



Junta de Estudios Históricos, Geográficos y Estadísticos del Partido de La Matanza

CARTA INFORMATIVA N°XI

Universidad Nacional de La Matanza.
Diciembre de 2004

Dirección Editorial: Hilda Noemí Agostino PhD

Memoria social e historia local

La gran mayoría de nosotros hemos sido socializados bajo una visión tradicional de la historia, tanto en lo relativo a sus temas y enfoques como a sus métodos. Esa historia debidamente formalizada y reconocida toma distancia crítica de nuestra memoria local, aquella que pertenece a una sociedad que comparte espacios geográficos e interactúa. Se aleja así de lo que puede denominarse "memoria social". Se construye una versión histórica que es la que circula y la que parece no incluirnos, a nosotros los hombres y mujeres anónimos. Afortunadamente existen lugares "de resistencia", donde se guarda la memoria de lo cotidiano, de lo "común", de lo "regular", de hombres y mujeres importantes solo en el pequeño y reducido ámbito del barrio, de la escuela, del hospital, del club o de la iglesia, pero allí inmensamente necesarios.

Si se adopta esta concepción de la construcción histórica es más importante el papel que juegan esa gente común y los movimientos sociales de base que han encarado los trabajadores, las mujeres, y más ampliamente, los movimientos populares; que aquellos otros seleccionados para su perdurabilidad desde ciertos lugares de poder, por su trascendencia de algún tipo. No se trata sin embargo de ignorar aquellos, de complementarlos. Es decir, que pensamos en una historia "desde abajo" y ubicada en cierto espacio geográfico, que se contextualiza en aquellas otros escenarios (nacional e internacional). En nuestro caso el territorio es La Matanza y la sociedad la del partido. Para trabajar con esta concepción se precisa de ciertas fuentes, además de las documentales: las orales. Y en ello hemos trabajado también estos cinco años, en esa recopilación de testimonios. Allí hemos puesto especial énfasis.

Estos elementos de la *memoria social* están presentes en la familia, en cada comunidad, en las instituciones y forman parte de nuestro pasado. Reconocerlos como propios es contribuir al fortalecimiento del sentido de pertenencia. Sin ese sentido no puede haber esperanza de un futuro mejor y compartido. Allí

los hemos encontrado ayudados por muchos colaboradores provenientes de la misma comunidad o de esta universidad.

La disciplina histórica es una herramienta que *per se* ha permitido la construcción de identidades nacionales y puede muy bien ahora ser la que aúne a la sociedad en torno de objetivos sociales locales, pero para eso debe ser enseñada. Esas historias locales son las que pueden aportar datos sobre la identidad de un lugar, en el sentido de hacerla explícita, compartida y reconocida socialmente

Desde este año 2004 la Junta de Estudios Históricos ha comenzado en conjunto con el Instituto N° 82 de Isidro Casanova a formar en historia local y en técnicas de historia oral a futuros profesores de historia. Ya hemos dado los pasos iniciales de un "Archivo de la palabra", donde se conservarán voces de habitantes del partido digitalizadas. Recibimos 200 entrevistas grabadas a inmigrantes de distintas colectividades, realizadas por los alumnos, dirigidos por el Lic. Pomés (Folo) Esto se suma al resguardo de las imágenes que se van capturando en distintos momentos y a protagonistas de diversos procesos.

Entre todos podemos pensar y construir un lugar mejor para vivir aquí en La Matanza pero debemos primero comenzar por conocerlo. La escuela puede y debe enseñar esa historia. La Universidad ya produce conocimientos para hacerlo.



Ferrocarriles de La Matanza

Segunda parte ¹

Pablo José Reid²

El continuo deterioro económico sufrido por el país desde 1976 debido a las políticas liberales implementadas por la dictadura militar implantada ese año con el pomposo nombre de "Proceso de Reorganización Nacional (1976-1983), pero que para los ferrocarriles significó el principio de un severo ajuste con la reducción de kilometraje de vías, agravó la situación del Belgrano Sur, a la vez que se deterioraban las condiciones de vida de las poblaciones anexas, ya de por sí marginales y el transporte caminero ganaba definitivamente la pulseada transportista de pasajeros y carga de las localidades por ellos servida a partir del tronco caminero de la Ruta Nacional N° 3.

La privatización ferroviaria realizada durante la gestión del presidente Carlos Menem (1989-1995) también puso en riesgo la continuidad de estos trenes, debido a la falta de interés demostrada por concesionarios privados (por su total atraso tecnológico y bajísima rentabilidad factible) y los escasos resultados obtenidos por la Unión Ferroviaria que se hizo cargo de su administración. Finalmente estas líneas quedaron bajo la administración de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires (Ferrobaires), a igual que el de Haedo-Temperley, iniciando así una lenta y limitada recuperación, pero que no les permite salir de su condición de líneas marginales debido a las características enumeradas renglones arriba. Efectivamente no pudo evitarse la definitiva desactivación de la vía que unía González Catán con La Plata, cuyos rieles ya estaban levantados al entrar al siglo XXI.

Iniciado el siglo XXI, sin embargo, todas las líneas del ámbito matancero han visto acrecentar nuevamente el flujo de pasajeros, situación no debida a una mejora de la economía y el índice de empleo legítimo, sino al precio de los pasajes en comparación con el transporte público por camino y el costo de la movilización automotriz individual. Esto permite la movilidad de un amplio universo de trabajadores de bajos o limitados recursos económicos, los cuales en muchos casos luego de transportarse en tren a algún lugar del Gran Buenos Aires o la Ciudad homónima, pueden dirigirse a sus destinos con bicicletas que el furgón de la formación ferroviaria permite transportar y depositar en sus estaciones, contra lo cual el transporte colectivo no puede competir.

Todo indica que en el marco del sistema capitalista neoliberal imperante, la baratura del pasaje y la capacidad de carga de los furgones da al ferrocarril en La Matanza un nuevo papel. Servir al transporte del universo social trabajador legalizado, "en negro" y desocupado en una complementación estructural al sistema económico dominante antes que provisoria en una situación de crisis a ser superada.

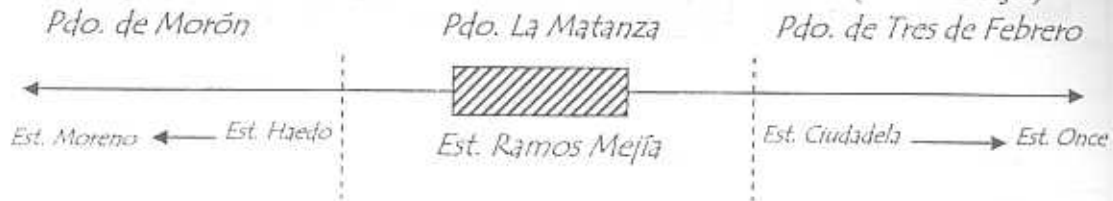
Como síntesis final, estos son los diagramas de las cuatro líneas férreas referidas en suelo de La Matanza.

¹ Véase primera parte en Carta Informativa N° 10 de Septiembre 2004 o solicítese a la Junta por mail.

² El autor es Profesor y Licenciado en Historia. Egresado del Joaquín V. González y de la Universidad de Luján. Actualmente es profesor en el ISFD N° 82 en la carrera de Historia

A. Trenes de Buenos Aires (ex F.C.G.D.F.S., antes F.C.O.).

1.- LÍNEA SUBURBANA ONCE DE SEPTIEMBRE – MORENO: (una : R.Mejía)

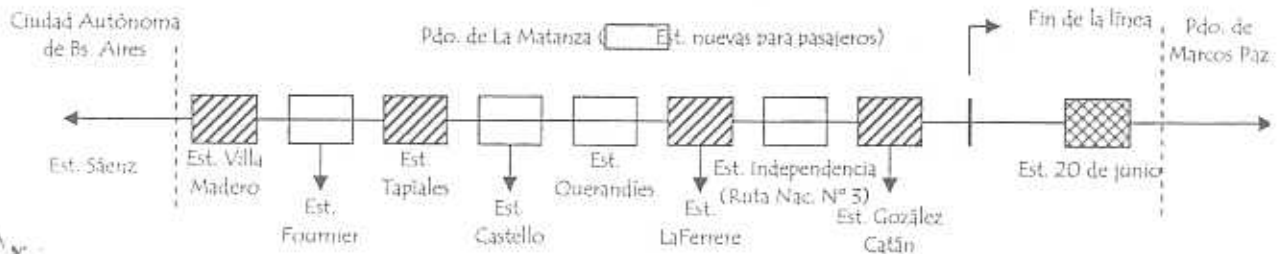


B. Ferrobaires (ex F.C.G.D.F.S. y F.C.G.M.B.S., antes F.C.O, F.C.M, F.C.G.P.B.A)

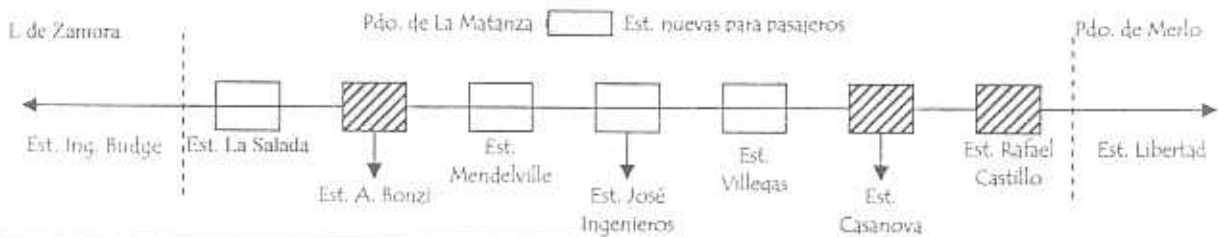
1.- Línea suburbana Haedo – La Plata: Cuatro estaciones; Ing Brian, San Justo, La Tablada, Mercado Central (Km 29), ex F.C.G.D.F.S. y F.C.O.



2.- Línea suburbana Estación Buenos Aires – González Catán (ex F.C.G.P.B.A): Nueve estaciones; Villa Madero, Marinos del Fournier, Tapiales, Ingeniero Castello, Querandí, Laferrere, Independencia, González Catán, 20 de Junio (hoy en proceso de reapertura), ex F.C.G.M.B.S. y F.C.G.P.B.A.



3.- Línea Suburbana Sola – Libertad (ex F.C.M): Seis estaciones; La Salada, Aldo Bonzi, Mariquita Sánchez de Mendeville, Justo Villegas, Isidro Casanova, Rafael Castillo, ex F.C.G.M.B.S. y F.C.M.



Nota de la Dirección: La publicación de la primera parte de este informe del Lic. Reid motivó que el Sr. Carlos Boragno, nos hiciera llegar el artículo que se publica en este número a páginas 6 y 7. Como consideramos que en Historia las verdades absolutas no existen sino que siempre se trabaja desde verdades provisorias, incluimos el trabajo del autor ramense que a nuestro juicio ahonda y clarifica en lo relativo a Ramos Mejía, a la investigación general y exhaustiva realizada por Reid.

La Matanza en cifras

Hilda Noemí Agostino PhD

Los datos censales sobre el partido de La Matanza constituyen una fuente necesaria para todo tipo de estudios que se realicen sobre esta zona.

Se ponen a continuación a disposición una serie de datos generales que resumen cifras sobre totales de población, discriminación por sexo, conteo de viviendas, datos de fracciones censales, densidad, etc.

Los cuadros que se incluyen tienen como base documentos elaborados por la Secretaría General de Gobierno del municipio¹ y datos proporcionados por el INDEC. Tanto el material completo del municipio como el CD publicado por el Instituto Nacional, pueden consultarse en el archivo de la Junta histórica, Aparecen allí tratadas cada una de las localidades y realizados los mapas respectivos.

Población Censo 2001 (Cifras provisorias)

Localidad	Total de población	Conteo de Viviendas	Varones	Mujeres
20 de junio	822	655	426	396
A. Bonzi	13.478	4.319	6.530	6.948
C. Evita	68.368	19.206	33.226	35.142
G Laferrere	177.119	45.479	87.841	89.278
G. Catán	163.815	48.898	81.762	82.053
I.Casanova	131.981	37.782	64.888	67.093
L.del Mirador	51.488	19.160	24.601	26.887
La Tablada	81.558	26.865	39.519	42.039
R. Castillo	100.964	26.005	50.126	50.838
R. Mejía	97.076	43.866	44.727	52.349
San Justo	109.686	35.617	52.896	56.790
Tapiales	15.231	4.809	7.354	7.877
V. del Pino	90.382	24.949	45.434	44.948
V. Luzuriaga	73.681	22.924	35.956	37.725
V. Madero	74.309	24.683	35.825	38.484
Totales	1.249.958	385.217	611.111	638.847

¹ Municipalidad de La Matanza(2004) Dirección de Organización y estadística Boletín N° 79.

DENSIDAD DE POBLACION POR LOCALIDAD

Nº	Localidad	Población 2001	Superficie Km2.	Densidad
1	20 de Junio	822	14.22	68
2	Aldo Bonzi	13478	4.94	2728
3	Ciudad Evita	68.368	16.22	4215
4	Gonzalez Catán	163.815	51.36	3188
5	Isidro Casanova	131.981	19.52	6761
6	La Tablada	81.558	10.71	7615
7	Laferrere	177.119	23.73	7464
8	Lomas del Mirador	51.488	5.5	9277
9	R.Mejía	97.076	9,81	9896
10	Rafael Castillo	100.964	14.25	7085
11	San Justo	109.666	15.13	7250
12	Tapiales	115231	4.86	3134
13	Villa Luzuriaga	73.681	9.43	7813
14	Villa Madero	74.309	9.51	7814
15	Virrey del Pino	90362	116.52	776

Deseamos dejar aclarado que el total de población del partido no se corresponde con las proyecciones realizadas previamente. La diferencia entre las cifras censales de 1991 y 2001 arrojan un crecimiento de 128.660 personas.

Con los datos publicados se tiene que:

Las fracciones censales son 42 correspondiendo el número uno a Ramos Mejía y el 42 a un sector del Virrey del Pino.

Las mujeres superan a los hombres por 27.736 personas. En Gregorio de Laferrere se registra la cifra mayor: 89.278 mujeres. Esta diferencia se mantiene en todas las localidades excepto en 20m de junio y Virrey del Pino donde hay mas varones.

La fracción censal número 34 es la que mayor concentración de viviendas muestra, existen allí 24.563 unidades Pertenece a González Catan, a la izquierda de la Ruta Nacional Nº 3.El total de la localidad también es el más alto del partido: 48.898.

Las zonas de mayor concentración de población son: Ramos Mejía y Lomas del Mirador (mas de 9000 habitantes por Km 2) seguidas luego por: Villa Luzuriaga, La Tablada, Laferrere San Justo Rafael Castillo (con mas de 7000 y menos de 9000 por Km2) Registran la menor concentración poblacional Virrey del Pino y 20 de junio.

Según la cifras proporcionadas por el Municipio la superficie de La Matanza asciende a 325,71 Km2 (antes 323.Km2). y de ellos 116,52 conforman Virrey del Pino constituyendo el esto 35 % del territorio dándose allí zonas rurales poco pobladas. Recordemos que la menor densidad poblacional se da en 20 de Junio localidad que hasta hoy no tiene conexión vial desde el resto del partido accediéndose a ella desde Merlo por la localidad de Pontevedra. Este lugar presenta muy poca población estable porque se hallan allí gran cantidad de viviendas de recreo.

Faltaría para nuestro partido una discriminación por nacionalidad de los habitantes, lo que permitiría apreciar la gran cantidad de población de origen latinoamericano que lo habita (bolivianos y paraguayos en gran número).

Ramos Mejía: Mitos y leyendas

Un apeadero y una fecha que jamás existió

Carlos Boragno¹

Verano de 1858 la señora Doña María Antonia Segurola², es informada por uno de sus peones, que por el este, bordeando el Camino Real, una cuadrilla de intrusos estaban invadiendo su propiedad, en realidad eran empleados del Ferrocarril del Oeste³ que estaban tendiendo rieles desde la ciudad de Buenos Aires con dirección al oeste.

Es así como la señora María Antonia, envía una misiva de puño y letra a la Dirección de Ferrocarril del Oeste, fechada el 10 de marzo de 1858 en el cual manifiesta que :

"... habiendo advertido la ejecución de los trabajos mencionada en su propiedad, sin su consentimiento y sin proceder a ningún género de arreglo que para ello fueran necesarios..."

Luego de varias idas y venidas se llega a un arreglo que beneficiaría a ambas partes: La empresa se compromete a instalar en la zona una "Estación Ferroviaria" y por su parte la propietaria donaría las tierras que hicieran falta.

El 28 de agosto de 1858 Doña María Antonia Segurola, estampa su rúbrica en una "nota simple" que deja documentada la validez legal de su donación, allí se lee lo siguiente

"Hago cesión del terreno que ocupa el terraplén para los rieles del Ferrocarril del Oeste, en todo el trayecto del que corresponde, que asimismo dono dos cuadras de terreno al costado sud del camino..."

Conforme a lo acordado el Ferrocarril del Oeste comienza a construir la humilde "Estación de San Martín" no apeadero. En ningún documento oficial, diario o volante de la época se utiliza la denominación de apeadero". En los diarios nacionales⁴ y documentos centenarios del Ferrocarril la denominación es "Estación San Martín".

Luego de finalizar la construcción de la ya mencionada Estación, se llevó a cabo la circulación de trenes, la fecha correcta es el sábado 25 de septiembre de 1858 y no otra. Existen versiones que hablan del 29 de agosto de igual año. Varios fueron los días que en periódicos nacionales como "El Nacional" y "La Tribuna" por nombrar algunos, se publicaron las tarifas oficiales de pasajeros en primera y segunda clase para días festivos o de trabajo ida o vuelta o simplemente ida y varios items más.

Es pertinente aclarar que fue recién el lunes 27 de septiembre de 1858 que el tren comienza a circular con horario regular completo. Se salía de la Estación del Parque⁵ a las 7 y a las 10 horas de la mañana y a las 13 y a las 16 horas de la tarde.

¹ Carlos Boragno es un estudioso de Ramos Mejía y un difusor de sus hallazgos en medios locales

² Viuda de Francisco Hermógenes Ramos Mejía de nacionalidad peruana, nacida en La Paz, en el año 1793, hija de Ursula de Rojas Ureta y Alquiza quien muere a los 21 años de su edad luego de darle vida, y de su padre, Sebastián Segurola y Oliden, el cual en la última década del siglo XVIII ocupara el cargo de Gobernador Intendente de La Paz

³ Primer Ferrocarril Argentino

⁴ Recién en el año 1902 que aparece en Ramos Mejía el Eco del Oeste, creado y dirigido por Ramón Quiroga que fue el primer medio gráfico del entonces "pueblo" y de todo el Partido de La Matanza.

⁵ Actual Plaza Lavalle. Capital federal

Las estaciones hasta ese momento eran: Del parque, Once de septiembre, Caballito, Flores, Floresta y por último: Estación San Martín (actual Ramos Mejía), siendo esta la primera fuera de la Capital Federal en todo el territorio Argentino.

El lunes 27 de septiembre de 1858 en la página número dos del periódico "El Nacional" se puede leer lo siguiente

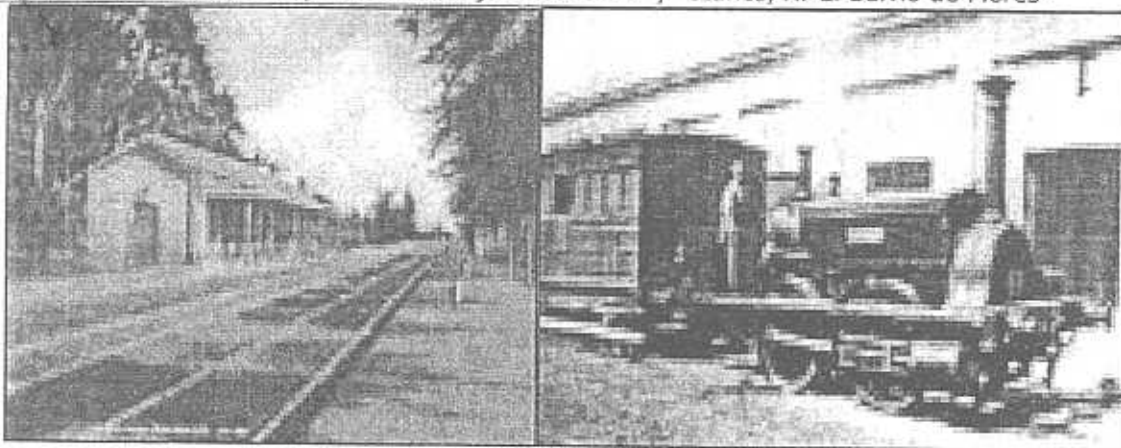
"...el tren sufrió una fuerte sacudida saltando los coches de las vías aunque no hubo accidentes personales..."

El accidente a que hace mención el matutino había ocurrido el sábado 25 a las 6 de la tarde, en el momento que el convoy abandona la Estación Floresta, La Porteña que ya había alcanzado una velocidad de 25 millas a la hora, arrolla a un buey que en ese instante se cruza por las vías, causando el descarrilamiento de los coches traseros, no así de la locomotora, esta noticia nos hace suponer que fue recién en el primer día hábil que se normalizó el horario ya anunciado en los diarios nacionales, o sea el lunes 27 de septiembre de 1858.

Esta breve reseña sirve para aclarar que según la documentación existente se puede confirmar lo siguiente, primero: que jamás existió un apeadero en Ramos Mejía, segundo: que La Porteña hizo su arribo el día 25 de septiembre de 1858 y por último clarificar los distintos nombres que ostentó nuestra estación:

- a) Desde el sábado 25 de septiembre de 1858 hasta el 20 de febrero de 1872 Estación San Martín,
- b) Desde el 21 de febrero de 1872 al 13 de marzo del mismo año, o sea 22 días, se la conoció como Estación Lavalle y por último,
- c) desde el 14 de marzo de 1872 Estación Ramos, no Ramos Mejía, este nombre, es la propia población que se lo impone con el correr de los años, para después de tantas idas y venidas tomar el nombre que hoy ostenta Estación Ramos Mejía sin embargo no fue la familia que dona estas tierras, sino su viuda, con lo cual la estación tendría que llamarse Antonia María Segurola, pero queridos lectores, eso ya es otra historia.

1-Estación de Ramos Mejía (1903) con tarros de leche junto a los rieles. 2-Locomotora La porteña (Giménez, E "Aquel Ramos Mejía de Antaño" y LLanes, R."El Barrio de Flores"

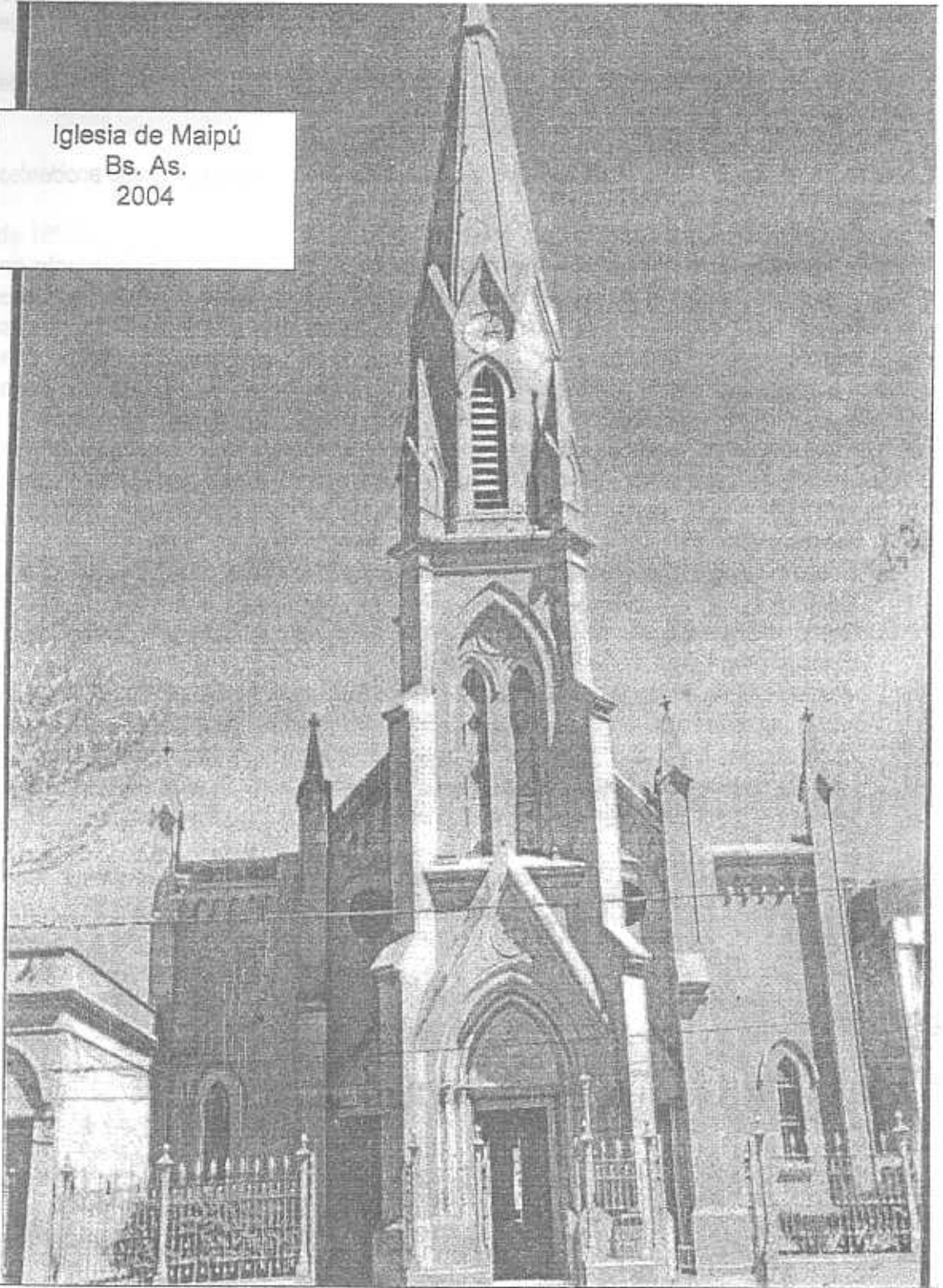


Atención:

La "Breve historia de la Matanza en imágenes" está siendo repartida a instituciones y familias en forma gratuita. Sólo debe hacernos llegar un CD virgen con su nombre y lo copiamos para Uds.

Seguimos recibiendo fotografías, documentos y testimonios orales que remitan al pasado de las diversas localidades del Partido. Su ayuda es para nosotros invaluable. No precisa donarnos sus recuerdos solo compartirlos y permitir su difusión. Si desea que alguien de su amistad reciba este boletín en forma gratuita también haganósló saber. (Lunes a Viernes de 13 a 20 hs. Te 4480.8967 o juntahis@unlam.edu.ar)

Iglesia de Maipú
Bs. As.
2004



¿Sabía Ud. que Maipú en la provincia de Bs. As. fue fundada por Francisco B. Madero, casado con Marta Ramos Mejía en 1872?. En su iglesia, que reproducimos, descansan los restos de los esposos y una placa a la derecha de la entrada principal los recuerda. En los que fueran los pagos de Monsaivo estuvo la estancia Miraflores, donde Francisco Ramos Mejía entabló muy buenas relaciones con los pampas comprándoles las tierras donde instaló su establecimiento. Desde allí protagonizaron la rebelión conocida como "Los libres del Sud" contra Rosas, preparada en nuestra Chacra de los Tapiales.