

ANTIGUOS POBLADORES 2

La idea que mueve a este raconto no quiere ser pretencioso, haciendo historia desde la colonia. La consigna es no alejarnos en el tiempo, tanto, que no podamos aprehenderlo, sentirlo. La idea es identificar el tipo de vida, los lugares que les eran habituales, los cambios históricos que vivieron, aquellos de los que todavía hoy tenemos presentes relatos, porque son familia cercana. Relatos que fueron pasándose de generación en generación, hasta nosotros.

Esos hombres y mujeres, que son nuestros tatarabuelos, bisabuelos y abuelos, que merecen nuestro recuerdo y homenaje, porque son sus huellas la que nos ayudan a una reconstrucción colectiva de y en nuestra comunidad. Quizá muchos de los que todavía nos acompañan revivan historias, recuerden relatos o vuelvan a emocionarse por haber participado de algún momento histórico significativo de nuestro querido Ezeiza.

Aquellos que pisaron estas tierras ,tiempo atrás, hicieron mucho más que vivir para si mismos, nos dejaron sus valores, su esfuerzo y el duro trabajo que no son más ni menos que fundacionales de la generación que sobre el siglo xxi, los reivindicó.

PARA ENTENDER LO QUE VIVIERON...

- La diferencia de clases sociales.
- El paso del tren.
- El fraccionamiento de tierras.
- Esteban Echeverría.
- La Ruta 205.
- La luz eléctrica, el teléfono y el correo.
- La Educación.
- El Polvorín.
- Las localidades
- El Aeropuerto Internacional
- Las nuevas oportunidades.
- La Autonomía.

La diferencia de clases sociales

Lo importante es reconocer que en nuestro terruño, convivían los importantes terratenientes con una humilde clase trabajadora **sin voz**.

Como todos los grandes propietarios de principio del siglo xx, tenían la mirada puesta en Europa. Eran miembros de una oligarquía agroganadera, que habían adquirido enormes propiedades a muy bajos valores. En sus pequeñas estancias de los alrededores de la gran ciudad de Bs. As. construyeron magníficos palacios para pasar largas temporadas durante los veranos y en los inviernos volver a la “Cuna de la Civilización”.

Antes de llegar al siglo xx, el actual Distrito, era en cuanto a superficie, en un alto porcentaje parte integrante de dos inmensas estancias: “LOS REMEDIOS” y “SAN SEBASTIAN”, donde trabajaban familias de pueblos originarios y luego con el asentamiento de inmigrantes las tierras se fueron fraccionando. Encontramos así en las mensuras propietarios ingleses, escoceses, irlandeses, españoles, italianos y vascos. De estos primeros pobladores, de los que muchos de nosotros descendemos, aparecen trabajando de puesteros y pulperos, habitantes permanentes. Por otro lado, la lana y la leche fueron motores impulsores y convocantes para poblar la región, acompañando el ritmo de la economía y la política del momento.

Ezeiza era un pueblo rural, cuya especialidad era “los tambos “ y sobre todo los vascos sus protagonistas. En lo que hoy es la cabecera del Distrito, frente a la estación y hacia el norte, se encontraba la vivienda y almacén de ramos generales de Don Calixto (aún de pie aunque notablemente desfigurada). Este almacén se convirtió en el lugar de reunión de tantos vascos tamberos de la zona que se juntaban todas las mañanas a jugar pelota paleta, seguramente después de tomarse su copita de ginebra y cargar los tarros al tren.

El Paso del tren

En nuestro país, el primer ferrocarril fue de capitales nacionales, la “Sociedad del Camino de Hierro de Bs. As “ cuya historia trasciende por haber contado con” la porteña”, como primer locomotora y por tener su terminal en el solar que hoy ocupa el Teatro Colon. Esta empresa en 1863, comenzó a ser administrada por la Pcia. de Bs. As. Como “ Empresa del ferrocarril Oeste”. El Directorio del ferrocarril ingles el “Great Southern Railway Company Limited” no estaba interesado por pasar por estos lados ya que no le resultaba rentable. Sin embargo, ante el temor de que el Ferrocarril del Oeste (provincial) que brindaba mejores servicios y tarifas le ganara el espacio, El Directorio solicitará el permiso para extender el ramal. Dicha solicitud fue descartada por la legislatura Provincial para que los ingleses no construyeran un monopolio de transportes ferroviarios. Será entonces el ferrocarril del oeste el autorizado para atravesar nuestros campos en su ramal Temperley-Cañuelas. El tendido de vías comenzó en 1884. No obstante durante el gobierno de Juarez Celman y Máximo Paz, en la Provincia de Bs. As., se encuentran con el endeudamiento ocasionado por muchos años de economía liberal y por lo tanto venderán sin culpas, al capital extranjero todas las empresas nacionales.

Don José María Ezeiza y Fondevila, nunca se enteró que su nombre se impondría a una estación de tren, a una ciudad, a un Aeropuerto Internacional. Se casó y tuvo 3 hijos. Compró una pequeña chacra en el entonces partido de San Vicente. La propiedad será escriturada, 10 años antes de la construcción del ramal ferroviario. Don José M. Ezeiza, con 55 años, no tendría la suerte de ver el paso del tren, ya que morirá en 1884, a los 65 años. Cuando el ferrocarril pasó por Ezeiza, Lorenza , su nieta, que era pequeña y necesito una autorización judicial que gestionó su padre , junto con sus tíos donó la tierras para la instalación del estación y una playa de maniobras. La única condición para la donación fue que la estación llevara el nombre de su abuelo y que siempre debían estar habilitados los pasos a nivel a la altura de las actuales French y Avellaneda . Sabemos y viene al caso que el paso a nivel de la calle Avellaneda estuvo muchos años cerrada, y fue el actual gobierno municipal el que tras muchas dificultades logró volver a abrirla.

Fraccionamiento de tierras junto a la estación.

Aprovechando la reciente instalación de una estación de trenes, la empresa inmobiliaria “Hansen Mateo Rey y María Elena Branna”, adquirió parte de las tierras que habían pertenecido a la familia Armstrong y realizó un fraccionamiento de 42 manzanas en lo que hoy es la zona central de Ezeiza. La finalidad era realizar una subasta pública en 1912-1913.

Esteban Echeverría

En 1911, se encontraban en Europa , Francia, Enrique Santamarina y Luis Guillón, dos poderosos terratenientes lugareños. Ambos decidieron a su regreso comenzar una campaña intensiva para lograr la autonomía de Monte Grande . En realidad en ese “casual encuentro”, se tramó una simple maniobra especulativa. La autonomía de Monte Grande benefició a los pobladores pero mucho más a estos señores que después de la autonomía realizaron importantes negocios inmobiliarios.

La autonomía de Lomas de Zamora, en 1913, dio origen al Partido de Esteban Echeverría, del que pasamos a pertenecer. El 1 er. Comisionado del municipio fue el mencionado Enrique Santamarina.

La Ruta 205

Lo que seguramente vieron nuestros antiguos pobladores fueron senderos hollados por el transitar se ellos mismos, cruzando campos para realizar sus tareas habituales.

Podemos hablar también, que la ruta tal como la conocemos ahora , no existía, era solo un camino que conducía al cementerio de Monte Grande.

La antigua vía de comunicación con Tristán Suarez y Monte Grande era el camino de tierra que pasaba por la calle Constitución, lo que hoy es la Autopista Ezeiza -Cañuelas y que continuaba hasta Monte Grande por la actual Edison. Era el único camino existente , sino había que ir “cortando campo”.

Existía los llamados “Camino Reales “ o troperos. Uno el que atravesaba los bosques del aeropuerto y el otro conocido como Camino a la Flores.

Ezeiza miraba hacia el norte, por lo tanto, lo natural y lógico, era que la ruta fuera la que todos conocían y se empezaron a hacer obras de preparación como por ejemplo puentes. Pero algo ocurrió...la ruta se empezó a construir por otro lado, por donde está hoy y todos apuntaron a Enrique Santamarina, porque era amigo de los conservadores. Tenían razón. Don Enrique Santamarina, como no podía ser de otra manera estaba ligado al poder de turno hasta llegó a ser por un corto período vicepresidente del gobierno golpista de Aramburo. Logrará desviar el recorrido de la ruta y hacerla pasar por la tranquera de su estancia, "La Sofía", teniendo especial cuidado que su paso no separara su propiedad.

La ruta 205 se comienza a construir en 1934 y se terminará un año después. Por ella pasaba un auto cada 25 minutos. Todavía se circulaba por la izquierda y no estaba iluminada.

La luz eléctrica, el teléfono y el correo.

La luz eléctrica llega a Ezeiza en 1937.

Para el teléfono nos tenemos que remontar a 1908, cuando Guillermo Gaddini, vecino de Tristán Suarez, se contactó con un estanciero del partido de Flores que era dueño de una compañía telefónica privada por medio de la cual unía desde Bs. As., cada una de sus estancias y luego los establecimientos entre sí. Una de las calles céntricas de Tristán Suarez recuerda el nombre de éste pionero.

Los primeros teléfonos en Ezeiza se instalaron en casa de comercios.

El primer correo de la urbanidad que hoy llamamos José María Ezeiza fue una estafeta postal que funcionaba en un local alquilado sobre la ruta 205. Una nueva funcionó en Canning y era de la familia Cresmani. Otra frente a la estación de Suarez era de la flia Gaddini casi todos coincidían que había poco movimiento postal antes de la llegada del obrador para la construcción del Aeropuerto.

En 1946 se inauguró Correos y Telégrafo por la calle Esteban Echeverría. El correo concentraba las comunicaciones que luego se derivaban hacia el transporte ferroviario o el telégrafo.

La Educación

Las escuelas antes del siglo xx, eran como mojones en la pampa. Hablemos de establecimientos dependientes de una autoridad administrativa centralizada. La primera escuela en lo que hoy es el distrito de Ezeiza funcionó en Spegazzini, sobre el camino real y llevaba el nº 5. La escuela 3 cuando éramos E. Echeverría pasó a ser la 1 en Ezeiza, es la escuela de la calle French. El camino de tierra que existía entre Tristán Suarez y Ezeiza se cortaba ante el campo de los Zenavilla-Ramos Mejía. La calle que llegaba hasta la estación era la actual Pte. Perón-Echeverría, que finalizaba en la actual barrera de Pravaz y retomaba el camino que conducía al cementerio. Ahí estuvo por primera vez la escuela, ya en 1877, se llamaba "Escuela elemental de niños, del partido de San Vicente", contaba con dos salones, un patio con galería y uno abierto que se iba afinando a medida que se acercaba a la actual barrera de Pravaz, antes Garibaldi. Su frente daba a las vías como todas las construcciones de ese momento, como la quinta "Santa Bárbara" y las ventanas al camino que hoy es la ruta 205. En el mismo año se creó la primera escuela en Tristán Suarez, en la actual Gaddini y 25 de Mayo. Luego vinieron las demás.

El Polvorín

Uno de los acontecimientos más importantes de nuestra historia fue la enorme consternación pública que se produjo en el caserío de Ezeiza y pueblos aledaños, frente a la enorme explosión del llamado Polvorín de Ezeiza que se produjo en diciembre de 1898 en horas de la tradicional hora de la siesta de campo. En realidad se trató de una explosión de una precaria fábrica de pólvora, la que pudo ser sentida hasta la zona de Avellaneda. En ese episodio murieron 6 trabajadores. El propietario de la fábrica era un italiano llamado Pierotti quien también era el dueño de la residencia "Santa Bárbara".

Las localidades

Las localidades de nuestra región se fueron conformando con quienes se asentaron alrededor de las estaciones del ferrocarril. El tren facilitaba la comunicación humana y su inserción en los circuitos productivos por su conexión con el mundo laboral y económico. Esto no significa que antes del tren no hubiera existencia humana en estas zonas. Por lo tanto, las localidades del Distrito no tienen un acta fundacional.

La estación o parada de trenes de la actual Tristán Suarez se inauguró el 16 de julio de 1885 y se llamó Llavallol, quien era el gobernador de la Pcia. De Bs. As. y Tristán Suarez era un vecino de la zona.

Ezeiza, hoy José María Ezeiza, nace el 17 de julio de 1885. Alrededor de la estación sólo podían verse algunas pocas casas hacia el principio del siglo xx.

Canning(recuerda al político inglés George)tuvo su apertura de línea el 8 de febrero de 1911.Este tendido de trocha angosta daba salida a la producción agropecuaria de la zona a través de los puertos de La Plata y de Buenos Aires.

La Unión Ferroviaria hoy La unión, primero fue un apeadero denominado parada Km 34/897, luego Parada Links, habilitada el 24 de junio de 1912. Brindaba servicio a los golfistas del Lomas Athletic Golf, que llegaban allí en un vagón especial y en horarios específicos para poder practicar sus tiros.

Carlos Spegazzini, por el científico historiador. Nació bajo el nombre Kilómetro 41.410 el 5 de diciembre de 1950. La parada de trenes funcionaba en horarios específicos como parada de destino de los trabajadores de las fábricas próximas.

El Aeropuerto Internacional

Si bien la necesidad de un Aeropuerto internacional para la Argentina estaba delineada para la Argentina después de varios años antes, fue el Gral. Ministro Pistarini, Secretario de obras Públicas del Gral. Perón, su principal nervio y motor. Presentó el proyecto y se lo considera una de las realizaciones más importantes del primer gobierno peronista.

El sitio de emplazamiento fue duramente criticado por la oposición debido al lugar elegido porque era proclive a las nieblas. Pero, Ezeiza contaba con la ventaja de poseer una capa de tierra tosca, muy cercana a la superficie que facilitaba la tarea de consolidación del suelo y ahorrarles varios millones de pesos

En un principio fue resistido por los mismos pobladores de Ezeiza ya que para su construcción se debieron expropiar las tierras de numerosos tamberos de viejo arraigo en la zona. Los comerciantes en general también creían que el nuevo aeropuerto no iba a contribuir a nada al desarrollo local.

Pero la construcción no se limitó al Aeropuerto, también se construyó el Barrio justicialista Nº 1, amplias áreas de recreación los bosques, la autopista Richieri, la Ciudad Evita y todos los servicios necesarios para realizar un desarrollo territorial impresionante.

Vientos de cambios comenzaron, en la época venía para quedarse. Las acciones sociales del gobierno superaron las expectativas de nuestros trabajadores y los de todo el país. Atrás quedaban los abusos de la clase alta, y los derechos de los más pobres empezaron a cambiar el perfil social.

Las nuevas oportunidades

Pero volvamos a Ezeiza particularmente. **Para la construcción de la nueva Estación Aérea, fueron fundamentales los trabajadores.** Los hubo de distintos orígenes, inmigrantes del interior del país, así como de Italia y Ucrania, entre otros que vinieron a nuestro país huyendo del flagelo de la segunda guerra mundial. Comenzaron a trabajar en dichas obras, siendo un número cercano a los 5000 obreros. **Muchos de ellos se establecieron en los barrios periféricos de Ezeiza, dándole a ésta una importante oleada de urbanización. El estado de bienestar del gobierno peronista, brindó créditos para la construcción . Además de mejorar ostensiblemente la calidad de vida de la población, lo que redundó en más trabajo y que muchos tuvieron acceso al sueño de la “vivienda propia”.** Durante la construcción del Aeropuerto, se implementó un pequeño tren que desde la estación de Ezeiza transportaba trabajadores y materiales al interior del aeropuerto. A dicho tren se lo conoció con el nombre de “La Catalina”, porque

tanto el maquinista como el cambista, vivían en una casa que así se llamaba y pertenecía a la familia Larralde, en French al 200. Era una casa de inquilinato como otras que empezaron a aparecer en Ezeiza para albergar trabajadores de la construcción. El trencito iba por la actual calle Perón, doblaba a la altura de la calle Teodoro Fels y se internaba en campos del Aeropuerto.

Como dijimos el Gral. Pistarini realizará el seguimiento de la obra y de la forestación de los bosques con un celo tal que se cuenta que en ocasiones, bajaba de su jeep y pisaba la tierra alrededor de los nuevos arbolitos recién plantados.

El nombre del Aeropuerto se impuso porque al final de la construcción, el Gral. Perón realizó un gran asado junto a los obreros y les preguntó que nombre debía llevar el Aeropuerto, a lo que los trabajadores respondieron "Ministro Pistarini".

Los trabajadores vivían como dijimos en casas de inquilinato, los del interior en barracas y muchos de lugares cercanos llegaban a la estación para transportarse en "La Catalina". Muchos fueron los que después se establecieron en Ezeiza. Los que pertenecían a la municipalidad de Buenos Aires venían diariamente en las conocidas como "Bañaderas (micros)" y luego regresaban a la capital.

El País estaba cambiando y los "SIN VOZ", dignificados, también.

Muchos, ya lo sabemos, fueron las conquistas de la clase trabajadora en esos tiempos, los derechos sobre el trabajo, la educación, el respeto a su opinión, el derecho a acceder a la vivienda, a la salud, los de la mujer etc. Sin embargo, la nueva política desde el vamos, apuntó a los más vulnerables, a los niños quienes eran el futuro que sin duda fue mejor. Nace la clase media, fuerza motora del crecimiento del País.

Después la llamada revolución libertadora y tantos años de dictadura marcaron las nuevas generaciones, que a pesar de ello recibió la democracia en el año 1983, y con sus buenos y malos momentos, forjó un pueblo que, piense como se piense no permitirá volver al sometimiento y al miedo.

Destaquemos que los últimos años las conquistas sociales volvieron a tener vigencia sobre todo para los que menos tienen, el trabajo comenzó a tener protagonismo y los derechos humanos son el centro del accionar. Las obras públicas se multiplicaron y Ezeiza no quedó afuera de una gran transformación.

La autonomía

Ezeiza pertenecía desde 1913 al partido de Esteban Echeverría. Con el correr del tiempo solo se veía el desigual crecimiento de su ciudad cabecera, Monte Grande y las aldeañas cercanas. Su crecimiento y urbanización no tuvo nunca comparación, con la poca atención que se le prestaba a las localidades del Sur.

Después de muchos años de relegamiento, esperando el turno de algún beneficio. La región prácticamente abandonada a su suerte, **se reconoció y sintió como "El Patio del Fondo"** del Distrito Echeverriano. Ese sentimiento creció, pero los años de tanta resignación iban llegando a su fin.

La política posibilitó la oportunidad que los vecinos de Ezeiza, como los de otros municipios con igual sentimiento, decidieran cambiar la historia.

Los vecinos sintieron que podían organizarse para lograr la tan ansiada autonomía. Surgieron varias Comisiones Pro-Autonomía para que finalmente se encolumnaron tras una, la que se había formado en José M. Ezeiza, en la sede de la sociedad de Fomento Ezeiza-Cannig, entidad de bien público pionera del fomentismo ezeicense.

Todas las fuerzas vivas e instituciones de EZEIZA, coincidían en que el olvido respecto a la zona sur era una constante en todos los partidos políticos más allá de cualquier situación coyuntural. La permanente postergación no hizo más que convertirse en un caldo de cultivo de los sentimientos localistas que darán como resultado la emancipación. En 1987, se eligió una Comisión representativa Provisoria que derivó previa asamblea en la calle Pte. Perón 239 en la constitución de la primera Comisión Pro-autonomía. Esta Comisión estaba acompañada por grupos de vecinos, profesionales o no, que estudiaron y realizaron trabajos de relevamiento en diferentes áreas, cuyos datos fueron publicados un año después, pero lo más importante fue la de instalar el tema en nuestra sociedad. Esa fue la primera, hubo otras con distintas visiones con respecto a que localidades formarían el nuevo distrito.

Después de muchas idas y vueltas se presentó el Proyecto de Resolución 1105 / CD /91 en el que solicitamos al Concejo Deliberante de E. Echeverría, ***“Dirigirse a ambas Cámaras de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, a fin de solicitarles se estudie la división del distrito de Esteban Echeverría”***. Dicho proyecto nunca fue tratado por el cuerpo deliberativo y quedó a la espera de mejores tiempos.

En 1993, se tomó conocimiento de la iniciativa (“Génesis 2000), la misma promovía la creación de nuevos Distritos, con el criterio de atender a la modernización de las estructuras tecnológicas – administrativas, la descentralización de las administraciones municipales y la optimización de los servicios al vecino. Dentro de ese marco y por decisión política de apoyar las autonomías municipales, se promovió la Resolución Nº 2229/ CD / 93 ,firmado por los Concejales de la zona Sur, siendo refrendado por el presidente del Concejo Deliberante de Esteban Echeverría. Se formó una Comisión Especial que debía reunir los antecedentes al respecto y aunar criterios sobre el tema.

Luego de ásperas discusiones al respecto sobre todo ante el hecho de no perder territorio, **la Resolución fue aprobada el 28 de octubre de 1993**, por mayoría absoluta y entregada al Gobernador de la Provincia, al Vicegobernador ,al Pte de la Cámara de Diputados y al presidente de la Comisión de Asuntos Municipales.

EZEIZA fue “Nuevo Municipio” por Ley 11.550 votadas simultáneamente en ambas Cámaras Legislativas el 20 de octubre de 1994.

El pueblo acompañó en las urnas a la propuesta del partido justicialista, para que ejerciera desde **el 10 de diciembre de 1995** el primer gobierno municipal. **Se consagró como Intendente Alejandro Granados**, quien se encargó de avanzar hacia la concreción de los sueños independentistas. Un período cargado de inquietudes, largas discusiones y mucha esperanza.

En su discurso inaugural Granados expresó ***“...” Compañeros, lo prometido es deuda y las deudas con el pueblo se pagan “...” “Compañeras, hace exactamente 15 minutos juré en este recinto como el primer Intendente de Ezeiza, pero ahora estoy aquí junto a nuestra querida Diputada Nacional Dulce Granados para jurarles a ustedes que juntos vamos a trabajar con total honestidad y con toda la fuerza necesaria para hacer de Ezeiza un Distrito que merezca ser vivido. Para nuestros hijos y para los hijos de nuestros hijos.” ...***

Los mensajes de nuestro todavía Intendente , siguen siendo apasionados y rotundos...***“es así que con el paso del tiempo, puedo ver cuan grande ha sido el esfuerzo para construir un municipio digno.”***

...“Este esfuerzo tuvo el nombre de una realización para cada oportunidad, tuvo una identificación y una ubicación en el tiempo y fueron, cada una de ellas los mojones que indicaban la distancia que íbamos recorriendo y todo lo que fuimos construyendo a cada paso fueron emblemas..”

...“Por eso cuando pienso en Ezeiza, lo primero que se consideró fue su identidad, esa identidad que había que construir para un pueblo que progresa y crece, que trabaja y que por sobre todas las cosas ama el suelo en el que vive...”

Por su lado, al respecto , la Diputada Dulce Granados, manifestó : ***...” Eva Perón dijo,”donde hay una necesidad hay un derecho”, y por eso hicimos todo lo que teníamos que hacer en nuestro Distrito. Junto a mi esposo Alejandro Granados, nos llevamos por delante el pasado y pasamos por encima del abandono, construyendo una realidad y un presente con obras, con realizaciones, con respeto...”***

2015. El camino recorrido desde 1995 tuvo logros impensados, como sería impensado este destino para quienes nos antecedieron.

En reconocimiento al esfuerzo y dedicación de nuestros **ANTIGUOS POBLADORES**, por todo el amor que pusieron en sus acciones para estos lugares y sus hijos, creemos necesario visibilizar tantos años de relegamiento, postergación y resignación. Ellos no pueden ser nunca motivo de lástima sino de admiración y de un profundo agradecimiento, porque trabajaron con constancia y dedicación en nuestro páramo, ese que eligieron para vivir, criar a sus hijos y tratar de progresar.

Hoy queremos reivindicarlos y mostrar que no fue en vano su paso por esta tierras, que su amor por estos lugares dio sus frutos Solo tenían en sus castigadas manos un puñado de tierra que valoraban más allá de las dificultades .Ojalá , pudieran ver lo que nosotros sus descendientes recibimos de ellas.

