

## **Aspectos sociales de la tragedia del tranvía caído en el Riachuelo el 12 de julio de 1930**

por

**Hugo José Garavelli**

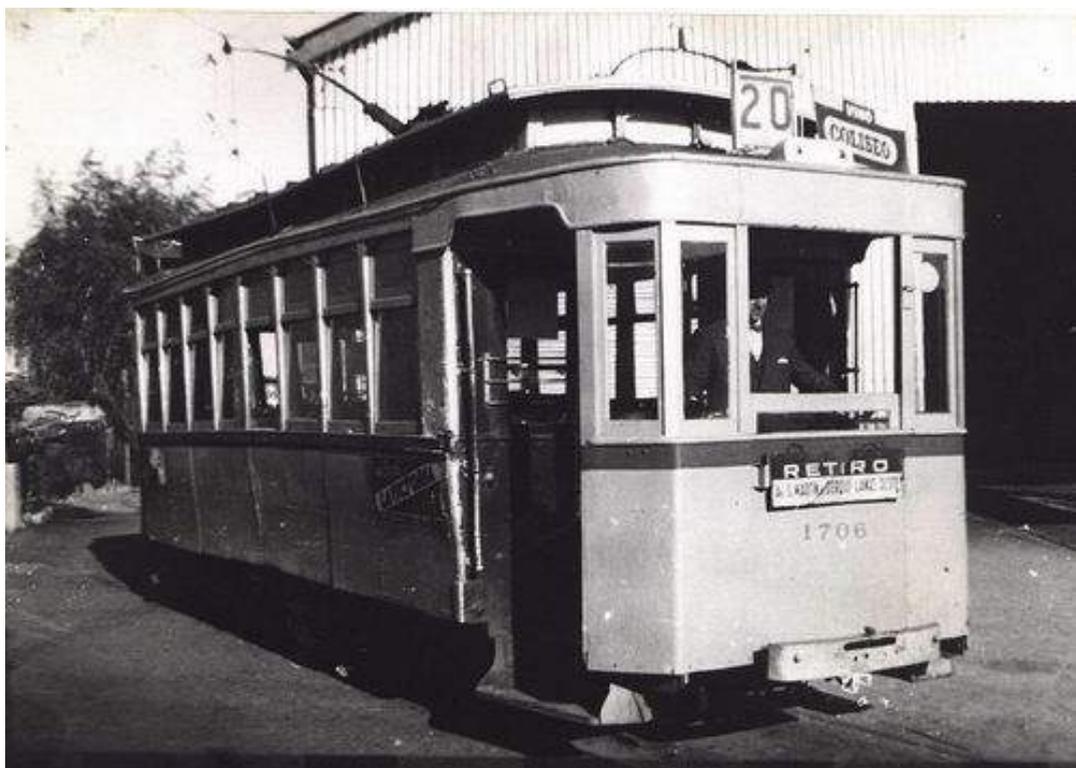
Si bien de la tragedia del tranvía caído en el Riachuelo el sábado 12 de julio de 1930, se han originado numerosos trabajos y existe un buen relato histórico de la misma en Jorge L. González López, “La era del tranvía eléctrico”, de MJL Ediciones, Buenos Aires, 2008, algunos aspectos interesantes desde un punto de vista social, no han sido tratados en ellos.

Vamos a seguir, en el relato del hecho, a este autor, por haberse valido del expediente judicial, y haber realizado un relato objetivo del mismo. Después plantearemos nuestras conclusiones.

La Compañía Tranvías Eléctricos del Sud había sido fundada en 1905, con capitales nacionales, siendo su presidente Don Juan Bautista Mignaqui, y su servicio llegaba, en 1907 por Pavón, Gral. Rodríguez, Rodríguez Peña, Alem, C. Pellegrini, y Avenida Meeks hasta la calle Cuyo, de Temperley, ya en octubre de 1908, y saliendo de Plaza Colón la línea 102, y de Constitución la 103. Existían otras dos líneas, la 104 de Plaza Colón a Lanús, y la 106, que lo hacía desde Retiro. Las líneas 103 y 105 se inauguraron en septiembre de 1914.

La compañía proyectaba llegar hasta Adrogué, pero el Ferrocarril del Sud, al que hacía competencia, no le permitió cruzar sus vías, y así el proyecto no pudo nunca concretarse.

El coche 75 era de los cinco que tenía la compañía de solo cuatro ruedas, pues los demás eran de ocho. El color de estos tranvías era el rojo oscuro vinoso, y ya en 1930, los únicos de ocho ruedas que circulaban en la Capital, pues los suburbanos de la Compañía Lacroze, que iban a San Martín y Campo de Mayo, lo hacían por las vías ferroviarias del actual ferrocarril Urquiza. El coche 75, podía llevar 36 pasajeros sentados.



Coche de la línea 20, similar al tranvía siniestrado<sup>1</sup>

La compañía debió sortear un serio problema: cruzar el Riachuelo. La ley 4013, de 1901, había autorizado construir esa línea de tranvías y dispuesto que la empresa autorizada, debía atravesarlo por su propio puente. Por eso debió construirlo y lo inauguró el 30 de julio de 1908. Se extendía y lo sigue haciendo remodelado, entre la calle Santa Magdalena, o su prolongación y Bosch ya en Avellaneda, al lado de la Estación Riachuelo de la compañía. Por eso, siempre se lo conoció como “puente Bosch”.

Era bajo, y debió ser levadizo, para permitir la navegación. Del lado de la capital, se hallaba la garita del encargado de subir y bajar el puente, cada vez que alguna embarcación solicitara el pase.

El puente era de uso exclusivo de la compañía, pero tenía pasarelas a los costados para peatones.

<sup>1</sup> <http://www.busarg.com.ar/120.htm>

En 1925, la Dirección General de Ferrocarriles de la Nación obligó a adoptar varias medidas de seguridad, que veremos no sirvieron para evitar esta tragedia. Se colocaron dos luces rojas en los arcos de sostén de los cables aéreos, en cada orilla del puente, a 50 metros del lado de Avellaneda un conjunto de luces rojas, de parada obligatoria al anochecer, luego, 23 metros después un cartel que decía “Parada obligatoria” durante el día, y en 1928, junto al cartel se colocó un “timbre de vía libre”.

El encargado, que pertenecía a la compañía lo debía accionar cuando el puente volviera a bajarse.

A las 5 y media de la mañana del sábado 12 de julio de 1930, el tranvía de la línea 105, número 75 que unía Lanús con Plaza Constitución, partía haciendo su recorrido por Avenida Pavón. Se sabe que lloviznaba, el día era frío pero no había niebla, aunque el expediente judicial se refiere a “niebla fina”. Sin embargo, en un principio muchos creyeron que esa fue la causa del accidente y eso se sigue repitiendo hasta hoy. A mi juicio, la “niebla fina” es un efecto de una llovizna.

Lo conducía Juan Vescio, un italiano de 31 años, casado y padre de tres hijos, y otro en camino, domiciliado en Juan Jaures 736, Gerli. Era el tercer día que actuaba como conductor, después de haber sido entrenado para hacer su oficio. Y a nuestro juicio, eso va a explicar la tragedia, y dejar establecida una posible grave responsabilidad de la empresa, pues puede pensarse que no fue lo suficientemente advertido acerca de posibles desperfectos que podían producirse en el control de la marcha del tranvía, y que decisión adoptar en caso de urgencia.

El tranvía se fue llenado de trabajadores, que se debían dirigir a la Capital, y según dijeron testigos, Vescio conducía el tranvía desarrollando una buena velocidad, había adquirido habilidad para eso y quería demostrar que era capaz, por ser nuevo. Había además un cierto retraso, lo que parece le preocupó más.

De Pavón, el tranvía entraba en la calle Bosch, que conducía al puente, con los elementos de seguridad que hemos descripto. Por los testigos, se sabe que dos cuadras antes de este punto, bajaron unos 5 pasajeros, y que a una mujer no se la dejó subir, por estar ya

muy lleno. Como sabemos que hubo 7 sobrevivientes, y 56 muertos, podemos afirmar que el tranvía llegó a tener 68 pasajeros. Los diarios del domingo 13, hablaron de 70, lo que creemos una cifra aproximada correcta.

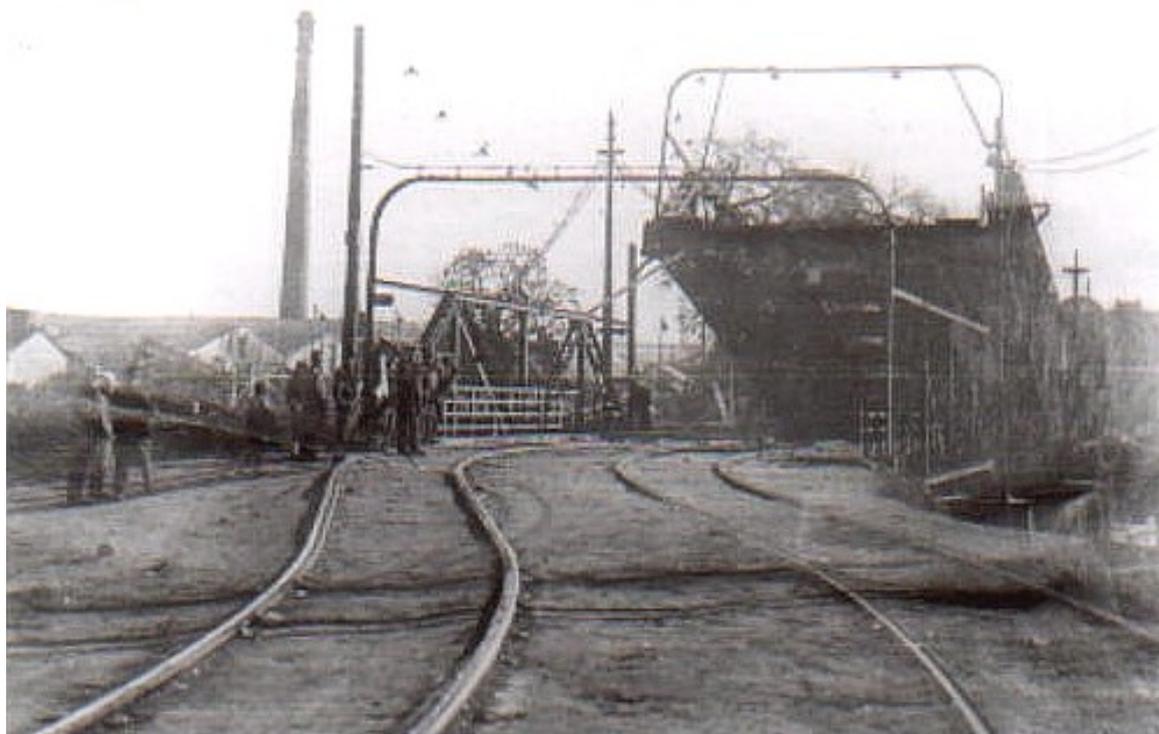
A las 6 el puente Bosch tenía movimiento, pues había peatones que lo atravesaban, y también tranvías. En la ribera sud, en el muelle Piñeiro, se hallaba la lancha motor petrolera "Itaca II" que comenzó a navegar hacia el puente, para atravesarlo. Su patrón, Vicente Ferrer Abrellano, manejaba el timón, y en la proa se hallaba el marinero Paulino Schenone, de 24 años.

Para que se levantase el puente, las naves hacían sonar sus silbatos, así se hizo entonces y su encargado, Manuel Rodríguez, español, de 58 años, dejó pasar dos tranvías, y encendió las luces rojas que hemos mencionado.

Había varias personas que esperaron entonces que el puente volviese a bajar para pasar a la Capital, que fueron testigos del hecho. Una era Antonia Casalda de Fernández, de 41 años, que estaba con una hija de corta edad, que miró su reloj, recordando que eran las 6 y 15. Un reloj, de una de las víctimas, Francisco Colona o Cologna, marcaba a su vez las 6:10. Pero también escucharon el ruido característico de un tranvía que venía por la calle Bosch. Un ruido que quienes lo escuchamos por muchos años, no podemos olvidarlo, y que era inconfundible.

Los testigos vieron asombrados que el tranvía no se detenía en la parada obligatoria, y comenzaron a gritarle, pero siguió su marcha, hasta que inevitablemente cayó al agua. "Crítica" menciona a dos vendedores de diarios y un parroquiano húngaro de un almacén de la calle Carlos Pellegrini, que gritaron "Bárbaro, ¿Dónde vas tan ligero? ¡Peligro! ¡Peligro!", pero no alcanzaron a terminar sus gritos, que el tranvía cayó al agua. Se escucharon gritos, el ruido de la caída del tranvía, y enseguida silencio, luego otros gritos desesperados de cuatro personas que salieron del tranvía en el agua, pero que fueron afortunadamente socorridas por dos remolcadores que salieron del muelle del frigorífico "La Negra": el "Mercedes" y el "Guillermo L.". Uno era Remigio Benadussi, italiano, de 57 años, casado, albañil, que trabajaba en la Compañía General de

Fósforos, domiciliado en Pavón 5296, Lanús que viajaba sentado en el segundo asiento derecho, del lado de la ventanilla, quien quiso advertir gritando, que las luces rojas estaban encendidas, Buenaventura Arlía, italiano de 44 años, casado, obrero de la demolición de Belgrano 553, de Moreno 96, Lanús, José Hohe, húngaro, de 34 años, casado, obrero, de Gerli, y Gabina Carrera, argentina, de 32, soltera, empleada de la tintorería Costa, de Humberto I 330, de Echenagucía s/n°, Avellaneda.



**El puente “Bosch”<sup>2</sup>**

Además se salvaron tres pasajeros que viajaban en la plataforma, y que se arrojaron del tranvía cuando vieron que se iba a precipitar en el Riachuelo: Agustín Airaldí, Pedro Sartirana y

---

<sup>2</sup> <http://conexion2000.com.ar/tranviariachuelo.htm>

Antonio Hidalgo. Todos fueron internados en el Hospital Fiorito, por presentar algunas lesiones.

El encargado del puente vio todo esto asombrado, y el marinero de la embarcación que quería pasar, al ver que el tranvía parecía que les caería encima, gritó al patrón a tiempo “Aguantá, el tranvía, máquina atrás” pues se hallaban a 25 metros del puente.

A poco vinieron los bomberos de la Capital, la Prefectura, y la policía de la Capital y la de la Provincia. Ya no había esperanzas de salvar a nadie, y pronto comenzó a llegar gran cantidad de gente, muchos de ellos angustiados porque algún familiar podía estar entre las víctimas.

El puente vecino, del ferrocarril, se llenó de tal forma, que la policía debió actuar para que pudiese continuar el tránsito ferroviario.

El trolley del tranvía quedó con unos 50 centímetros emergiendo del agua, de modo que daba la ubicación exacta de donde se hallaba, repleto de cadáveres, y a las 9 llegó un equipo del Ministerio de Obras Públicas, que vino con dos buzos, Antonio Splugnias y Anastasis o Anastasaskis Fotis, griegos. Se sumergieron para una exploración preliminar, y constataron que no había visibilidad en esas aguas, por lo que trabajaron a tientas. Los diarios del día siguiente, informaron como aparecía una u otra escafandra, con un cadáver, y luego de otra espera, aparecía de nuevo con otro. Fue el primero el de Gerardo Oñate, español, de 40 años, casado, jornalero, de Jujuy 2453, Gerli. Así en cinco horas, hasta las dos de la tarde se extrajeron 52 cadáveres del tranvía.

Pero se denunció la desaparición de cuatro personas, cuyos cadáveres fueron hallados cuatro días después: el guarda Juan Antonio Rodríguez de 23 años, argentino, soltero, de Magallanes 2750, Remedios de Escalada, además bombero voluntario de Lomas de Zamora, de quien “Crítica” afirma dejó en el desamparo a 3 hermanos menores y a sus padres; Casimiro Recalme, español, de 42 años, carrero de Reconquista 3526 o 3544, Lanús Oeste; Manuel Pérez, español, de 57 años, casado, obrero de la Compañía Tranvías eléctricos del Sud, de Segurola 3734, Lanús Oeste, y

Jesus García Pulpeiro, español, de 41 años, de Pozos 60 o 70, Lanús o según "Crítica" Avellaneda.



El tranvía rescatado de las aguas del Riachuelo<sup>3</sup>

<sup>3</sup> <http://www.diasdehistoria.com.ar/content/80-a%C3%B1os-de-un-viaje-tr%C3%A1gico-en-tranv%C3%AD>



El tranvía rescatado de las aguas del Riachuelo<sup>4</sup>

Se reflotó el tranvía con una grúa flotante “3G” que por no poder llegar hasta el lugar, por impedirlo su altura debido al puente de la calle San Antonio, y al Pueyrredón, cuya parte levadiza estaba en parte descompuesta, obligó a utilizar previamente dos

<sup>4</sup> <http://www.diasdehistoria.com.ar/content/80-a%C3%B1os-de-un-viaje-tr%C3%A1gico-en-tranv%C3%AD>

remolcadores para llevarlo hasta pasar el Puente Pueyrredón, dirigiéndola operación el ingeniero Ernesto Baldassari.

Según “Crítica” fue reflotado el día 13, a las 13:24 horas. En el interior solo se hallaron 2 gorras, una, la del guarda, un paraguas y monedas, y un echarpe negro entre las ruedas, que luego cayó y se perdió en las aguas.

El 15 anuncia “La Prensa”: “Los técnicos oficiales creen haber comprobado serias irregularidades en los mecanismos motrices del coche que el sábado se precipitó al Riachuelo”.

Es que reflotado el tranvía, de inmediato el juez federal Jantus, con el Prefecto José M. Garibaldí, el Subprefecto 1° Raúl Oliver, y los ingenieros Dillon, Ponsati y Tabacco efectuaron las pericias del caso. Se comprobó que la llave de la corriente, que se hallaba en la plataforma del conductor, estaba dando pase a la corriente, y así el tranvía había caído con sus motores en marcha, el freno de mano, no se había utilizado, y la manivela de velocidad, y freno eléctrico, se trababa habitualmente, a causa de un segmento desplazado fuera del lugar, porque un tornillo flojo al chocar con un “dedo” de contacto, impedía su funcionamiento normal, como muy bien lo explica el libro de Jorge L. González López. Estaba trabada entre los puntos 2 y 3, de los 9 que tenían los tranvías.

Se había especulado con que el conductor Vescio podía haber estado borracho, o sufrido un síncope, se especuló un mal estado mental, pues Vescio había estado en Italia en la guerra, que lo dañó muchísimo, como a muchos, pero esto lo descartó su autopsia, conocida el 22 de julio, que descartaba el alcohol y el síncope, demostrándose que murió ahogado, a mas los dichos del marinero de la “Itaca II”, Schenone, que afirmó que segundos antes de la caída, vio al conductor en actitud aparentemente normal. Podemos decir entonces que Vescio “murió en su puesto” tratando en vano de destrabar el mecanismo de marcha, y no trató de salvarse dejando a los pasajeros abandonados a su suerte, saltando de la plataforma antes.

Pero es evidente que al tener Juan Vescio solo tres días de conductor de tranvías, no atinó a hacer lo que se debía: si se trababa el mecanismo de marcha, y era necesario detener el tranvía ante un

peligro, debía cortar la corriente, con la llave, que se hallaba a su izquierda, y aun, dar tres toques de campanilla al guarda, para que sacara el trolley, con lo cual podía usar el freno de mano, y detener el tranvía.



**La familia de Juan Vescio, maquinista del tranvía siniestrado<sup>5</sup>**

El 10 de noviembre, el fiscal Gondra ante estos hechos descartaba que hubiese existido un delito de acción pública, y pedía el sobreseimiento de la causa.

Pero civilmente la Compañía era responsable por la impericia de un empleado debido a su inexperiencia, ante un desperfecto inevitable, así como no haber dispuesto un mecanismo tipo “trampa” que impidiese a cualquier tranvía seguir su marcha con el puente levantado.

---

<sup>5</sup> <http://www.diasdehistoria.com.ar/content/80-a%C3%B1os-de-un-viaje-tr%C3%A1gico-en-tranv%C3%AD>

Pero las acciones civiles recién finalizaron en 1943, pagando ya la Corporación de Transportes, sumas que variaron entre los 1500 y 3000 pesos a los deudos de las víctimas.

El sábado 19, se hizo un funeral en la iglesia de Avellaneda, concurriendo el Presidente, Hipólito Yrigoyen, y el intendente de Avellaneda Alberto Barceló.



**El intendente de Avellaneda, Alberto Barceló –entre los dos policías-, en el Puente Bosch. Foto del Archivo General de la Nación.<sup>6</sup>**

La Compañía Tranvías Eléctricos del Sud, a las 12, detuvo por cinco minutos la marcha de los tranvías en homenaje a las víctimas, y hubo numerosos gestos de solidaridad de toda la sociedad para ayudar a las desdichadas familias.

---

<sup>6</sup> <http://www.diasdehistoria.com.ar/content/80-a%C3%B1os-de-un-viaje-tr%C3%A1gico-en-tranv%C3%AD>

Así, el senador Fabian Onsari pidió un subsidio de 100 000 pesos, el diputado nacional Manuel Beguiristain lo solicitó por 200 000 y se formó una Comisión Popular para socorrer a los infortunados deudos, que presidió el Intendente Alberto Barceló, con los vicepresidentes Manuel Beguiristain, y Julio Descole, y como Secretario General el doctor Ramón Mignaburu, que tuvo total apoyo popular. Se organizaron numerosos actos para recolectar fondos.

Advierto que no se realizó ninguna “caza de brujas”, buscando culpables que fuesen víctimas de una expiación, iniciando juicios por “homicidio por dolo eventual” contra los dirigentes de la empresa, o los instructores de los conductores, que durasen años, y objetando que pudiesen mantener su libertad condicional, ni se criticó a los jueces que no mostrasen severidad y crueldad con los supuestos imputados, pese a lo injusto y terrible que fue morir ahogado en las sucias aguas del Riachuelo, por la obligación de ir a cumplir con su trabajo. Tampoco se culpó a la Dirección de Ferrocarriles, por haber ordenado medidas de seguridad insuficientes, y se sancionó y enjuició a sus responsables. Advertimos entonces una diferente actitud social y legal frente a una tragedia.

Desde ya “Crítica” hacía responsable a la empresa y al Estado, aunque no pedía la cárcel y la condena por homicidio, aunque ya negaba que se pudiese aceptar la fatalidad.

El mismo día 12 el puente volvió a ser atravesado.

El tranvía 75 fue reacondicionado luego, se le dio el número 79 para evitar malas impresiones a sus pasajeros, y siguió en funciones hasta después de 1940.

Pero esta tragedia, nos permite conocer algunas características sociales de los pasajeros de un tranvía en el año 1930, que circulase a las primeras horas del día, llevando gente a su trabajo.

Estudiando las listas de víctimas y sobrevivientes tenemos 63 personas, de las que sabemos de 58 su sexo, nacionalidad, edad, ocupación y residencia. Mujeres, hay solo 6 : Mercedes Soledad Fernández, argentina de 21 años, soltera, enfermera del entonces Hospital Rawson, de Jean Jaures 310, Gerli; Virtudes Espiñeira,

argentina, de 22 años, soltera, empleada, Santa Fe 1912, Avellaneda; María Oyhenart argentina, de 24 años, soltera, Cnel. Díaz 833, Piñeiro; Carmen Real argentina, de 37 años, soltera, jornalera, Mariano Acosta 990 Piñeiro; María López Pino, española, soltera de 49 años, feriante de un puesto de la calle Iriarte y la citada sobreviviente Gabina Carrera.

Las mujeres son algo más del 10 por ciento, son todas solteras, y solo una extranjera (española), Advertimos entonces que casi no hay mujeres que deban trabajar fuera de sus casas, y estas son solteras.

Del total de pasajeros, tenemos datos bastante completos de un total de 58.

Son argentinos nativos 17 o sea el 29,3 por ciento del total de los pasajeros del tranvía.

Por lo tanto, los nacidos en el extranjero son un 70,7 por ciento. Estos son un número de 41.

De estos son españoles 23, o sea un 56 por ciento del total de extranjeros, y un 39,6 por ciento del total de pasajeros del tranvía, los italianos 17, o sea algo mas del 40 por ciento del total de extranjeros, y mas del 29 por ciento del total de los pasajeros del tranvía, y solo un portugués y un húngaro, englobamos a estos como otros extranjeros, 2 y son menos del 5 por ciento del total de extranjeros, y un 4 por ciento de los pasajeros del tranvía.

En tabla tenemos

Total de pasajeros del tranvía 63, se tienen datos de 58.

Argentinos nativos 29,3 %

Nacidos en el extranjero 70,7 %, de estos son

Españoles 56 %

Italianos 40 %

Otros 4 %

Hay 3 argentinos naturalizados, que por sus apellidos hemos incluido como españoles o italianos de nacimiento, son solo un poco mas del 5 por ciento del total de pasajeros, y dentro de los extranjeros, solo representan un 7,3 por ciento del total de extranjeros, lo que demuestra el escaso interés en nacionalizarse, pese a la propaganda que hacía el Partido Socialista, y eso dentro

de un grupo aquí integrado por trabajadores que se dirigían a sus empleos, cuando los sorprendió la muerte.

En cuanto a edades, el menor tenía solo 14 años: Leonardo Puma, italiano aprendiz de carpintero, Jean Jaurés 360, Gerli. Es quizás el obrerito a que se refirió “Crítica” 5° edición del 12 de julio, pag.3 col. 1, bajo el título de “El último sanduiche” en nota atribuida a Raúl González Tuñón, uno de los escritores que tuvo el diario entre sus colaboradores, que pese a ser sensacionalista y un típico representante de la “prensa amarilla”, ostenta sin embargo el gran honor de haber tenido como colaboradores a este y otros escritores aun más notables, como Jorge Luis Borges, y que es interesante transcribir, pues da muestra del estilo sensacionalista de la época. Ha sido transcripto varias veces en “La Nación” del 12 de julio de 2008, y por F. Pigna en su nota de “Clarín” del 14 de julio del mismo año.

“Uno de los cadáveres extraídos era el de un chiquilín como de 14 años de edad. Obrerito joven, la muerte lo sorprendió tiritando de frío en un rincón del tranvía. Nadie lo reconoció en el momento de ser sacado de las aguas. ¡Quien sabe si ese chiquilín no tiene mas familia que una abuelita vieja a la que debe mantener con sus pobres jornales! Cuando levantaron ese cuerpecito liviano, llamó la atención lo abultado de uno de los bolsillos de su saco. Ese bulto resultó ser un sanduiche. Un pan francés abierto en dos, llevando adentro una milanesa, seguramente sobra de la comida anterior. Ese sanduiche era el único almuerzo de la infeliz criatura. Cuando se lo sacaron del bolsillo, ese sanduiche, último sanduiche de quien sabe cuantas jornadas de hambre, tuvo el prestigio de arrancar mas de una lágrima”.

Hay otros 7 de edades entre 15 y 19 años. Eso nos da un 12 por ciento de menores de 20 años, ya trabajando en oficios y como obreros.

Comprobamos otros extranjeros en el relato: un encargado del puente español, y dos buzos griegos.

Sobre estos, se sabe que hasta no hace mucho, eran griegos los únicos en el país o casi los únicos, que se atrevían a hacer este trabajo.

Los lugares de donde procedían los pasajeros de los que tenemos datos son: Lanús 23; Gerli 16; Avellaneda 9, Piñeiro 7, y el guarda de Remedios de Escalada. Son 56, pues de dos carecemos su domicilio.

Tenemos así, en el año 1930, un año clave, del derrumbe institucional, y económico, un panorama en que parecería que el mundo del trabajo, en los talleres y fábricas, estaba aún integrado en altas proporciones por inmigrantes. La mujer, por otra parte, no tenía necesidad de trabajar si estaba casada.

### BIBLIOGRAFIA

La citada, y los diarios La Prensa, La Nación y Crítica del 12 al 19 de julio de 1930.

### APENDICE

Se da aquí la lista de los pasajeros muertos, hallados en el interior del tranvía. Tenemos los nombres seguros de 47, y datos parciales pero suficientes de 3. Los muertos rescatados de las aguas, y los sobrevivientes se han citado en el texto. De estos últimos, solo tenemos datos de 4, con un total de 58.

De Lanús

Manuel Couselo, español, 45 años, empleado del Hospicio de las Mercedes, hoy Neuropsiquiátrico Borda, Carlos Tejedor 107; María López Pino, española 49 años, soltera, feriante de la feria de la calle Iriarte de Barracas, Liniers 870; Angel Barreiro, español, 45 años, Seguro 374; José Maggi argentino, 31 años, casado, herrero, Sarmiento 3220; Luis Menéndez, español, 42 años casado, mozo de hotel, Pavon 3661; Pedro Fernández Megna, español, 32 años, casado, gráfico; Gral. Machado s/n; José Garigno, italiano, 64, viudo, jornalero, Uriburu 4217; Carmelo José Dorente, español, 49 años, casado, José C. Paz 258; Juan Bachino, argentino, 58 años, casado, pintor, Aristóbulo del Valle 720; Francisco Rodríguez, argentino naturalizado (origen español), 40 años, casado, Vélez Sarsfield 2880; César García, argentino, 15 años, soltero, mensajero

del Correo Central, Ituzaingo 1264; Vicente Antonio Papini, argentino, 15 años, soltero, Cayena 241; Francisco Colona o Cologna, italiano, 37 años, casado, jornalero, José María Moreno 224; Ordamer Buratti, argentino, 17 años, soltero, jornalero, Blanco Encalada 671; Miguel Bouza, español, 39 años, casado, empleado de la Cia. Tranvías Eléctricos del Sud, Basavilvaso 4666; Cándido Souto García, español, 48 años, casado, jornalero, Segui 56; Miguel López Leston, español, 30 años, carpintero, Drago 3751; Constante Antonio de Dios, argentino, 38 años, casado, motorista, Aristóbulo del Valle 240; José Canosa, argentino naturalizado (origen italiano, probablemente), 16 años, soltero, jornalero, Madariaga 4153; Alejandro Quaranta, italiano, 51 años, viudo, herrero, 2 de Mayo 4066.

#### De Gerli

Gerardo Oñate, español, 40 años, casado, jornalero, Jujuy 2453; Juan Vescio, italiano, 31 años, el conductor del tranvía, Jean Jaures 736; Leonardo Puma, italiano, 14 años, soltero, aprendiz de carpintero, Jean Jaures 360; Mercedes Soledad Fernández, argentina, 21 años, soltera, enfermera del Hospital Rawson, Jean Jaures 310; Santiago Torres, español, 29 años, casado, enfermero del Hospicio de las Mercedes, hoy Hospital Neuropsiquiátrico Borda, Argerich 2050, La Mosca, Gerli Oeste; José Abate, italiano, soltero, jornalero, Casacuberta 469 o Atacama 479; Manuel Díaz, español, 46, casado, jornalero, Jujuy 2453; Alfredo Pena, argentino, 29 años, casado, jornalero, Burela 97; Francisco de Roberti, italiano, 19 años, soltero, jornalero, Julio Costa 2366; Salvador Catelano, argentino naturalizado (origen italiano), 45 años, casado, jornalero, Bolivia 2905; Pacífico Bartolomei, italiano, 35 años, casado, San Juan 2460; Florencio Martínez, argentino, 17 años, soltero, niquelador, Araoz 2124.

#### De Avellaneda

Antonio Sposito, italiano, 64 años, casado, carrero, Charlone 932; Francisco Rey, portugués, 56 años, casado, plomero, Gutenberg 1487; Manuel Ribeiro, argentino, 30 años, soltero, carpintero, Mariano Acosta 1065; Jesús López, español, 40 años, casado, jornalero, Helguera 464; Antonio Scavuzzo, italiano, 21 años,

soltero, jornalero, Heredia 669; Virtudes Espineira, argentina, 22 años, soltera, empleada, Santa Fe 1912; Cosimo Dedalbo, italiano, 35 años, casado, jornalero, Av. Pavón 1630; Gervasio Souto, español, 49 años, casado, ordenanza de la Compañía Tranvías Eléctricos del Sud, Av. Pavón 1339.

De Piñeiro

Juan Castro, argentino, 16 años, soltero, aprendiz de lustrador, Cnel. Díaz 833; Camilo Vence, o Camilo Benito Costa, según “Crítica”, español, 41 años, casado, carrero, Charlone 1053; María Oyhenart, argentina, 24 años, soltera, Cnel. Díaz 833; Carmen Real, argentina, 37 años, soltera, jornalera, Mariano Acosta 990; Angel Daviziano, italiano, 41 años, casado, jornalero, Garibaldi 85; Vicente Graziano, italiano, 41, casado, jornalero, Garibaldi 85; José Parabiñeyro, español, 29 años, empleado municipal de afirmados, Agüero 30.

Los reconocidos posteriormente, según “Crítica”, advertimos que resultan 6 y no 5, como correspondería. Pueden ser errores por atribuirse haber viajado en el tranvía, o aun repeticiones de nombres mal transcritos.

Juan Puccini, italiano, 45 años, Pastor Obligado 720, Lanús; José Pitaco, argentino, 22 años, soltero, Falucho 2838, Gerli ; Evaristo García, español, 45 años; Juan Simonelli; Demetrio Dakovski o Bauski ; y Erasmo Escharlovski. Teniendo datos suficientes de 3, los incluimos en el cálculo con lo cual llegamos a 58.

