillos y las casas nuevas que se están construyendo. En poco tiempo más, el distrito de Flores, será una de las poblaciones más importantes que tendrá la capital. Hoy mismo es un punto de recreo muy concurrido.

He llegado al término de la relación histórica de los tramways, que he descrito ligeramente, abrazando el período de Gobierno del señor Emilio Castro. Faltan ahora anotar datos estadísticos á que me he referido

anteriormente, tomándolos en extracto de la Memoria de Hacienda que presenté al Gobierno en Abril de 1872.

«El movimiento de pasajeros en los meses corridos de Enero de 1870 hasta Febrero de 1872, alcanza al enorme guarismo de 11.891.197, cuyo pasaje importa la cantidad de \$ 20.715.312 m/c. equivalentes á pesos 2.27 por cada uno. Considerando la población del municipio de la ciudad en 177.000 habitantes que son los que dá el censo, se ha movido cada uno 69 veces, que á \$ 2.27 importan \$ 156.63 m/c. por persona.

Si para hacer este servicio, se hubiese hecho uso de los coches de alquiler, los 69 viajes á \$ 25, habrían importado \$ 1725 por cada uno y por todos \$ 305.700.000 m/c., arrojando un saldo en favor de los tramways de \$ 279.584.680 m/c., que han economizado los transeuntes.

En Enero y Febrero de 1870, sólo había en explotación dos líneas pequeñas pertenecientes á los ferrocarriles del Sud y del Norte. Como el movimiento de pasajeros responde á aquellas dos vías, apenas alcanza á 81.124, que con relación á la población, corresponde un pasaje por cada $2 \frac{1}{8}$ de habitante.

En Enero y Febrero de 1871, con 6 líneas en explotación, el movimiento subió á 1.152.718 pasajeros, dando ya 6,57 pasajes por habitante.

En aquellos meses del presente año, con 9 líneas, el movimiento ha sido de 1.974.338, lo que dá 11,40 pasajes por cada uno.

El aumento progresivo de comunicación no puede ser más notable.

Las 9 líneas que se hallan en actual ejercicio, según lo demuestra el cuadro 3, tienen la extensión siguiente:

En explotación	106.687 metros.
» construcción	<u>15.655 »</u>

Formando un total de 122.342 »

Las empresas á que pertenecen han construído y tienen por construir, como una imposición de sus concesiones, lo siguiente:

Empedrado según el cuadro número 3:

<i>Construídos</i> de adoquín	31.841 metros
» » macadam	56.690 »
» » piedra común	87.203 »
<i>Por construir</i> en adoquín	28.221
» » » piedra común	<u>16.604</u> <u>44.825</u> »

Por construir fuera del cuadro número 3:

En macadam.	25.200
» piedra común	<u>97.098</u> <u>122.298</u> »
	346.157 metros

RESUMEN

Importe del adoquín.	61.062 á \$ 220	m/c \$ 14.433.640
» de piedra común 203.005 » »	62 1/2 » »	12.687.812
» macadam	<u>82.090 » »</u>	<u>4.104.500</u>
Metros	346.157	\$ 31.225.952

El cuadro anterior revela las fuertes sumas, que las empresas de tramways, economizan á la Municipalidad en el pavimento de las calles.

Con el objeto de hacer el servicio de las líneas citadas, han construído también las obras siguientes:

Número de estaciones.	14
Barracas para contener hasta	295 coches
Galpones » » »	2.950 caballos

Con el mismo objeto mantienen en servicio activo lo que sigue:

Número de empleados	290
» » coches	268
» » carros y zorras para transporte	92
» » de caballos	2.362

De este servicio resulta el siguiente movimiento, como término medio:

Viajes de coches diarios	824
Millas recorridas diarias	2.646
Pasajes diarios	33.026

El último cuadro está destinado á señalar las cuadras ocupadas por tramways y la extensión de las líneas por cuadras longitudinales. De su demostración resulta que las principales calles de la ciudad, están ya recorridas por líneas en activo servicio y concedido el permiso para construirlas, abrazando en todo una extensión de 1.768/75 cuadras, equivalentes á 221.125 metros ó sean millas 185,40.

Escritas las páginas precedentes, ha venido á mis manos una apreciable esquila del señor don Alberto Martínez, Presidente de la Oficina de Estadística Municipal, fecha 1.º de Septiembre de 1898, en la que se sirve adjuntarme dos planillas, una que contiene el movimiento anual de los tramways desde 1873 hasta el 31 de Agosto de 1898, y la otra el movimiento individual de las diez compañías de tramways existentes, en los ocho meses corridos del presente año 98. En estas últimas figuran ya dos tramways eléctricos que funcionan hace algunos meses.

Con estas dos planillas que se acompañan entre los anexos, se completa el conocimiento de los tramways

desde su fundación hasta la fecha. Falta solamente anotar, las líneas que recorren, en un mapa de la Ciudad de Buenos Aires, para que se conozca gráficamente su extensión.

Al recorrer los guarismos de los diferentes objetos que forman el movimiento de los tramways, sorprende el referente á los kilómetros recorridos y á los pasajeros transportados. Su enormidad es la mejor prueba de su influencia benéfica que ofrecen aquellos en la sociedad, en el comercio y en las industrias. No recorren 100.061.903 pasajeros (año 1897) 29.975.070 kilómetros para tomar aires ó presenciar un espectáculo. Algún interés superior debe impulsar á esa multitud de hombres que se mueven en todas direcciones, buscando el beneficio del trabajo humano.

Cuanto más contemplo este cuadro, tanto mayor satisfacción experimento por la participación que me cupo en el establecimiento de esta mejora pública á despecho de una fuerte oposición. Algunos extrañan ¿lo diré? que no se hubiese puesto el nombre del Gobierno que contribuyó eficazmente á su fundación aunque hubiese sido á una de las zorras, destinadas al transporte del carbón. ¡Secretos del destino! No es, sin embargo, un secreto, que el Gobernador Castro me obsequió con un hermoso tintero de bronce, que representa un coche de tramway con todos sus detalles, como un recuerdo de nuestros esfuerzos comunes para fundarlos en esta ciudad. Conservo este obsequio como el símbolo de una reacción de la mayor trascendencia social en el porvenir de este país.

Movimiento de Tramways de DESDE EL

Años	Compañías	Millas recorridas	Extensión en kilómetros	* Coches en servicio
1873	6	1.907.011	—	120
1874	6	3.344.305,32	—	179
1875	6	3.079.700,68	—	224
1876	6	3.181.279	—	243
1877	6	3.187.582	—	259
1878	6	2.828.394,82	—	252
1879	4	5.808.008	—	216
1880	—	—	—	—
1881	—	—	—	—
1882	5	—	149.349	182
1883	5	—	149.359	172
1884	5	—	149.775	190
1885	5	—	149.775	211
1886	5	—	132.744	240
1887	5	—	149.775	277
1888	6	—	212.147	296
1889	6	—	197.585	322
1890	9	—	248.767	396
1891	7	—	276.453	392
1892	7	—	287. —	392
1893	8	—	320. —	423
1894	9	—	355.500	453
1895	9	—	382.500	543
1896	9	—	378.500	641
1897	9	kil. 29.975.070	384.509	765
1898	9	22.029.776	388.913	805

En el año 1898 solamente están comprendidos ocho meses.



la Ciudad de Buenos Aires

AÑO 1873

Caballos en servicio	Personal en servicio	Viajes en el año	Pasajeros transportados
1.713	692	437.790	12.150.568
1.873	858	609.898	13.503.935
2.149	814	620.393	13.744.362
2.421	793	649.415	12.663.286
1.818	918	652.541	10.978.806
1.830	808	670.098	12.668.414
1.649	733	620.650	10.996.151
—	—	—	13.617.846
—	—	—	15.160.780
2.728	1.008	778.704	18.446.390
2.775	1.107	792.596	20.057.423
2.955	1.217	826.509	22.832.325
3.375	1.474	885.300	27.235.563
3.381	1.608	980.104	30.922.488
3.797	1.787	1.006.371	36.277.659
4.083	1.965	1.123.255	41.627.023
6.437	2.906	1.324.664	49.013.214
6.506	3.690	1.671.505	56.141.464
6.260	2.892	1.739.045	57.799.360
6.069	3.115	1.792.733	67.160.962
7.084	3.543	1.978.539	73.905.626
7.502	3.536	2.023.645	76.994.213
8.497	3.817	2.215.969	84.991.868
9.535	4.298	2.588.365	92.079.934
10.451	4.539	2.882.989	100.061.903
10.554	4.793	2.094.159	68.805.068
			1.039.836.631

Aumento de Pasajeros

AUMENTO ANUAL			AUMENTO ANUAL		
años	absoluto	relativo %	años	absoluto	relativo %
1874	1.353.367	11,1	1886	3.686.952	13,05
1875	240.427	1,7	1887	5.355.171	17,03
1876	1.081.076	7,8	1888	5.349.364	14,17
1877	1.684.480	13,3	1889	7.386.191	17,7
1878	1.689.608	15,4	1890	7.128.250	14,5
1879	1.672.263	13,1	1891	1.657.896	2,9
1880	2.621.695	23,8	1892	9.361.602	13,9
1881	1.542.934	11,3	1893	6.744.664	9,1
1882	3.285.610	21,6	1894	3.088.587	4,0
1883	1.611.033	8,7	1895	7.997.655	9,4
1884	2.774.902	13,8	1896	7.088.066	7,7
1885	4.403.238	19,3	1897	7.981.969	7,9

Movimiento de Tramways por Compañías durante los primeros 8 meses de 1898

COMPAÑÍAS	KILÓMETROS		COCHES		Caballos en servicio	Personal	Viajes efectuados durante los 8 meses	Pasajeros trans- portados durante los 8 meses
	Extensión de líneas	recorridos por los coches	en servicio diario	existencia total				
"Ciudad de Buenos-Aires"	61.051	5.573.846,320	231	524	2.771	1.331	535.112	21.884.967
"Anglo Argentino".	104.927	5.781.690,820	215	409	3.071	1.415	614.506	18.732.464
"Gran Nacional"	69.340	3.552.626	125	207	1.647	617	268.759	8.372.834
"Buenos-Aires y Belgrano"	21.000	1.314.927	60	98	939	330	158.905	4.209.087
"La Capital"	30.148	1.352.613	37	97	337	330	147.551	3.964.519
"La Nueva"	43.087	1.672.301	47	112	767	337	137.884	5.021.355
"La Rural".	29.500	986.136	40	83	490	155	82.178	3.191.459
"Metropolitano"	21.060	1.206.935	43	65	520	210	98.262	2.958.772
"Del F. C. C. Arg. Belgrano" Eléctrico (empresa Carlos Bright hasta Junio. De Ju- nio propiedad de la Com- pañía "Buenos-Aires y Bel- grano").	1.300 7.500	28.560 150.890,900	2 5	4 7	12 —	8 60	13.600 37.405	129.352 340.078
	388.913	21.622.526,040	805	1.606	10.554	4.793	2.094.162	68.804.887

