

DE LA ADUANA AL OESTE

PARTE DOS: LOS TIEMPOS DE LOS FRIGORÍFICOS.

La vocación por la industria cárnica, fue siempre uno de los rasgos principales de la zona al oeste de Montevideo. Por empezar en la Villa del Cerro existieron siempre industrias de tasajo y grasa, fundamentalmente en las márgenes de la propia Villa. La margen este conserva aún restos de antiguas construcciones saladeriles e incluso en la propia Playa del Cerro actual se observan aún los restos del Saladero Duclau (popularizado como Duclós) nombre por el que se conoció siempre a la playa más grande. Incluso también están allí los imponentes restos del antiguo Frigorífico Swift, del que ya habláramos en la entrega anterior a propósito de la línea D, luego 125.

A la vera del Pantanoso, siempre existieron también otros emprendimientos, como el Saladero Tabárez (que dio nombre a la curva del 16) que luego fuera el Frigorífico E.F.C.S.A. (hoy PTIC Cerro) y el desaparecido Frigorífico Victoria.

Pero, pasando el Cerro, en su falda oeste, se había instalado un establecimiento que fue toda una época en la toponimia cerrense: El Frigorífico Nacional.



Fig.1. Entrada al Frigorífico Nacional en los cincuentas. Se ve estacionado a un Leyland Olympic EL40 de la línea 129, única foto de un coche de esa línea. Foto del álbum familiar.

El Frigorífico Nacional fue en sus comienzos un establecimiento llamado La Uruguay. Contó con una colonia obrera, que incluso tenía Escuela de Primer Grado (semirural), Club Social y varias manzanas de casitas para los obreros.

Mi relación con la historia del Frigorífico Nacional se fundamenta en el hecho de que es parte de la historia familiar. En una de esas casitas nació mi madre ya que mi abuelo era obrero del frigorífico (llegó a ser Jefe de Seguridad). Y mis abuelos paternos dejaron un día las playas de Punta de Yeguas para instalarse en el Barrio Casabó, lindero al mismo. Fue así que la historia del transporte en esa zona fue cotidiano para mí y parte de mi vida, aún ahora, pues todavía viven familiares míos en esa zona.



Fig.2. Casitas obreras de la colonia. Los jóvenes novios son mis padres hace cincuenta y dos años atrás. Foto del álbum familiar

Los viajes al Frigorífico comenzaron con pequeños y primitivos vehículos que transitaban los penosos repechos por la calle Suecia hacia Bulgaria (donde está el Cementario) y terminaban a pocas cuadras, donde comenzaba la Avenida Sansinena (hoy es solo una traza)

Hacia fines de la década de los veinte, comienza a c la Empresa Frigonal, propiedad de Pablo Laserre, quien con dos antiguos autobuses pintados de verde, comienza a acercar a los obreros, pero terminando siempre en el lugar conocido (vaya a saber por qué razón) como "La Trompada", esto es en las adyacencias del Cementerio. Estos dos primeros vehículos fueron un Chevrolet incorporado el 6 de junio de 1931 y un Brockway, incorporado el 16 del mismo mes. En 1937, estos dos coches fueron sustuídos el primero por un International carrocería Casas y Valls y el segundo por un Aclo Diesel carrozado por Alvarez. En ese año también se incorporaron tres Büssing – N.A.G. y dos Stewart carrozados por Garrido, los que fueron a su vez sustituidos por dos Büssing – NAG frontales (los tres anteriores eran de motor afuera), uno carrozado por Unión y otro por Águila en 1939. El recorrido comenzó sin identificación, pero luego de pasar a la línea D, fue reconocido en lo sucesivo por Df (D Frigonal). Para esa época, la línea comenzó su clásico recorrido desde Belvedere, corriendo por las calles C.Ma. Ramírez, Bulgaria, Rusia, calle 6, Avda. Frigonal, donde estacionaba en la puerta misma de ingreso al



establecimiento, luego de rodear el pequeño bulevar de entrada.



*Fig.3. Este aspecto podría haber tenido uno de los dos Stewart de la Empresa Frigonal. El color y la carrocería son aproximados y son producto de recuerdos persona les por lo que pueden no ser exactos.
Infografía realizada por Arturo Aguerre (2008)*



Fig.4. A falta del Original, una maqueta. Un Büssing de la línea 129.

Foto y maqueta son obra de Arturo Aguerre

La terminal Belvedere, que compartía con el De (hoy 128) que en la época llegaba hasta allí, era la que ocupa actualmente la línea 546, en la calle Pedro Visca. Con su paso a la C.U.T.C.S.A., la línea tomó el número 129, número entrañable para la población de esa zona del Cerro. Y los coches fueron reenumerados, sucesivamente entre el 216 y el 222. El coche 221, un impresionante trabajo de La Unión, con capacidad para 34 sentados, fue el último Büssing – NAG que circuló en el país, habiendo alcanzado a circular hasta cerca de la década del 80 del pasado siglo en las cercanías de Las Piedras. Y el 220 fue el último coche de motor afuera que circuló por Agraciada. A fin de facilitar los movimientos de pasajeros desde y hacia el Frigorífico Nacional, la línea 129 daba y recibía combinación con la 125 en la “Curva de Grecia” hacia el Cerro y hacia la Aduana en Belvedere. Así lo conocí yo en mis viajes domingueros hacia la casa de los abuelos paternos, subiendo a un 125 en la Villa y pidiendo “combinación” con el 129 “negro”. Lo de “negro” lo aclararemos a continuación.



Fig.5. El coche 232, un Acl Diesel carrozado por Alvarez en la línea 125 “Especial” en el Barrio Obrero de Casabó

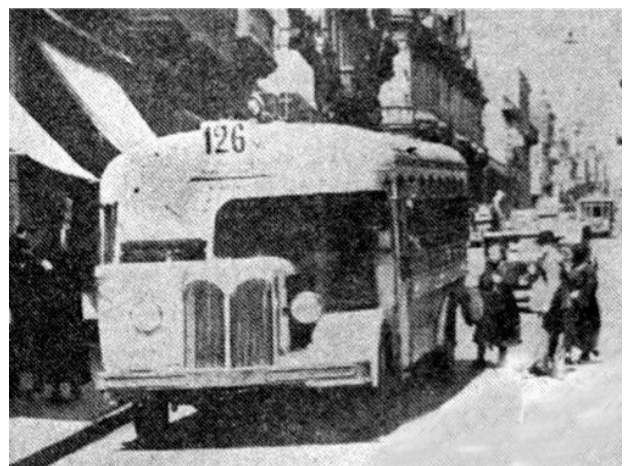


Fig.6. Un impresionante Mercedes Benz LOP3750 por la línea 126 cuando “solo” llegaba al Pantanoso.

Como ya mencionáramos en la parte I de este trabajo, el 125 hacía servicios "especiales" entre el casco de la Villa y el Frigorífico, circulando desde la terminal de Grecia e Inglaterra por Grecia, Suecia, tomando desde allí el recorrido del 129. Se justificaba esto por la construcción de innumerables casas en las partes altas del Cerro y por la necesidad de mayor frecuencia y capacidad de asientos a horas fijas (entrada de los turnos de obreros en el Frigorífico). Este 125 (no sabemos si era solo a ciertas horas) continuaba hacia la Aduana. Fue así, que a fin de evitar confusiones, se creó la línea 129 "roja", que venía desde Ciudadela y circulaba por C.Ma. Ramírez, solo que entraba al casco por Río de Janeiro, Suecia y terminaba en la calle 6 en el Barrio Casabó. Esta línea no daba las combinaciones del "negro" por lo que se justificaba el pedir combinación con el 129 "negro", que obviamente aludía al color de los números. Hacia mediados de la década del 60 y con el inicio de la decadencia de la industria cárnica en el Cerro, se eliminó la línea 129. El recorrido del 129 "negro" fue incorporado al recorrido de la línea 185 que terminaba en Paso del Molino en la clásica terminal del 181 y 183, por lo que pasó a circular entre Pocitos y Frigorífico Nacional (con cortados a Barrio Casabó). Junto con este cambio, fueron pasados a la línea 185 cinco coches que circulaban en la D, los coches 669, 670, 671, 683 y 688. El recorrido del 129 "rojo" entre el Puente del Pantanoso y Barrio Casabó, fue agregado al del 126, que terminaba en C. Ma. Ramírez y Camambú (su destino lucía "Pantanoso"). Pero hacia 1968 y por muy poco tiempo se llevó a cabo un curioso servicio a cargo de A.M.DE T. Este consistió en la creación de la línea de microómnibus número 15, que circulaba entre la Curva de Grecia y el Frigorífico Nacional. Su peculiaridad era que en realidad eran dos servicios, uno en sentido horario y otro en sentido antihorario y lo hacían del siguiente modo: De la Curva de Grecia, uno tomaba por Grecia, Norte América, Río de Janeiro, Suecia, calle 6, Frigonal, retornando por Frigonal, calle 6, Bulgaria, C. Ma. Ramírez, Camino Cibils, La Boyada, S. Carlos Rossi, C.Ma. Ramírez hasta la Curva.



Fig.7. Desaparecido el 129 "negro" su recorrido se incorporó al del 185. He aquí un emblema de dicha línea, el 788, un Leyland carrozado por C.L.A.S.A.

Foto: Alberto Kaselis

El sentido antihorario era exactamente el inverso. Lo cumplían dos microómnibus Thames pintados de celeste (pueden haber sido los coches 1290 y 1316, aunque no tenemos forma de confirmarlo fehacientemente) que en poco tiempo resultaron reducidos a uno e incluso fueron sustituidos por coches Leyland Master (yo fui pasajero justamente de uno de ellos, por lo que confirmo con seguridad). Su baja frecuencia y sus horarios inciertos (como era la tónica en AMDET) hizo que en poco tiempo dejara de circular esta línea que en otras condiciones hubiera sido muy rentable habida cuenta de que llevaba del Cerro a Casabó sin hacer trasbordos. Téngase en cuenta que el traslado entre esos dos puntos era muy usado ya que estaban el Frigorífico y la necrópolis cerrense en su itinerario.

Otro arribado por esa época fue el 17, que fue prolongado desde Capurro hasta el Frigorífico Nacional y hasta Casabó (tenía las dos terminales, una era usada a la hora de movimiento obrero y la otra era usada más frecuentemente)

El 17, si bien no venía desde el centro, acercaba gente desde la Teja y habida cuenta de que combinaba con el trole 70 en la "Curva", movía pasajeros también entre el Frigorífico y Casabó y otras zonas de la ciudad. El 17, tenía además la particularidad de acercar a la gente antiguamente obrera, ahora usuarios de los servicios del B.P.S., hasta la Caja de Jubilaciones.

Un hecho curioso sucedió hacia mediados de los años 70, cuando el 129 volvió a la vida, no ya en su recorrido habitual, sino en uno nuevo y con un novedoso destino: La Fortaleza del Cerro.

Se trató de una línea turística, que circulaba sábados, domingos y feriados entre la Curva de Grecia y la propia Fortaleza del Cerro.

Su destino decía "FORTALEZA DEL CERRO MUSEO MILITAR GRAL ARTIGAS", obviamente fue instalada durante el gobierno de facto. La novedad era que circulaba "EXPRESO" o sea que no se detenía para ascenso o descenso, salvo en sus terminales. Esta línea era realizada por el coche 828 de C.U.T.C.S.A., un Mercedes Benz LO1114

"Montevideano" que subía los pronunciados repechos hasta la propia Fortaleza, casi en un salto. Una delicia para los fanas de los Mercedes.





Fig.8. Luego de la desaparición de AMDET, la empresa COTSUR se hizo cargo del 17. He aquí al coche 1, que aún luce la chapa IM1011 del ente municipal.

Lo demás es historia nueva. El 17, el 126 y el 185, continuaron realizando sus viajes hasta la desaparición total del Frigorífico Nacional. Modificaron sus recorridos en Calle 6 y Holanda, pasando a circular hacia el Barrio Casabó. Y el destino "Frigorífico Nacional" pasó a la leyenda aunque nunca se fue de la memoria...

Profesor Arturo Aguerre.

SE PIDEN EXPRESAS DISCULPAS POR ERRORES U OMISIONES EN LOS CRÉDITOS DE LAS FOTOS, LOS CUALES SON OBRA DEL DESCONOCIMIENTO.