

Plano del ejido de San Justo, trazado por el agrimensor Melchor Romero.

El ejido era un campo común de un pueblo, lindante con él, que no se labra, y donde suelen reunirse los ganados o establecerse las eras. Obsérvese en el límite superior los terrenos de Saturnino Rodriguez, donde en 1911 se planteará el pueblo de Laferrere.

El 24 de octubre de 1864 la legislatura provincial sancionó una ley que creaba ocho nuevos partidos en la campaña interior del Salado: Rivadavia, Viedma, Gral. Las Heras, Suipacha, Moreno, Merlo, Chacabuco y Ramallo.

El 24 de febrero de 1865, por decreto se imponen los límites de los partidos bonaerenses. Así, el territorio de La Matanza fue reducido para formar los partidos de Merlo y Gral. Las Heras, a

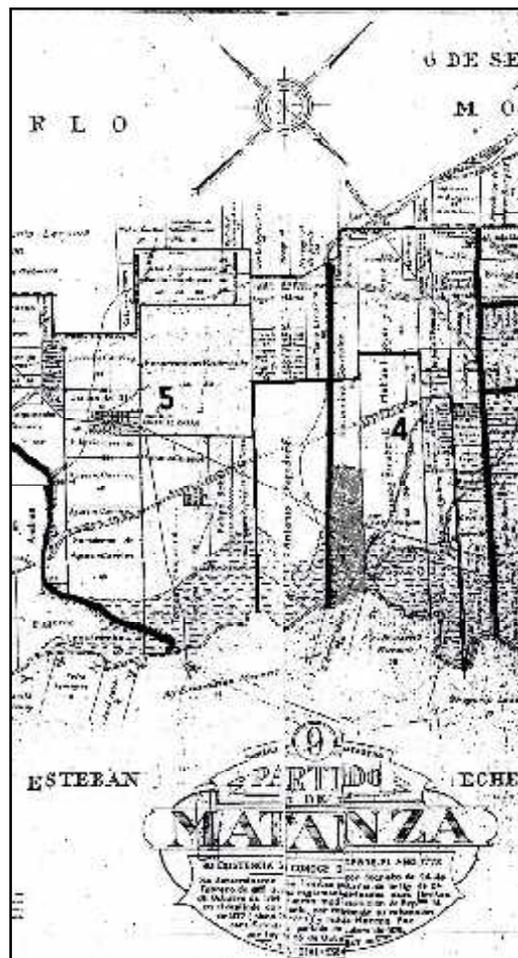
partir de aquí su superficie se asemejó a la actual. Sin embargo, en 1878 su superficie fue nuevamente reducida para formar el partido de Marcos Paz, de esta forma sus límites se van conformando a su superficie actual de 323 Km.

Su territorio fue dividido en seis cuarteles, cada uno a cargo de un alcalde.

Número de Cuartel	Localidades actuales
Primero	San Justo, parte de Isidro Casanova, Lomas del Mirador, Lomas del Millón.
Segundo	Villa Luzuriaga. Ramos Mejía
Tercero	Tablada, Tapiales, Aldo Bonzi, Villa Celina, Villa Madero, Ciudad Evita.
Cuarto	I. Casanova, Rafael Castillo, Parte de Laferrere.
Quinto	Parte de Laferrere y González Catán.
Sexto	Virrey del Pino.

Esta división política del distrito se mantuvo hasta el establecimiento de la nomenclatura por localidades¹⁵.

¹⁵ Según la ordenanza del 6 de septiembre de (1752/55) “*Divídese el Partido de La Matanza en trece localidades cuyos nombre y límites serán los siguientes.... Laferrere: limitada por: Carlos Casares. Ciudad Evita. Río Matanza. Pedro Calderón de la Barca. Felipe Llavallol. Estanislao del Campo y fracción de campos...*”



Plano catastral de 1933. El 4 y el 5 designan el número de cuartel. El área sombreada corresponde a los terrenos sobre los que se creará el pueblo de Laferrere. La línea determina los límites de la actual localidad. De fondo el nombre de los propietarios de los terrenos.

Archivo Histórico de Geodesia. Prov. De Buenos Aires.

Los terrenos sobre los que se creará el pueblo de Laferrere pertenecían al cuartel 4º. Según el censo de 1914, vivían en La Matanza 17935 personas, de ellas 669 en el mencionado cuartel.

Hacia 1911, La Matanza se hallaba plenamente incorporada al modelo agro- exportador. Las actividades económicas predominantes en la segunda mitad del siglo XIX, estuvieron relacionadas fundamentalmente con la ganadería, sobre todo con la explotación de lana. Este panorama cambió a medida que nos acercamos al siglo XX y durante sus primeras décadas. El avance de la urbanización y el aumento de la población en la ciudad de Buenos Aires, se convirtió en un acicate para la producción de los cuarteles más próximos a la ciudad. Aquí en pequeñas parcelas se instalaron quintas de verduras (que en 1914 ocupaban 1157 hectáreas en total) cuya producción se destinaba al abasto de la ciudad, además de tambos dedicados a la producción lechera y hornos de ladrillos. La instalación de los ferrocarriles le permitió a la producción tener una rápida salida hacia el mercado consumidor de la ciudad de Buenos Aires¹⁶.

La instalación de las líneas ferroviarias que surcaban nuestro partido, además de transportar la producción hacia los centros de consumo, se transformaron en un impulsor del poblamiento y de la urbanización alrededor de las estaciones establecidas.

¹⁶ Para mayor información véase: AGOSTINO, Hilda; POMÉS, Raúl. (2010) *“Historia Política, Económica y Social del Partido de la Matanza: Desde la prehistoria a 2001”*. CLM Editores, Ramos Mejía.

El impulso poblador del ferrocarril

En la década de 1910 el proceso de urbanización, también se extendió hacia el interior del Partido siguiendo el trazado de las nuevas líneas férreas que se instalaron para fomentar el poblamiento con estaciones cada dos kilómetros. Una de ellas fue la del Ferrocarril Central Midland de capitales británicos, este ferrocarril de trocha angosta, partía del sur de la Ciudad de Buenos Aires y concluía en Trenque Lauquen en el extremo oeste de la Provincia de Buenos Aires, lindante con el entonces Territorio Nacional de La Pampa. Fue abierto, en su tramo matancero, entre 1909 y 1912 inaugurando en su jurisdicción sucesivamente tres estaciones: Aldo Bonzi, Isidro Casanova y Rafael Castillo (todas en 1911), surgidas para darle salida a la producción agropecuaria local y para el transporte de pasajeros.

Con igual fin de fomento económico, anteriormente había surgido el ferrocarril de la Concesión De Bruyn y Otamendi por ley dictada en septiembre de 1904, para unir los puertos de Buenos Aires y Rosario mediante una trocha angosta. Pero ante la quiebra de la primera sociedad en 1905, se transfirió a una empresa de capital franco-belga, naciendo así la empresa Ferrocarril Compañía General de la Provincia de Buenos Aires (F.C.G.P.B.A) en 1907. En su tramo dentro del municipio se inauguraron entre 1907 y 1912 cinco estaciones destinadas a la carga de la producción agropecuaria local y el transporte de los residentes de los pueblos nacidos a su sombra. Estos fueron: Villa Madero (1907), Tapiales (1908), Laferrere (1911), González Catán (1910) y 20 de Junio junto al antiguo pueblo de Pontevedra. Estas paradas ferroviarias se transformaron en foco de dinamismo económico e impulsoras de la urbanización de los pueblos que se crearon junto a ellas. REID, Pablo (2004) Los ferrocarriles en La Matanza, En: Carta informativa N° XI, Junta de Estudios Históricos, Universidad nacional de La Matanza.

2. b La fundación: 1911, 1921, 1937.

Los tres protagonistas iniciales de esta historia, Gregorio de Laferrere, Pedro Olegario Luro y Honorio F. Luque, crearon una sociedad que se llamó *Compañía Inmobiliaria Franco-Argentina* con el fin de realizar emprendimientos inmobiliarios en la Provincia. Uno de ellos fue la creación de un pueblo en La Matanza a la altura del Km. 24,300 del ramal a Rosario de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia De Buenos Aires. Los terrenos sobre los que se trazaría el pueblo eran dos parcelas de 100 has. divididas aproximadamente por la mitad por las vías del ferrocarril. Fueron obtenidas por compra a Don Adolfo Schickendantz, que a su vez los había adquirido de don Saturnino González. Lindaban por el sud oeste con la Compañía de Tranwais de Buenos Aires (Compañía de Mandato, Préstamos y Agencias del Río de la Plata o Estancia Los Ingleses), por el sudeste y noroeste con Adolfo Schickendantz, por el noreste con Juan Estrugamou.

Nos parece importante aclarar que en La Matanza se fundaron cuatro pueblos: San Justo, Ramos Mejía, Ciudad Evita y Laferrere y otros que no lo fueron.

Volviendo a Laferrere, según lo dispuesto por el decreto del 26 agosto de 1910, entre otros requisitos, previos a la instalación de un nuevo pueblo debían realizarse análisis químicos del agua de la primer napa por parte de la Dirección General de Salubridad de la Provincia, en tal sentido el **4 de mayo de 1911** se elevó el pedido ante la oficina correspondiente. El 21 de agosto de aquel año fue aprobada la potabilidad del agua. Cumplida esta diligencia los interesados

remiten al Gobierno Provincial los certificados de propiedad de los terrenos sobre los que se delinearé el pueblo, tres ejemplares del plano trazado por el Ing. Antonio Carvalho y el mencionado análisis del agua, así como la voluntad de escriturar a favor del fisco las reservas correspondientes, las calles, avenidas y ochavas. Además manifestaron la voluntad de bautizar el pueblo con el nombre de “*Laferrere*”, denominación que ya tenía la estación mencionada anteriormente.¹⁷



Circular del 16 de mayo de 1912 anunciando la apertura de la estación Laferrere.

Dentro de la traza del nuevo pueblo “...*queda ubicada la del terreno para una estación, que los Sres. Luque, Luro y Laferrere han convenido ceder a la Compañía General de Ferrocarriles*

¹⁷ Esto acontece el 24 de agosto de 1911, según consta en el expediente 105 de la Dirección Provincial de Geodesia.

*de Buenos Aires...*¹⁸ esto demuestra que la estación no tenía existencia material en el año de la fundación del pueblo.

Sobre la creación de la estación Laferrere y su impacto

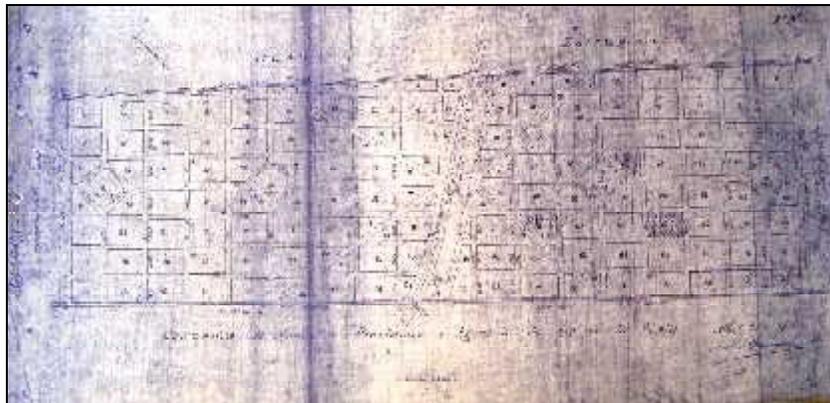
Analizando algunos documentos relativos al movimiento de mercaderías y pasajeros de la estación Laferrere, podemos darnos una idea de su importancia y del perfil productivo de la zona. Analizamos datos a partir de 1913, ya que la estación fue habilitada para todo tráfico en mayo de 1912, por lo que las estadísticas de 1912 eran parciales. Los productos que se despachaban eran: ganado, cueros, frutas, forrajes, entre otros. En 1913 fueron despachados 7089 pasajeros (19 promedio por día) mientras que la estación González Catán en el mismo año despachó 15924 (43 por día de promedio), esta diferencia se explica porque para la época las actividades de la estación Catán ya estaban consolidadas, mientras que las de Laferrere recién comenzaban. Por ejemplo en 1915 se movieron en la estación Laferrere 4689 toneladas de mercadería, mientras que en Catán fueron 23108 toneladas.

Fuente: República Argentina. Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Ferrocarriles. "Estadísticas de los ferrocarriles en Explotación", 1912 - 1915

¹⁸ Archivo Histórico de Geodesia, Exp 105, f. 6.

El 24 de octubre de 1911 el Departamento de Ingenieros de la provincia realizó algunas observaciones al plano presentado oportunamente y solicitaron el replanteo del pueblo, haciendo hincapié en la ubicación y superficie de las reservas para: casa municipal, iglesia y casa del cura, telégrafo provincial, comisaría de policía, escuela de varones, escuela de niñas, hospital y plazas.

Finalmente el 13 de noviembre de 1911, fue aprobado el plano con la traza del pueblo de “Laferrere”.



Plano presentado por los interesados con la traza del pueblo de Laferrere.

En febrero de 1913 se realizó el replanteo y se le dio el trazado definitivo que constaba de 163 manzanas. Sus cuatro diagonales rompieron el tradicional trazado en damero y terminaban en la estación dos del lado sur y dos del lado norte. Sobre el eje de una avenida central se alineaban las cuatro plazas, dos de cada lado de las vías férreas. Sin embargo, faltaba

aún el amojonamiento de los solares en las respectivas manzanas. Finalmente el plano definitivo fue aprobado el 17 de marzo de 1913.

Sobre los antiguos chalets

En febrero de 1912, los interesados le manifestaron al Ministro de Obras Públicas de la Provincia que “...*se han firmado contratos respectivos para la inmediata construcción de cien chalets que servirán de base para la formación del nuevo pueblo... Que dentro del programa concedido están comprendidos los servicios de aguas corrientes, luz eléctrica y teléfono...*”¹⁹.

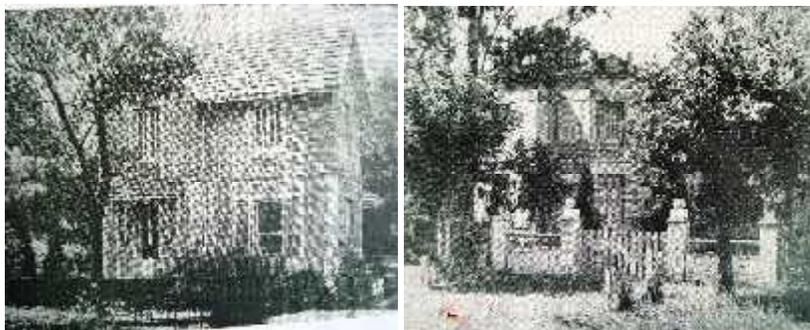
De los proyectados cien chalets, tenemos noticias que se construyeron entre doce y veinte²⁰. Son de dos estilos diferentes. Unos con reminiscencias pintoresquistas con techo a dos aguas de tejas francesas y otros con el techo plano o de azotea. Los primeros fueron construidos en 1913, los segundos podrían haberse construido en la década de 1920²¹. Todos sobre terrenos de 1500 m2 rodeados de una frondosa arboleda. Según algunos propietarios fueron traídos de Francia y armados en el nuevo pueblo. Por el tipo de construcción podemos afirmar que se trataban de viviendas pensadas como un lugar de descanso y

¹⁹ *Ibidem* f. 12

²⁰ Esto a partir de datos orales ya que hasta ahora no tenemos documentos que los reafirmen.

²¹ Pudimos acceder a un documento que manifiesta que uno de ellos fue escriturado en 1925.

vacaciones para la elite porteña²², que veía facilitado su traslado por la cercanía del ferrocarril.



Arriba: aspecto de algunos chalets en 1950. Abajo: estado actual del Chalet N° 12



Historia de pioneros

Cuenta Lila, hija del Dr. Zoilo Garnica propietario del chalet N° 12 que cuando compró la casa su abuelo en la década del '30, en el sótano funcionaba una destilería clandestina de licor “... *este chalet se vendía mas barato porque los dueños tenían una destilería clandestina de alcohol en el sótano, un día explotó y se rajó la estructura, por eso mi abuelo lo compró barato...*”

²² Esto se ve reforzado por testimonios orales de antiguos vecinos. Como Juana Zufiaurre, que aseguran que los propietarios de los chalets venían los fines de semana.

Sobre pueblos, poblaciones y loteos

El decreto del 26 de octubre de 1910 regulaba la formación de centros de población:

- Los interesados debían presentar los títulos de propiedad de los terrenos a parcelar y los planos del trazado del nuevo pueblo.
- Escriturar a favor del Poder Ejecutivo las reservas correspondientes para uso público y las calles correspondientes.
- Pondrán en la misma presentación el nombre que le quieren dar, en el caso de nombres de personas, éstos deberán distinguirse por sus servicios al país.
- Prueba de potabilidad del agua.
- Da instrucciones para el trazado y la mensura de manzanas, solares, calles y plazas.

Sólo cumpliendo estos requisitos se tenía por fundado un pueblo.

El nombre de “Laferrere”

Con respecto a los nombres de los pueblos, según el artículo tercero de este decreto, con respecto a los nombres propios aclaraba que debían ser: “... de personas que se hayan distinguido por sus servicios al país...”. Dicho instrumento legal pone este único requisito. En el caso de Laferrere el nombre ya estaba indicado en la solicitud misma de creación, a pesar de que en mayo de 1911 aún estaba con vida, ya la institución del nombre post mortem no estaba prevista en el citado decreto. Lo mismo ocurrió con el nombre de la estación de ferrocarril, el 30 de marzo de 1912 fue bautizada con el nombre del dramaturgo. Se ve aquí la valoración y el peso que tenía la figura de Laferrere en aquella época.

Boletín Oficial de la República Argentina. Nº 5483

El comienzo de una larga espera

A comienzos de la década de 1920, el pueblo estaba todavía lejos de materializarse, por resolución del 27 de octubre de 1921, el Gobierno de la provincia determinó, ante la no escrituración de las reservas a favor del fisco, la desaprobación del plano del pueblo denominado “Laferrere” y dejar sin efecto todo lo actuado.



Almacén de Ramos Generales de Don Pedro Carreras, ubicado frente a la estación del lado norte, en donde hoy se encuentra el local de Mc. Donalds. A la izquierda al fondo el local donde funcionó la actual escuela N° 19 hasta su ubicación actual en 1954.

Esta medida ocasionó la paralización del emprendimiento, ya que impedía escriturar los solares que eventualmente se

vendieran. Sin embargo, en los documentos se hallan denuncias de que algunos lotes fueron vendidos, aún con el plano del pueblo desaprobado²³.

Esta situación se mantuvo hasta el 29 de agosto de 1937, cuando se vuelve a mover el expediente a pedido de los sucesores de los Sres. Laferrere, Luque y Luro, quienes a nombre de la “Societe Fonciere de L’Argentine” solicitaron el levantamiento de la interdicción, cosa que lograron el 26 de octubre de 1937, dicha Sociedad quedaba obligada a “...no cerrar las calles existentes, a proceder a la apertura de las proyectadas tan pronto como el poder Ejecutivo lo exija y a hacer entrega de las reservas para usos públicos...”²⁴.

De esta forma, recién veintiséis años después de la solicitud, puede decirse que quedaba allanado el camino para concreción definitiva del pueblo.

A partir de lo expuesto se pueden sacar algunas conclusiones. Evidentemente el desarrollo del pueblo antes de 1937, estuvo condicionado por la desaprobación del plano. Creemos que la división en manzanas y su división en solares fue escasa, ya que nadie se arriesgaría a comprar un terreno en un pueblo cuya creación fue interdictada por el Gobierno Provincial.

²³ Archivo Histórico de Geodesia, Exp. 106, f. 22

²⁴ Ibídem F. 27

Por otra parte, en la carta topográfica levantada por el Instituto Geográfico Militar en 1911 y actualizada en 1912, 1913, 1924 y completada con fotoplanos de 1948 y 1949, se puede observar que del área fundacional sólo se encontraban trazadas las manzanas lindantes con la estación del ferrocarril del lado Norte. Encerradas por las calles actuales: Honorio Luque, Gral. Piedrabuena y Soberanía Nacional.



Carta topográfica del Instituto Geográfico Militar donde se observa la zona de Laferrere.

2. c La Segunda Fundación.

El cambio en el contexto nacional y local

La crisis económica mundial de 1930 y la posterior depresión económica que causó, afectó en gran medida la economía argentina. Por un lado significó la crisis del modelo agroexportador y por otro la búsqueda de un modelo alternativo basado en la industria liviana.

El cierre de los mercados tradicionales y de los canales usuales de financiamiento externo provocaron graves dificultades en Argentina que en lo económico se vio reflejada en el deterioro de las condiciones de vida de los obreros y sectores más vulnerables de la sociedad y que en el ámbito político fue aprovechada por la vieja oligarquía para deponer al gobierno democrático de Hipólito Yrigoyen. Es así que el 6 de septiembre de 1930 el Gral. José Felix Uriburu al mando de los cadetes del Colegio Militar marcharon hacia la Casa Rosada y tomaron el poder.

Luego del intento de instaurar un régimen corporativista de tipo fascista, el general golpista perdió la simpatía de los grupos conservadores que lo habían apoyado.

En 1931 se convocó a elecciones en las que se impuso la Concordancia, alianza formada por conservadores, socialistas independientes y sectores de radicales antipersonalistas, quienes apoyaron la candidatura del ex jefe del ejército Gral. Agustín P. Justo. Cabe destacar que el radicalismo yrigoyenista se abstuvo

de participar por el veto del gobierno a la candidatura de Alvear. Finalmente la fórmula Justo - Julio A. Roca (h) se impuso dando inicio a la llamada “Década Infame”, caracterizada por el fraude y la corrupción.

En el plano económico comenzó la industrialización por sustitución de importaciones. Debido a la falta de divisas comenzaron a producirse aquí productos que antes se importaban.

La crisis de 1930 brindó una oportunidad para el desarrollo industrial. El cierre creciente de la economía de los países centrales, los aranceles aduaneros y la escases de divisas crearon las condiciones necesarias para sustituir bienes importados por otros producidos localmente, sobre todo si la producción no exigía una instalación fabril muy compleja. A partir de aquí, comenzó el crecimiento de la industria textil, alimentos, confecciones, productos químicos y metálicos diversos, todos orientados al consumo interno.

La industrialización en La Matanza

Como dijimos, a partir de 1930 el desarrollo industrial argentino comenzó a ser el eje dinamizador de la economía profundizándose a partir de mediados de la década de los cuarenta.

También creció la intervención del Estado en el campo

económico, no sólo a través de instrumentos indirectos, como por ejemplo el control de cambios, permisos o cuotas de importación, financiamiento para proyectos industriales, sino también con la producción estatal directa.

Aparecieron en este período Fabricaciones Militares, SOMISA, e Industrias Químicas Atanor.

Los gobiernos de Juan Domingo Perón (1946-1955) profundizaron aún más la política industrializadora. De esta forma, el Estado impulsó la transformación de la estructura económica - social a través de la expansión industrial, la nacionalización de los servicios públicos, la elevación del nivel de vida de la población, la creación de un importante mercado de consumo interno. Incluso en este período puede hablarse de una función social ejercida por el estado. A este último aspecto se le debía conceder un mayor peso propio, a fin de que pudiera actuar como factor de equilibrio en el ámbito social y pudiera dar la tónica en la orientación de los procesos políticos y sociales.

El nuevo sector productivo estaba formado mayoritariamente por establecimientos medianos y pequeños, que se localizaron en zonas aledañas a la Capital Federal, con una gran concentración en los partidos del Gran Buenos Aires.

A comienzos de la década de 1930, La Matanza seguía siendo un partido todavía agrícola - ganadero, con algunas zonas industrializadas, sobre todo en los límites con la ciudad de

Buenos Aires, así lo demuestra el censo industrial de 1935, según el cual había en el Partido ciento treinta y seis establecimientos industriales que ocupaban a mil ciento un obreros y ochenta y nueve empleados.

Esta situación intentó ser revertida con las medidas tomadas por Agustín D' Elía, intendente del partido, que en el mismo año del censo industrial de la República, liberó de impuestos por el lapso de una década a todas aquellas industrias que se radicasen en el ejido municipal. En tal sentido hay diversas ordenanzas municipales eximiendo de impuestos a varias industrias, La mayoría de ellas se establecieron en el cuartel 1º (San Justo) y en el 2º (Ramos Mejía)

Estas medidas eran coincidentes con la construcción de caminos que posibilitaban la mejora de las comunicaciones entre las diferentes localidades.

Desde fines de la década del '40 Ramos Mejía y San Justo se transformaron en las principales zonas industriales. Se instalaron establecimientos fabriles dedicados a la industria textil, metalúrgica, electrodomésticos, automotores, entre otras.

De las textiles se destacaban la “Textil Danubio” en Ramos Mejía y la “Textil Oeste” en San Justo así como también la fábrica de autos Fevre Basset o Chrysler.



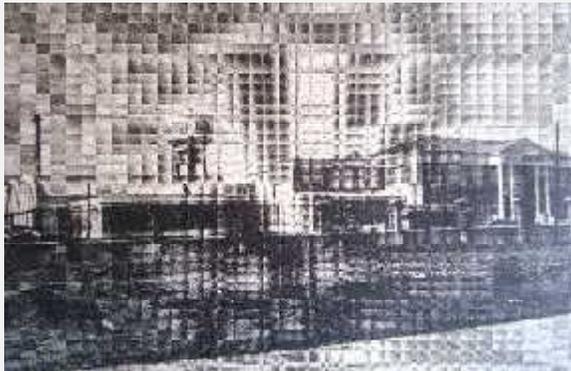
Salida de los obreros de Textil Danubio a mediados de la década del '60.

Otros establecimientos industriales más pequeños fueron talleres mecánicos y tornerías, fábricas de helado, de chocolate, de galletas, de turrone y golosinas; fábricas de calzado, talleres de pintura industrial, fábrica de dulces y conservas y fábricas de soda; así como talleres de fundición de hierro, fábricas de cocinas, talleres electricidad del automóvil, de fresado, de bobinados de motores, de motocicletas, de pulido, elaboración de pan, fábricas de pastas, reparación de calentadores, fábrica de licores, de lavandina; de jabón, de muebles y relojerías. Ramos Mejía tenía hasta una fábrica de muñecas y armados de juguetes, a partir de la producción de material y resinas sintéticas.

En el rubro textil: las grandes empresas demandaban piezas más pequeñas que confeccionaban pequeños y medianos talleres

de costura, los que se ubicaban, por lo general alrededor de la fábrica.

Frente de la Fábrica Textil Oeste, sobre la antigua Av. Provincias Unidas en San Justo. Esta fábrica dejó de funcionar en 1991. Estaba ubicada en el predio donde actualmente se erige el hipermercado Wal Mart y albergó durante muchísimos años a miles de trabajadores. En la época de máximo esplendor, cobijó a más tres mil obreros, y a finales de la década del '80, cuando el número se había reducido a cerca de quinientos, la industria presentó quiebra. Desde ese momento los trabajadores comenzaron a desandar el duro camino de querer cobrar sus indemnizaciones.



La ocupación del espacio: la urbanización en La Matanza

La crisis de 1930 provocó el fin del auge del modelo agro exportador debido al cierre de los mercados compradores de

carnes y cereales argentinos. Esto estimuló la migración de muchos trabajadores rurales bonaerenses y del interior del país hacia la Capital Federal y sus partidos vecinos, que a la sazón se estaban convirtiendo en un importante polo industrial. Estas migraciones internas cambiaron la fisonomía de la “europea Buenos Aires” con el aporte de los argentinos que venían del interior, muchos de ellos de antigua ascendencia criolla o nativa. Las cifras censales referidas a las migraciones internas demostraban que estas se desenvolvían de modo continuo desde mediados de la década del treinta, aumentando el peso relativo de los provincianos en la población de Buenos Aires, desde un 16% en 1936, al 37% diez años después.²⁵

A finales de la década de 1940 una nueva corriente migratoria europea comenzó a llegar a nuestro país, sumándose a los compatriotas venidos de las provincias, aumentando el poblamiento y la urbanización de los partidos del Gran Buenos Aires.

Torres²⁶ sostiene que en las décadas del cuarenta y del cincuenta, se realizó una progresiva ocupación del espacio suburbano. El desarrollo de los barrios nacidos por fraccionamientos y loteos económicos estuvo en aquella época

²⁵BALLENT, Anahí; GORELIK, Adrián (2001) País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis, En: CATARUZA, Alejandro, Crisis económica, avance del estado e incertidumbre política (1930-1043) Col. Nueva Historia Argentina tomo VII, Sudamericana, Buenos Aires. p160.

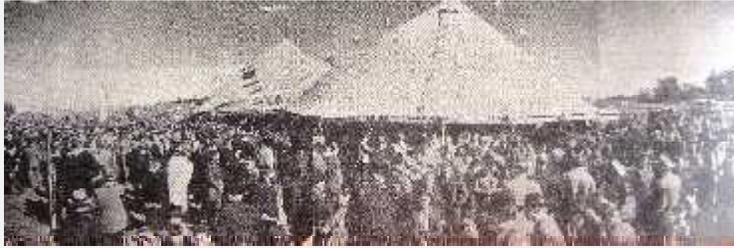
²⁶JORRAT, Raúl y colaboradores, (1992) *Después de Germani*. Buenos Aires. Editorial Paidós.

asociado a los nuevos lugares de trabajo, como las fábricas, hecho que se complementó por la aparición y difusión del uso masivo del colectivo.

Otra característica que corresponde a ese fenómeno es la aparición en la periferia de zonas de bajo nivel socioeconómico. La inclusión de esos sectores permite contrastar lo novedoso con el anterior paisaje de quintas de veraneo y de chacras de labor agrícola que fuera típico de los primeros treinta años del siglo en el oeste bonaerense.

En La Matanza, las tierras más cercanas a la capital comenzaron a poblarse a comienzos del siglo XX, pero a partir de la década de 1930 y fundamentalmente en los cuarenta y cincuenta comenzaron a urbanizarse otras zonas del partido más alejadas de la Av. Gral. Paz. Así como a principios del siglo XX las vías férreas fomentaron el poblamiento de los pueblos más alejados como González Catán, Rafael Castillo, I. Casanova y Laferrere. La pavimentación de la Ruta Nacional N° 3 inició una nueva corriente de poblamiento y urbanización de la que surgieron numerosos barrios. Este proceso estaba íntimamente relacionado con la localización de nuevas industrias en el distrito las que se convirtieron en un atractivo para el asentamiento en los nuevos barrios, a esto había que sumarle los precios accesibles de la tierra y las facilidades que se otorgaban para su compra.

Los loteos: se realizaban en carpas como las de la foto. Las firmas de rematadores en muchos casos facilitaban el transporte hasta el lugar a los interesados, los plazos de venta eran extensos hasta 136 meses. Algunas compañías aseguraban al comprador la entrega de ladrillos para que comience a construir su casa, otras otorgaban préstamos para la compra de materiales de construcción. Esto permitió a muchos trabajadores acceder a una vivienda propia.



Las décadas del cuarenta y cincuenta fueron las del boom inmobiliario y en las que comenzaron a formarse los barrios que tenían como eje la Ruta 3, nombrada como Av. Provincias Unidas.



A la izquierda la Ruta N° 3 a la altura del Km. 23, la foto muestra el colectivo 196 resaltando la existencia de transporte en la zona (años 1949 – 1950) AHMLM

La Av. Provincias Unidas tuvo varias etapas en su construcción y pavimentación, las primeras de las cuales se remontan a década de 1930 mientras que en 1938 el pavimento llegó hasta los confines del partido. Al mismo tiempo el crecimiento del transporte automotor se tradujo en la instalación de líneas de colectivos que recorrían el distrito uniendo a los nuevos barrios que se iban formando, ya sea con la Capital o con los principales centros urbanos: Ramos Mejía y San Justo.

La Ruta Nacional N° 3: En el año 1936 el Directorio de la Dirección Nacional de Vialidad aprobó el "*Sistema de Numeración de los Caminos Nacionales*"

Tomando como centro la Capital Federal, se adoptó el sistema radial para la asignación de los 14 primeros números girando en el sentido de las agujas del reloj y dando el número 1 al camino que une la Capital de la República con la Capital de la Provincia de Buenos Aires.

La Av. Independencia – Alberdi tomó el número 3.

El primer tramo pavimentado de la Ruta Nacional 3 fue el que separaba Buenos Aires de Cañuelas. La sección Buenos Aires - San Justo se inauguró el 1 de febrero de 1938 y el tramo San Justo - Cañuelas se finalizó en el mismo año, el 8 de octubre.

El camino pavimentado de San Justo a Cañuelas, tramo de la ruta número 3 que continuaba hacia Bahía Blanca y recorría toda la Patagonia fue también motivo de la celebración del Día del Camino, aun cuando su inauguración fue postergada hasta el 8 de octubre en virtud de un pedido especial de las autoridades municipales de Cañuelas. Consistió el acontecimiento en una caravana que recorrió el camino desde San Justo hasta Cañuelas, donde se efectuó la ceremonia inaugural, pronunciando un discurso el Vicepresidente de la Dirección de Vialidad, Doctor Horacio A. Pozzo. La Intendencia de Cañuelas adhirió organizando una serie de festejos.

Asimismo, por esa época continuaban los loteos en zonas de Ramos Mejía y San Justo, pero también se realizaron en otras localidades tales como Villa Luzuriaga y Tablada. En esta última se lotearon tierras en la zona cercana a la Avenida del Trabajo hoy Eva Perón.



Aviso de remate de la firma Astorga de 950. Corresponde a terrenos cercanos a la Av. San Martín y Emilio Castro (Actual Mosconi)
A la izquierda aviso de loteo en Lomas del Mirador, se observa una foto de la Av. Provincias Unidas (Ruta 3 Km. 12)

Fuente: AHMLM

La Ciudad Evita

Sin dudas el período de las presidencias peronistas (1946-1955) fue el que más huellas dejó no solo en nuestro partido,

sino en todo el país.

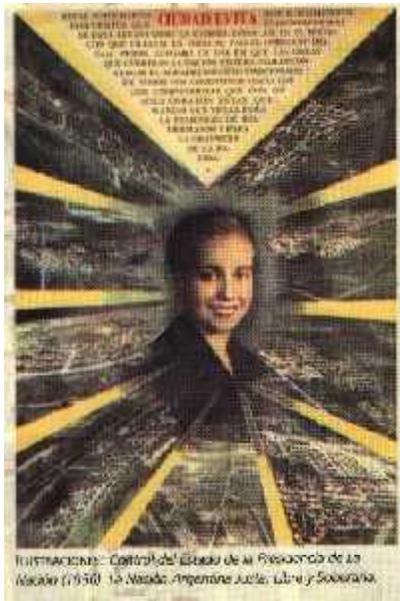
El reconocimiento constitucional de los derechos sociales a partir de la Constitución Nacional de 1949, significó una verdadera revolución que incluyó a los trabajadores en el disfrute de bienes y servicios hasta el momento reservados a los sectores más acomodados de la población. Así la salud, la educación, el turismo social, el descanso y la vivienda dejaron de ser una dádiva de los poderosos para convertirse en un derecho de los ciudadanos susceptible de ser exigido. En este contexto debe ubicarse la construcción de Ciudad Evita: una ciudad obrera con conceptos del urbanismo social decimonónico. Hasta su construcción se realizaban barrios destinados a operarios fabriles y a sus familias, pero aquí se comenzó a levantar una verdadera ciudad – jardín.

Originada en un proyecto que seguía los modelos del urbanista decimonónico Ebenezer Howard e impulsada por María Eva Duarte, Ciudad Evita fue fundada durante la primera presidencia del Gral. Juan Domingo Perón con el fin de dignificar la vida de los trabajadores construyendo viviendas sociales adecuadas y modernas en las cercanías de la Capital Federal. De fácil acceso, por medio de la Autopista Gral. Richieri, Ciudad Evita iba a ser una ciudad jardín con chalets estilo californiano de ambientes amplios, con parque al frente y al fondo en un medio casi rural. La edificación debía contar con todos los servicios: energía eléctrica, gas natural, agua corriente, teléfono, red cloacal y sus calles, pavimentadas y alumbradas. El 20 de octubre de 1947 se firmó el Decreto N° 33221/47 que

daría inicio a las obras y vivienda a los numerosos migrantes internos que venían a la Capital.

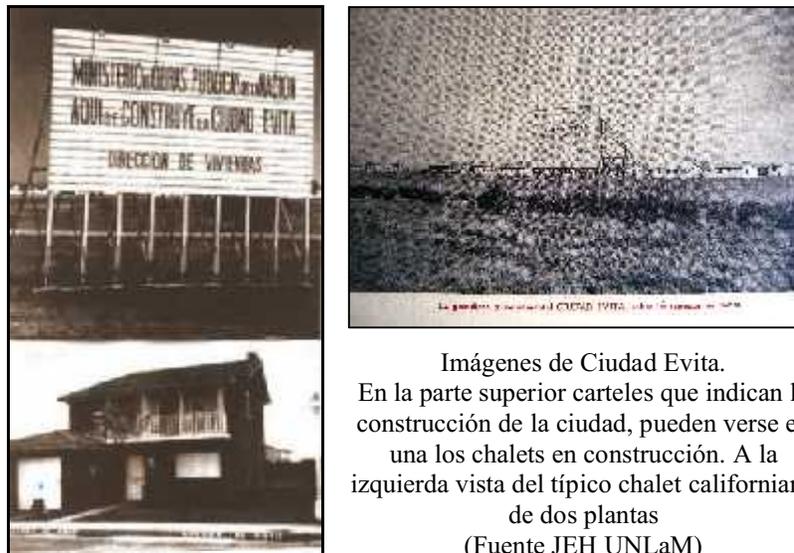
Se incluyeron, además, centros de salud, establecimientos educativos, centros comerciales, bancos, comisaría y una delegación municipal. De este modo Ciudad Evita se ubicó a la cabeza de las políticas habitacionales en el mundo.

Cada circunscripción fue diseñada como unidad. El Ministerio de Obras Públicas y distintas empresas constructoras se encargaron de llevar adelante las obras.



Se aplicó el concepto de “Ingeniería Social”, que consistía en un sistema de promoción social, que estudiaba el perfil socio-económico de las familias que serían vecinas y se procuraba la mayor heterogeneidad posible para lograr una interacción cotidiana que se pensaba sería altamente favorecedora para todos.

Los primeros veintidós chalets tenían techo de chapa verde, pero aparentemente esto no agradó a Evita que ordenó que los demás se construyeran con techo de tejas.



Imágenes de Ciudad Evita.

En la parte superior carteles que indican la construcción de la ciudad, pueden verse en una los chalets en construcción. A la izquierda vista del típico chalet californiano de dos plantas

(Fuente JEH UNLaM)

La Segunda Fundación de Laferrere

El proceso de crecimiento poblacional y urbanización que vivió el Municipio a partir de fines de la década del 40 también afectó también al pueblo de Laferrere, que salió del letargo en el que se encontraba, por eso en algunos avisos de la época se promocionaban los loteos como “la Segunda Fundación”, pero esta afirmación tenía su razón de ser, ya que hasta ese momento Laferrere era un pequeño caserío que ocupaba las manzanas linderas a la estación del lado norte. Luego, a partir de los comienzos de la década del cincuenta llegaron nuevos vecinos renovando el impulso poblacional, que con el tiempo adquirió

un ritmo que llevó a la localidad a ser la más habitada de La Matanza.

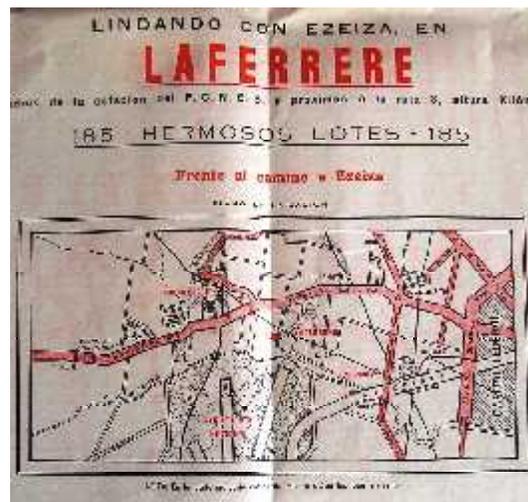
De esta forma comenzaron a urbanizarse los terrenos lindantes con la estación del lado sur, también se desplazó la ocupación del espacio hacia la Ruta Nacional N° 3, que se transformó en la única vía de transporte hacia San Justo y la Capital, además del ferrocarril.



Aviso de la firma de rematadores Perales anunciando el remate de 242 lotes en Laferrere el 2 de abril de 1950. Corresponde a terrenos ubicados frente a la estación del lado sur. En este aviso se promociona el remate en letras mayúsculas como la "SEGUNDA FUNDACIÓN". La propaganda hace hincapié en la "la bondad de su clima, feracidad de sus tierras, Excelencia de sus aguas potables e inmejorables vecindades como el Aeropuerto Ministro Pistarini, recientemente habilitado, Ciudad Evita y el Balneario popular de Ezeiza "

Cfr en. Archivo Histórico Municipal

Según lo relatado por antiguos vecinos la primera calle en conectar la zona de la estación con la Ruta 3 corría por el costado del Aero Club, así lo recuerda uno de ellos “...vendían los lotes, acá en Laferrere, vendían hasta la vereda ¡Se escrituro hasta las veredas! Para hacerle el pavimento a esa cuadra había que sacarle terreno a la Fuerza Aérea, ahí donde está el Aero Club. Ante esa problemática de expropiar se puso la Av. Luro como entrada principal...”²⁷.



Plano de 1950 con la ubicación de un loteo, obsérvese el camino hacia la estación desde la Ruta 3, coincide con los relatos citados.

Cfr. en Archivo Histórico Municipal

²⁷ Entrevista realizada al Sr. Agüero por Marcela Ponfil en abril de 2011. Vecino con más de 60 años de vecindad. Archivo de la palabra en Junta de Estudios Históricos de la Universidad Nacional de La Matanza (JEH UNLaM)

Reafirma este hecho los dichos del Dr. Zoilo Garnica refiriéndose a la entrada en automóvil “... *La única ruta era la 3 que venia para acá. Se entraba por el costado de la aviación no por Luro. Venían pasaban la aviación y después para acá en diagonal...*”²⁸.

El paisaje laferrerense entre la permanencia y el cambio

Como afirmamos anteriormente, a partir de 1949 comenzó un segunda etapa de población, pero tuvieron que pasar varios años para que el pueblo pierda su aire rural. Las manzanas se fueron urbanizando hacia la Ruta 3 y paralelamente comenzó la ocupación de los terrenos del lado sur de la estación. Resaltaban sobre el resto de las incipientes construcciones los tan mentados chalets.

La existencia de gran cantidad de árboles en el núcleo fundacional se observa en antiguas fotografías y fue destacado por antiguos vecinos.

Así lo recordaba María Baudín “...*Me acuerdo que todas las calles tenían árboles de aroma, vos veías las florcitas amarillas, en la primavera el olorcito se sentía mucho...*”²⁹.

²⁸ Entrevista a Zoilo Garnica realizada por Raúl Pomés en abril de 2011. Archivo de la palabra en JEH UNLaM

²⁹ Entrevista a María Baudín realizada por Analía Artola, marzo de 2011.



Arriba: Vista de la estación Laferrere hacia 1950, desde el lado sur.
Obsérvese en el fondo la frondosa arboleda. Entre las especies arbóreas se destacaba los eucaliptus, aromos y pinos.

Abajo: la familia Castelli-Garnica volviendo a su casa por la actual Av. Luro, se observa la estación, que aparece en el fondo de la foto. Año 1940
(Gentileza Flia. Garnica)

Archivo de la palabra en JEH UNLaM.

Los recién llegados comenzaron a edificar sus casas con el esfuerzo de toda la familia, también los vecinos participaban en labores comunitarias, como en todo pueblo chico se conocían todos. La misma vecina rememora “...*El terreno tenía como división tres hilitos de alambre de púas era todo lo que había para que no entraran los animales, porque había caballos sueltos y yo era chiquitita entonces para que no entraran...*”³⁰.

Las calles de tierra y el ferrocarril como medio de transporte esencial hacía de la unión de los vecinos una necesidad Baudín afirma “...*Yo me acuerdo que mi papá trabajaba toda la semana, ahí ya era un poco mas grade, ahí tendría 8 o 9 años, juntaban los materiales, tenían una junta vecinal, así que los fines de semana hacían las veredas para poder llegar a la estación que era el único lugar donde tomaban el tren para ir a trabajar, porque colectivo había uno solo y llegaba primero hasta la Ruta (3)...*”³¹. Se trataba de la línea 196 que llegaba,

pasando por San Justo, hasta Liniers.

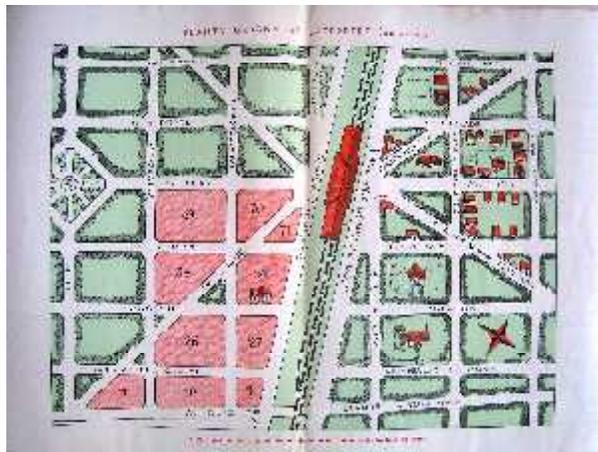


Paseo en bicicleta por las calles del pueblo, febrero de 1941 (gentileza Flia. Garnica)

³⁰ *Ibíd.*

³¹ *Ibíd.*

Los mencionados chalets eran una referencia constante en Laferrere, su particular estilo contrastaba con las humildes casitas de los nuevos vecinos. Un aire aristocrático los rodeaba, incluso sus ocupantes eran vistos como visitantes, así lo menciona Juana Zufiaurre, refiriéndose a sus ocupantes: “... Nos compraban la carne a nosotros. La gente de los chalets venía los sábados y domingos. No vivían, acá y el domingo ya nos dejaban para el otro sábado el pedido de la carne que iban a querer. Los propietarios eran de Capital, abogados, doctores, escribanos...”³²



Plano del pueblo en el que se destacan los principales edificios, entre ellos los chalets. Cfr. en *Archivo Histórico Municipal*.

³² Entrevista a la Sra. Juana Zufiaurre, realizada por Analía Artola, abril de 2011. Archivo de la palabra en JEH UNLaM.

Historias de pioneros

Entre los primeros vecinos destacados por su participación en la comunidad sólo mencionaremos algunos que pudieron ser entrevistados o aparecen nombrados en las entrevistas realizadas. Esto no significa que no hayan existido otras personas dignas de mención, pero nuestras propias limitaciones, nos impidieron agotar todas las posibilidades y queda esto como tarea pendiente.

Entre las personas de las que tuvimos noticias por su antigüedad se encuentra la familia Castelli- Garnica. La Sra. Elsa Lina Castelli se radicó en Laferrere en 1936. Su padre que trabajaba en el ferrocarril pasó por el lugar y vio la posibilidad de vivir en él. La pequeña Elsa tenía problemas bronquiales y el médico le recomendó aire puro, es así que fue traída por sus padres al pueblo. Primero alquilaron uno de los antiguos chalets (que hoy pertenece a la familia Yohema, el N° 6) y luego pudieron comprar el N° 12. Luego de su boda con Elsa, en 1952 se afincó en Laferrere el Dr. Zoilo Garnica, que fue el primer contador, ambos cónyuges tuvieron una destacada actuación en el pueblo, impulsaron la creación, junto al padre López May, de la escuela Cristo Rey de la cual la Sra. Elsa fue su primer directora. Como rotario Don Zoilo bregó por la instalación de la comisaría 4° y otras mejoras para la ciudad. Fue Concejal por la UCR entre diciembre de 1983 y 1985.

Don Pedro Carrera fue uno de los primeros en instalar un comercio. Estableció el almacén de ramos generales “El

Baturro”, ubicado en la esquina de Ruta 21 y Honorio Luque (actual Mc. Donald) allí se podía comprar de todo desde clavos hasta harina. Allí funcionó la escuela N° 19. Contó una vecina con asombro de niña “...*Pedro Carrera hacia... era un plato porque él hacia vino en una pileta y lo veíamos a él pisando las uvas para hacer vino. Y ese vino lo vendía en su boliche...*”³³.

También nos narró su historia la Sra. Juana Zufiaurre, quien llegó a Laferrere en marzo de 1950. Era conocida por los vecinos como “Juanita la carnicera”. Se desplazaba desde Querandí hasta Laferrere “... *dormíamos en Querandí y veníamos con la carne a la mañana, carne cortada, la gente hacia cola para comprar la carne porque de Casanova a González Catán no había carnicerías, la única carnicería que se abrió fue esta, entonces venia gente de todos lados...*”³⁴

Primero como vendedora ambulante con su canasta llena de carne, luego se instaló su primera carnicería. Además de su actividad comercial la familia Zufiaurre participó activamente en la vida social de Laferrere. Fueron protagonistas de la instalación del Registro Civil.

Don Ángel Antonio Solomita llegó a Laferrere en mayo de 1950, recordando sus inicios en el comercio nos contaba “... *Bueno, yo con un carro y un caballo empecé en materiales de*

³³ Entrevista a Lila Garnica, realizada por Raúl Pomés en marzo de 2011 en Archivo de la palabra JEH UNLaM

³⁴ Entrevista ya citada.

construcción, mi padre era de Lugano y tenía almacén de ramos generales y no quería saber más nada de negocio chico. Pero había gente que me pedía bulones, que pedía tornillos, bombas y alambres y eso. Y uno se hacía su casita precaria como podía. Esto se empezó de muy abajo, el colegio que había es la 19 que funcionaba ahí al lado del Mc Donald. Si no estoy mal informado, hay veinticinco colegios primarios acá en Laferrere... ”³⁵.

Don Ángel también tuvo una activa presencia en la comunidad, tuvo participación en las tramitaciones para construir la Ruta 21, participó en la creación del club Stella de Italia y fue socio fundador de la Cámara de Industria y Comercio de Laferrere.

También fueron mencionados por los entrevistados un comerciante llamado Luis Kauffman, dueño de un almacén conocido por “Luna” ubicado frente a la actual plazoleta del busto de Laferrere. El primer farmacéutico llamado Miguez, los quinteros Dos Santos Vigas y Ferrari.

Otro personaje de aquellos tiempos fue el Padre Ignacio Lombardini, que si bien no era de Laferrere llegaba con su bicicleta a officiar misas en las capillas que él había creado: Nuestra Señora de Fátima (en la Loma de los ingleses), Nuestra Señora de Luján (en el ex barrio Las Flores), San Cayetano, San

³⁵ Entrevista a Ángel Antonio Solomita realizada por Analia Artola. Marzo de 2011 en Archivo de la palabra JEH UNLaM

Ignacio (Villa Unión Ruta 3 kilómetro 26), y el Centro San José del barrio Jorge Newbery. A pesar del tiempo aún hoy es recordado por los fieles.

En 1956 llegó a Laferrere el Padre Leonardo López May, la humilde capilla que encontró, Cristo Rey, no tenía sacerdote, él fue el primero. Con el correr del tiempo la capilla fue erigida en parroquia y el padre López designado primer párroco. Además de su interés por predicar el evangelio, también le preocupaba la educación de las futuras generaciones, es así que trabajó incansablemente para crear una escuela. Así nació en 1958 Escuela Parroquial Cristo Rey.³⁶

La formación de los barrios

La afluencia de nuevos pobladores en las décadas del cincuenta y sesenta, extendió la urbanización más allá del área fundacional. Fue así que comenzaron a formarse diversos barrios fuera de lo que fue el trazado original del pueblo.

Entre los que llegaron en esa época había muchos inmigrantes europeos de la segunda pos guerra y, más adelante, migrantes provenientes de provincias argentinas. Así lo manifestaron los vecinos entrevistados.

³⁶ ÁLVAREZ, Marta Esther y alumnos de 6° grado de la Escuela Cristo rey, Un sueño hecho realidad, Laferrere, 2001, pp 79, 80.

Don Ángel Solomita, llegado a Laferrere en 1950 nos contaba “... *acá la mayoría son inmigrantes, muchos italianos, algunos españoles, acá hay de todo, Laferrere es muy cosmopolita, después también había familias que venían del interior y se venían a instalar...*”³⁷.

Salvador vecino de Laferrere desde 1958 nos relataba “...*En mi cuadra mayormente éramos todos tanos... mi mamá era española y mi papá era argentino...*”³⁸.

Con respecto a las ocupaciones, la Sra. Juana Zufiaurre nos decía “... *todos obreros de la metalúrgica, algunos trabajaban en San Justo, otros en Tapiales, otros en Lugano, otros en Puente Alsina. Había gente que venía a tomar el tren a las cuatro de la mañana y volvían a las ocho de la noche, todos trabajadores...*”³⁹.

Las quintas, tambos, chacras y hornos de ladrillos de la antigua Laferrere fueron dando lugar a las calles y terrenos que fueron poblados por gente trabajadora que buscaba cumplir el sueño de la casa propia.

³⁷ Entrevista citada JEH UNLaM

³⁸ Entrevista a Salvador. JEH UNLaM

³⁹ Entrevista ya citada JEH UNLaM