

# Traza Urbana

## El Querandí

Ciudad Evita, Prov. de Bs. As.

La presencia del pasado en el presente.



MATERIA: Historia Urbana de Buenos Aires

CATEDRA: Dra. Arq. María Marta Lupano

DOCENTES: Arq. Jorge Purriños - Arq. Federico Falabella

ALUMNA: Paula Giselle Lopez Eleta  
*paula.lopez.eleta@gmail.com*



# El Querandí

Ciudad Evita, Prov. de Bs. As.

La presencia del pasado en el presente.



# Selección del sector

Como se habló en el trabajo anterior, Ciudad Evita, es una ciudad planificada y construida durante la presidencia de Perón (1946-1952); ¿pero que había antes?, ¿se tomaron los terrenos vacíos para la nueva ciudad? O ¿había presencia de algún pueblo o simplemente se había extinguido? Para empezar con la búsqueda intenté detectar construcciones con fachadas que no tuviesen que ver con las tipologías de vivienda típicas de Ciudad Evita.

Casualmente, estas construcciones, se encuentran muy próximas a la estación de ferrocarril que actualmente se reconoce con el nombre de Estación Querandí. Aquí es donde hice un stop y comencé la búsqueda.

## Etapa 1: ¿A dónde me lleva el tren? ¿Por qué está allí?

**H**aciendo un zoom más chico, y abarcando un poco más los alrededores de esta estación, noté que a unos pocos kilómetros hay un cruce de vías de ramales diferentes y que en ese punto actualmente está el Mercado Central<sup>1</sup>. Empiezo a pensar que este lugar podría llegar a ser fuente de información. La página oficial del Mercado Central da a conocer la existencia de un monumento histórico, La Chacra Los Tapiales, donde se encuentra una antigua casona colonial del año 1808<sup>2</sup>. Realicé la visita al lugar y encontré que la casona está cerrada al público y en un estado de deterioro importante. Hablando con dos policías<sup>3</sup>, me comentaron que el lugar estaba antes abierto al público y que funcionaba como museo; que en su recorrido se podía obtener información de la historia de este lugar y sus alrededores; pero que ahora,

después de haberse saqueado todo lo que tenía que ver con el patrimonio, desde objetos hasta un alcornoque<sup>4</sup>, solo hay un sereno que cuida la casa de lunes a viernes, que su permanencia depende de las autoridades del Mercado Central. Volví, por lo tanto, al zoom más grande en la estación Querandí. Buscando en la página oficial de la ciudad y en otras de asociaciones vecinales de Ciudad Evita, encontré un "plano" un redibujo, hecho por Roberto Darrichón y su yerno, Eduardo Bracalente, que luego salió en una publicación del año 1997 en la revista Para Todos. Fue lo único que pude averiguar sobre este documento; no conozco las personas pero queda claro que no es una fuente primaria. ¿Qué tanto tendrá de la realidad histórica del barrio la estación Querandí?



1-Es el centro comercializador de frutas y hortalizas principalmente, que abastece a comercios minoristas de Buenos Aires. Construido por etapas desde comienzos de la década de 1970, finalmente se inaugura durante el Gobierno de Raúl Alfonsín.

2-Declarada por Decreto 120.411 del P.E., Monumento Histórico Nacional el 21 de mayo de 1942, se encuentra enclavado en el corazón del Mercado Central de Bs. As. La Chacra de "Los Tapiales" albergó durante casi tres siglos parte de la historia de nuestra Patria. Por aquí pasó la impronta progresista de Martín José de Altolaquirre, quien con su amigo Don Manuel Belgrano realizó una extensa plantación de árboles y arbustos, aún muchos en pie. También habitó estas tierras Don Francisco Ramos Mexía, cuya filosofía asentada en principios de libertad e igualdad, lo llevó a ser el único estanciero que compra parte de sus tierras a los indios, con quienes convivió, y al Estado Nacional simultáneamente. La muerte lo encontró confinado en "La Chacra" justamente por defender dichos ideales. Recorrer esta casa y su historia es transitar parte del origen de nuestra patria.

3-A unos pocos metros, donde parecía ser el establo de esta estancia, se instaló un cuartel de bomberos de la zona.

4-Altoaguirre, era un agrónomo y botánico importante y la plantación de distintos árboles caracterizó el predio.



Edificación detectada a pocos metros de la estación Querandí- FOTOGRAFÍA PROPIA ACTUAL



Edificación detectada a pocos metros de la estación Querandí- FOTOGRAFÍA PROPIA ACTUAL



Estancia Chacra Los Tapias-FOTOGRAFÍA PROPIA ACTUAL



Imagen que hace referencia al respeto mutuo que había entre Ramos Mexía y los indios habitantes del territorio del arrendatario. Entre esos grupos de indígenas se destacan los Querandíes- ILUSTRACION DE VIDEO: HISTORIA DE LA CHACRA LOS TAPIALES

Imagen de Google maps donde se identifica la estación y la conexión con el nudo generado por los ferrocarriles ingleses y el francés, creyendo que es un punto que puede llegar a resolver el origen del barrio analizado

## Etapa 2: Archivo del Museo Nacional Ferroviario

Me dirigí al Archivo Histórico del Museo Nacional Ferroviario, ubicado a un costado del museo en la ciudad de Buenos Aires, en un galpón con estanterías muy altas donde son colocadas las cajas; cada una de ellas corresponde a las distintas estaciones según las líneas de ferrocarriles de Argentina. En el expediente 468, muchos documentos estaban mojados y otros quemados en sus bordes<sup>5</sup>; encontré muchos escritos y un solo plano. Los documentos escritos tienen más que ver con pedidos de cambio de nombre de la estación y los desvíos; y hay actas que hacen referencia al proceso constructivo de la infraestructura en este sector. La estación Querandí comenzó siendo una parada para el montaje de carga, con el paso del tiempo se incluyó como estación para pasajeros y telegramas gracias al crecimiento poblacional. Uno de los desvíos pertenecía a la empresa francesa y era de uso "público", más bien, de la propia firma; y el otro estaba dentro de la estancia o predio donde el uso se daba para una sola familia con la finalidad de comercializar materia

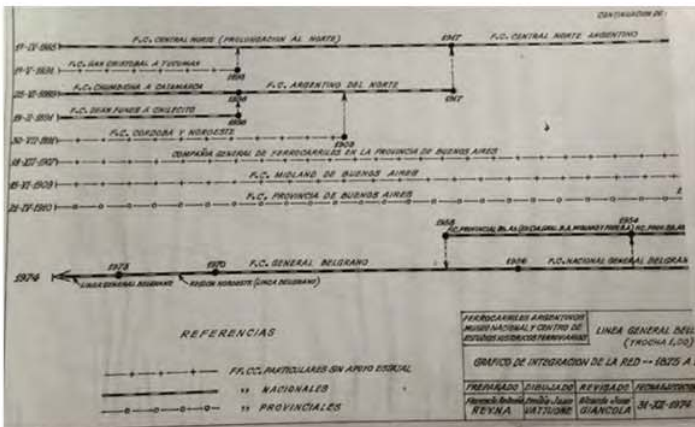
producida o cosechada en este lugar. No se conoce el propósito ni tampoco el arreglo que tenía con la empresa como para poder generar un enganche a la vía; pero seguramente esta persona no era un simple campesino y tenía presencia y contactos en este lugar. Mediante la investigación pude conocer que la línea actual del Belgrano Sur perteneció a una de las muy pocas empresas francesas; la Compañía General de Ferrocarriles en la provincia de Buenos Aires se dirigía de Buenos Aires a Rosario y fue fundada en 1907. Se mantuvo como línea de FF.CC. Provincial sin apoyo estatal hasta la llegada de Juan Domingo Perón al gobierno y se nacionalizó en 1948. Las vías eran de trocha angosta (1 metro), quizás con este dato pueda llegar a reconocer algún rastro de permanencia de ellas en el sitio. Otro dato que me llamó la atención es que aparece el apellido Durán en un documento, en coincidencia con el dibujo primitivo que realizó una familia que habitaba en el lugar.

Re dibujo de la familia habitante en la época señalado en lateral del mismo, Familia Darrichón. Destaco el apellido Durán, también, porque su nombre figura en el último escrito que encontré en el Archivo Ferroviario - DOCUMENTO REALIZADO POR EDUARDO BRACALENTE PUBLICADO EN LA REVISTA PARA TODOS

Imagen ilustrativa de como debió verse el tren recorriendo estas tierras- DOCUMENTO EN REVISTA TODO TRENES N° 81 AÑO 2011 TOMADA DE ARCHIVO HISTÓRICO DEL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO



5-Hace algunos años hubo un incendio en el lugar del Archivo Ferroviario anterior y se rescató lo que se pudo de la documentación.



Esquema del tiempo de la línea ex Rosario - DOCUMENTO DE ARCHIVO HISTÓRICO DEL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO

Presentemente un pequeño desvío particular, se convierte con el transcurso del tiempo, en un desvío público para el servicio de cargas, luego se admite u ordena la parada de algunos trenes de pasajeros y finalmente se transforma aquél lugar en una estación.-

En el caso concreto que consulta la Dirección General de Correos y Telégrafos, a juicio de esta Sección se le podría comunicar, que la estación que existe en el Kilómetro 18 de la Compañía General de Ferrocarriles ha sido designada con el nombre de "Querandí".-

Oficina, Noviembre 16 de 1927.-  
*Benigno Perique*  
 M. O. P. S. ESTADÍSTICA  
 DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES

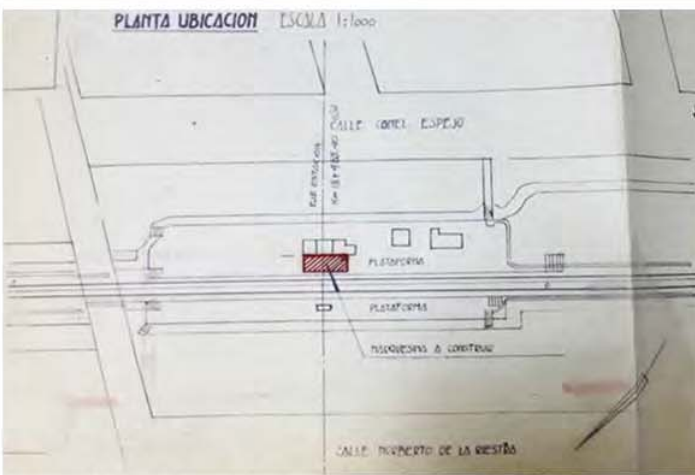
Originalmente no se pensó como una estación de pasajeros, cargas y telegramas. Este lugar era sólo un desvío que recibía el nombre de "Desvío Kilómetro 18" de la línea ex Rosario que fue habilitado recién en 1919, doce años después de la inauguración de la línea completa. En este escrito se pide la creación de la estación de pasajeros y que reciba un nuevo nombre, Querandí. A lo largo del tiempo se fue poblando el sitio y era necesario transportarse rápidamente a los lugares de trabajo cerca del puerto. Es por eso que el plano de replanteo de la Estación Querandí es de 1928. - DOCUMENTO EN EXPEDIENTE 468 DE ARCHIVO HISTÓRICO DEL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO

Ahora, la citada compañía por nota del lide Junio de 1928 solicita reconsideración de la mencionada resolución, en mérito de que existiendo en el citado Desvío dos días de instalaciones: una, las de su propiedad y destinadas al servicio público y del personal que lo atiende y otra, un desvío de propiedad particular que empalse a los 65 metros del eje del Desvío "Querandí" y cuya vía se desarrolla en terrenos fuera de la zona de vía, considera que la designación debe ser la de "Querandí" para las primeras y el numeral kilométrico para la segunda, por los inconvenientes que le ocasionaría una única designación para las dos instalaciones.-

Un Propietario de tierras lindantes a las del ferrocarril, pide que su desvío -realizado dentro de su propiedad para el transporte de cargas- no se llame Querandí, porque pertenece al uso público y daría a confusiones. El propietario hace la diferencia entre Desvío Kilómetro 18 y Desvío Querandí. Finalmente no le otorgan el pedido. Seguramente por esa razón se levantan las vías y se vende a Durán según mi opinión. - DOCUMENTO EN EXPEDIENTE 468 DE ARCHIVO HISTÓRICO DEL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO

Se comunica que el «Desvío Kilómetro 18» (Línea Rosario) habilitado por Suplemento N° 17 de diciembre 1919, para el servicio de cargas generales con minimum de 6000 kilos por vagón que se despache o reciba a nombre de los señores Durán y Pelizza y René Marmillón Nerot y de maquinarias pesadas previo arreglo, también se denominará:  
**DESVIÓ QUERANDÍ**  
 Buenos Aires, febrero de 1929  
 EL DIRECTOR GENERAL  
 L. COCAGNE

En 1929, se comunica que el Desvío Kilómetro 18 se despache o se otorgue a los señores Durán y Pellizo y a René Marmillón Nerot al que denominaran Desvío Querandí. - documento en expediente 468 de Archivo Histórico del Museo Nacional Ferroviario Plano de detalle de la marquesina y ampliación de la Estación Querandí. - DOCUMENTO EN EXPEDIENTE 468 DE ARCHIVO HISTÓRICO DEL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO



Plano de detalle de la marquesina y ampliación de la Estación Querandí - DOCUMENTO EN EXPEDIENTE 468 DE ARCHIVO HISTÓRICO DEL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO

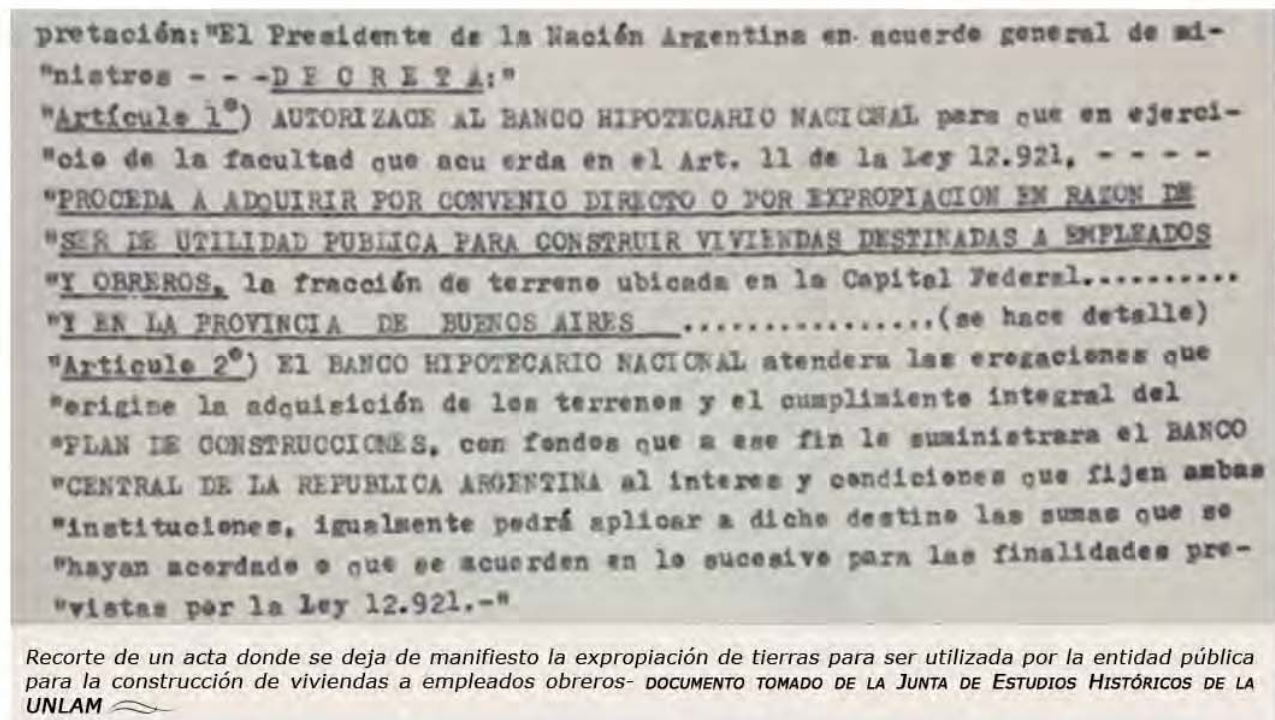


Se incluyó un desvío que finalizaba en un horno de ladrillos en 1921, no le di mucha importancia y solo tomé una fotografía de un recorte del único plano que había donde figura esta pequeña construcción. - DOCUMENTO EN EXPEDIENTE 468 DE ARCHIVO HISTÓRICO DEL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO

## Etapa 3: Museo y Biblioteca de San Vicente

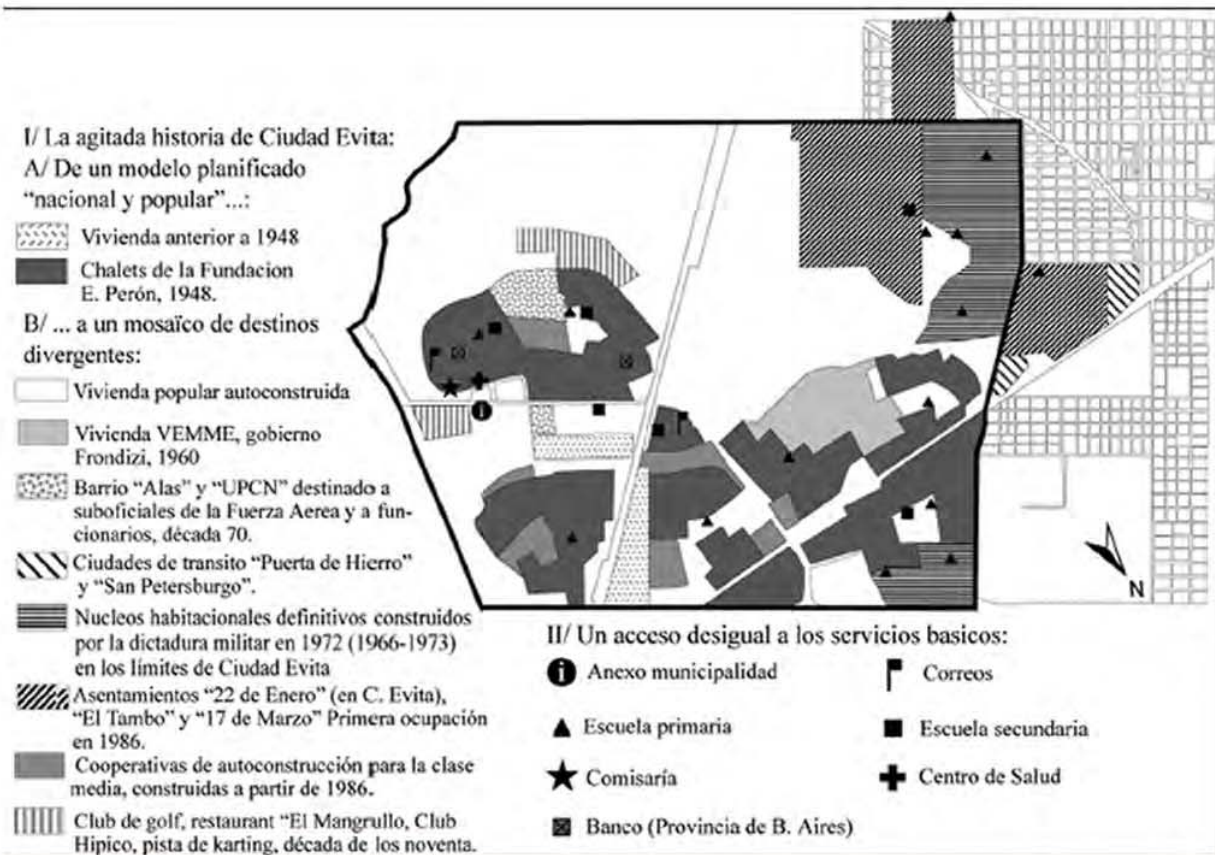
Revisando en páginas de asociaciones vecinales traté de encontrar nuevas puntas o disparadores para buscar cartografía que hasta el momento no tenía. Encuentro una imagen fotográfica -con poca nitidez- del planeamiento original pensado por el ex presidente Perón y sus colaboradores. Esta fotografía había sido tomada en el Museo de San Vicente<sup>6</sup>. ¿Se habrá construido fielmente el proyecto original de la nueva ciudad Evita? ¿Habrán partido de algunas líneas existentes para el nuevo proyecto? Esas eran algunas de las cuestiones que quería encontrar y entender. Anahí Ballent<sup>7</sup>, publica en su libro: *Las huellas de la política, Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*; editado en el año 2005, una imagen que coincide

completamente a la maqueta expuesta en el Museo de San Vicente, por lo cual tomé esta reproducción como fuente fiel. También encontré una publicación de la revista *Eure* del 2008 realizada por Marie-France Prévôt-Schapira y Rodrigo Cattaneo Pineda, cuyo artículo se titula *Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada*; allí se muestra un dibujo con las zonificaciones de los distintos conjuntos o tipologías en el momento en que fueron realizados; aquí, se observa que en realidad el barrio Querandí está en blanco, su referencia indica que allí se encuentran viviendas autoconstruidas. Un dato importante y que afirma lo que se creyó en un primer momento.



6-El museo está construido en las 18 hectáreas donde Juan Domingo Perón solía pasar los fines de semana junto a Eva Duarte. Dotado de varios pabellones y espacios, se presenta como una casa de visitas, a la que se le anexaron áreas de moderna exhibición museológica. En el año 2006 se incorporó el mausoleo que guarda el cuerpo del ex presidente. Allí se destaca entre sus colecciones, mobiliario, objetos personales, condecoraciones y documentos pertenecientes a Juan y Eva Perón. El pabellón "Justa, Libre y Soberana" fue edificado especialmente para albergar la exposición que presenta la obra y el pensamiento de los dos primeros gobiernos justicialistas.

7-Es una arquitecta argentina tandilense. Investigadora de CONICET. Entre sus ejes de trabajo se destacan la construcción del habitar y de la domesticidad en Argentina enfocándose especialmente en dos episodios históricos fundamentales, la influencia del Peronismo y la experiencia cooperativa del Hogar Obrero.

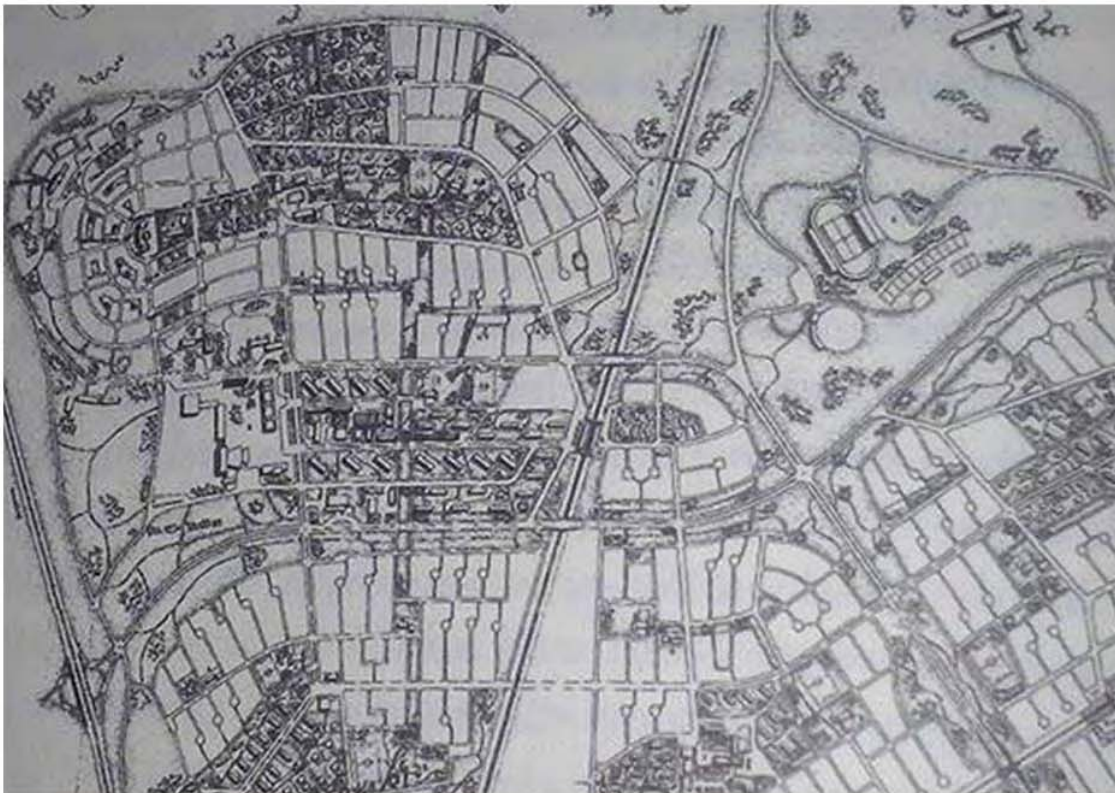


Esquema actual de Ciudad Evita donde se muestran los periodos de construcción de los barrios actuales.- DOCUMENTO DE LA REVISTA EURE, REALIZACIÓN DE CATTANEO, R. CON BASE EN MERKLEN, D. Y PRÉVÔT-SCHAPIRA, M.-F., 2003



8-"Podemos observar que no queda prácticamente nada de la sociabilidad de la Ciudad Evita de los años 50 y 60, de la ciudad-jardín modelo construida por Eva Perón, y habitada por familias obreras. Una sociabilidad de "clase media" se introdujo en los chalets-modelos, situados a solo veinte minutos de la capital y dotados de equipamientos de calidad, mientras que de manera concomitante, la marginalidad se instalaba sobre los márgenes de su territorio..." Recorte del Art. Revista Eure.





Re dibujo de la planimetría original de Ciudad Evita. En la última etapa se analizará, en profundidad, este mapa en comparación a la ciudad realizada para 1993. - DOCUMENTO TOMADO DEL LIBRO: ***LAS HUELLAS DE LA POLÍTICA, VIVIENDA, CIUDAD, PERONISMO EN BUENOS AIRES, 1943-1955***; PUBLICACIÓN 2005 POR ANAHÍ BALLENT



Maqueta expuesta en el Museo de San Vicente donde descansan los restos de Perón. La fotografía de esta maqueta fue tomada por una ciudadavicense que luego la compartió en la página de la Asociación vecinal de Ciudad Evita. De esta forma supe de la existencia de este plano original en la Biblioteca del Museo.- DOCUMENTO TOMADO DE PAGINA DE INTERNET POR UNA CIUDAVITENSE

## Etapa 4: La Matanza

Aún no tenía documentos que afirmen o refuten si había huellas de ríos, límites de estancias o asentamientos, muy poco sabía de sus habitantes. Por ello visité la página oficial del Partido de La Matanza; en ese momento me enteré que había un sitio destinado al Archivo Histórico de La Matanza, solo estaba la dirección del municipio que se encuentra frente a la plaza de San Justo. Visité la municipalidad, creí que allí iban a tener documentación más específica y que iba a ser más fácil encontrar lo que buscaba. Me entero que este lugar no existía físicamente en ese lugar; me acerqué entonces a la secretaria de Cultura de La Matanza (dependencia externa de la Municipalidad) donde me explicaron amablemente que esos

documentos que estaba buscando se encontraban en la Biblioteca y Museo Histórico de La Matanza<sup>9</sup> en Virrey del Pino. Estaba distante y no llegaba a visitarla en horario. En la secretaria me dijeron que en la Universidad de La Matanza había una Junta de Estudios Históricos que trabajaba en conjunto con la Biblioteca antes mencionada, por lo que me dirigí a la UNLAM.

Allí, encontré algunos pocos documentos cartográficos, extraídos de Geodesia: Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires en La Plata.

A partir de aquí pude comenzar la última parte del análisis del lugar investigado.



No tengo la fecha de algunos planos, lo que significa que quizás no pueda precisar la época exacta pero eso no quiere decir que no pueda hallar lo que busco en este trabajo de investigación

### Referencias:

- 1- PLANO CARTOGRAFICO FACILITADO POR LA UNLAM EXTRAIDO DE GEODESIA Nº 18642.
- 2- PLANO CARTOGRAFICO FACILITADO POR LA UNLAM EXTRAIDO DE GEODESIA SE DESCONOCE LA FECHA DEL MISMO.
- 3- PLANO CARTOGRAFICO FACILITADO POR LA UNLAM EXTRAIDO DE GEODESIA SE DESCONOCE LA FECHA DEL MISMO.
- 4- PLANO CARTOGRAFICO FACILITADO POR LA UNLAM DE 1993.

Identificación de la zona a tratar.

<sup>9</sup>-Luego de varios años de sucesiones, ventas y ampliaciones el 11 de septiembre de 1805, Doña Mercedes Saraza (dueña de la chacra) se casa en segundas nupcias con Don José María del Pino (No hay relación con el Virrey del Pino). Desde entonces se conoce a la estancia como Del Pino. El 20 de abril de 1822 la firma Rosas Terrero y Cia, compra la estancia del Pino. Al asumir Juan Manuel de Rosas como Gobernador de Buenos Aires, se disuelve la sociedad quedando en manos de Rosas la estancia. Esta propiedad es uno de los posibles lugares en los cuales se pudo haber realizado el pacto de Cañuelas entre Rosas y Lavalle. Después de varias ventas y sucesiones, la firma Justo Hnos, vende el casco de la estancia a la municipalidad en 1970. En el año 1942 es declarada Monumento Histórico Nacional, y en 1972 se crea el Museo Histórico de La Matanza.



# Investigación y desarrollo

Luego de la recopilación de datos, comienzo el análisis de la información obtenida.

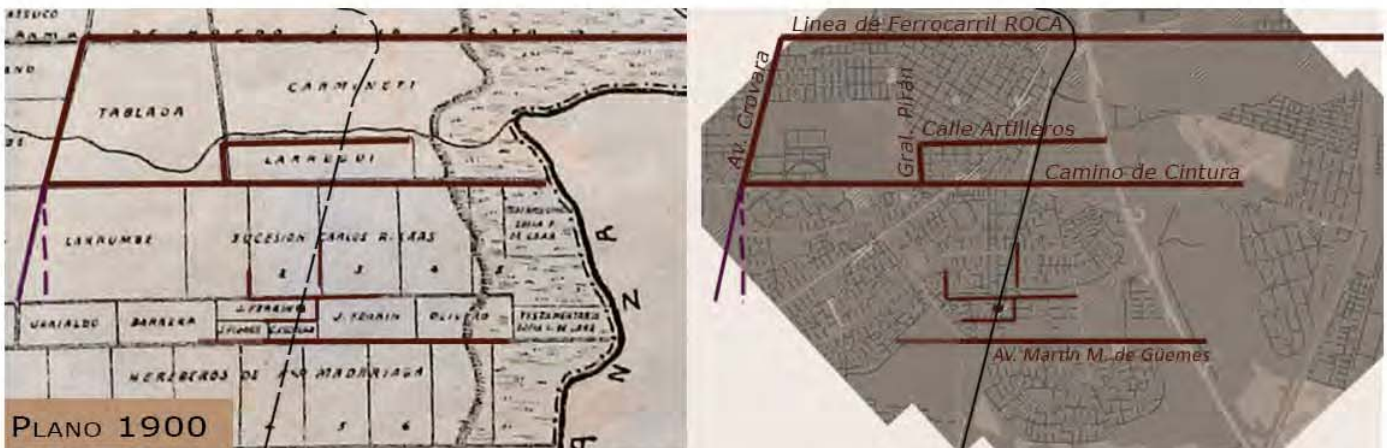
## Plano 1864

Es el más antiguo que da a conocer los nombres de los propietarios de las chacras. El plano de donde se hizo el recorte tiene una escala muy grande y abarca casi todo el territorio de la actual Provincia de Buenos Aires; me resulta difícil creer que tenga la precisión con la que se manejan los planos con escalas más chicas, además de que cuesta hacer la localización con el territorio actual; es por eso que lo apartamos del análisis de superposición pero observo y me detengo en algunos datos que proporciona.



## Plano 1900 (no especificado)

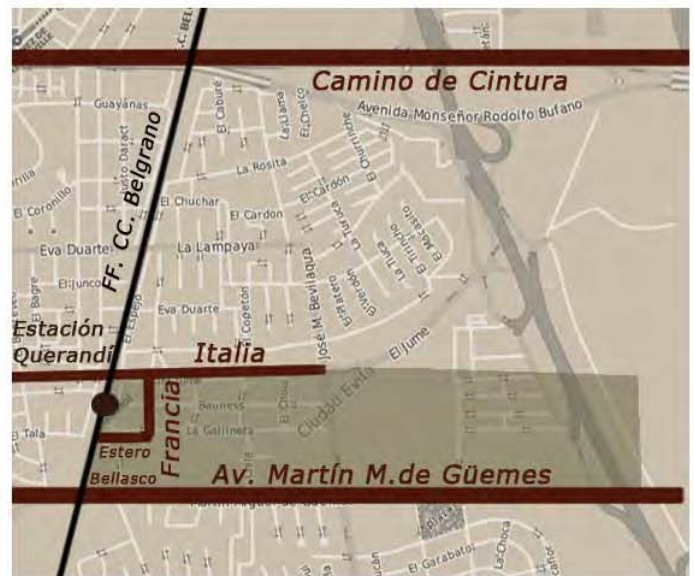
No se especifica la fecha de este documento pero si se sabe que es posterior por los nombres ya analizados. Además no supera esta fecha porque aún no figura la existencia de la línea del ferrocarril a Rosario, hoy denominada Belgrano Sur.



Marco y comparo las líneas que se mantuvieron a lo largo del tiempo en un zoom casi como el que se señaló al principio del trabajo. La mayoría de las líneas que se mantienen hoy en día son circulaciones de mayor jerarquía como por ejemplo: Av. Crovara, Camino de Cintura y Martín Miguel de Güemes y hay otra que figura al este y es la línea del ferrocarril actual Roca, Temperley-Haedo

## Plano 1940 (no especificado)

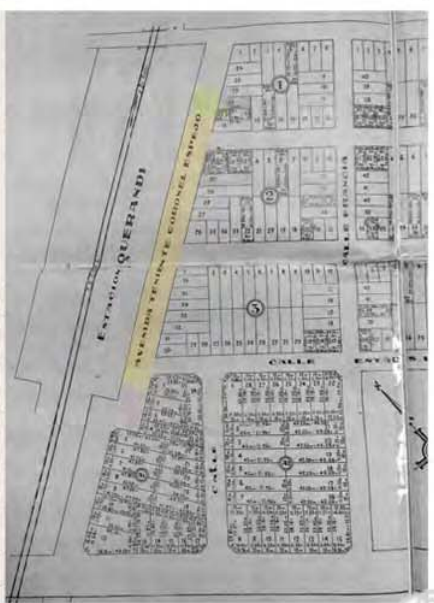
Tampoco se pudo determinar la fecha exacta de este documento pero si se sabe que es posterior por la existencia de la línea del ferrocarril a Rosario y se ve la estación. Además supongo esta fecha porque esta loteado el barrio Querandí. Antes de que tome posesión el Estado de las tierras, el arrendatario de apellido Durán lotea y se dedica a la venta inmobiliaria como figura en las siguientes imágenes.



La manzana que tiene la forma de la suma de un rectángulo y medio trapecio tiene su razón de ser y eso lo veremos con un plano de 1921 extraído del Archivo Ferroviario, mas adelante. Este plano me trae cierto desconcierto, ya que si se observan las manzanas paralelas a la estación son cinco y aquí figuran cuatro. Creo que fue un proyecto que no se llevó a cabo. (El loteo de Durán fue en 1944, siendo que en 1948 ya se toma posesión por parte del Estado. Antes tampoco pudo haber sido porque cuando se levanta el desvío Querandí y se entrega a Durán durante la década del 30' no creo que se hayan abierto calles para volver a cerrarlas, no tiene lógica. Las dos líneas perpendiculares a la estación se mantienen como se ve en el esquema anterior.

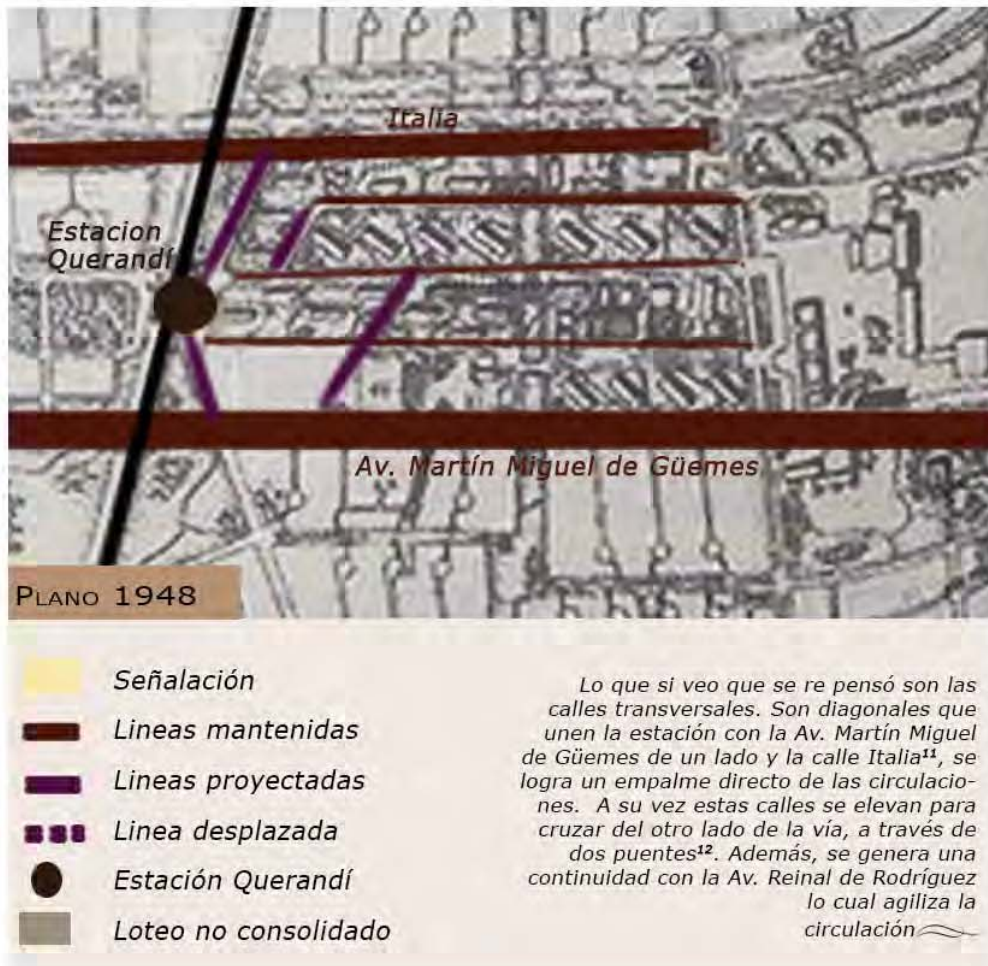
La Av. Teniente Coronel Espejo surge con la aparición del ferrocarril pero no con los límites de las quintas

Los nombres de las calles también nos indican la permanencia de trazas antiguas, que claramente nos coincide con lo analizado en esta etapa. Ciudad Evita lleva actualmente nombres de animales y plantas



## Plano 1948

En la planimetría de Ciudad Evita original, se nota que se siguieron manteniendo las trazas perpendiculares a la estación del ferrocarril. Si bien es una ciudad diseñada con circulaciones que, además de existir por el uso, buscaba generar un dibujo para poder ser visto por el mundo desde el cielo, tiene una impronta muy rebuscada; a pesar de ello vemos que si se respetaron trazas antiguas. Lo cual me parece lógico, por dos cosas; seguramente la pequeña población, las personas con un terreno pequeño permanecieron en el lugar, solo se expropió a los grandes estancieros o arrendatarios poseedores de importantes extensiones territoriales, ya que esto sí modificaba el proyecto. Además Ciudad Evita no iba a construirse de un día para el otro, iba a ser un proceso en el que seguramente se demoraría, con los de menos recursos después; si bien el pueblo no tenía agua corriente, gas y desconozco si poseía cloaca, las calles ya estaban marcadas, las parcelas ya estaban delimitadas y las pequeñas casas ya estaban ubicadas.



<sup>10</sup>-La crisis económica mundial de 1930 desorganizó las relaciones del comercio internacional vigente, y esto afectó los términos del intercambio que Argentina, como periferia, mantenía con los países centrales, exportando materias primas e importando manufacturas. A partir de 1930, algunos sectores de los grupos dirigentes económicos y políticos impulsaron un proceso de "Sustitución de Importaciones" de manufacturas industriales que originó la expansión de la industria nacional y el surgimiento de una nueva clase obrera. Esta situación afectó las bases de la economía agroexportadora argentina. Los países centrales extremaron la protección de sus economías y disminuyeron sus compras de materias primas y alimentos. Esta decisión tuvo un gran impacto en el funcionamiento del capitalismo agrario argentino, afectando el normal funcionamiento de la economía nacional.

<sup>11</sup>- hoy no es avenida ya que el predio lindante a barrio Querandí estaba vacío hasta hace un año que se comenzaron las obras del conjunto de viviendas PROCREAR.

<sup>12</sup>-Con la construcción del conjunto PROCREAR se terminó el puente.

La cartografía que se muestra a continuación fue la última visualizada con detención y la que más rastros develó.

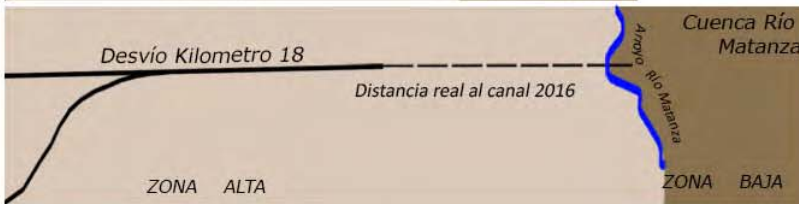
## Plano 1921

Finalmente, cuando analicé la información recopilada, me sentí con la necesidad de volver al Archivo Histórico del Museo Nacional Ferroviario porque quería saber por qué estaba hecho el desvío y hasta donde llegaba. Quizás con esa información podía llegar a conseguir algún dato más que me ayudase a encontrar alguna otra huella urbana. Fotografiando el plano completo noté que las vías llegaban hasta el Río Matanza y que se anexaba a otro desvío de propiedad privada, como ya lo había mencionado en un principio, que casualmente culminaba en un horno de ladrillos. ¿Será que tomaban la arcilla de las tierras bajas de la cuenca para producir el ladrillo? Tendríamos que conocer qué tipo de construcción se utilizaba en la época, qué tipo de suelos posee la cuenca del Matanza o si se extraía algún mineral en especial; O también si pudo haberse utilizado para transportar las cosechas que se daban cerca de estas vías de los quinteros, personas poseedoras de tierras, que además de vivir en ella se ocupaban de cultivar. No hay que olvidarse que sobre los límites de estas tierras estaban los Madariaga, que tuvieron un peso importante dentro de la zona. Como se ve se abren muchos caminos cuando se investiga, pero para no desviarme y pensar que tipo de huella pudo haber dejado este desvío, lo analizaré de la siguiente forma.

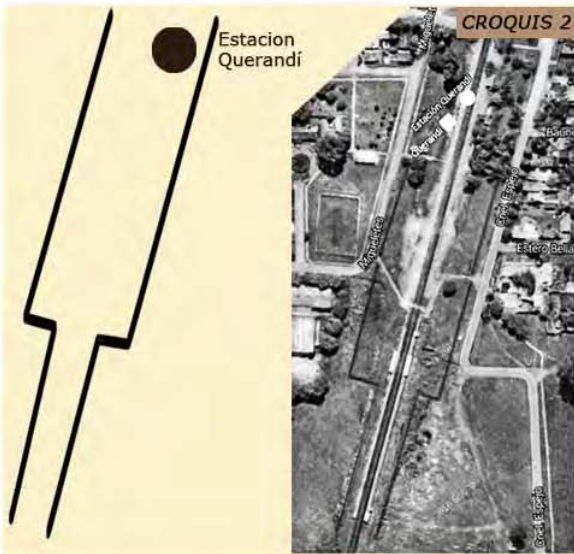




La superposición de planos costó realizarla por lo siguiente: En el extremo derecho en el plano de vías ferroviarias se indica que es la Cuenca del Río Matanza, pero la realidad es que hoy eso no es así; por ello me detuve a leer los metrajes de vías en el corte que también figuraba en el plano<sup>23</sup> para lograr la precisión que buscaba. Este desvío no llegaba hasta el Río Matanza sino que a una bifurcación, un arroyo, que había en la terraza más baja de la cuenca. - CROQUIS PROPIO CON IMAGEN SATELITAL DE GOOGLE MAPS, FOTOGRAFÍA PROPIA Y PLANO DE PLANIMETRÍA DE LOS DESVÍOS DE LA ESTACIÓN QUERANDÍ DE ARCHIVO HISTÓRICO DEL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO

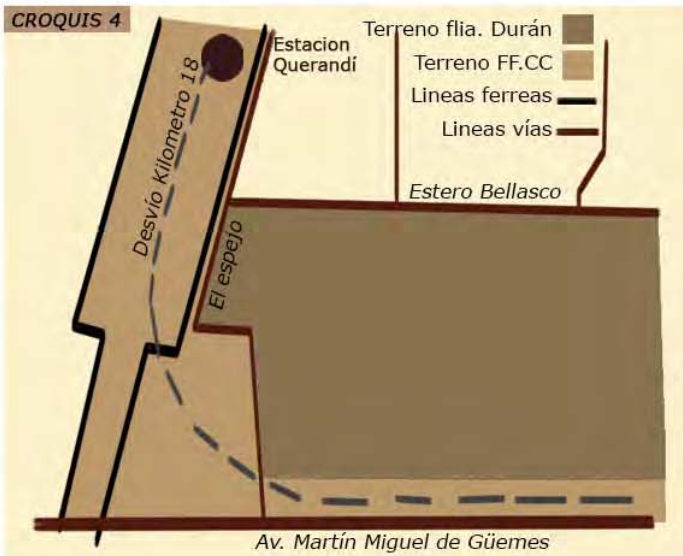
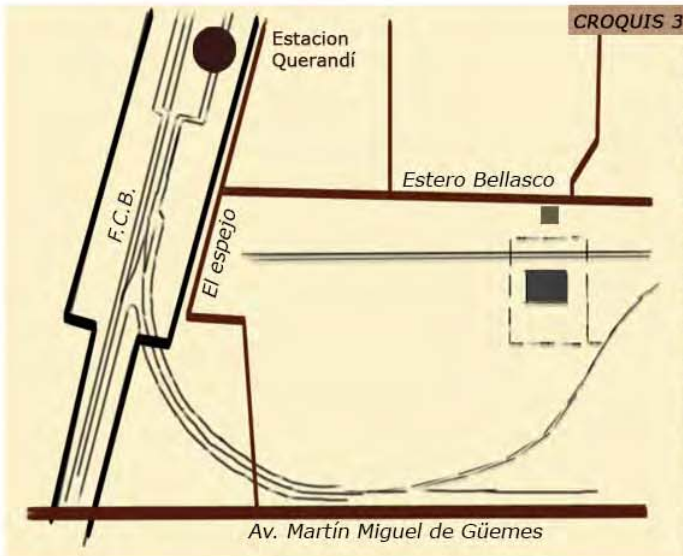






La ubicación acertada de la planimetría ferroviaria pudo lograrse con precisión ya que en la imagen satelital pueden notarse las mismas líneas<sup>14</sup>

Cuando realice la superposición trate de localizar el horno de ladrillos y me encontré con lo siguiente: otra construcción con detalles que muestran que su permanencia es de la época analizada. ¿Habrá sido la casa de los Durán y detrás de ella tenía su lugar de trabajo, el horno de ladrillos? En el croquis del ciudadvitense coincide cuando muestra que allí estaba la casa de veraneo de la familia Durán<sup>15</sup>



El Desvío Kilometro 18 original fue construido en 1919 anexo a la línea Provincial de Trenes a Rosario para el montaje de carga, fue el responsable de haber transformado la manzana atípica y dentro del trazado regular que se daba gracias a los límites territoriales en su mayoría de quinteros. En un escrito encontrado en el Archivo Ferroviario se verifica que se cedió o vendió el sector del terreno que correspondía al desvío a la familia Durán, quienes después lo lotea y lo lanza a la venta; lo que nunca se llegó a vender porque se firmó la expropiación de gran parte de estas tierras para la construcción de la nueva Ciudad Peronista

13-Corte territorial replantado y acotado para evaluar las alturas, si era necesario sacar tierra o generar puentes para nivelar.

14-No pude descubrir que son esas líneas, si es simplemente tierra sin pastizal o si hay alguna especie de alambrado.

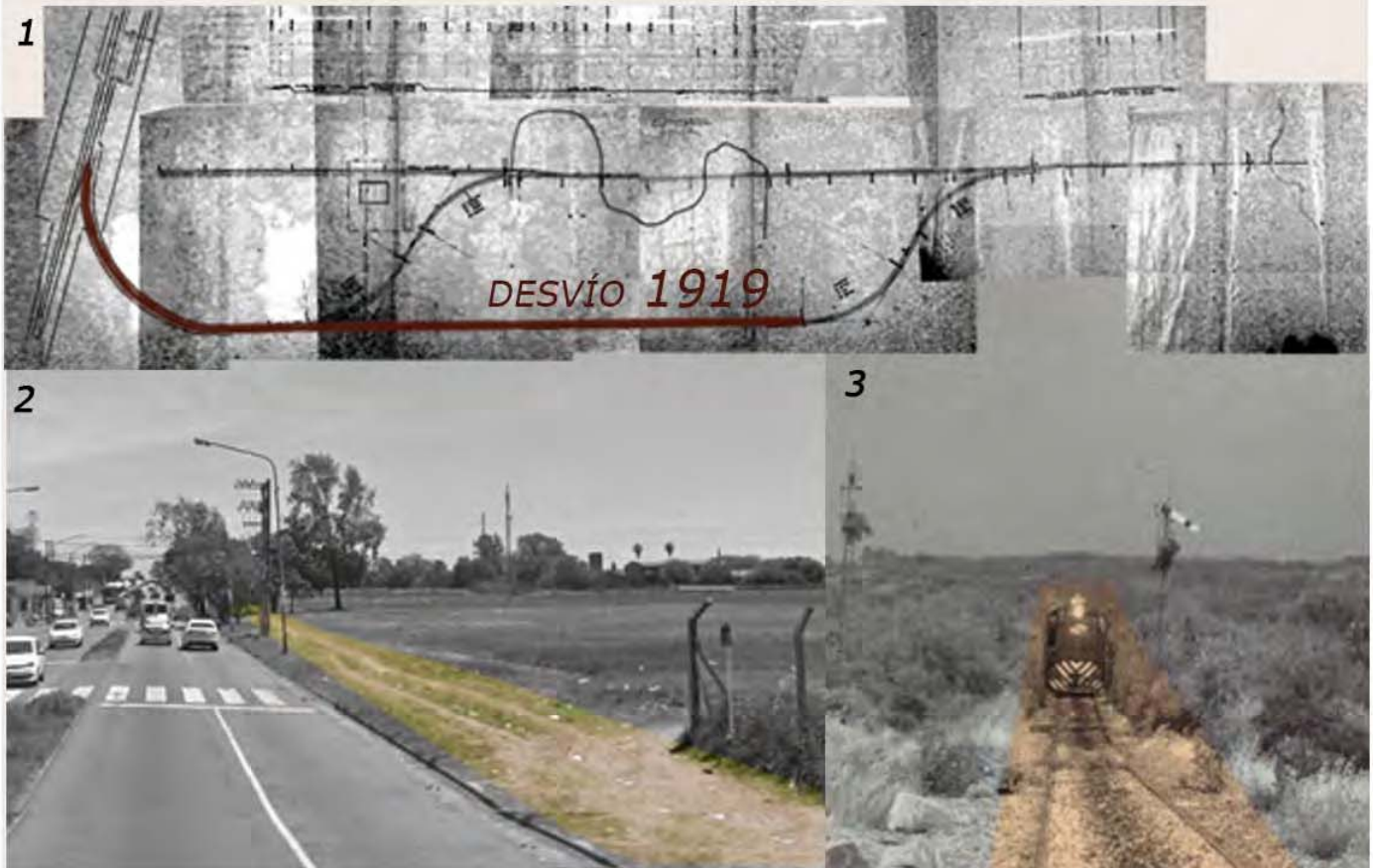
15-Visite el lugar pero es propiedad privada lo cual no pude ingresar solo tomé una fotografía que transmite mi duda de si será o no o estará en otro lugar que no puedo ver...

*¿Qué buscaba? ¿A dónde quería llegar? Simplemente quería rastrear si después de más de 100 años podría llegar a encontrar las huellas del Desvío Querandí. En principio busqué las que llegaban hasta el canal pero después pensé que esas forman parte de la ampliación que se realizó en el año 1921 y que 1929 habían dejado de utilizarse, por lo que fue poco tiempo como para dejar una marca; no significa que el primero si lo haya hecho pero me quedo con la idea de que si lo hizo, y que los caminos que recorro no son porque si...*

1- PLANIMETRÍA DE LOS DESVÍOS DE LA ESTACIÓN QUERANDÍ DEL ARCHIVO HISTÓRICO DEL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO.

2-FOTOGRAFÍA PROPIA

3-FOTOGRAFÍA REVISTA TODO TRENES Nº 81



## Conclusión del trabajo

Una Ciudad con una impronta tan fuerte, con un peso político muy destacado desde su existencia, no pensé que iba a tener tantos desenlaces, o al menos para mí lo fue. Pienso que el barrio Querandí se mantuvo en el tiempo, no porque en el planeamiento de Perón le hayan dado valor sino porque sabían que el proceso de construcción iba a durar varios años, era más fácil y económico arrancar construyendo los barrios sobre los terrenos vacíos que pensar en el problema de cómo convencer a los pocos habitantes que residían allí para que se marchasen y así trazar las calles conectoras con los demás barrios. Era un espacio que ya estaba asentado y era mínimo lo que podía llegar a influenciar en la Ciudad nueva que tenía una escala totalmente distinta. Gracias a que la historia de este lugar fue así, es que hoy podemos observarla y entender que allí pudo haber comenzado todo.

*Las siguientes imágenes actuales muestran que es un barrio de auto construcción. Las casas no responden a las tantas tipologías que hay en Ciudad Evita y además se nota que tienen un aspecto precario pero digno, humildes sería el término. Parece un mundo aparte, pero este sector, es parte de nuestra historia.*



En el croquis que apareció al principio de este trabajo, se notaba que en realidad estaba bastante acertado con la realidad en cuanto al trazado y ubicaciones de las familias. Hasta en el oficio de los pobladores hubo aciertos<sup>16</sup>. También se observó la presencia de dos desvíos del ferrocarril; no eran exactamente como estaban planteados pero si se insinuaba su existencia. Ese pequeño esquema de ubicación, que a simple vista se notaba que era una fuente secundaria fue el disparador para muchas preguntas que aun hoy se pueden seguir buscando y ahondar en el tema que fui planteando.

<sup>16</sup>-En la página de la UNLAM en el sector de Extensión-Junta histórica, en la ponencia 4 de la jornada del año 2005, se encuentran datos que tienen que ver con los oficios de los primeros pobladores de La Matanza, que coinciden con los marcados en el croquis.

Recuerdo hace un tiempo largo pasar por la Av. Martín Miguel de Güemes y ver a lo lejos un molino, el cual yo relacioné con el campo donde residió en su infancia y adolescencia mi Abuelo. ¿Qué hacía un molino de viento en medio de la ciudad? Nunca pensé, que después de 20 años iba a encontrar la respuesta<sup>17</sup>. Sería interesante, después de este recorrido, y el análisis barrial a través del tiempo, que se tuviera en cuenta a la hora de proyectar viviendas en los predios que aún están vacíos en la traza urbana. Podría llegar a modificarse de modo tal que se pudiera mantener el espíritu de los pobladores anteriores resignificando, por ejemplo, la Estación de tren Querandí y la manzana atípica producto del desvío, dándole un uso público. Además de poner en valor patrimonial las tres edificaciones que se conservan en pie desde hace más de 100 años. Tampoco pienso que sea pertinente mantener a este lugar como un centro aislado, que sea solo para recorrerse y ser observado por el valor histórico que tiene. Me refiero, a que este lugar debería interactuar con la "nueva ciudad". En el proyecto original, hubo una intención de enfatizar la Estación Querandí por ejemplo. Sería cuestión de retomar algunos elementos del pasado para lograr resignificar el Barrio Querandí.

*Con este trabajo pude observar la importancia del entendimiento del pasado para proyectar el futuro. Y así lograr un presente cargado de valores vivenciales con un espacio que cumpla con las características propias y que alcance la armonía tanto en escala urbana como en la arquitectónica.*



## Conclusión personal

No quería dejar de transmitir mis sensaciones frente a la investigación y mis críticas.

Mientras realice el trabajo, no sé si fue el tema u otro factor pero cada vez que buscaba respuestas no podía dejar de plantarme dudas para luego seguir explorándolas. Empezaba en un tema y terminaba en otro. Podía estar horas buscando y buscando hasta perder el sueño. Es apasionante descubrir algo que crees que nadie lo hizo, que fuiste el primero; pero también es frustrante cuando buscas, buscas y no aparece lo que querés encontrar o visualizar; pero quedarme con la duda no es tan malo, me permite imaginar, recrear en mi mente situaciones y paisajes de cómo pudo haber sido o cómo me hubiese gustado que fuera. Como auto crítica, lo que más me costó fue poner un freno. La investigación abre tantos caminos que por querer afirmar sin dudas algo concreto no podía dejar de recopilar información, lo que me redujo el tiempo para el análisis más profundo y conclusivo.

<sup>17</sup>-Hoy en día no existe ningún molino pero lo tengo guardado en mi memoria como si hubiese sacado una foto.

# Bibliografía

## *Reservorios documentales visitados*

- Archivo Histórico del Museo Nacional Ferroviario
- Archivo de Geodesia: Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires en La Plata.
- Biblioteca de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo, UBA
- Junta de Estudios Históricos de la Universidad de La Matanza.
- Museo de San Vicente
- Secretaria de Cultura de la Municipalidad de La Matanza.

## *Bibliografía consultada*

- BALLENT, Anahí: Las huellas de la política, Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955, Universidad Nacional de Quilmes. 2005
- PRÉVÔT-SCHAPIRA Marie-France y CATTANEO PINEDA Rodrigo: Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada Revista Eure, Vol. XXXIV, Nº 103, pp. 73-92, diciembre 2008.

## *Páginas web consultadas*

- Página Oficial de La Matanza. <http://www.lamatanza.gov.ar/Pages/index.aspx>
  - Página Oficial del Mercado Central. <http://www.mercadocentral.gob.ar/>
  - Página Oficial de Ciudad Evita. <http://www.cdadevita.com.ar/>
- Pintura en carátula cuya autoría es de Daniel Salvador Patti, artista plástico oriundo de Ciudad Evita, hoy radicado en Italia.