



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

CARTA INFORMATIVA N° X

Universidad Nacional de La Matanza. Septiembre 2004

REDACCIÓN:

Dirección Editorial: Hilda Noemí Agostino PhD

La Universidad Nacional de La Matanza cumple quince años

La memoria subyace en las relaciones humanas e históricas. Visible o invisiblemente desencadena cada uno de sus mecanismos ante cada circunstancia histórica.

La creación de una Universidad Nacional es un muy especial suceso histórico. Ya nada vuelve a ser igual en su área de impacto. La vida de miles de personas cambia por su existencia. Se forman en sus aulas las generaciones que construyen la sociedad que la contiene.

Es la ciencia histórica la que rescata nombres para el futuro y aparecen así, en las páginas ya escritas, los responsables de esa obra, pero como los historiadores que escriben son sujetos que trabajan desde una cosmovisión y están limitados por sus propias circunstancias, pueden darse omisiones y es por eso que humildemente desde este espacio queremos, esta vez sin nombres propios rendir homenaje a todos los que tuvieron que ver con esta sensacional obra que es esta querida Universidad, en la cual la Junta Histórica ya lleva cinco años de labor.

En primer término ofrecemos nuestro tributo a todos los vecinos de La Matanza que formando comisiones bregaron por su instalación durante muchos años.

A aquellos estudiantes de las escuelas secundarias que se movilizaron para

tener una casa de altos estudios nacional en esta geografía.

A quien la soñó, la pensó y la quiso para sus hijos y los hijos de los demás matanceros y trabajó y trabaja incansablemente por ella.

A todos los que desde un primer momento adhirieron entusiastas a este proyecto y tomándolo como propio, desde distintos lugares, se esforzaron para que esta realidad se concretara.

A aquellos que a lo largo de los años se fueron sumando y aportando lo suyo en las diversas etapas que se atravesaron, porque no todo fue sencillo y muchos obstáculos de diversa índole debieron ser sorteados, pero se hizo.

No hubo tarea menor ni subordinada, todos, desde cada lugar contribuyeron al logro que hoy se exhibe orgulloso a la Nación y al mundo.

Pero por sobre todo hoy saludamos a quienes confiaron su formación a esta Universidad, a aquellos que hoy ya egresados se suman como graduados a los cuadros de gestión de esta casa sintiendo honda satisfacción al mostrar un título certificante de sus competencias emitido en esta casa. Son ellos quienes dan la exacta medida de lo que se ha conseguido, porque más allá de cualquier declaración discursiva, por sus concreciones se conoce el resultado de un proyecto. Cada joven egresado /a no solo está formado en su campo profesional sino que se siente y es, participe de esta obra comunitaria, que tiene mayor relevancia cuanto más se conoce lo que este distrito bonaerense es

A todos y cada uno de los que constituyen la comunidad de la Universidad Nacional de La Matanza les decimos hoy, sintiéndonos profundamente orgullosos de ser parte:

¡FELICIDADES POR ESTOS PRIMEROS QUINCE AÑOS!



Horario de atención de Junta Histórica: Lunes a viernes de 13 a 20 hs.
Te.4480.8967 mail: juntahis@unlm.edu.ar Florencio Varela 1903 San Justo UNLM

Ferrocarriles de la Matanza

Primera Parte

Pablo José Reid¹

La falta de un tentáculo ferroviario desde la ciudad de Buenos Aires hacia el interior del Partido de La Matanza, a la manera de los existentes en el norte, oeste y sur, retrasaron en parte el crecimiento de la zona hasta la década del cincuenta, pero la carencia de este tentáculo no ha impedido que con diversos fines se desarrollara el ferrocarril en el partido con la propia influencia en el uso de su espacio geográfico, a pesar de ser en definitiva un medio de transporte marginal en la historia de sus comunicaciones, siendo así el único partido del conurbano bonaerense cuyo desarrollo estuvo vinculado a un tronco carretero, la Ruta Nacional 3, y no como quedó dicho antes a un tronco ferroviario..

En el desarrollo ferroviario de La Matanza pueden incluirse dos grandes períodos vinculados no solo con la clase de sus propietarios, sino también con la naturaleza del mercado al que sirvió. Los dos períodos son: ferrocarriles estatales y privados de fomento económico de 1858 a 1948 y segundo, Ferrocarriles estatales y concesionados predominantemente de servicio de pasajeros desde 1948 hasta el presente.

Primera etapa

En el primer período, los ferrocarriles de fomento con paradas cada dos kilómetros (según ley nacional para la instalación de ferrocarriles y estaciones), permitieron en el tramo matancero el desarrollo económico y el surgimiento de pueblos a su vera, perteneciendo a capitales británicos y franceses en tres grandes y medianas empresas, más entre 1857 y 1890 también a una empresa estatal. En el segundo período, ya estatizados y reducidos a dos grandes líneas, fueron el medio fundamental de transporte hacia la Capital federal (Ciudad de Buenos Aires), primero en asociación y luego en competencia con el transporte público automotor de pasajeros y el camión. A causa de esta competencia y la situación del servicio ferroviario por la superpoblación debida a la explosión urbanística, este se halla superado, faltar de inversiones y en grave situación económica desde la década del sesenta, cuestión agravada a partir de los años noventa cuando estos son nuevamente privatizados (algunos tramos) y en buena medida destinados a la simple recaudación rentística de sus nuevos concesionarios.

Los primeros ramales ferroviarios levantados en el territorio matancero fueron los pertenecientes al Ferrocarril Oeste propiedad del Gobierno de la Provincias de Buenos Aires, creado en 1857 durante la gestión del gobernador bonaerense Pastor Obligado (1854-1857) que estableció en 1858 el Apeadero San Martín en la vía de la línea que partiendo de la estación del Parque, luego de la estación Once de Septiembre, se adentraba en la campaña bonaerense del oeste. El apeadero, desde 1860 Apeadero Ramos Mejía, y desde 1872 estación del mismo nombre, se remitía a servir a una localidad que quiso ser de descanso residencial y desde antes y al mismo tiempo de simple andén particular de la influyente familia Ramos Mejía en cuyas tierras se levantaba.

De esa misma línea se proyectó desprender un ramal, que partiendo del pueblo de Haedo en el partido de Morón, atravesaba territorio de La Matanza y debía llegar a La Plata vía Temperley empalmado antes de su arribo con las vías del ferrocarril Central Sur, de capitales británicos, que entonces se estaba construyendo hacia la campaña sur de Buenos Aires en competencia con el tren bonaerense. La razón de su existencia era conectar el oeste de la provincia de Buenos Aires con su nueva capital, fundada en 1882 por el gobernador Dardo Rocha (1880- 1884) Sin embargo el primer tramo inaugurado entre Temperley y La Plata en 1884, en realidad benefició a su competidor británico cuya

¹ Pablo José Reid es Profesor y Licenciado en Historia .Cursó estudios en el Instituto Joaquín V. González y en la Universidad de Luján .Actualmente se desempeña en el Instituto Superior N° 82

via arrancaba en la estación Constitución de la ciudad de Buenos Aires y el segundo hasta Haedo lo fue recién en 1886, produciéndole ahora perjuicios económicos a los británicos ya que el tren provincial tenía tarifas un 50 % más baratas. Por último en 1890 estas líneas junto con todo el Ferrocarril Oeste fue vendido a capitales británicos y se transformó en el Ferrocarril Central Oeste (F.C.O). Su función era servir de fomento económico de la zona atravesada y transporte de pasajeros del oeste bonaerense a La Plata.

En realidad había surgido con la intención de inyectar vitalidad al puerto de La Plata recientemente fundado y en competencia con Buenos Aires, desviando la carga ferroviaria del oeste provincial de Buenos Aires a La Plata, mas nada pudo hacer contra los intereses creados de los ferrocarrileros e importadores-exportadores ya instalados en Buenos Aires y esta línea languideció con altibajos hasta el presente mismo. Mientras la Línea perteneció al Gobierno Provincial pudo servir, más o menos bien, a un puerto también estatal provincial, pero al ser vendida la línea a los británicos de las Western Railways Limited (F.C.O) su destino estuvo sellado.

En el área fuertemente rural del partido otra empresa ferroviaria que tiende sus líneas por el suelo matancero es en 1909 el Ferrocarril Central Midland de capitales británicos, creado con fines de fomento económico, este ferrocarril de trocha angosta, partía del sur de la Ciudad de Buenos Aires y concluía sus rieles 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 como estaciones de carga de la producción agropecuaria local y de desembarco y embarque de pasajeros de las residencias construidas en su entorno.

Con igual fin de fomento económico, anteriormente había surgido accidentadamente 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 francés-belga naciendo así la empresa Ferrocarril Central 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 (existente desde 1902), Laferrere (1912), González Catán (1910) y 20 de Junio junto al primitivo pueblo de Pontevedra. También desde González Catán se le desprendió en 1911 una vía con destino a La Plata para, ahora, con capitales europeos no ingleses desviar carga a ese puerto y así escapar de los grandes capitales británicos exportadores-importadores, sin embargo tampoco los capitales franco-belgas muy débiles respecto a su competidor pudieron romper la preeminencia puerto-ferrocarril británica de Buenos Aires.

Desgraciadamente poco puede decirse sobre la evolución de esta línea ya que sus archivos fueron destruidos y quemados en 1968 durante la dictadura militar de la autoproclamada Revolución Argentina que presidía el general Juan Carlos Onganía (1966-1970).

La evolución poblacional y económica también marcaron el desarrollo de estas líneas ferroviarias, donde las transiciones de la ruralidad a la urbanidad y de la economía agraria a la industrial tuvieron fundamental importancia en la redimensión del uso del espacio municipal y por lo tanto en los transportes tendientes a servirles.

Segunda etapa

Cuando en 1948 los ferrocarriles se nacionalizaron, las tres empresas que tenían en total cuatro líneas en territorio de La Matanza, quedaron encuadradas dentro de dos de las nuevas líneas estatales: la línea Ferrocarril Central General Domingo Faustino Sarmiento que pasó a administrar las vías del Ferrocarril Central Oeste y la Línea Ferrocarril Central General Manuel Belgrano que se hizo cargo de las vías de las empresas Midland (F.C.M) y Central General de la Provincia de Buenos Aires (F.C.G.P.B.A) con el peculiar nombre de Ferrocarril Belgrano Sur.

Esta nacionalización coincide con los cambios que en el orden poblacional y económico se señalaban en el párrafo anterior.

En este sentido la línea que sufrió más variaciones fue la que tenía estación en Ramos Mejía, con la electrificación del ramal Once - Moreno y la incorporación de nuevo material rodante de origen japonés en 1962, que prácticamente no alteró su servicio exclusivo de pasajeros, salvo en el sentido de que en la actualidad el atraso técnico (desde entonces se utiliza el mismo material rodante de pasajeros

continuamente reparado), la creciente demanda demográfica y la falta de inversiones lo han dejado en situación obsoleta e imposibilitado de satisfacer positivamente las actuales exigencias dadas por el segundo factor señalado, ello pese a su proceso de concesión a capitales privados dado en los años noventa bajo el nombre de Trenes de Buenos Aires (TBA) y aparentes inversiones que sin embargo solo sirvieron para arreglar el aspecto externo de algunos de los viejos vagones, mientras la madre del ferrocarril; vías, infraestructura eléctrica, estaciones, personal capacitado y suficiente; continúa en franco deterioro bajo la excusa de pérdidas de ingresos y falta de subsidio estatal.

La línea que partía de Haedo con dirección a La Plata, con cuatro estaciones en territorio de este municipio (Ing. Brián, San Justo, La Tablada y Kilómetro 29 o "Mercado Central" desde la inauguración de ese centro distribuidor comercial fruto-hortícola), ya estaba abandonando rápidamente la función fomentadora económica desde que a partir de 1914 en su zona de influencia se densifica la urbanización inmediatamente cercana a la Avenida General Paz (concluida en la década de 1940 para hacer visible la división física entre el Distrito Federal y conurbano de la Provincia de Buenos Aires) y que para el censo de 1947 ya estaba sólidamente ocupada, englobada con la Capital federal y unidos urbanísticamente entre sí todos los pueblos conectados por la línea en el llamado primer cinturón del Gran Buenos Aires. Para 1948 y, con mayor énfasis en el presente, es ya un ferrocarril casi exclusivamente transportador de pasajeros y de pasillo de carga eventual, desde el interior de Buenos Aires hacia la zona industrial del Gran Buenos Aires, el Gran La Plata, La Plata y su puerto homónimo. No obstante debe aclararse que su historia ha sido muy irregular con sucesivas variaciones en la extensión cubierta. Alternativamente su final de riel ha sido Temperley o La Plata y esto debido ya no tanto al interés de empresas ferroviarias rivales sino a la competencia de las empresas privadas de transporte caminero, que ven en la extensión total de la línea una seria amenaza hacia sus negocios y han influido en los sucesivos gobiernos para que no afectara las trazas de sus líneas de transporte de corta y media distancia. Las concesiones privadas de los noventa no prestaron interés por esta línea, por lo cual su continuidad estuvo en grave riesgo hasta que fue incluida dentro de una ecléctica empresa provincial bonaerense (Ferrobaires, empresa estatal provincial creada durante la gestión del gobernador Eduardo Duhalde, que se hizo cargo de líneas despreciadas por el capital privado para garantizar su funcionamiento pero sin ninguna política de integración provincial a partir del ferrocarril), que le dio una función de transportadora de pasajeros.

En cuanto a las dos trochas angostas, a partir de 1940 con la paulatina urbanización que acompaña a la industrialización de los territorios atravesados, sufre algunos cambios operacionales atento al aumento de la población que genera hasta pocos años atrás la inauguración de nuevas estaciones para el servicio de pasajeros y el acortamiento de los ramales para servir a este fin (Estaciones Fournier, Querandies, Castello, e Independencia en la ex línea F.C.G.P.B.A. y La Salada, Mendeville, José Ingenieros y Villegas en la ex línea F.C.M.).

Un ejemplo claro de esto fue la creación de la planificada Ciudad Evita en 1947 por los decretos 33.221/47 y 19.678/48 del gobierno del presidente Juan D. Perón (1946-1952), que con su desarrollo irregular en lo urbanístico, pero sostenido en lo demográfico motivo andando el tiempo la aparición de las nuevas estaciones Querandies (que en realidad ya existía desde 1928 como apeadero agrícola) en el ferrocarril F.C.G.P.B.A., y a las ya mencionadas José Ingenieros y Villegas en el ferrocarril Midland. Mientras que otros como el que unía González Catán con La Plata son prácticamente clausurados o semi utilizados solo para servicios de carga pedidos especialmente desde 1971.

En 1951 al quedar ambos ferrocarriles reunidos en la misma administración del ferrocarril General Belgrano, aprovechando que ambos tenían la misma trocha y una importante aproximación en las cercanías de sus respectivas estaciones de Tapiales (F.C.G.P.B.A) y Aldo Bonzi (F.C.M), se los unió en ese lugar con empalmes de vías. Para estas líneas es importante la virtual desaparición de su mercado de carga rural por la aparición competitiva del camión y el camino asfaltado para servir lo queda de este que además se ha desplazado de sus estaciones a zonas marginales del ángulo sudoeste-noroeste del partido donde no hay tren, factores estos que conspiran contra su desarrollo económico y su misma existencia.

Ambas líneas han sido históricamente desde la nacionalización de 1948 de las más atrasadas tecnológicamente, deficitarias y postergadas de toda la red ferroviaria del Gran Buenos Aires, esto debido a que sus recorridos han estado dominados por las urbanizaciones posteriores a los sesenta, sin planificación y con un carácter marginal. (Finaliza en nuestra próxima Carta Informativa)

Los pampas: antiguos habitantes del pago

Hilda Noemí Agostino PhD

Para hacer un recorrido completo desde el "pago" al país es imprescindible conocer a quienes recorrieron estos territorios como sus dueños, en aquellos días en que los barcos europeos todavía no habían arribado a las costas americanas con sueños de conquista.

Tomando como bibliografía central, que ese recomienda por su investigación exhaustiva, la obra de Alberto Sarramone¹ ofrecemos conceptos que completan y acrecientan la información que se poseía sobre los querandíes, originarios pobladores de las tierras que hoy llamamos Partido de La Matanza.

Los querandíes eran una parcialidad de la "nación pampa". Los habitantes de la ciudad de Bs. As. llamaban "pampas" a los que "vivían en las pampas", y son aquellos a los que Schmidel llamó "querandís". Se los solía designar también como "pampas matanceros", (o "magdalenistas" o carahiet), según donde vivieran agregándose la denominación de "pampas serranos" o solo "serranos" para los que vivían en Tandil y Sierra de la Ventana.

Según cita Sarramone existían en el siglo XIX unos 400.000 habitantes en las Provincias Unidas del Río de La Plata de los cuales la mitad eran pueblos originarios y negros. A mediados del siglo siguiente quedaban solo 50.000 personas de estas etnias

Veamos detalladamente a los "querandís" o "querandíes"

El primero en referirse a ellos es un marinero- Luis Ramírez - de la expedición de Gaboto (1527) que habla de "gente de campo que se dicen querandíes". Schmidel los compara con los alemanes gitanos. Barco Centenera los nombra como "charandís" y es Ruiz Díaz de Guzmán el que les dice: "querandíes" palabra guaraní que quiere decir "gente que come grasa".

Cuando en 1541, se desmantela el Real², quedan en toponimia de Buenos Aires nombres como Luján por el capitán muerto, Matanzas por la muerte de infantes españoles a manos de los indios, Garay: reparte suertes y estancias y entrega las primeras encomiendas. En la zona oeste fue beneficiado Juan Ruiz de Ocaña a quien se le otorgan los indios de Telomian Condic o Telomonian Condic. Los enfrentamientos entre españoles e indios se registraron en estas tierras a lo largo de muchos años y existen restos arqueológicos a las márgenes del río Matanza que los narran³

En el siglo XVI la viruela y el sarampión y otras pestes diezman esta población

En un lento proceso, sobre el que no existe acabado acuerdo entre los historiadores, se produce la araucanización de la pampa. Los araucanos venían de Chile en busca del ganado cimarrón que había en los territorios del pampa y el patagón

En cuanto a las relaciones entre blancos e indios hubo momentos de paz y de enfrentamientos duros. En 1741 se produjo una invasión india que llegó al pago de Matanzas en respuesta de una muy dura expedición punitiva que exterminó a la tribu de Calelián llegando hasta Sierra de la Ventana y Tandil.

Los Pampas estaban constituidos por una serie de parcialidades. A los sacerdotes jesuitas les llamaba la atención como vivían: y dicen de ellos que

"muestran gran alegría, pero no trabajan considerando esto como ejercicio de esclavos" cuando hacen algo es como diversión como la *"caza de caballos baguales"*

Analicemos a grandes rasgos algunos caracteres de su vida cotidiana:

¹ Sarramone, Alberto (1993) *Catriel y los indios pampas de Buenos Aires*, Bs.As., Editorial Biblos Azul.

² Bs. As. como ciudad solo fue fundada por Garay, que por eso repartió tierras. Mendoza fundó una "fortaleza o Real" que es lo que se desmantela en 1541.

³ Véase Agostino, Hilda (Dirección) (2004) *Breve historia de La Matanza en imágenes*. Bs. As. UNLM

Vida cotidiana y familiar

El indio consumía yeguas por su parecido a la carne de venado y guanaco. Comían casi todo menos el cerdo. Sus mayores manjares eran los alones de avestruz asados y los huevos de estas, comerciaban con sus plumas y usaban su cuero y sus patas como alfileres.

Vivían en toldos hechos con soportes de madera o caña cubiertas con cueros de guanacos o venados, cosidos con venas o tendones, con dos aberturas, una mirando al oriente y otra al poniente. Colocaban el pelo de los animales con el que realizaban la vivienda hacia fuera, para que se deslizara con facilidad el agua de la lluvia. También con cueros hacían vestidos y quillangos (mantas). Curtían y cosían los cueros y algunos los pintaban. Los muy jóvenes andan desnudos.

En cada toldo vivía una familia, integrada por padre o jefe y sus mujeres e hijos. Para iniciar a una niña se realizaba una ceremonia llamada función. Hasta los doce ó trece años la joven vivía con sus padres y luego adquiere cierta independencia, se le asigna una habitación con entrada propia. Se trata de buscarle marido. Se hacen fiestas. La joven debe aceptar al pretendiente y este tiene que comprarla. Ella recibe la visita de sus pretendientes y elige. Una vez que este hace su selección, el novio debe ir siete veces seguidas al toldo de ella y recién ahí la joven comunica a sus padres la aceptación. Se arregla el casamiento entre los padres. Entre los indios no existía la prostitución. Las mujeres solteras podían compartir su intimidad con quien deseara. El que aspira a una mujer va de noche hasta su cama y le habla. No es criticada, ni mal vista si se la cancanea (cancan - que equivale a canción significa seducción). El cancaneo es prueba de valor.

Si se celebra una boda, esta simula un rapto y se comenzaba expulsando al "gualicho". Se pagaba dote en forma de obsequio. Cada hombre podía tener tantas mujeres como pudiera mantener. El marido puede vender a su esposa y tomar esposa entre las cautivas.

Si hay varias mujeres domina la más antigua, el poder ejercido era duro y más con las cautivas.

La mujer era esclava del hombre. Hacían la comida, tejían, cosían cueros, recogían leña, cuidaban a los niños, labraban la tierra. nombre de familia

La infidelidad era considerada un robo, se castigaba a la culpable a veces hasta con la vida y al hombre se lo expulsaba de la tribu. Las mujeres se prestaban, se ponía énfasis en los hijos nacidos de esas uniones porque se pensaba que heredarían los talentos de sus padres.

La fecundidad la combatían con carqueja verde y esta se tomaba en la cuarentena. No se besaban, se acariciaban el rostro con las manos o rostro a rostro.

Los hombres hacían la guerra, se ocupaban de los caballos, de los juegos y de consumir alcohol.

Los indios no tienen patronímicos cada uno se pone su nombre y lo cambia según su capricho.

Los hijos de Catriel el viejo (hubo tres) son los primeros que adoptan el de su padre como. Practicaban el Pilmatum (lucha), el Lonconeo (combate entre dos a caballo), jugaban Chueca: que eran dos equipos con reglas parecidas al hockey, tenía carácter ceremonial y religioso.

Estaciones: los pampas tenían sólo dos, la calurosa Wallüg y la fría Puren, en el año al que llamaban más hipantu.

Actividades económicas

Antes de conocer el caballo constituían grupos semi nómades de cazadores- recolectores. La documentación habla de indios a caballo en 1628, que fueron llamados "serranos a caballo". Utilizaban artefactos de piedra, madera, hueso, pezuñas, barro, etc.

Para ellos todos los animales que existían en la tierra estaban para ser cazados, no entendían el concepto de "propiedad privada" de los europeos.

El pampa era cazador pero no guerrero antes de la conquista, se volvió así por la necesidad de defenderse. Antes no combatía a sus vecinos ni los invadía según asegura Daireaux.

Cazaban guanacos, venados, tapires, lobos marinos y ñanduces. Actuaban en conjunto, formando grandes círculos que iban estrechando alrededor de la presa, armados con arcos y flechas. además de bolas y boleadoras.

Con la aparición del caballo el indio cambió el arco y las flechas por la lanza de más de cuatro metros de largo, arma invencible hasta la aparición del fusil Remington (fines del XIX), un con poder de fuego de 1000 metros. Hasta ahí se usaban los fusiles de chispa que se recargaban y

solo alcanzaban unos 300 metros y "el indio se le iba al humo"⁴ y lanceaba al tirador. Las puntas de las lanzas eran de hierro y usaban además un sable o chafalote. Cada hombre llevaba de cacería tres pares de bolas o boleadoras, una al cuello, otra en la cintura y otra en la mano derecha.



El indio montaba al revés que el gaucho del lado del lazo porque en su mano derecha llevaba la lanza, por eso sus caballos no podían ser montados por los cristianos que querían hacerlo por el lado habitual para ellos. Antes de caminar ya los bebés andaban a caballo por eso eran tan buenos jinetes. Comercian con sal que también utilizaban.

Vendían productos en Bs. As. donde adquirían aguardiente, yerba del Paraguay, azúcar, dulces, higos, espuelas, cuchillos, etc.

Eran famosas las ovejas pampas que procedían de la oveja española merina que evolucionaban en este habitat. Eran distintas de las llamadas criollas, pequeñas y de lana gruesa dura. Estas eran de lana larga y lacia y eran más grandes.

Gobierno

Un cacique gobierna la tribu pero para serlo es elegido por ella. Los requisitos para ser electo son demostrar superioridad de juicio en las asambleas y coraje y estrategia en la batalla, además de celo y actividad para cuidar la tribu. Su autoridad es limitada convoca a la asamblea y esta deriva pero una vez que decide todos obedecen al cacique. Si hay guerra no actúan independientemente, se subordinan.

Cuando termina la batalla pueden llamar a juicio a su jefe y hasta castigarlo. En tiempo de paz el cacique solo da consejos, su cargo no es hereditario Todos son libres y todos iguales.

Arte

Practicaban la pictografía (pintura en piedras) colores blanco, rojo, negro y amarillo.

Escultura: Hachas de piedra y toqui hachas ceremoniales, bolas de boleadoras se pintaban la cara para la guerra.

Tejeduría: trabajaban con telas verticales piezas de variados colores y diseños (ponchos), también usaron el telar horizontal con dos estacas clavadas al suelo. Realizaban botas de potro y fajas. Trabajaban el cuero y tenían una importante producción cerámica.

Religiosidad

Cada toldería tenía sus adivinos. Eran las Machis.

Nguenchen era el Supremo hacedor, a él se le hacía la rogativa, la ceremonia más importante era el Nguillatum - Tenía entre ellos especial importancia el N° 4

⁴ El humo que producía la descarga se veía a lo lejos y de allí la expresión

Nacimos para festejar los diez años de esta Universidad Nacional, el 29 de septiembre cumplimos cinco años, realizando actividades de investigación extensión y docencia.
Por Ordenanza de HCD 12610/2003 fue declarada de Interés Municipal



Presentación de la Junta en muestra "En Espejo", 1999