

EL SALADERO DE NELSON

Surgimiento del pueblo de Ezpeleta



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires

Cátedra Dra. Arq. María Marta Lupano



Docentes Arq. Lidia Ferreiro, Arq. Clarisa Corral

Gentile Facundo

El saladero de Nelson

Surgimiento del pueblo de Ezpeleta

Introducción

Después de atravesar todo el cuatrimestre investigando la historia de mi barrio, me falta encontrar las razones del surgimiento de la localidad en la que vivo. Retomando hipótesis del primer trabajo que hacen referencia a los límites jurisdiccionales y los vivenciales, el objetivo de mi investigación final es lograr entender por qué surgió Ezpeleta, qué suceso o causa determinó la aparición o la necesidad de una estación de trenes y cómo esta causa determinó el centro y su trama actual. Y en definitiva la individualización dentro del municipio de Quilmes.

Es interesante abordar esta incertidumbre ya que Ezpeleta no tiene una historia reconocida por todos los ezpeletences que forje una identidad global, más bien existe un conjunto de instituciones intermedias como son sociedades de fomento, de cultura,

clubes, etc. que forja identidades barriales divididas. Sin embargo Ezpeleta es una sola y me pareció interesante conocer el por qué o las razones que determinaron el surgimiento de una localidad propia, individualizable, en una vasta extensión de tierra que estaba conformada por descampados, grandes chacras, lagunas y arroyos que hacían muy dificultoso el recorrido de la zona.

Después de la investigación vamos a reconocer esta identidad y voy a demostrar que la población residente se asienta hoy sin saberlo sobre lo que fuera un emporio en la industria de la carne y sus derivados. Siendo el primer Saladero de Quilmes que centró las bases para la formación de una industria que justificó la creación de la estación y la traza del actual centro de Ezpeleta.

Investigación

El viernes 17 de Octubre de 1580, don Juan de Garay dictó un "auto" para el repartimiento a los pobladores de "sitios de casas".

"La zona de lo que hoy es Ezpeleta fue entregada a don Pedro de Izzarra."

Claudio Schbib Ezpeleta, aportes para su historia - editorial Tiempo Sur - año 2011.

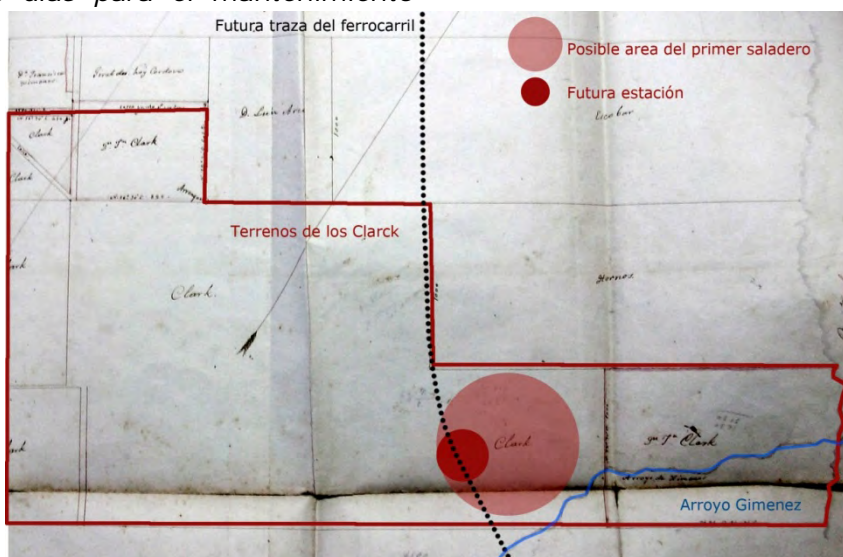
En 1800 no había población en dicha zona salvo la peonada y esclavos de la estancia "El Corbatón" de la familia Gaete-Izzarra. Sin embargo la primera cartografía que encontré de la zona, determina estos terrenos en la propiedad de la familia Clarck.

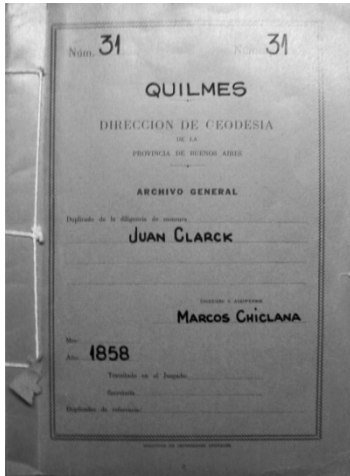
Hasta el trabajo n° 2 no había podido encontrar las funciones que desarrollaba en el territorio esta familia pero en un libro de historia encontré el siguiente párrafo:

“El primer saladero de Quilmes. Se instaló a comienzo de 1815, el saladero de Roberto Taylor, en las tierras que años después fueron propiedad de la familia Clarck, en los establecimiento La materna y La bella vista. En tierras de media legua cuadrada, inició sus tareas: Taylor adquirió ese campo en trueque por ciento ochenta ovejas. Pasó luego en propiedad a su cuñado Eduardo Clarck. El cercado lo formaban zanjas de 1.50 de ancho por 4 de profundidad, con un talud de defensa formado por la tierra extraída de la excavación. Un viajero Mac Cann comenta: “junto al corral de la granja se halla instalada una fabrica para hervir o cocer la carne de vaca: los tanques son de hierro, de procedencia inglesa y tienen capacidad para cien bueyes. En esos tanques se daba la carne un ligero cocimiento, dejándola medio cruda, luego salada y colocada en barricas destinada a la exportación. La mayoría del personal empleado está constituido por irlandeses. Puede dar una idea del número de personas empleadas, el hecho de que Mr. Clarck faena una res cada tres días para el mantenimiento

*de su casa, aparte de las ovejas que se consumen”. En información poco anterior consta que Taylor tenía a sus órdenes dos empleados Ingleses, una empleada criolla, ocho criados y una criada para atender la casa y el personal del establecimiento y once peones a las órdenes de un capataz, que a la vez es capitán de milicias. En anotaciones del año 1841, inéditas, consta que el establecimiento saladeril estaba inscripto así, en forma oficial: “100 vacunos, 40 yeguarizos, 5.000 ovejas, terreno de 1.000 varas de frente por 5.000 de fondo, con fabrica, pulpería, matadero de abasto, posesión y montes, más en el partido de Magdalena, como 900 cabezas”. Este importante establecimiento continuaba en actividad en época posterior a Caseros, a cargo de los hijos de Eduardo Clarck, **Juan y Roberto**, quienes pocos después transformaron el saladero en un establecimiento de granja y agrícola”*

José Alcides Craviotto Quilmes a través de los años -. Secretaría de Gobierno y Cultura, 1966 - (Páginas 111-112)





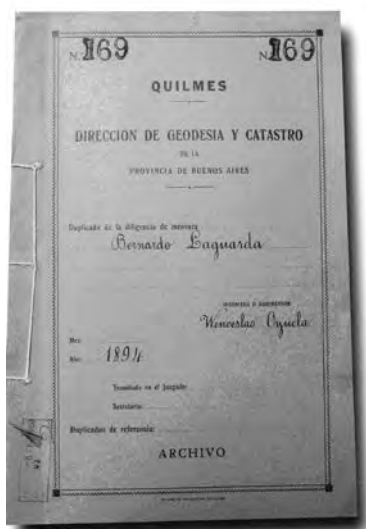
Este mapa es el más antiguo que conseguí de la zona, es del año 1858. Es un duplicado de la diligencia de mensura de los terrenos pertenecientes a la familia Clark, realizados por el agrimensor Marcos Chiclana. Se encuentra en el Archivo General de la Dirección de Geodesia de la provincia de Buenos Aires. Se puede deducir que este primer saladero que se dispuso en la zona lo debió hacer cerca a la ribera del arroyo Giménez. Siendo las primeras poblaciones en el futuro centro de Ezpeleta.

La cita anterior es fundamental, es un descubrimiento que permite entender el origen de los primeros pobladores en el actual territorio de Ezpeleta, se infiere que parte del territorio de Izarra es apropiado por Taylor y luego se lo pasa a Clarck, ya que para el año 1840 funcionaba un saladero con pobladores ingleses e irlandeses que sentaron la base del pueblo.

Este dato va a permitir entender el próximo descubrimiento, vinculado a la construcción de la estación.

Se sabe que el 18 de abril del año 1872 llegó a Quilmes – cabecera del partido- el ferrocarril. En ese entonces, era una estación intermedia entre la Estación Central (en Alem y Cangallo, Bs. As.) con el puerto de Ensenada. Para ese año Ezpeleta no existía, era una vasta extensión de tierra con algunos pobladores en donde la comunicación por tierra era muy dificultosa. Ya en esta época la estancia de Juan R. Clarck se subdividió y parte de su territorio fue apropiado por la familia Laguarda. Claudio Schbib Ezpeleta, aportes para su historia - editorial Tiempo Sur año 2011.

Venta de terrenos al ferrocarril



En la Mensura N° 169 del año 1894 correspondiente al duplicado de la diligencia de mensura de Bernardo Laguarda, y cuyo agrimensor fue Wenceslao de Ayuela, describe lo siguiente:

“En la Ciudad de Buenos Aires el día 16 de Agosto de 1872, don Bernardo Laguarda por ante el escribano don Mamerto Machado y registro a cargo del escribano Eduardo Munilla, vende a la empresa del Ferrocarril de la Ensenada una extensión de 978 varas de largo por 16 de ancho”

Texto en duplicado de la diligencia de mensura de Bernardo Laguarda n° 169

Estos son los terrenos por lo que pasa la vía. El 25 de agosto de 1857 fue la fecha donde el Gobierno del Estado de Buenos Aires autoriza al Poder Ejecutivo a permitir el tendido de un ramal del ferrocarril desde la Capital hasta Ensenada.

El 18 de abril de 1872, se inauguran las líneas hasta la ciudad de Quilmes, fecha que se conoce como la fundación del municipio. Posteriormente se inauguró la línea a Ensenada; fue precisamente el 31 de diciembre de 1872. Para esta época el ramal pasaba por los territorios de Ezpeleta pero no existía la estación.

Oficialmente las estaciones que se habilitaron a partir del 31 de Diciembre de 1872 fueron: Estación Central (en Paseo Colón y Piedad, hoy Bartolomé Mitre), Venezuela, Casa Amarilla, General Brown, Barraca de Peña, Tres Esquinas, Empalme con el Ferrocarril del Sud, Puente de Barracas, Iglesia, Bernal, Quilmes, Berazategui, Pereyra y Ensenada.

Claudio Schbib Ezpeleta, aportes para su historia - editorial Tiempo Sur - año 2011.



DE BUENOS AIRES Y ENSENADA
Rebaja, en los precios de Boletos mensuales
Desde el 1º de Octubre de 1873

los precios de los Boletos mensuales serán como sigue:

| | | | |
|------------------|--------|----------|------------|
| Boca... 1ª clase | \$ 150 | 2ª clase | \$ 100 mt. |
| Barracas 1ª id | " 150 | 2ª id | " 100 |
| Bernal.. 1ª id | " 300 | 2ª id | " 230 |
| Quilmes. 1ª id | " 300 | 2ª id | " 250 |

Los trenes hasta otro aviso saldrán como sigue:

| | | | |
|----------------------|-------|----------------------|-------|
| Sale de Buenos Aires | 8-10 | Llega á Quilmes... | 9 |
| Idem idem | 10-20 | Id á idem | 11-20 |
| Idem idem | 2-35 | Id á idem | 3-30 |
| Idem idem | 5- 5 | Id á idem | 5-55 |
| Idem idem | 8-20 | Id á idem | 9-20 |
| Sale de Quilmes.... | 5-40 | Llega á Buenos Aires | 6-40 |
| Id de idem | 9 | Id á idem | 9-42 |
| Id de idem | 12 | Id á idem | 1 |
| Id de idem | 3-55 | Id á idem | 4-45 |
| Id de idem | 7 | Id á idem | 8 |

Octubre 15 de 1873.

La Administracion.

Publicidad realizada por las autoridades del ferrocarril, informando una rebaja de los precios del boleto. Fue publicado en el periódico "El Progreso de Quilmes" en Septiembre de 1873, manifestando que dicha rebaja se haría efectiva a partir del 1 de Octubre de 1873. No figura la estación de Ezpeleta
FUENTE: Diario "El Progreso de Quilmes" en Septiembre de 1873, Biblioteca Domingo F. Sarmiento de Quilmes

La estación

Ahora ya sabemos que para el año 1872 el ramal del tren pasaba por el territorio, ahora cuándo surge la estación y por qué es la pregunta que nos debemos hacer.

En los archivos del diario "El Nacional", que se encuentra en la hemeroteca de la Biblioteca Nacional, dan cuenta en su edición del 5 de Mayo de 1890 los nuevos horarios de trenes que entran en servicio a partir del 1° de ese mes, y en ellos no figura la estación de Ezpeleta.

FERRO-CARRIL DE BUENOS AIRES Y PUERTO DE LA ENSENADA

En combinacion con el Ferro-carril de la Provincia (Línea á La Plata)

Desde el 1° de Mayo de 1890 inclusive, y hasta otro aviso, el servicio de los trenes será como sigue:

S A L I D A S

| ESTACIONES | Mañana | | | | | | | | | | Tarde | | | | | | | | | | | |
|----------------------|--------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|
| F. C. E. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Estacion Central.. | 8 25 | 7 0 | 7 35 | 8 0 | 8 30 | 9 40 | 10 0 | 10 50 | 12 0 | 12 10 | 1 0 | 2 0 | 3 10 | 3 30 | 4 10 | 4 50 | 5 10 | 6 0 | 7 20 | 7 50 | 8 45 | 10 30 |
| Venezuela..... | 8 28 | 7 3 | 7 38 | 8 0 | 8 33 | 9 43 | 10 53 | 12 03 | 12 13 | 1 3 | 2 3 | 3 13 | 3 33 | 4 13 | 4 53 | 5 13 | 6 3 | 7 23 | 7 53 | 8 48 | 10 33 | |
| Casa Amarilla..... | 8 31 | 7 6 | 7 41 | 8 1 | 8 36 | 9 46 | 10 56 | 12 06 | 12 16 | 1 6 | 2 6 | 3 16 | 3 36 | 4 16 | 4 56 | 5 16 | 6 6 | 7 56 | 8 51 | 10 36 | | |
| General Brown..... | 8 37 | 7 12 | 7 47 | 8 7 | 8 42 | 9 52 | 11 02 | 12 12 | 12 22 | 1 12 | 2 12 | 3 22 | 3 42 | 4 22 | 5 05 | 5 17 | 6 10 | 7 32 | 8 28 | 9 52 | 10 40 | |
| Boca..... | 8 42 | 7 17 | 7 52 | 8 12 | 8 47 | 9 57 | 11 07 | 12 17 | 12 27 | 1 17 | 2 17 | 3 27 | 3 47 | 4 27 | 5 5 | 5 15 | 6 15 | 7 37 | 8 33 | 9 57 | 10 45 | |
| Barraca de Peña..... | 8 41 | 7 16 | 7 51 | 8 11 | 8 46 | 9 56 | 11 06 | 12 16 | 12 26 | 1 16 | 2 16 | 3 26 | 3 46 | 4 26 | 5 4 | 5 14 | 6 14 | 7 36 | 8 32 | 9 56 | 10 44 | |
| Tres Esquinas..... | 8 45 | 7 20 | 7 55 | 8 15 | 8 50 | 10 00 | 11 10 | 12 20 | 12 30 | 1 20 | 2 20 | 3 30 | 3 50 | 4 30 | 5 8 | 5 18 | 6 18 | 7 40 | 8 36 | 10 00 | 10 48 | |
| F. C. S. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Barracas al Norte.. | 6 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F. C. E. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Iglesia Barracas... | 7 26 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| General Mitre..... | 7 34 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wilde..... | 7 46 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bernal..... | 7 46 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Quilmes..... | 7 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Id..... | 7 56 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Berazategui..... | 8 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Godoy..... | 8 24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Conchitas..... | 8 24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pereyra..... | 8 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Id..... | 9 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F. C. O. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Empalme Pereyra.. | 9 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adolfo Alsina..... | 9 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ringuelet..... | 9 32 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tolosa..... | 9 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Id..... | 9 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| La Plata..... | 9 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Puerto La Plata... | 9 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F. C. E. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Punta Lara..... | 9 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ensenada..... | 9 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R. de Elizalde..... | 9 59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ignacio de Correas.. | 10 24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B. Davio..... | 10 48 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Julio Ardití..... | 11 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Magdalena..... | 11 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Por otra parte, en la edición correspondiente al 22 de septiembre del mismo año, informa los horarios que empezarán a regir a partir del día 1° de octubre de 1890, y en este caso sí aparece la estación Ezpeleta. En síntesis, la fecha más acertada para definir la inauguración de la estación Ezpeleta, es la del 1° de Octubre de 1890.

FERRO-CARRIL DE BUENOS AIRES Y PUERTO DE LA ENSENADA

En combinacion con el Ferro-carril del Oeste (Línea á La Plata)

Desde el 1° de Octubre de 1890 inclusive, y hasta otro aviso, el servicio de los trenes será como sigue:

S A L I D A S

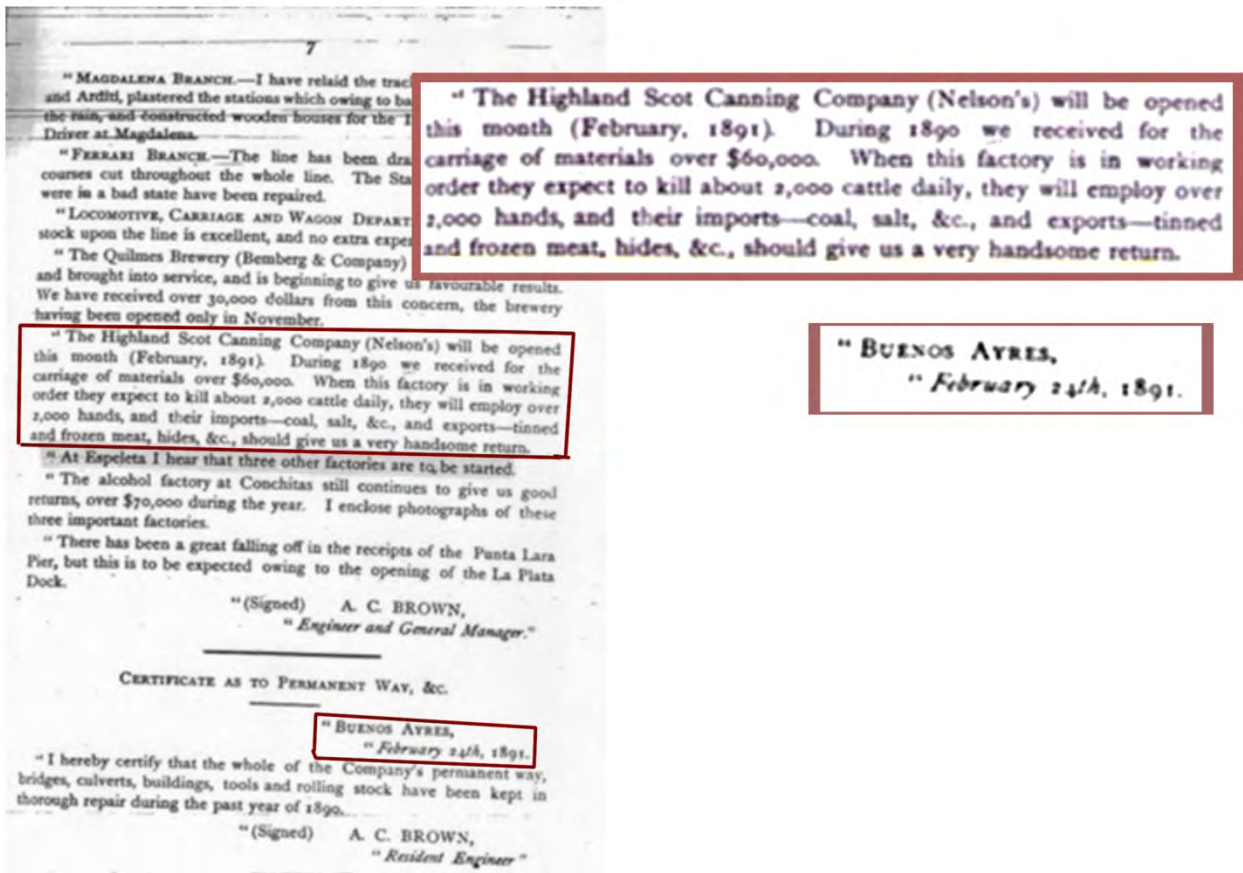
| ESTACIONES | Mañana | | | | | | | | | | | | Tarde | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------|------|-----|------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-----|-------|------|--|--|--|--|--|--|
| F. C. E. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Estacion Central | 5 45 | 7 35 | 8 0 | 8 30 | 9 40 | 10 0 | 10 50 | 12 0 | 12 10 | 1 0 | 1 55 | 3 10 | 3 30 | 4 15 | 4 55 | 5 10 | 6 30 | 7 50 | 9 0 | 10 55 | 11 0 | | | | | | |
| Venezuela | 5 48 | 7 38 | 8 0 | 8 33 | 9 43 | 10 53 | 12 13 | 1 31 | 5 8 | 3 13 | 4 18 | 5 10 | 6 30 | 7 50 | 9 0 | 10 55 | 11 0 | | | | | | | | | | |
| Casa Amarilla | 5 51 | 7 41 | 8 0 | 8 36 | 9 46 | 10 56 | 12 16 | 1 34 | 5 11 | 3 16 | 4 21 | 5 13 | 6 33 | 7 53 | 9 0 | 10 58 | 11 0 | | | | | | | | | | |
| General Brown | 5 57 | 7 47 | 8 0 | 8 42 | 9 52 | 11 2 | 12 22 | 1 40 | 5 19 | 3 23 | 4 27 | 5 19 | 6 39 | 7 59 | 9 0 | 10 59 | 11 0 | | | | | | | | | | |
| Loda | 6 27 | 8 17 | 8 0 | 8 47 | 9 57 | 11 7 | 12 27 | 1 45 | 5 24 | 3 27 | 4 32 | 5 24 | 6 44 | 8 04 | 9 0 | 10 59 | 11 0 | | | | | | | | | | |
| Barraca de Peña | 6 17 | 8 07 | 8 0 | 8 46 | 9 56 | 11 6 | 12 26 | 1 44 | 5 23 | 3 26 | 4 31 | 5 23 | 6 43 | 8 03 | 9 0 | 10 58 | 11 0 | | | | | | | | | | |
| Tres Esquinas | 6 57 | 8 47 | 8 0 | 8 50 | 10 00 | 11 10 | 12 30 | 1 48 | 5 27 | 3 30 | 4 35 | 5 27 | 6 47 | 8 07 | 9 0 | 10 58 | 11 0 | | | | | | | | | | |
| F. C. S. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Barracas al Norte | 6 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F. C. E. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Iglesia Barracas | 7 26 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| General Mitre | 7 34 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wilde | 7 46 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bernal | 7 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Quilmes | 7 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Id | 7 55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ezpeleta | 7 55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Berazategui | 8 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gorloy | 8 28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cónchitas | 8 28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Percyra | 8 45 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Id | 9 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F. C. O. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Empalme Percyra | 9 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adolfo Alsina | 9 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rihguet | 9 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Toleza | 9 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Id | 9 32 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| La Plata | 9 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Puerto La Plata | 9 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F. C. E. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Punta Lara | 9 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ensenada | 9 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rufino de Elizalde | 9 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Luzuriaga | 9 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Julio Aráoz | 9 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Magdarena | 9 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Ahora que sabemos la fecha, falta conocer la razón de fundar una estación en un área con una pequeña población inglesa. Y el próximo descubrimiento es la razón fundamental.

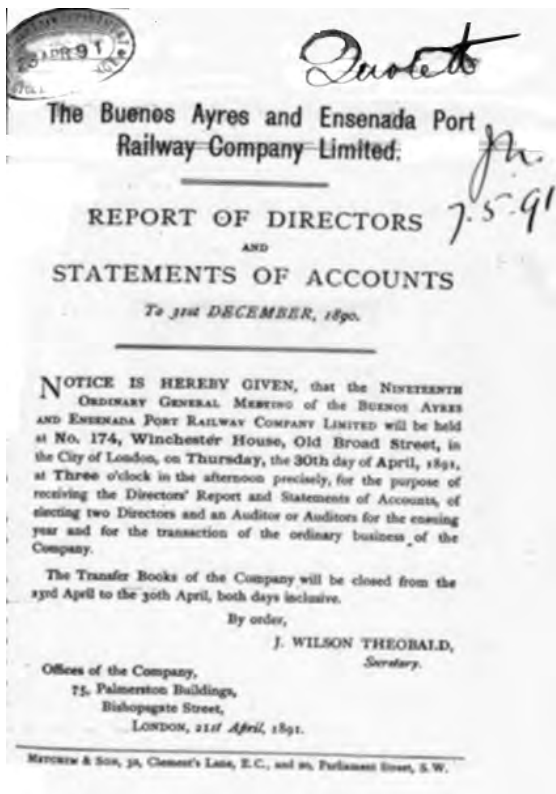
Gracias a una serie de documentos pertenecientes a la empresa "Railway Company Limited", esta empresa, de origen británico, era la propietaria del "Ferrocarril de Buenos Aires y Puerto de la Ensenada", primer nombre establecido a la línea ferroviaria que pasa por nuestra ciudad.

Entre los documentos de la empresa existían comunicados que se enviaban a Buenos Aires una vez al año, informando todos los acontecimientos desarrollados desde el 1 de Enero al 31 de Diciembre de cada año.

Justamente en la que corresponde al año 1890, es donde se informa que "ha sido construida una nueva estación y plataformas en Ezpeleta que estaría al servicio de la empresa **"Highland Scot Canning Company"**.



Hoja n° 7 de la "Memoria y balance" del año 1891 de la empresa de ferrocarril. En el zoom se puede leer en inglés: "La Highland Scot Canning Company (Nelson's) abrirá este mes (Enero, 1891) Durante 1890 recibimos \$60.000 en cargamentos de materiales. Cuando esta fábrica este trabajando esperamos 2.000 cabezas de ganado a diario, empleará cerca de 2.000 manos y sus importaciones y exportaciones nos darán grandes retribuciones "Fundación Museo ferroviario – The Buenos Ayres and Ensenada Port Railway Company Limited – (Memoria y balance de la Higland Scot Canning Company)



8. Extracts from the Reports of the General Manager and Engineer of the Company as to the condition of the Permanent Way, Stations, Buildings, Works and Plant are annexed.

9. Two of the Directors, Mr. CAMPBELL PATRICK OGILVIE and Mr. JOHN WINTERBOTHAM BATTEN, retire from office by rotation at the present Meeting, and, being eligible, offer themselves for re-election.

10. At this Meeting an Auditor or Auditors will have to be appointed for the ensuing year. Messrs. BIRD and POTTER, the present Auditors, offer themselves for re-election.

JOHN W. BATTEN,

Chairman.

Offices—75, PALMERSTON BUILDINGS,
BISHOPSGATE STREET,
LONDON, E.C., April 21st, 1891.

EXTRACTS FROM GENERAL MANAGER'S REPORT.

"MAINTENANCE OF WAYS AND WORKS.—During the year important work has been done in this Department. I have relaid the main line from kilometre 2,000 to kilometre 6,400 with new rails and steel sleepers, and have paved and raised the line from Barraca Peña to Tres Esquinas.

Two new Sidings have been put down for the Highland Scot Canning Company (Nelson's), one for Messrs. Bemberg, Quilmes Brewery, and four Sidings for the Company; total length 2,350 metres. Complete sets of Diamond Crossings and points have been completed at Quilmes, Conchitas and Pereira.

"BUILDINGS.—A new Station and platform have been constructed at Espeleta serving the Highland Scot Canning Company. Quilmes Station has been rebuilt and additions made. Pereira Station has been entirely altered; independent entry has been constructed for the Ensenada trains separate from the La Plata trains. A new tank and turntable have been supplied. I enclose plan of the present arrangements. Two wooden houses and one brick have been constructed for the Permanent Way-gangs.

"BALLASTING.—The ballasting of the line with Conchilla has been

Izquierda: Portada de la "Memoria y balance" del año 1890 de la Empresa "Railway Company Limited" Ferrocarril de Buenos Aires de la Ensenada -Fundación Museo ferroviario

Derecha: extracto del reporte de la empresa se ve como dice claramente en inglés

"Construcción de una nueva estación y plataforma en Espeleta (con s) al servicio de la Highland Scot Canning Company "Fundación Museo ferroviario – The Buenos Ayres and Ensenada Port Railway Company Limited – (Memoria y balance de la Higland Scot Canning Company)

Este documento devela el motivo fundamental de por qué la empresa decide construir la estación de Ezpeleta, fue nada más y nada menos que serle útil, o servirle, a la empresa "Highland Scot Canning Company".

Este era un establecimiento de capitales ingleses, cuya vinculación con los directivos del FF.CC. a la Ensenada tuvo que ser muy importante. Por lo que se infiere que la empresa ferroviaria estableció la estación en ese lugar por la importancia comercial.

En 1892, la publicación "Handbook of River Plate" (Cuaderno del Río de la Plata) - editada en Buenos Aires, por la misma empresa que publicaba el periódico inglés "The Standard and River Plate News", que se había fundado el 1º de mayo de 1860 y lo había dirigido Miguel Mulhall - informa (textual) que "... en Ezpeleta, situada a 15 millas de la Capital, está ubicada la fábrica de carne envasada..." se refiere a la empresa británica "Higland Scot Canning Company" o el "Saladero de Nelson", como lo llamaba el común. "Handbook of River Plate" Fundación Museo Ferroviario

Esta publicación también informaba que:

“en Ezpeleta, situada a 15 millas de la Capital, está ubicada la fábrica de cerne envasada de Nelson que se supone la mayor del mundo, puede faenar 60.000 cabezas de ganado vacuno y 100.000 ovejas mensualmente.

El principal edificio es un cuadrilátero de tres pisos de alto y cubre 8 acres ingleses (más de 3 hectáreas). El establecimiento comprende diez secciones distintas, todas iluminadas por electricidad y gas, el gas elaborado en el lugar y la luz eléctrica es producida por cuatro poderosas máquinas y cuatro dínamos dobles, también hay cinco enormes calderas, maquinas hidráulicas y un departamento de bombeo.

No menos de trescientas clases de máquinas están en uso. La compañía fabrica sus propias latas y cajas; hay cuatrocientas viviendas para los obreros y sus familias. Tal es la organización del establecimiento que quinientas reses se pueden sacrificar, cortar y envasar en dos horas y media, y al final de la faena no queda ni un vestigio de la operación. Como dato curioso es interesante destacar que la moneda corriente dentro de la fábrica y zona de influencia es la libra esterlina”

Handbook of River Plate" (Cuaderno del Río de la Plata)-1892 Fundación Museo Ferroviario

Ahora no se entiende por qué no se sabe de la existencia de esa fábrica o la falta de restos de su edificio. En otra publicación encontramos la respuesta:

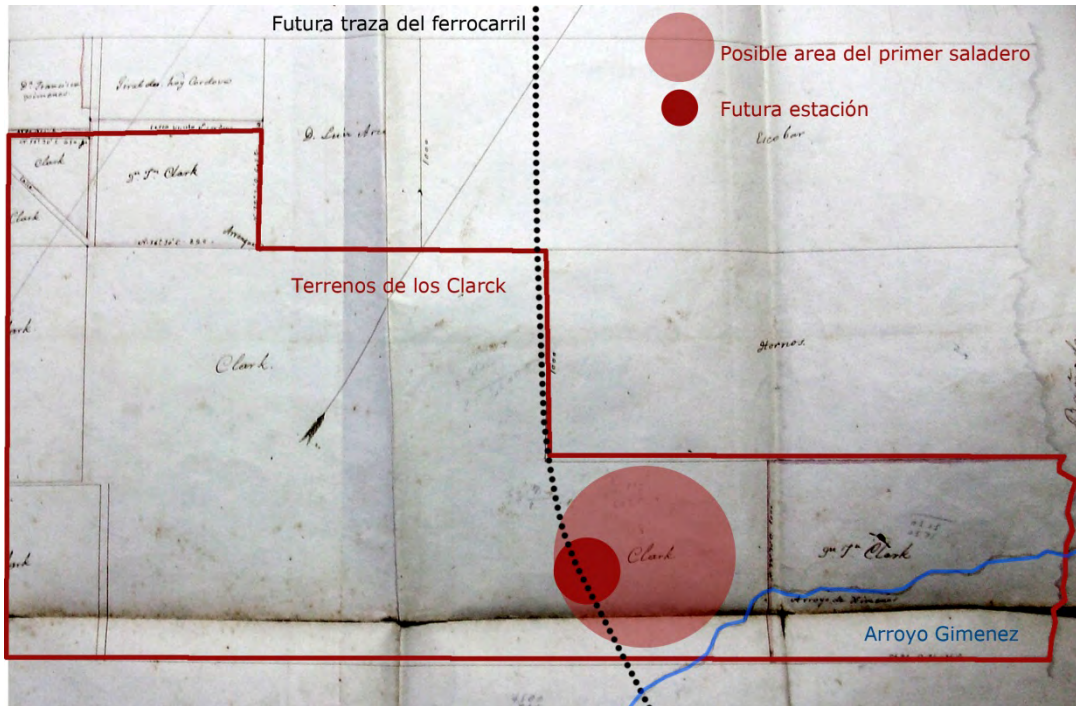
“En 1890, John Maddux solicitó permiso para iniciar las obras de un establecimiento en campos de Stanfield, margen derecha del arroyo Giménez, bajo el pomposo nombre de Fábrica de Carnes Conservadas - la firma giraba como "Highland Scot Canning Company"- no pasó de ser un mal saladero, que descargaba líquidos residuales en el arroyo, dejó de tener sistemas adecuados para evitar los innumerables perjuicios ocasionados por técnicos deficientes, reunió obreros en cierto número de instalaciones calificadas como un grupo de conventillos y varias letrinas, fue multada seriamente por violar disposiciones, entre ellas la de carecer de habilitación y recibir ganado sin las

correspondientes guías; hizo necesario la instalación de un puesto policial ante los continuos desórdenes; debió ser clausurada por la autoridad sanitaria de la provincia y, finalmente, en 1892, abandonó el lugar, quedando solamente los restos del edificio no terminado, en el cual no existieron nunca instalaciones frigoríficas. Sus actividades como saladero y fábrica de guano se desarrollaron entre mediados de 1890 y últimos 5 meses de 1892 y las sanciones fiscales se iniciaron cuando, en violación de disposiciones legales, se vendía carne de animales, allí faenados.”

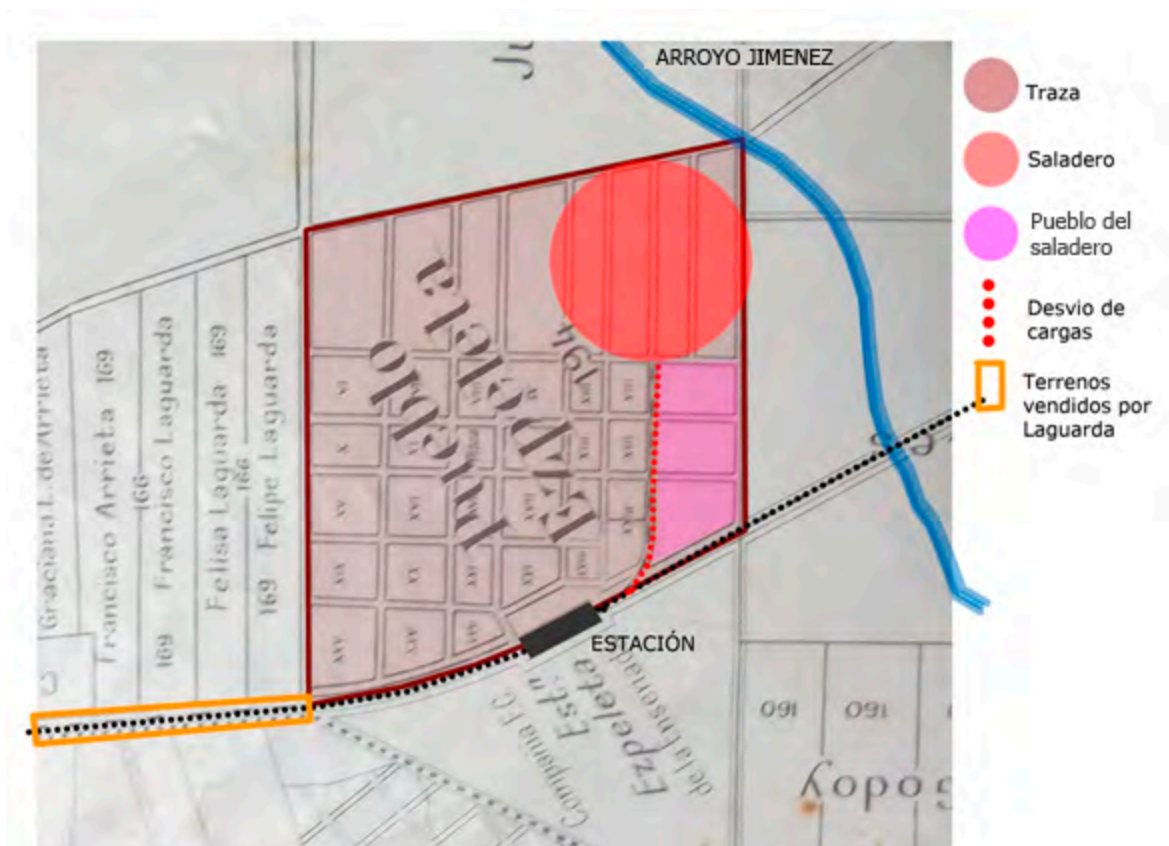
José Alcides Craviotto Quilmes a través de los años- Secretaría de Gobierno y Cultura, 1966.



Esta fábrica en la actualidad no existe y nadie sabe de ella. Pero a pesar de su corta duración es el elemento que determinó la ubicación de la estación, el surgimiento de la primera población y vamos a ver cómo definió la trama actual del centro dejando su huella.



Este mapa es el catastro de la zona extraído del Departamento de Geodesia en el ya se observa la estación, el desvío de cargas hacia el saladero y el área del saladero sobre la margen del arroyo Giménez. Si se ve la única trama es la del centro y esta la leyenda "pueblo de Ezpeleta" sobre esta zona. Esto confirma que la trama y el pueblo surgieron gracias al saladero. Ya que los entornos son grandes chacras sin calles. Se pueden ver ciertas tierras en los dominios de Juan Clark todavía. Es interesante la comparación con el plano anterior del año 1850.



En el plano se ve la traza del centro consolidada, el desvío de cargas hacia el saladero, el área del mismo y en púrpura es el espacio ya con edificaciones de los pobladores que trabajaban en el saladero. En su entorno se ven todavía terrenos de la familia Laguarda que vendió a la empresa de ferrocarril el espacio para la construcción de las vías, las 978 varas de largo por 18 de ancho antes citadas.

"las vías de servicio de la fábrica del señor Nelson, cortan un camino con ángulo cerrado y para evitar inconvenientes que por esta circunstancia podían ocasionar al trámite ordinario deben colocarse contraríeles y construir empedrado de las entrevías a todo lo ancho del pasaje". Además indicaban que "los pasos a nivel deben hacerse con pendiente del 5 % Y cuando hayan de hacerse maniobras de entrada y salida de vagones a la fábrica, estas deben ser atendidas por un guarda que dirija la circulación para su seguridad". El departamento de Ingenieros terminaba de esta forma "con estas condiciones puede autorizarse la construcción de las vías de servicio y aprobarse los planos presentados".

Doc. Del Departamento de Ingenieros del Plata – publicación del diario "La Prensa"1890 en Schbib Claudio: Ezpeleta, aportes para su historia - editorial Tiempo Sur año 2011.

A partir de la construcción de la fábrica los señores Donato de Segre y Simón Ezpeleta, compran los terrenos aledaños a la fábrica a Juan Clarck.

Siete años después el 5 de mayo de 1898, los señores Segre y Ezpeleta, venden a Fernando Schavester y Cia, por ante el escribano público Don Donato Magliocchini, el terreno adquirido en 1889 ya dividido en manzanas y estas en lotes gravados

separadamente al Banco Hipotecario de la Provincia de Buenos Aires en garantía de un préstamo en Cédulas, que es la consolidación del pueblo como se ve en el plano.

El 21 de Julio de 1899, el trámite se traslada al Pueblo de San Miguel, partido de General Sarmiento, de la provincia de Buenos Aires, ya que los señores Schavester y Cia., ante el escribano público Francisco L. Ferrando, vendieron el mismo terreno a las siguientes personas que afectaban la compra en condominio: **Don Carlos AUE, Don José KOBLITS, Don Julio DEUTSCH, Don Emilio HAHN, Doña Juana FEHLING de Kaiser Y Don Ignacio Ballesteros.**

A continuación Ballesteros vende a sus condóminos, la parte indivisa que le corresponde. Y, posteriormente, en Enero 13 de 1903, ante el mismo escribano, los compradores otorgan "poder general" a favor de **Carlos Aue para administrar el referido terreno y solicitar del Poder Ejecutivo de la Provincia la declaración de Pueblo Ezpeleta.**

Craviotto José Alcides: Quilmes a través de los años - Secretaría de Gobierno y Cultura año 1966

Este grupo inversor, por intermedio del apoderado designado, elevaron nota el 31 de mayo de 1903 al ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires informando que eran poseedores de una **fábrica de tierras**, ubicadas frente a la estación Ezpeleta, con una superficie de 268.511 metros cuadrados, dentro de los siguientes linderos: por el Norte, con la calle Lagourde, por el Sud y Oeste, con las vías del ferrocarril a la Ensenada y por el Este con más terreno de Segre y Ezpeleta.

Que dicha superficie de terreno se hallaba subdividida en manzanas y lotes, habiéndose reservado las que se destinarían para edificios públicos, plaza, iglesia y escuela.

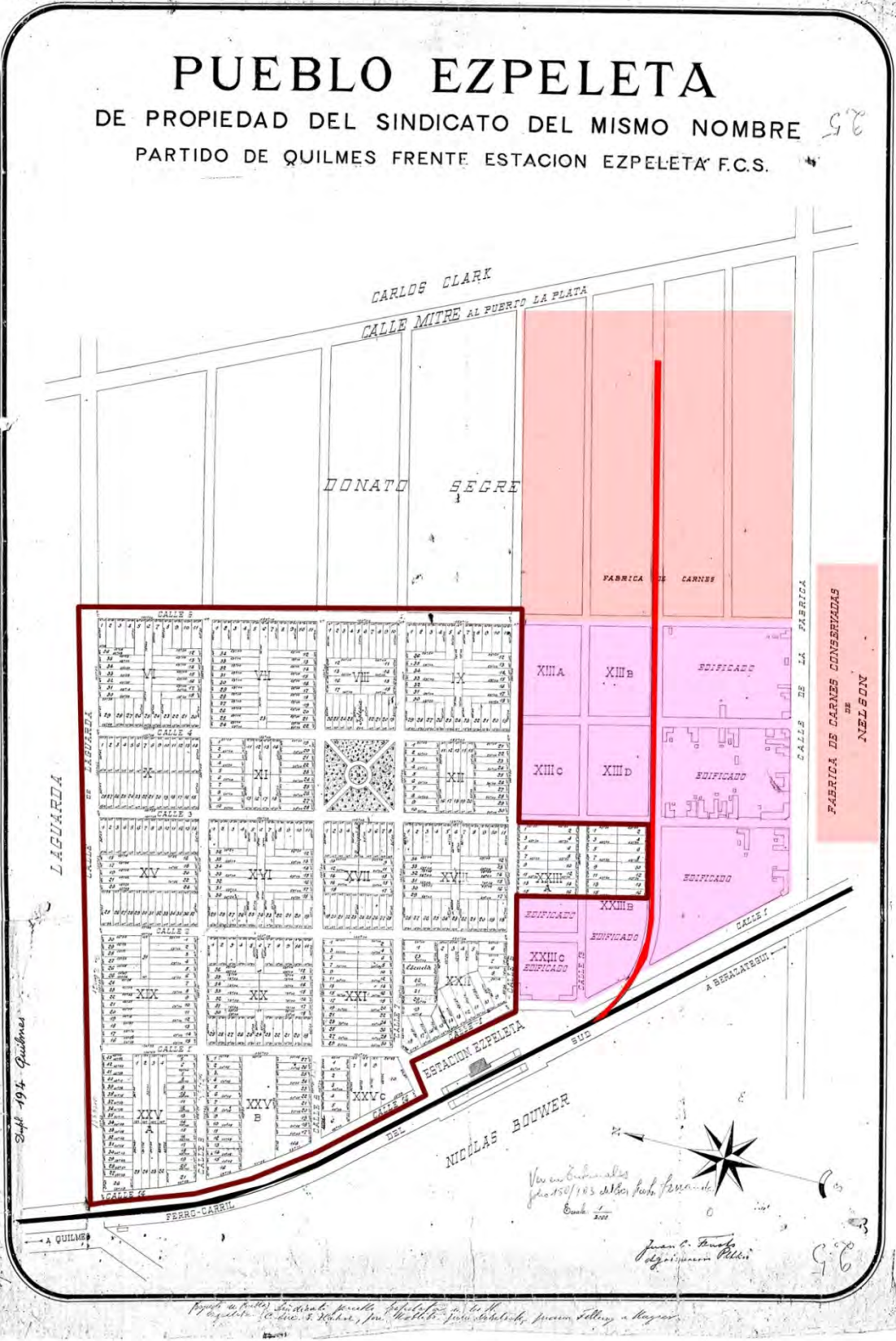
Craviotto José Alcides: Quilmes a través de los años - Secretaría de Gobierno y Cultura año 1966

Como era de rigor se adjuntó plano y títulos de propiedad, asegurando que se obligaban a otorgar escrituras a favor del estado provincial Y solicitaban decretar oficialmente la denominación de Pueblo de Ezpeleta para la superficie de terreno deslindado y sus adyacentes. La nota elevada el 31 de mayo tiene fecha de entrada el 3 de junio de 1903, Letra "H", numero 16. Y un sello del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires.

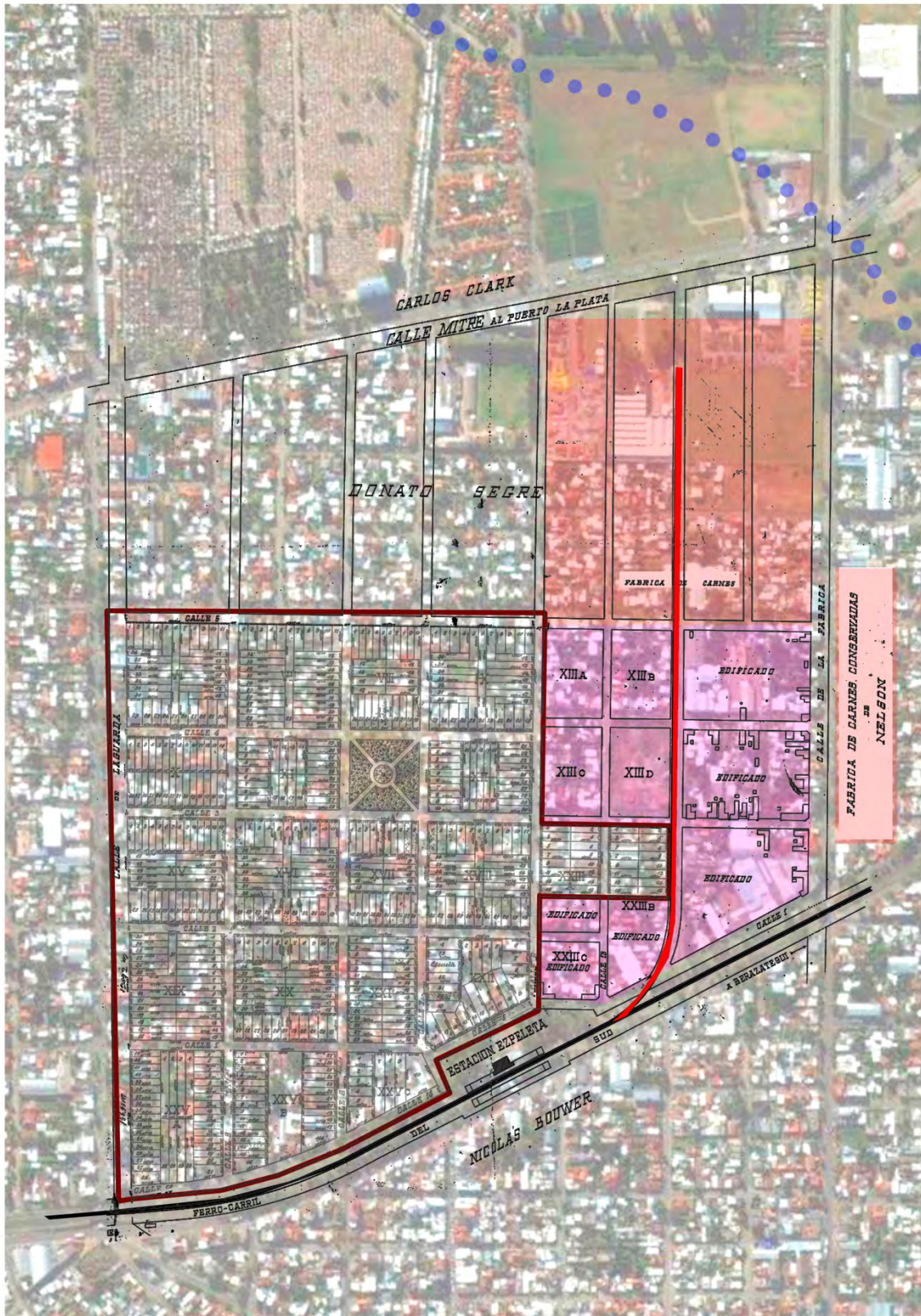
Superando una seria de planteos del Departamento de Ingenieros, el Poder Ejecutivo con fecha 19 de diciembre de 1903, resolvió autorizar la fundación del pueblo. Aceptando calles de 12 metros y una serie de lotes cedidos para municipalidad, escuela e iglesia. Los interesados debieron proponer el Agrimensor para practicar la mensura y amojonamiento del terreno.

Es así que el 5 de febrero de 1904 los financistas elevan una nueva nota al Ministerio de Obras públicas en la cual proponen al agrimensor Don Juan C. Fuchs para que lleve a cabo la mensura administrativa del Pueblo de Ezpeleta y proceda a su amojonamiento.

Craviotto José Alcides: Quilmes a través de los años - Secretaría de Gobierno y Cultura año 1966

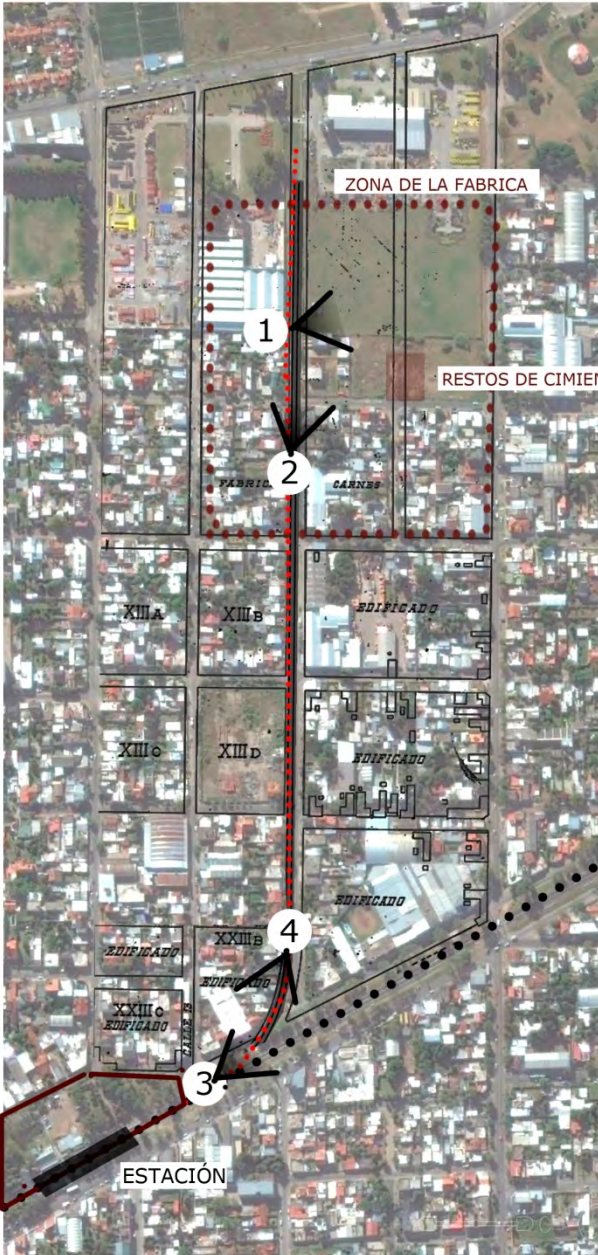


Plano elaborado por el agrimensor Juan Funche año 1904. Departamento de Investigación Histórica y Cartográfica-Dirección de Geodesia. Se puede ver la indicación de la fábrica de carne y en un costado dice fábrica de Carnes Conservadas de NELSON



- Traza
- Saladero
- Pueblo del saladero
- Desvió de cargas
- Arroyo Jiménez

Superposición con el plano actual de Ezpeleta (google earth) , se puede ver como el desvió de cargas, el saladero y la primera trama de 1904 determinó los vacíos y la traza actual



Sector del saladero en la actualidad

En el análisis de la traza actual se pueden observar las huellas que dejó la fábrica, determinando:

1-Se ve el área donde se encontraba el saladero que es un gran descampado y en parte el área de una fabrica actual.

La ubicación de esta primera fábrica generó un vacío urbano en este lugar que no permitió la consolidación de la trama urbana, impidiendo el avance de calles, para luego generar nuevas fábricas que utilizan parte de estos predios de manera incompleta.

2-Se puede observar la huella de las vías que entraban a la fábrica en la calle actual, estas vías determinaron la actual calle Tupungato.

3-Se ve la traza de la vía hacia Berazategui y la huella de la vía de desvío que conectaba con el saladero, inclusive hay restos de durmientes en la tierra.

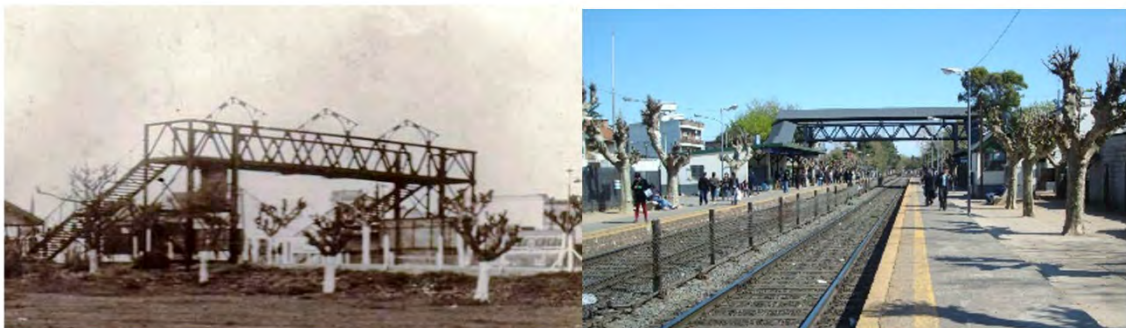
4-Como consecuencia de la curva de la vía se generó una plazoleta en el encuentro de la calle Tupungato (actual calle donde antes estaba la vía de carga) y la calle de la vía.

Conclusión

Después de haber develado el misterio del surgimiento del pueblo de Ezpeleta, las pruebas demuestran que el desarrollo de una fabrica que utilizó: un terreno privilegiado con antecedentes de saladero, la margen del arroyo Giménez y la proximidad de las vías fue la que determinó la aparición del pueblo de Ezpeleta en esta área.

Siempre me pregunté la razón por la cual existía esta localidad jurisdiccionalmente y no terminaba de ser englobada dentro de lo que es Quilmes Oeste y Este. Y la prueba está en el surgimiento de su estación que determinó un pueblo gracias a la presencia de la industria y esta generó un área de influencia sobre el terreno que permitió el surgimiento de las primeras calles y la trama posterior.

La población se aglutinó en función de la búsqueda y las posibilidades de trabajo en la zona. Este emporio de las carnes forjó la esperanza de trabajo y posibilidades de desarrollo de los primero pobladores determinando la distribución y la trama urbana del centro, y luego como extensión de este se va a desarrollar la totalidad de Ezpeleta. Esto permite quizás entender que el sentimiento de pertenencia como ezpeletence es el de ser un conjunto ciudadano unido por la fuerza del trabajo y la esperanza comunitaria de buscar un mejor futuro



Memoria de la investigación

En este trabajo el proceso de investigación está muy relacionado con el trabajo práctico n° 2 ya que buscando información para mi barrio fue como llegué al descubrimiento del saladero que es una historia más propia de toda Ezpeleta.

Cuando empecé la investigación en el T.P. n° 2 el primer lugar que visité fue la municipalidad de Quilmes.

Al vivir en el conurbano y no estar en capital, no hay cartografía disponible en internet y no quise perder tiempo yendo a los archivos históricos en la ciudad de Bs.As ya que pensé que en estos no iba a haber información sobre Quilmes.

Fui al Departamento de Catastro y me dijeron que no disponían de mapas históricos de Quilmes, solo me podían dar, si es que iba con el título de propiedad de mi casa, el catastro de la manzana de mi lote.

Entonces fui al Departamento de Planeamiento Urbano dentro de la municipalidad, me atendió un arquitecto y tampoco me brindo información, aun cuando le expliqué en detalle de qué se trataba el trabajo, me dijeron que tenía que volver a preguntar en Catastro.

En relación a esto me gustaría decir, que lo que vi en la municipalidad es una cantidad de empleados de los cuales ninguno supo orientarme, tal vez por el desconocimiento de la importancia que tienen los documentos cartográficos para reconstruir la historia local.

Entonces fui a la Subsecretaria de Cultura de Quilmes, no tenían absolutamente nada, me dijeron que vaya a la municipalidad. Como las instituciones de Quilmes no me pudieron ayudar empecé a investigar en internet.

Finalmente me puse en contacto vía mail con la Arq. Marta Oliva, que es una arquitecta recibida en la UCALP, (Universidad Católica de La Plata), especializada en la Gestión y Difusión del Patrimonio Cultural, miembro de ICOMOS y de CICO P de Argentina. Integrante del Instituto de Preservación del Patrimonio Arquitectónico Urbano y Rural, dependiente del CAPBA DII. Presidente de la Junta de Estudios Históricos de Quilmes y docente de la Cátedra de Historia de la Arquitectura de la UCALP. Ella me brindo dos mapas históricos de Quilmes y me puso en contacto con el señor Claudio Schbib.

Claudio es un ex bombero voluntario de la ciudad de Quilmes, que escribió un libro sobre la localidad que se llama *“Ezpeleta, aportes para su historia”, editorial Tiempo Sur, año 2011.*

Esta es una primera edición de un trabajo de investigación histórica para entender el origen de la ciudad de Ezpeleta y sus barrios.

Debo agradecer particularmente la predisposición de Claudio con el que tuve una reunión, me dio un ejemplar de su libro, el cual fue fundamental para conocer datos muy específicos, y me brindo los originales de fuentes primarias que el mismo extrajo de la Hemeroteca de la Biblioteca Nacional de Buenos Aires y del Museo Ferroviario.

Este me convocó a una reunión de historiadores de Quilmes, que se congregan en la Biblioteca Pedro Goyena, una pequeña biblioteca de barrio, que poca gente conoce y tiene información sobre la localidad. En este e lugar conocí personalmente a la Arq., Marta Oliva, que antes mencioné, y al historiador Chalo Agnelli los cuales junto con Claudio me asesoraron sobre el desarrollo del trabajo.

Sin embargo la mirada histórica carecía de una mirada arquitectónica, con lo cual todavía no tenía una planimetría sobre la cual volcar estos datos.

Es así como fui al Archivo de Geodesia en La Plata, allí pude encontrar los mapas que utilicé para el desarrollo del trabajo, a partir de diligencia de mensuras de terrenos y los planos confeccionados por el agrimensor Juan Funch.

Reservorios documentales visitados y Fuentes consultadas

Fuentes escritas:

Primarias

- “El Progreso” Diario -Quilmes- Edición 1983-Biblioteca Domingo F. Sarmiento de Quilmes
- “El Nacional” Diario- edición 1890 - Hemeroteca de la Biblioteca Nacional
- Handbook of River Plate - Cuaderno del Río de la Plata-1892 - Fundación Museo Ferroviario
- Memoria y balance de la Higland Scot Canning Company- Fundación Museo ferroviario

Secundarias

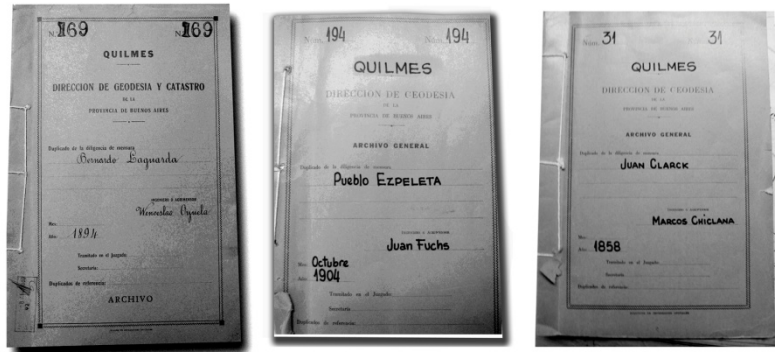
- Doc. Del Departamento de Ingenieros de La Plata – publicación del diario “La Prensa” año 1890
- Craviotto José Alcides Quilmes a través de los años - Secretaría de Gobierno y Cultura año 1966-
- Schbib Claudio Ezpeleta, aportes para su historia - editorial Tiempo Sur año 2011. -



Fuentes Gráficas:

- Departamento de Investigación Histórica y Cartográfica-Dirección de Geodesia:
 - 1- Diligencia de mensuras de las propiedades de:
Juan Clarck
Bernardo Laguarda
 - 2- Plano de Agrimensura de Ezpeleta de Juan Funchs- Año 1903

-Google Eath.



Agradecimientos:

Claudio Daniel Schbib – Bombero voluntario de Ezpeleta

Chalo Agnelli – investigador histórico- creador del blog- El quilmero. www.elquilmero.com.ar

Marta Oliva arquitecta, docente de la cátedra de Historia de la Arquitectura de la UCALP

