

Dirección: Hilda Noemí Agostino PhD

Diseño Gráfico: Oscar Ariel Menapace

Juan Pablo II y la Historia Nacional

El mismo día en que Argentina recordaba el inicio de la Guerra de Malvinas culminó el pontificado de Carol Wojtyla: Juan Pablo II. Coincidencias de la historia ya que aquel nefasto proceso bélico tuvo al Sumo Pontífice como destacado protagonista, porque él en persona vino a nuestro país para darnos su bendición y prevenimos sobre los días de derrota que se sucederían y cuyas tristes consecuencias aún perduran incidiendo en la vida de tantos compatriotas.



Eran tiempos de dictadura, de represión y de guerra insensata que tanto daño causaron a la sociedad argentina.



Regresó en 1987 cuando otra vez el fantasma de la guerra con Chile se hacía presente. Evitar la pérdida de vidas y favorecer el entendimiento entre los pueblos fue su meta.

Uno puede o no ser católico y por ende reconocer o no como líder espiritual al Papa, pero como argentino no puede negar su protagonismo histórico entre

nosotros. Cuando Él bregó por la paz, en las dos ocasiones que lo hizo, intercedía desde un importante lugar de poder del mundo por la vida de todos los hombres y mujeres de este pueblo, sin importar su credo.

La historia argentina guardará su accionar como parte de ella en las páginas reservadas a los que han luchado por un mundo mejor.

Juan Pablo II tuvo uno de los pontificados más largos en la historia de la Iglesia superado solo por el de Pedro y el de Pío XI. En La Matanza, algunos objetos serán recordatorios perennes de su visita. Uno de ellos es la silla totalmente tallada y con el escudo papal, que utilizó en su visita al Mercado Central, donada por la Familia D'Agostino y realizada especialmente por un artesano local, del que no hemos podido hasta ahora averiguar su nombre, que se conserva en nuestra Iglesia Catedral y está reservada a los obispos Y el otro objeto es la hermosa cruz que regaló a la diócesis al igual que hizo en cada una de aquellas que visitó. Ambas imágenes ilustran esta nota.

En nuestra historia local conservamos además de estas visitas de su Santidad, una anécdota que se relaciona con la historia pontificia. El Padre Francisco Acquabella (foto),

que fuera presidente¹ del Partido y Reverendo Cura Párroco de San Justo en 1893, fue antes de venir a la Matanza, profesor en Roma del niño Giuseppe Sarto, luego convertido en Pío X cuyo pontificado abarcó desde 1903 hasta 1914.

Sirva hoy esta nota como homenaje a Juan Pablo II y de mensaje de esperanza y aliento para que tanto Su Santidad Benedicto XVI como quienes detentan los liderazgos espirituales de las diferentes iglesias del mundo sirvan con su ejemplo y toda su fe a aquellos valores que dignifican la vida todos los hombres. Para que aboguen e intercedan por una vida mejor para millones de personas.



¹ Cargo equivalente a Intendente en el siglo XIX.

Antártida Argentina

En este año 2005 los alumnos Diego Csome, Daniel Comito y Manuel González de la Carrera de Comunicación Social de la Universidad Nacional de La Matanza realizaron documentales en la Antártica Argentina.



En un intento de acompañamiento histórico a su labor y con profundo orgullo porque creemos en que “solo se ama lo que se conoce y solo se defiende lo que se ama” para que se difunda en toda

nuestra comunidad no solo la obra de nuestros estudiantes y profesores, sino la importancia de aquellas tierras y sus custodios, para nuestra soberanía nacional incluimos a continuación una nota escrita desde la Base Marambio y nos hicieran llegar los amigos de. Centro Argentino de Cartografía por medio de su Boletín Electrónico N° 2 del 2005.

El día martes 22 de febrero de 2005, se conmemoró el Día de la Antártida Argentina y 101 años de la Ocupación Permanente de la Antártida Argentina.

Antártida Argentina o Sector Antártico Argentino, a la que nosotros consideramos parte del territorio nacional, integra una vasta área que ocupa el casquete polar austral y en la que prevalecen condiciones ambientales particulares -distintas a las de América del Sur- las cuales tienen una influencia muy marcada en la presencia y en las actividades del hombre.

Por otra parte, esa zona está afectada a un régimen jurídico especial cuyo ámbito territorial abarca toda el área al sur de los 60° de latitud Sur.

La región antártica delimitada por los meridianos 25° y 74° Oeste y el paralelo 60° de latitud Sur, forma parte del que fuera Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, establecido por Decreto-Ley N° 2129 de fecha 28 de febrero de 1957, hoy por ley provincial.

Las autoridades provinciales residen en Ushuaia y el Gobernador designa anualmente su delegado para la región antártica, quien representa así al poder

civil de la zona.

La presencia Argentina en nuestro Sector, según la actividad de los foqueros criollos y de acuerdo con la investigación histórica, se produjo en la segunda década del siglo XIX; aunque algunos afirman incluso que tuvo lugar a fines de dicho siglo.

Eran buques que desde el puerto de Buenos Aires iban a las llamadas actualmente Islas Shetland del Sur en busca de sus presas.

El secreto mantenido por nuestros foqueros hizo que el descubrimiento de esas tierras fuera ignorado por mucho tiempo y se lo atribuyeran navegantes de otros países.

A fines del siglo XIX y principios del siglo pasado, la ayuda prestada por nuestro país a expediciones extranjeras, en particular la de Nordenskjöld, de Gerlache y Charcot, fueron debidamente apreciadas, quedando como resultado tangible toda una serie de nombres argentinos puestos a accidentes geográficos: Isla Uruguay, Islas Argentinas, Roca, Quintana, entre otros.

22-FEBRERO-1904 SE INICIA LA OCUPACION PERMANENTE DE LA ANTARTIDA ARGENTINA

La ocupación permanente de la Antártida Argentina, se inicia con el izamiento del pabellón en Orcadas el 22 de febrero de ese año.

Cabe destacar que durante 40 años la Argentina fue el único ocupante permanente del Antártico, hecho que constituye el mejor aval de nuestros títulos de soberanía en el área.

La presencia Argentina en la Antártida tiene casi un siglo, récord que nos enorgullece, y han sido frecuentes los actos de gobierno y administrativos en relación con nuestras actividades y en defensa de los derechos argentinos. Entre las disposiciones legales de mayor importancia debemos citar el decreto del Presidente Julio Argentino Roca de 1904 por el que se establece el Observatorio Meteorológico Antártico Argentino, el decreto de 1951 que crea el Instituto Antártico Argentino, el Decreto-Ley 2191, ya mencionado anteriormente, que fija los límites del Sector Antártico, la ley 18.513 de 1969 que crea la Dirección Nacional del Antártico

A estas disposiciones deben agregarse desde la vigencia del Tratado Antártico, las recomendaciones aprobadas por el Gobierno argentino que fueron adoptadas en cada una de las Reuniones Consultivas Antárticas.

Los títulos de soberanía de nuestro país sobre ese sector son múltiples, siendo

los principales los siguientes:

1. Continuidad geográfica y geológica.
2. Herencia histórica de España.
3. Actividades foqueras desde que éstas comenzaron en la región.
4. Ocupación permanente de una estación científica que se mantiene desde comienzos de siglo hasta nuestros días: el Observatorio Meteorológico y Magnético de las Islas Orcadas del Sur, inaugurado en 1904
5. Instalación y mantenimiento de otras bases temporarias en la península antártica e islas adyacentes; también en la barrera de hielo de Filchner, aparte de numerosos refugios en distintos puntos del sector.
6. Trabajos de exploración, estudios científicos y cartográficos en forma continuada
7. Instalación y mantenimiento de faros y ayudas a la navegación.
8. Tareas de rescate, auxilio o apoyo, tales como el salvamento a comienzos del siglo pasado, del eminente sabio explorador sueco Otto Nordenskjöld y sus compañeros; el rescate de un enfermo y un accidentado, ambos ingleses de la apartada estación de Fossil Bluff.
9. Presencia Argentina en tierra, mar y aire en todo el Sector, inclusive el mismo Polo Sur, alcanzado en varias oportunidades alternativamente por aviones de la Armada y de la Fuerza Aérea y por las expediciones terrestres del Ejército. Durante el año 1969, la Patrulla Soberanía de la Fuerza Aérea llegó a la entonces Isla Seymour, quienes utilizando solamente picos, palas y explosivos construyeron la primera pista de aterrizaje de tierra del Continente Antártico, que permitió operar aviones de gran porte con tren de aterrizaje convencional, es decir con sus ruedas, rompiendo, a partir del 29-OCT-1969 con la fundación de la Base Aérea Vicecomodoro Marambio, el aislamiento con dicho Continente, donde ahora se puede llegar en cualquier época del año; hecho de trascendencia nacional, histórica y geopolítica, como así también la apertura de rutas en sentido transpolar.
10. Apoyo logístico y operativo en forma permanente, a las actividades científicas a nivel internacionales.

Bases Antárticas Argentinas:

Permanentes: Orcadas, Jubany, Esperanza, Marambio, San Martín y Belgrano II

Temporarias: Cámara, Decepción, Petrel, Primavera, Melchior, Brown, Matienzo

El Normal cumple años²



Si en La Matanza se piensa en instituciones dedicadas a la formación de maestros la más antigua del partido es la de Ciudad Evita que en este año 2005 cumple sus primeros 50 años de vida.

Existen algunas dudas sobre el día exacto de su fundación. La documentación que figura en el

establecimiento habla del Decreto N° 11.702 firmado por Juan Domingo Perón y su ministro Francisco M.

Anglada datado el 25 de julio de 1955 y que fuera publicado en el Boletín Oficial el Miércoles 10 de Agosto de igual año. Nació con el nombre de Escuela Nacional Normal de Ciudad Evita.

Su fundador fue el Inspector Roberto Raufet y de aquellas primeras épocas llegan los nombres del Profesor Romeo Sierra y la Sra. de Abitante como directivos. Muchas páginas de historia se escribieron allí. Los primeros alumnos vivieron entre sus paredes la revolución del 16 de junio de 1955 y también las luchas por la enseñanza laica o libre como emerge de diversos testimonios. Hoy su personal directivo está abocado a reunir a sus egresados para rendir todos juntos un justo homenaje a tan hermosa e importante trayectoria. ¡Felicitaciones Escuela Normal!

² Sobre las instituciones de educación superior del Partido de La Matanza puede consultarse el Trabajo B 092 Las Instituciones de Educación Superior del Partido de La Matanza en el siglo XX. Archivo Junta Histórica.

La verdadera fundación de Tapiales

Martín Biaggini

Se suele leer y escuchar que Tapiales fue fundado el 22 de enero de 1902. Basados en este criterio, llegaríamos a la conclusión de que Tapiales, cumplió 103 años en este año. Lejos está de la realidad esa edad, ya que la fecha instalada hasta ahora es una equivocación histórica reiterada.

Según una publicación municipal de 1979 *“Tapiales fue fundado el 22 de enero de 1902 (fundación que algunos atribuyen a don Agustín de Elia)”*³. Según un impreso anual que ferrocarriles editaba, y que reunía una breve reseña de la historia de cada pueblo, la población de Tapiales fue *“fundada por Agustín Elías el 22 de enero de 1902”*⁴. En el impreso del ferrocarril que se suponemos sirve de fuente documental figura la fundación de Villa Madero datada en 1907 y es atribuida a Francisco Madero pero... Villa Madero fue fundada mucho tiempo antes (ya en 1905 se había fundado la escuela número 9) y el mismo fundador Francisco Madero ya había fallecido (muere en el siglo XIX.)

Como vemos esta publicación, un mero informe comercial de los pueblos fundados a orillas del ferrocarril, mas allá de no poseer autor conocido ni fuente histórica que lo respalde, posee gran numero de errores históricos, ortográficos y nominales. No pude servir por sí sola de fuente fidedigna para establecer fechas fundacionales.

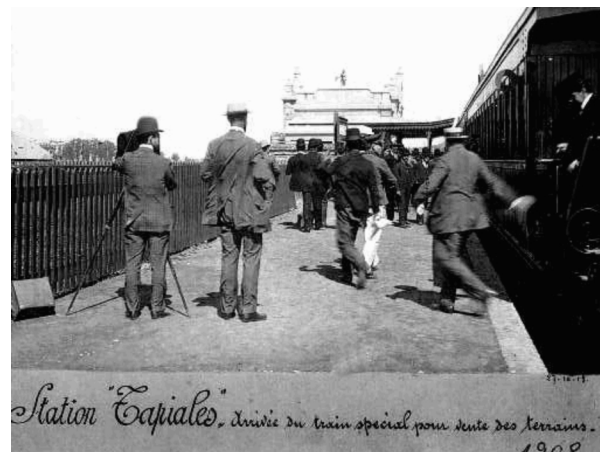
¿Pero cuando se fundó Tapiales entonces? En 1905 Agustín de Elia (padre) vende sus tierras a la Inmobiliaria La Franco Argentina (propietaria también del ferrocarril)⁵. Esta empresa, lotea las tierras compradas y mediante una publicación en la revista “Caras y Caretas” de 1906, comienza a vender las fracciones. La venta de parcelas no tuvo mucho éxito, ya que se vendieron pocos lotes, los cuales fueron comprados por familias que querían invertir en tierras y no poblar o crear un nuevo pueblo (generalmente familias de clase media y alta que poseían su residencia en la Capital Federal). Es así como, según muestran fotos panorámicas de Tapiales, tomadas en 1906 y 1907, el pueblo no existía.

³ Corso, Alfonso (1979) Primera Historia Completa del Partido de la Matanza”, San Justo, Municipalidad de La Matanza.

⁴ Autor Anónimo, “Anuario Comercial Agrícola Ganadero C.G.B.A”, Buenos Aires, 1935.

⁵ Escritura de venta testamentaria de Magdalena Ramos Mejía de Elia a la empresa Inmobiliaria Franco Argentina, diciembre de 1905.

En 1908, y con la inauguración del servicio de pasajeros del ferrocarril, se realiza una nueva venta de lotes.



Existen varias fotografías de 1908 (foto) tomadas desde la estación que muestran la zona de Tapiales que va desde las vías hasta la actual Avenida Boulogne Sur Mer por lo que hoy sería la calle Altolaguirre, y en la que queda claramente visible

que en ese año todavía no existían edificaciones. Pero entonces... ¿Cuándo se fundó Tapiales. Con el loteo de 1908, y la inauguración para la circulación de transporte de pasajeros, el 23 de enero de 1908, el pueblo fue naciendo. Fueron las familias de ferroviarios quienes comenzaron a instalarse en la zona por el bajo costo de los terrenos, las facilidades de pago que la empresa ferroviaria les daba a sus empleados, y la fuente laboral cercana (en Tapiales se instala uno de los talleres de maquinas, vías y obras, mas importante de la red).

Es así que Tapiales no tiene fecha de fundación cierta ni acta alguna que se conozca hasta la fecha. Solo se pueden analizar las distintas escrituras de venta que muestran como el pueblo se loteó a finales de 1905, se vendió en 1906, y comenzó a poblarse en 1908. Ya en 1910 poseía algunos pobladores, comercios y una comisión de fomento.

Como son varias las teorías que subrayan los historiadores y geógrafos sobre el momento exacto en que un pueblo “nace” (en el caso en que no existe el de acta de fundación como es el caso de Tapiales), y mas aun, existen numerosas definiciones de lo que se denominaría “pueblo”, parece atrevido dar una fecha exacta de nacimiento, correspondiendo si marcar un periodo delimitado por dos años: 1908 y 1910. Ese es el lapso en que Tapiales, la localidad matancera nació y el que debe difundirse.



Junta de Estudios Históricos
Universidad Nacional de La Matanza

Instituto Superior de Formación
Docente N° 82



PRIMERAS JORNADAS DE HISTORIA REGIONAL DE LA MATANZA

FECHA DE REALIZACIÓN: 13 y 14 DE OCTUBRE DE 2005
HORARIO: 15 A 21 HORAS
LUGAR: UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA MATANZA
FLORENCIO VARELA 1903, (CP 1754) SAN JUSTO - LA MATANZA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES
TEL. 4480-8967 - mail: juntahis@unlam.edu.ar

FUNDAMENTACIÓN

El Partido de La Matanza, así como muchos distritos de la Provincia de Buenos Aires, cuenta con una rica historia, que en algunos casos se remonta a los inicios mismos del proceso de ocupación y colonización del territorio, comenzado en el siglo XVI. El conocimiento de la historia a nivel local nos enseña a comprender el proceso de formación histórico-social, que se llevó a cabo en un territorio que transitamos habitualmente y que se transformó con el paso del tiempo. Además, el conocimiento de dicha historia permite generar una identificación de la población con la cultura del sitio en el que vive para lograr, de esta manera, la preservación del patrimonio cultural tangible e intangible de la comunidad, y la posibilidad de incorporarse a la sociedad provincial, nacional y latinoamericana sin perder de vista el propio acervo cultural.

Sin embargo, a pesar de la importancia de la historia local y regional, a muchos investigadores les resulta difícil tener acceso a trabajos realizados por colegas de este y de otros municipios.

Por otra parte, la enseñanza aprendizaje de la historia local, se halla relegada en la currícula de los distintos niveles educativos de la Provincia. En parte, este déficit se debe a la carencia o poca difusión de los trabajos realizados por historiadores locales y al desconocimiento de dicha historia por parte de los docentes.

Por estos motivos, propiciamos estas Jornadas como un ámbito de discusión, debate y difusión de la metodología, el contenido y la transferencia a los distintos niveles del sistema educativo y de la comunidad en general, de la producción de conocimientos realizadas por los investigadores.

Atentos a esto, incluimos una mesa dedicada a los aportes para una didáctica de la historia local y regional, y otra sobre soportes no convencionales para su difusión. En el primer aspecto, creemos importante la participación de los Institutos Superiores de Formación Docente de la Región y la Provincia, que sin dudas, tendrán valiosas contribuciones que realizar. También se espera la participación de investigadores y docentes de otras disciplinas que vivencien como necesidad la difusión en forma masiva de la historia local.

La organización de las Jornadas están a cargo de dos instituciones con un fuerte arraigo en la comunidad matancera, como lo son La Junta de Estudios Históricos, Geográficos y Estadísticos de La Matanza, dependiente de la Universidad Nacional de La Matanza y el Instituto Superior de Formación Docente N° 82, dependiente de la Dirección de Educación Superior de la Provincia de Buenos Aires, que desde hace dos décadas viene formando profesionales de la educación, y desde hace doce años profesores especializados en historia.

A partir de estas consideraciones nos planteamos los siguientes objetivos.

Promover la apertura de un ámbito de debate y difusión de la historia local y regional, y su metodología.

Generar un espacio de encuentro e intercambio entre investigadores, dedicados a esta temática.

Aportar al conocimiento científico de la historia local y regional.

Difundir el estado de las investigaciones a través de la publicación de las ponencias seleccionadas.

Favorecer la participación de docentes, alumnos y público en general, para que de este modo, lo expuesto pase a formar parte del patrimonio cultural de la comunidad.

TEMÁTICA - DELIMITACIÓN ESPACIO - TEMPORAL

Las ponencias pueden incluir todos los aspectos que se sitúen en los siguientes ámbitos geográficos sin limitación temporal:

- La Provincia de Buenos Aires
- El Conurbano Bonaerense
- La Matanza
- La Ciudad Autónoma de Buenos Aires

TEMÁTICA PROPUESTA

Temática 1: Aspectos teórico metodológicos para investigaciones de historia regional. Este ítem apunta a la presentación de ponencias dedicadas a la investigación de los distintos períodos de la historia de una región, un partido o una localidad, así como también a trabajos que traten sobre procedimientos metodológicos y encuadres teóricos para la producción de conocimiento en historia local y regional.

Temática 2: La enseñanza de la historia regional propuestas y desafíos. Tenemos por objetivo la presentación de ponencias sobre experiencias didácticas o proyectos relacionados con la enseñanza aprendizaje de la historia local y regional.

Temática 3: Transferencias de la investigación en diferentes soportes no convencionales. Se espera la presentación de producciones en vídeo, películas, cds, presentaciones informatizadas, páginas WEB, etc.

TIPOS DE PARTICIPACIÓN

- 1- Ponentes
- 2- Asistentes

FECHAS DE PRESENTACIÓN DE RESÚMENES Y PONENCIAS

Consultas generales por mail
a Ariel Menapace - Junta Histórica: juntahis@unlam.edu.ar
Envío de resúmenes por correo electrónico a:

- Temática 1: Lic. Raúl Pomés pomesra@yahoo.com.ar
- Temáticas 2 y 3: Dra. Agostino juntahis@unlam.edu.ar

ENVÍO DE RESÚMENES HASTA 1ERO DE JULIO DE 2005
(alrededor de trescientas palabras en letra Arial 12, adjuntar CV del autor /es de no más de cuatro renglones en primera página. Identificar institución a la que se pertenece.)

PONENCIAS HASTA EL 29 DE AGOSTO DE 2005
Normas de presentación de ponencias:

Hasta 10 páginas (incluyendo texto, fotos, mapas, tablas, etc.)
Hoja tamaño A 4
Títulos Letra N° 14 negrita.
Subtítulos: letra N° 14 normal.
Cuerpo del texto: Letra Arial 12 normal. Interlineado sencillo
Márgenes: Superior 2, 5. Inferior 2, 5. Izquierdo 3. Derecho 2
Notas a pie de página.

Coordinadores Académicos Generales:

UNLaM, Dra. Hilda Noemí Agostino
ISFD N° 82 Prof. Lic. Raúl Pomés

Se entregarán certificados de participación y asistencia.
En tramite la justificación de inasistencias a los docentes que participen como ponentes o asistentes.

El Comité Académico estará integrado por especialistas de ambas instituciones y que abarcaran las diferentes temáticas.

Los espacios para la muerte en el partido de La Matanza

Arquitectura y Simbolismo en el antiguo cementerio de San Justo

Pomés, Raúl-Vituro, María Alejandra

Extracto ⁶.

Introducción

En todas las culturas y en todos los tiempos, la muerte fue objeto de reflexión, ceremonias y rituales. La separación del mundo de los vivos y el de los muertos es motivo de numerosas preguntas ante el temor de lo desconocido y de rigurosos tabúes. Las religiones se ocuparon por dilucidar el destino de los difuntos, intentando dar respuestas tranquilizadoras y, en muchos casos, un sentido a la vida terrena. Las prácticas funerarias reflejan las ideas que se tienen sobre la muerte, constituyéndose, con el tiempo, en fuentes históricas inagotables para la comprensión de una sociedad desde un punto de vista diferente.

Los cementerios son refugios en los que se resumen buena parte de la historia, del comportamiento social y de la demanda artística a través del tiempo. Aparecen frente a los ojos de los vecinos como un ámbito cerrado, ajeno a la vida cotidiana y visitado sólo en ocasiones especiales. Sin embargo, es un verdadero museo dado que en él se encuentran exponentes de la arquitectura y escultura que pertenecen al patrimonio cultural tangible e intangible de nuestra comunidad.(...)

Historia del cementerio de San Justo

El pueblo de San Justo fue fundado el 25 de diciembre de 1856, gracias a la donación de tierras realizada por los herederos del señor Justo Villegas. Se

⁶ Ponencia (2004) presentada y publicada en Primeras Jornadas del MERCOSUR Y SEGUDNAS bonaerenses .La Plata

destinaron solares para la construcción de los edificios públicos más importantes, entre ellos un terreno para la construcción del cementerio.

Este fue ubicado en el radio comprendido entre las actuales calles Perú, Rincón y Esnaola. Sin embargo, el antiguo trazado ocupaba una superficie menor, según se observa en un plano hallado en el A.H.L.M., incluido en un expediente referido al ensanche de la necrópolis, del año 1892. Esta reforma fue aprobada por el Concejo Deliberante, a través de la Ordenanza Municipal n° 29 del 26 de enero de 1893

No obstante esta ampliación en 1895 ya era insuficiente, debido al problema de la superpoblación de sepulturas y la falta de observancia de las pautas municipales para los enterramientos.

El impulsor de la construcción de una nueva sección del cementerio municipal fue el señor Ezequiel Ramos Mejía, quien el 30 de Octubre de 1894, solicitó a la Municipalidad la venta de una fracción de tierra en el cementerio local para construir un mausoleo destinado a servir como sepultura familiar.

Sin embargo, en la superficie que disponía el cementerio en esa época, no encontraba ningún terreno que se adaptara a la obra que pretendía construir. Por tal motivo, pidió que la municipalidad declarase la necesidad del ensanche del cementerio aplicándose para tal fin la suma que debería abonar por la compra de los 120 metros cuadrados destinados a su mausoleo. Ramos Mejía fundamentaba su petición en que “el monumento que le propongo construir... levantado por un célebre arquitecto será un hermoso adorno en el cementerio, que contribuirá como modelo y como ejemplo á un embellecimiento en el futuro”

El trazado del cementerio

En el centro de la antigua sección se hallaba una plazoleta desde la cual salían las calles en forma radial, abriéndose cuatro diagonales y cuatro perpendiculares. Las sepulturas frente a la plazoleta y más próximas al portón de acceso correspondían a las de primera categoría, luego en forma concéntrica se hallaban las de segunda y tercera clase 6, sólo en las dos primeras se podían construir bóvedas o nichos.

Contigua a esta sección, el agrimensor de la Municipalidad de La Matanza, Carlos Gaffarot, en el año 1895 propuso al Concejo Deliberante el siguiente

proyecto de ensanche basado en la propuesta de Ramos Mejía:

“... dejo libre la calle de 16 varas =13,86 metros y en cuanto al terreno que desea adquirir el señor Ramos Mejía, lo sitúo en el centro del futuro ensanche, en la forma de un paralelogramo de 12 m x 10 m = 120 m² = 160 varas², o en la figura de una circunferencia, que contiene un radio de 7m,85 con una superficie de 191 m²,64 = 255 varas² con 52. Así como también dejo el terreno necesario para capilla y casa del guardián”⁷.

Prevía aprobación del Concejo Deliberante, esta ampliación fue concretada en el año 1896, el 28 de Enero de ese año se formularon las bases de un acuerdo con la Municipalidad lo que hizo posible la construcción de su bóveda familiar y la ampliación de la necrópolis. La nueva sección presentaba un trazado similar al de la antigua. Tal como se había establecido, en el centro de la misma se hallaba el mausoleo de los Ramos Mejía - Lavalle. Las sepulturas de primera categoría se ubicaban en las dos calles más cercanas a dicho sepulcro.

También se destinó un espacio para la construcción de una capilla, la casa del encargado y un patio, además de ampliar la superficie para las sepulturas de tercera categoría. El perímetro resultante de toda la parte antigua de la necrópolis de San Justo es de 86.60 m de frente (100 varas) por 121,24 m de lado (140 varas).

El trazado de los cementerios estuvo condicionado por las ideas y preceptos higienistas, plasmados en la Ordenanza Municipal n° 22 del año 1892. El fin perseguido era evitar posibles epidemias que tuvieran como foco de origen la descomposición de los cadáveres.

Comparando con el trazado actual del cementerio, podemos observar que los sectores más antiguos presentan cambios, aunque en general conservan la estructura original.

⁷A.H.L.M Obras Públicas – Cementerios – leg. 8

El patrimonio tangible: la arquitectura de los sepulcros del siglo XIX

Sepulcro de la familia Flores



Es una bóveda caracterizada por su sencillez, e integra elementos arquitectónicos de distintos estilos, la primera inhumación data del año 1866.⁸ Su planta es cuadrangular y guarda simetría. Fue construida en ladrillos asentados sobre barro. El recubrimiento exterior fue realizado con argamasa, alisado y blanqueado con cal.

El techo es en forma de cúpula semiesférica, con una cruz latina tremolada hecha en hierro, que se levanta sobre un pedestal que simula un lucernario⁹

La estructura de la cúpula parece estar sostenida por ocho pilastras coronadas por capiteles corintios, realizados en cerámica. Los frisos están ornamentados por cuatro coronas de laureles ubicadas sobre el capitel de cada pilastra del frente y de la parte posterior, mientras que sobre cada uno de los capiteles de los laterales se encuentra en bajorrelieve un reloj de arena con alas abiertas. Sobre el dintel de la puerta de acceso se localiza un festón de hojas, este motivo se repite en cada una de las puertas falsas que tiene cada lado.

El dintel de la puerta de acceso está compuesto por un arco de medio punto. La puerta de dos hojas, es de hierro forjado vidriada y en su centro forma una cruz. Sobre la puerta hay una placa de mármol que contiene un epitafio.

Este sepulcro está protegido por la ordenanza municipal n° 8909/88, a pesar de lo cual presenta signos de abandono y deterioro por causas de la humedad.

.....Continuará en la próxima Carta Informativa

⁸L a primera tumba que se ha hallado fechada es del mismo año de creación del cementerio pero se trata de un entierro con una simple cruz en medio de una hilera. (Nota de la dirección)

⁹Lucernario: Abertura en un techo para que ingrese la luz natural.

Día Internacional de los Pueblos Indígenas

Nuestra labor esta basada en principios que también direccionan nuestra vida. Luchar por una ida digna para todos los seres humanos es uno de ellos. Queremos dedicar un espacio a aquellos hermanos que no tienen demasiadas posibilidades de hacerse escuchar. Deseamos además una vez más brindar nuestro humilde apoyo a la labor de una mujer que es ejemplo de vida Rigoberta Menchu Tum.

El 9 de agosto se celebra el Día Internacional de los Pueblos Indígenas. Con este motivo, la Premio Nobel de la Paz, envió la carta que transcribimos al Secretario General de la Organización de Naciones Unidas, Kofi Annan.

“Me dirijo Ud. con motivo del, ocasión que también aprovecho para saludar y extender un reconocimiento, por intermedio suyo, a mis hermanas y hermanos indígenas de todo el mundo.

A pocos meses de que concluya oficialmente el Decenio Internacional de los Pueblos Indígenas, iniciado en 1994, celebramos un nuevo Día Internacional de los Pueblos Indígenas. La fecha llega en momentos en que estos Pueblos del mundo se enfrentan a una grave situación de marginación, discriminación e inequidad, que aún con los avances recientes no se ha podido superar.

El Decenio le ha dado la oportunidad a la comunidad internacional de reconocer, no sólo formalmente, los derechos de los Pueblos Indígenas, sino también de actuar. Al establecer la Década, los Estados miembros de la ONU asumieron un compromiso que no se constata en la actuación particular de cada uno de esos Estados en relación con los Pueblos Indígenas. Por eso, lamento la falta de voluntad política de cumplir con los propósitos del Decenio.

Esa ausencia de voluntad política toma una forma mucho más concreta en la incapacidad de lograr un consenso en el seno de Naciones Unidas para aprobar la Declaración Universal de los Derechos de los Pueblos Indígenas, actitud que no es coherente con la postura adoptada frente a la creación del Decenio.

A pesar de los importantes esfuerzos que hemos atestiguado, las comunidades indígenas continúan entre las más pobres y las más marginadas en el mundo. Este fenómeno evidencia que los objetivos planteados al inicio del Decenio no serán alcanzados.

Ante esto, la ONU está en la posición de llevar a cabo una evaluación exhaustiva de lo que realmente ha significado el Decenio para los Pueblos Indígenas en tanto que la marginación, la exclusión de la vida política, social, económica y cultural y el desprecio de las mujeres y los hombres indígenas en muchas regiones del mundo continúan. Con una acción de esta naturaleza, la ONU se daría una nueva oportunidad a sí misma y, con ello, contribuiría a redefinir la agenda relativa a los Pueblos Indígenas tanto en el plano internacional como en el de los Estados nacionales. El desarrollo de este repaso tiene un carácter urgente, puesto que el Decenio no ha tenido una incidencia clara y directa en la vida de los Pueblos Indígenas.

Para el efecto, Señor Secretario, me propongo apoyarle en los esfuerzos de diálogo y convocatoria a los más prestigiosos dirigentes y personalidades indígenas y sus organizaciones, incluyendo a la Iniciativa Indígena por la Paz. Las condiciones a las que se enfrentan los pueblos indígenas no admiten postergaciones, pues, de lo contrario, continuarán engrosando las filas de los más desprotegidos, los más excluidos y los más olvidados.

Respetuosamente,

Rigoberta Menchú Tum

Premio Nobel de la Paz

Ciudad de Guatemala, a 9 de Agosto de 2004”

Andre Gunder Frank, 1929-2005



El día sábado 23 de Abril ha fallecido André Gunder Frank. El economista alemán, doctorado en Economía en la Universidad de Chicago, a partir de los años 80 lidera la corriente historicista de los “World Systems” en la que propone una visión unificada del sistema económico mundial que funciona como

sistema único, desde hace más de veinticinco siglos. Sostiene que la economía china tuvo siempre un papel central hasta que la revolución industrial del siglo XVIII desplazó el centro hacia Europa.

Gunder Frank fue Profesor en diversas universidades europeas, africanas y americanas, entre ellas Iowa, Michigan, Santiago de Cuba, Brasilia, y Santiago de Chile.

Este pensador neo-marxista, especializado en economía del subdesarrollo, siguió la teoría de la dependencia de Raúl Prebisch y H.W. Singer según la cual, la sociedad mundial ha desarrollado una dinámica centro-periferia en la que los países subdesarrollados han quedado condenados al papel de proveedores de materias primas. Ha sostenido que la burguesía latinoamericana ha sido la primera interesada en el mantenimiento de relaciones de dependencia con la metrópoli.

Pero debe decirse en honor a la verdad que André Gonder Frank fue ante todo un incansable luchador político contra toda manifestación de injusticias en nuestras sociedades.

En el último año 2004 participó activamente en el Tercer Congreso de Historia a Debate en Santiago de Compostela dejándonos allí su legado historiográfico. De allí proviene la foto que acompaña esta nota, esa imagen atenta, escuchando, dispuesto a debatir, da cuenta de su energía y su tremenda fuerza de voluntad, pues ya la enfermedad hacía estragos en él.

Maestro, humildemente lo despedimos con un ¡Hasta la victoria siempre!

De fábrica de autos a Universidad Nacional

Hilda Noemí Agostino PhD

La Universidad nace en 1989, pero su primer ciclo lectivo fue en 1991. Como no se contaba con edificio propio funcionó en distintos lugares que le fueron facilitados para la emergencia. Hubo oficinas en Provincias Unidas y se dictaron clases en las escuelas N° 51 y N° 52 de San Justo y en la N° 27 de Lomas del Mirador.

Ese mismo año, 1991, la institución recibe el predio que con anterioridad fue planta de fabricación de automóviles y que el estado nacional compró a la empresa Autolatina, comenzándose inmediatamente las actividades de reciclaje.

La escrituración de ese predio a nombre de la universidad moviliza hoy a toda la comunidad universitaria. Cabe aquí aplicándolo a la educación pública recordar aquello de:

“nosotros cuidamos una causa que es la causa de la patria, causa del pueblo, causa de los ideales que hemos tenido en nuestros corazones durante tantos años”¹⁰

Defender los derechos de cada Universidad Nacional es defender a la

¹⁰Discurso de Eva Perón el 1ero de mayo de 1952 en Plaza de Mayo.

sociedad toda, porque a ella le pertenecen.

En este predio se iniciaría el segundo año lectivo con 3.700 alumnos.

Es por aquel origen que el primer Aula Magna con que se contó se denominó “La Fábrica” y que su vista área recuerde aquella arquitectura.

Como la vida fabril signó sus inicios y perduró en algunos de sus símbolos, cabe aquí hacer una digresión que otorgue el adecuado contexto epocal a la producción local.



Cuando de vehículos importados se habla, el tiempo parece ser el último tramo del siglo XIX. Aparece así el accionar de Dalmiro Varela Castex que en 1892 habría importado un coche Benz con propulsión a caldera al igual que otros personajes contemporáneos. Dos años más tarde el mismo Castex trajo al país un De Dion Bouton, triciclo con motor a bencina, en 1895 arribó al país otro

Benz y como corolario de su aporte en 1896 llegó a la Argentina un Decauville de dos cilindros fabricado en Francia. Es de ese entonces la idea de crear un Club que agrupara a los incipientes automovilistas fue alentada por ellos y sus amistades que solían reunirse con sus vehículos en el actual cruce de las avenidas Del Libertador y Sarmiento al finalizar la recorrida por las calles y senderos de los bosques de Palermo que se concretará en Automovil Club Argentino cuyo primer presidente será Varela Castex.¹¹

Si en cambio se habla de autos fabricados en el país y se visita el municipio de Campana, se halla el auto de Manuel Iglesias, pero ya se entra en los inicios del siglo XX. Iglesias un inmigrante español convertido en trabajador ferroviario, aprende el oficio de carpintero y observa asombrado el funcionamiento de las máquinas de vapor, fuerza motriz que en aquellos años era de uso corriente de locomotoras, máquinas y herramientas. De la combinación entre la lectura de unos pocos libros técnicos que llegan a su manos y su creatividad nace en 1896 un torno rudimentario que más

adelante utilizará para confeccionar algunas de las piezas de su automóvil. En 1903 comienza su sueño que toma forma y se realiza en 1907. Otro auto que compite por tener el honor de estar entre los primeros de fabricación nacional es aquel que nace mientras el mercado automotor argentino vivía un momento de esplendor, abastecido por las grandes empresas norteamericanas. En el barrio de Once, en un pequeño taller de la calle Jujuy al 300, cobraba vida un nuevo auto nacional; el Yruam. Su hacedor, E. J. Maury, era un apasionado de los automóviles y representante en el país de la marca francesa Rolland-Pillaind que cerró sus puertas en 1926, luego de fabricar un modelo Grand Prix de 8 cilindros¹².

En cuanto a las plantas de fabricación, culminaba el año 1913, cuando Ford Motor Co. decidió instalar en Buenos Aires su primera sucursal latinoamericana, y que sería la segunda en el mundo. Se producía el famoso Ford T. Cuatro años después, cuando ya se habían comercializado más de 3.500 unidades, Ford inició la importación de sus vehículos desarmados, efectuando el montaje en Buenos Aires. Al promediar ese año,

en los Estados Unidos, la empresa autorizó una inversión de 240 mil dólares para construir una planta de armado acorde a las necesidades argentinas



Esa planta, ubicada en el barrio de La Boca, fue inaugurada en 1922, siendo la primera de Ford en América Latina. De allí salían aquellos famosos T, que se importaban semi-armados y se les incorporaba un 20% de partes nacionales. La industria argentina de autopartes comenzaba a dar sus primeros pasos. Las importaciones que en 1.919, no superaban las 5 mil unidades, totalizaban en 1.922, casi 11 mil vehículos mas por año y en 1920 ascendían a mas de 30 mil mientras el parque en circulación se aproximaba a los 100 mil vehículos.

En 1.927, Ford lanzó su modelo A que se convirtió, precisamente, en la unidad número 100.000 armada en el país. El mercado en expansión atrajo también a la poderosa General Motors, quien, en 1.925, se instaló en una vieja barraca lanera situada en Garay 1, esquina Ing. Huergo. Desde allí, el 19 de enero de ese año,

comenzó la historia de General Motors Argentina con la salida de la línea de montaje del primer Chevrolet armado en este país.

Poco tiempo después se agregaron las marcas Oldsmobile, Oakland y Pontiac, totalizando las ventas anuales casi 8 mil autos y más de quinientos camiones, a través de una red de más de cien concesionarios que abarcaba todo el país.

En 1928, se inaugura la planta de Barracas -ubicada en Río Limay 1725- cuando el país importaba unos 60 mil automotores por año.

El parque total superaba las 270 mil unidades, existiendo un vehículo cada 40 habitantes. Solamente seis países - Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Canadá, Alemania y Australia poseían un parque superior. De la planta de la calle Río Limay comenzaron a salir unidades Chevrolet, Pontiac, Buick, Oldsmobile, Cadillac, Oakland y La Salle en cantidades que totalizaron en 1929, los 27 mil vehículos anuales. También allí, se armaron ocasionalmente, automóviles Vauxhall, Opel y Marquette.

.Al promediar la década del 30, comenzó a superarse la depresión motivada al comienzo de la misma y, simultáneamente, las plantas automotrices instaladas en el país,

¹¹ En algunas crónicas aparece Varela Castex enfrentado con el Intendente Anchorena por la patente numerada como 1 de Bs.As.

¹² Desde el año 1966, esa unidad integra la colección del Automóvil Club Argentino, tras la donación efectuada por su constructor

umentaron su actividad. En la de Ford, se inició el armado de unidades con motores V8.

Junto a ella y General Motors, otra empresa comenzó el montaje de vehículos. Era Fevre y Basset, En 1932, comenzó el montaje de autos y camiones en el edificio de la Av. Figueroa Alcorta 3300, donde permaneció por un lapso de casi dos décadas.

Con un mercado total que sumaba 46 mil unidades anuales, la flamante empresa competía con los gigantes Ford y General Motors. Por entonces, se concretó otro intento destinado a instalar una planta para la fabricación integral de automotores. Un ingeniero con importantes antecedentes en la industria automotriz europea, Carlos Ballester Molina, fundó la empresa Hispano Argentina, Fabrica de Automotores S.A., cuyas primeras actividades estuvieron destinadas a producir motores Diesel para vehículos comerciales. El objetivo básico de la firma era construir un auto nacional. En el año 1938, de la planta ubicada en el barrio de Caballito (Rivadavia y Campichuelo), salieron los primeros PBT, al que siguieron el sedán Motor Criollo, automóviles de categoría, impulsados con un motor diesel de seis cilindros, de los cuales se fabricaron unas cien

unidades. En 1.938, la demanda alcanzaba las 55 mil unidades y las plantas de montaje nacionales ya comenzaba a resultar insuficientes. Prueba de ello, fue que Ford debió traer algunos autos destinados inicialmente a Brasil y Chile. En tanto, General Motors empezó a construir su nueva planta en San Martín, sobre una superficie de treinta hectáreas. La segunda Guerra Mundial cortó la prosperidad que evidenciaba la industria automotriz local.

Pero volviendo la mirada a San Justo. Fue en 1910 que Julio Fevre fundó "Julio Fevre y Cía", empresa dedicada a la importación de automotores de las marcas francesas Mors, Aries, Delage y Berliet. Seis años más tarde se convierte en representante exclusivo en la Argentina de la empresa Dodge Brothers y comienza con la importación de automóviles y camiones Dodge. La marca, que ya era la tercera en importancia en Estados Unidos logró una rápida aceptación en el mercado argentino. Unos años más tarde, en 1928, al incorporarse Diego Basset a la compañía nace Fevre & Basset. En 1931 adquiere la firma. Restá Hnos. Esta era distribuidora de los productos Chrysler en el país

La sociedad comienza a funcionar en las instalaciones del llamado "Palacio Chrysler" edificio reacondicionado para actividades de montaje y asistencia técnica. En el cuarto piso del edificio se contaba con una exclusiva pista de pruebas con una longitud de 173 metros y tribunas con capacidad para 3.000 personas.

En 1932 comenzó el montaje de autos y camiones en el edificio de la Avenida Figueroa Alcorta al 3300. Dos años más tarde, la empresa cambia una vez más su razón social por la de Fevre y Basset Limitada S.A.I.C. y mantiene la producción e importación de los productos Chrysler, Plymouth, Dodge y los camiones Fargo.

En poco tiempo las ventas se triplicaron y esto motiva en 1937 que el Vicepresidente de la firma visite el

país y augure un gran auge a la industria automotriz.

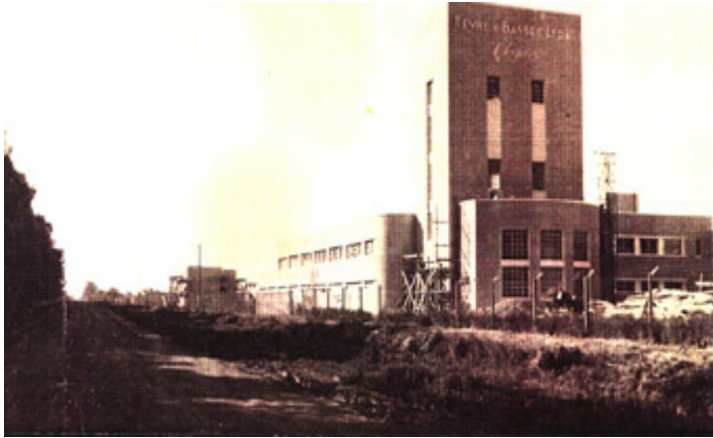
Este crecimiento se vio interrumpido abruptamente al estallar la guerra, como ya se ha indicado, Debido a la falta de insumos, las operaciones productivas debieron ser suspendidas. En el ínterin la planta de montaje había quedado "atrapada" por la urbanización que se desarrolló a su alrededor.

Entre 1948 y 1950 la empresa construye su nueva planta de montaje en unos terrenos de 38 hectáreas ubicados en la localidad de San Justo. Se realiza la mudanza de instalaciones y equipos del Palacio Chrysler para poner en funcionamiento la planta.

Es en ese año de 1950 que comienza a funcionar en la comuna de San Justo la planta de Fevre & Basset Ltda. S.A.I.C.



Edificio Chrysler en Capital Federal



Fábrica Fevre y Basset en 1949 - San Justo

Según la misma empresa y “A pesar del esfuerzo realizado, la producción se vio dificultada por una serie de restricciones a la importación de insumos y en un intervalo de casi cinco años le empresa estuvo paralizada”¹³

En 1957 y durante un plazo muy breve, se fabrican en San Justo los camiones medianos Krupp y unas pocas unidades del Volkswagen escarabajo.

En Argentina, encontramos presencia física del escarabajo en 1951, con la importación de unas pocas unidades, con motor de 1.192 cc., pero es seis años después, en 1957, cuando un convenio reducido entre Chrysler y VW permitió que el auto se armara en

la planta de San Justo, conjuntamente con algunos camiones Krupp. Aquella producción fue muy reducida y no tuvo demasiada significación en el mercado, aunque con ello la empresa matancera comenzó a adquirir una gran fama en Argentina.



Planta de Montaje de Chrysler

¹³ www.chrysler.com.

En 1959, estimulada por lo normado en el Decreto N°. N° 10136, Chrysler Corporation decide fabricar integralmente en Argentina autos, camiones y camionetas mediante un convenio con sus socios argentinos de Fevre y Basset Ltda. Se crea Chrysler Argentina. El acuerdo alcanzado establecía que Chrysler Argentina se encargaba de la producción de partes y componentes mientras que Fevre y Basset Ltda. tenía la responsabilidad de las operaciones de montaje final en la planta de San Justo y de la distribución de los productos en todo el país.

Los primeros Chrysler argentinos fueron la Pick Up D-100 y el camión D-400 lanzados en 1960. Ambos vehículos estaban equipados con motores y cajas de velocidad producidas localmente. Paralelamente avanzan los trabajos para el lanzamiento del primer automóvil y finalmente se produce en 1962 el Valiant V200, un compacto de origen norteamericano. Ese año, se fabrican 4500 automóviles y 5500 camiones. Al mismo tiempo, comienzan a producirse cajas de velocidades destinadas a vehículos propios y de terceros. Entre 1962 y 1964 se fabricaron 27000 cajas.

El 29 de Noviembre de 1965, ambas empresas se fusionan en Chrysler

Fevre Argentina S.A.I.C
La planta de San Justo ocupaba una superficie de 100.000 metros cuadrados integrada por los sectores de estampado, motores, transmisión, pintura y montaje. En 1970 se agrega el sector de matricería. El personal ocupado por la empresa estaba entre las 3.000 y 4000 personas.



Planta de Montaje de Chrysler

También en 1970 se agrega una planta que había pertenecido a la desaparecida Siam Di Tella en la localidad de Monte Chingolo y se la reacondiciona para la producción de camiones y Pick Ups. La línea Valiant es reemplazada por completo en 1969 con el lanzamiento de un nuevo modelo de dimensiones mas grandes basado en el Dodge Dart norteamericano.

A continuación se observa un papel con membrete de aquella empresa que establece sus domicilios, la sede oficial en la calle Reconquista de la Capital Federal y la fábrica en el domicilio que hoy ostenta la Universidad Nacional de La Matanza.



Fecha en 1962 existe un expediente tramitado en la órbita municipal donde la firma, por medio de sus presidentes, Jorge E. Topping por Chrysler y Luis J. Fevre por Fevre & Basset, solicitan al municipio una exención impositiva. Se basan en el desarrollo local que con sus actividades van a proporcionar a La Matanza. El beneficio solicitado es negado por el Comisionado Municipal Dr. José Atencio pero, toda la tramitación elevada sirve hoy para conocer la zonificación existente en el partido, tanto para viviendas como para industrias, ya que es detallado allí exhaustivamente como complemento de lo solicitado.¹⁴

¹⁴ Expediente Municipal N° 2200-13130 fechado en Febrero de 1962. Copia en Archivo de Junta Histórica. UNLM. Original en Museo y Archivo Municipal. Virrey del Pino

En esa época competían con Chrysler, Ford Motors y General Motors Argentina asentadas en los municipios de Tigre y San Martín.

En 1971 con la producción del Dodge 1500, Chrysler es la primera empresa norteamericana en lanzar al mercado argentino un modelo mediano.

Durante la década del '70 se mantiene la producción de camiones y Pick Ups, La línea Dodge incorpora la versión coupé en 1971 y en 1978 el Dodge 1500 recibe una actualización agregándose también la versión rural.

Al iniciarse 1978 la producción total de Chrysler Fevre Argentina había superado las 295.111 unidades. En 1979 llegan los tiempos de la Volkswagen. Se anuncia la adquisición del paquete accionario de la empresa por parte de Volkswagen, que se concreta el 5 de Mayo de 1980. Nace

Volkswagen Argentina S.A. A excepción del Dodge 1500 que pasa a denominarse VW 1500, se discontinúa toda la línea Dodge. Se continúan con las plantas fabriles ubicadas en San Justo y Monte Chingolo, provincia de Buenos Aires. Inicialmente, su actividad productiva se centró en el VW 1500, que no sólo tuvo así continuidad, sino que incorporó importantes mejoras a través de nuevas técnicas de fabricación y controles de calidad. Simultáneamente, Volkswagen comenzó la importación de vehículos,

incluyendo al legendario “Escarabajo”, del cual se comercializaron más de 21 millones de unidades en todo el mundo, al igual que el VW Passat y los utilitarios, todos estos producidos en Brasil y los Audi de procedencia alemana.

Sobre algunos de los modelos fabricados puede agregarse que:

El Dodge 1500 estaba basado en el Hillman Avenger inglés, y se usó como base para otros autos de varios países.



PROPAGANDAS DE LOS AÑOS 1971 Y 1972

En la Argentina se producía sólo la versión de cuatro puertas, mientras que en Brasil, se producía la de dos. En un principio, los modelos disponibles eran 3, el auto base de la gama era el Dodge 1500 Standard con 72HP, el modelo de lujo era el Dodge 1500 SPL, que tenía igual mecánica, pero con mas detalles. Ambos modelos tenían el mismo motor de 1498cm³ y el tercero que completaba la gama era el Dodge GT-90.

En 1974 salió el Dodge 1500 SPL Automatic con caja automática y el Dodge 1500 1.8 con motor 1798cm³. Cuando, la Chrysler vendió su subsidiaria argentina a la VW. El auto se denominó Volkswagen-Dodge 1500 y era similar al Talbot Avenger. Con respecto al anterior modelo, las diferencias eran el frente, las luces de stop, las ventanillas (sin ventílete), los paragolpes, parrillas y el interior completo



PROPAGANDAS DE LOS AÑOS 1976 Y 1978

Los modelos que se fabricaban, luego del traspaso de marca, eran el Volkswagen-Dodge 1500, 1500 Full, 1500 1.8 Full y 1500 1.8 Rural Full, una StationWagon equipada con motor 1800 y aire.

Durante los años 1987-88 se producía un Volkswagen 1500 Básico, que no era más que un Volkswagen 1500, pero con el equipamiento más básico que se haya visto sobre un 1500 y a pesar de tener todos los aditamentos de la nueva línea, los paragolpes eran de chapa como los de la línea anterior pero del color de la carrocería.

Volkswagen lo bautizó VW 1500 desde 1982, fue el primer auto al que la firma alemana dio su nombre en Argentina. Su slogan publicitario fue "anda, anda y anda..."

Un nueva fusión signó la vida de la planta: Volkswagen se une a Ford Motors y nace Autolatina, que concentra el grueso de su producción en Pacheco.

Resumiendo en este terreno, que hoy es la Universidad Nacional de La Matanza se sucedieron Fevre y Basset, Chrysler, después VW y luego Auto Latina. Se cerró en Diciembre de 1987, procediéndose al desguace de la fábrica, muchas cosas fueron a Pacheco y a San Nicolás como los transformadores y las máquinas. Antiguos operarios recuerdan que ese

proceso de desmantelamiento duró cerca de un año y lo realizó Ford.

Muchos testimonios remiten a las actividades de aquellas empresas que se sucedieron en el mismo predio, pero baste saber que el primer rector de la Universidad Nacional de La Matanza el Ing. Mario Pinelli se había desempeñado allí y trajo algunas personas a trabajar a la casa de altos Estudios. Existe todavía en la Universidad, en Mantenimiento, una bicicleta que se usaba para trasladarse cuando se controlaban distintas partes de las instalaciones eléctricas. También durante muchos años el Dr. Rene Nicoletti, conservó un sillón de escritorio heredado de las viejas instalaciones, que fue trasladando a las diferentes oficinas que por sus cargos debió ocupar.



El emblema universitario, que puede observarse al lado de su nombre en la

entrada principal, hace honor a la idea que impulsó originalmente su acción “Una universidad para la comunidad”, transformada hoy en “El camino a la excelencia“. Es un círculo que encierra a un espacio, símbolo de La Matanza toda, con sus variados actores y en donde se destacan la comunidad y la universidad, representados cada uno por una mitad, siendo el superior la primera y el inferior la segunda. Ambos se unen en el esfuerzo y actúan en conjunto, a

la manera del rotor de una turbina. Su permanente movimiento tiende a mejorar los niveles de desarrollo social, económico cultural y tecnológico impulsando al hacerlo a toda la región de impacto, hacia un futuro coloreado por el verde de la esperanza. Unión, trabajo, fuerza, empuje vital y esperanza al servicio de una comunidad, son las ideas que transmite día tras día el emblema universitario.

A partir de este número nuestra Carta Informativa cambia de formato, Esperamos como siempre la colaboración de la comunidad matancera que nos hace llegar sus fotos, sus documentos, nos otorga entrevistas y nos sugiere temas relacionados siempre con la historia y la geografía de nuestro partido en el tiempo actual y en el pasado.

Es este un rincón destinado a la memoria y está al servicio de toda la comunidad. Pueden solicitarse información y /o entrevistas de consulta.

Deseamos una vez mas agradecer a todos aquellos vecinos, docentes y alumnos que colaboran siempre desinteresadamente con nosotros.

Seguimos enviando las Cartas Informativas en forma gratuita a quien las solicite para si o su institución. También seguimos entregando la Breve Historia de La Matanza en imágenes en CD.

Comunicamos además que en la actualidad solo disponemos de un asistente colaborador: Ariel Menapace, con quien pueden comunicarse al igual que conmigo por mail a juntahis@unlam.edu.ar o al TE 4480-8967

Muchas gracias

Hilda Agostino

Nuestra Universidad sigue creciendo

El 12 de Abril se inauguraron las nuevas instalaciones destinadas al Departamento de Derecho y Ciencias Políticas. La foto que muestra el escenario del acto inaugural, en el Patio de Las Américas, permite apreciar a las autoridades del Casa y del flamante Departamento: Lic. Daniel Martínez, Dr. Víctor René

Nicoletti, Dr. Juan Carlos Busnelli y Dr. Alejandro Finocchiaro.

Las tradicionales cintas de colores patrios, luego de ser bendecidas al igual que las aulas, fueron cortadas por el Sr. Rector y la Sra. Vicegobernadora Graciela Giannetasio asistente a la ceremonia.



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