

Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

PROYECTO DE DECLARACION

LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA
DE BUENOS AIRES

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo a través del Organismo competente, declare de INTERES PROVINCIAL "EL 120° ANIVERSARIO DEL PRIMER ASENTAMIENTO HABITACIONAL DE LA CIUDAD DE SARANDI", partido de Avellaneda.

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados




FUNDAMENTOS

El presente proyecto de declaración tiene por objeto, declarar de Interés Provincial "EL 120° ANIVERSARIO DEL PRIMER ASENTAMIENTO HABITACIONAL DE LA CIUDAD DE SARANDI", Partido de Avellaneda.

Inquietos e inteligentes investigadores de los orígenes y desarrollo lugareños auténticos historiadores locales como Federico Fernández Larrain, Juan José Fitz Patrick y apasionados ciudadanos amariles de sus barrios como Pascual Romano, Alfonso Passarello, Carlos Vignola y otros anónimos testigos del pasado sarandense son los inspiradores de esta gratificante tarea de recopilación de la Historia de Sarandí que aquí se acomete. De ese paciente lugar en el pasado, recogiendo datos, testimonios, planos, evidencias o deducciones, más constancias y documentos, se termina por aceptar como fecha más o menos formal y fundadora la del 15 de Septiembre de 1890, en la cual un hecho urbanístico con aspectos de proyecto hace que los criterios coincidan, aunque quede pendiente otro análisis histórico definitivo.

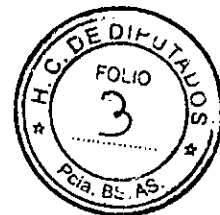
Sarandí, o lo que hoy es este pujante sector de Avellaneda, existía desde mucho antes de 1890, solo que se integraba en una extensa zona ribereña, virgen anegadiza, a la espera y recepción de una avalancha inmigratoria que la fue llenando de voluntades humanas radicadas en suelo ávido de laboreo y producción.

Según bien lo registra Juan J. F. Patrick - esta historia, la de Sarandí, comienza en la primavera de 1580 apenas tres meses después que Don Juan de Garay refundara la "ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires", en nombre de su mandante, el cuarto y último adelantado en América Don Juan Torres de Vera y Aragón. En la adjudicación de mercedes las "suertes de estancias", Garay fue generoso con el Adelantado toda vez que le reservó la más extensa e inmediata al sur del Riachuelo, nada menos que las tierras que hoy ocupan los partidos de Avellaneda y Lanús.


JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



Vale la pena intentar recrear lo sucedido en aquella lejana primavera de 1580, cuando Juan de Garay vadea el Riachuelo seguido de sus hombres. Cuando cabalgan por la barranca hacia el sur (actual Avenida Mitre) inmediatamente cruzan un arroyo, en el que casi no reparan, por no ser más que un zanjón, y que dos siglos después llamaremos "de la Crucesita". Pero a poco de andar llegan a otro arroyo, verdadero arroyo de terrosas pero límpidas aguas, cuyas orillas atraen la atención de los expedicionarios por estar bordeadas de tupidos sarandíes, un arbusto de regular altura que prolifera en la zona.

"Sarandí" fue llamado el arroyo, como el arbusto que lo marginaba, dando origen a la más antigua toponimia aún vigente al sur del Riachuelo. Sarandí llamaron al lugar o paraje, inmediato al arroyo, que precedió a la formación del pueblo y es hoy la nomenclatura urbana de la ciudad.

La afluencia inmigratoria de europeos reunió en la cercanías del puerto de Buenos Aires a una rápida y multiplicada llegada de españoles e italianos en su mayoría, conviviendo o secundados por negros, morenos, pardos, etc., protegidos por la expulsión de la "salvaje civilización indígena nativa" cediendo ante la fuerza de la colonialista "civilización occidental". Al implantarse en 1778 el libre comercio en esta zona se inicia una floreciente actividad agropecuaria que derivaría en otras explotaciones ganaderiles, curtiembres, graserías, dando paso luego a importantes industrias, actividades que se desarrollaron, por su inserción en la zona, también en Sarandí.

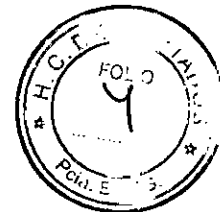
Hubo por estas tierras presencia de asentamientos indígenas que traídos "por la fuerza", según constancia, se desplazaban desde las cercanías de lo que hoy es Quilmes. Estos indios eran precisamente los llamados Quilmes y Acallanes, provenientes de Tucumán y Salta.

A principios del siglo XVII la apertura de nuevos horizontes de conquista y explotación del suelo fue generando rutas o caminos en el terreno por el desplazamiento de las antiguas diligencias, carretas, expediciones militares, etc. Es así que partiendo de la Plaza Mayor y cruzando el puente sobre el Riachuelo se formó el Camino Real del Sud, que es nada menos que la actual Avenida Mitre en su transcurso hacia los "pagos de Magdalena", y evidentemente surcaba la parte principal de nuestra patria chica: Sarandí. Elemento importante y decisivo para el afianzamiento de esta localidad que, por la inevitable necesidad del cruce del arroyo "Sarandí", constituía una referencia geográfica considerable.

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



Por ese "Camino Real del Sud" circularon las empresas de "mensajerías" y transporte de pasajeros que hasta 1852 no tiene "parada" en Sarandí. Pero el 11 de Septiembre del mismo año se establece aquí la primera Casa de Posta. Las diligencias que paraban en este posta tenían tres clases de pasajes. En las dos primeras viajaban más o menos confortablemente, pero la Tercera, consistía en compartir el pescante con el conductor del vehículo tirado por caballos, y la responsabilidad del viaje era del "mayoral", personaje éste que se encarnaba en un tal Enrique Córdoba, además "Maestro de Posta de Sarandí", con caballada propia. Estos sufridos y serviciales animales pastaban en un potrero ubicado entre las calles Deheza y Avenida Mitre y cerca de allí, en Avenida Mitre y Vedia estuvo emplazada la propia Posta de Sarandí, de cuya importante presencia se valía comercialmente la también famosa Pulpería de Juan Candia.

Por esa época - historia Federico F. Larrain - a raíz de la escasez de ganado el gobierno autoriza a los saladistas a matar yeguas con el fin exclusivo de extraer grasa y aceite, llamado de potro, para el uso de la iluminación, el cual era permanente y creciente. Una de esas fábricas o graserías fue la de Tomás Ortiz, que se asentara en Avenida Mitre y San Pedro, donde luego funcionara la conocida "Sulfúrica" y luego Duperial. Esa grasería fue una de las primeras industrias de ese tipo hasta 1910.

Cabe ubicarse en el entorno y las circunstancias de aquella época en la que todo o casi todo estaba por hacerse y en las duras condiciones en la que los inmigrantes pobladores debían sortear las dificultades de la subsistencia. Se sumaba a éstas la permanente acechancia de las inundaciones. Sarandí siempre fue zona castigada por estos fenómenos debido a la baja altura de su territorio, razón por la que su zona más poblada se replegó hasta la altura de Avenida Mitre, viejo Camino Real. Los constantes desbordes del río sobre una zona eminentemente rural de entonces, preocupaba a los gobiernos, que alguna vez corrigieron los obstáculos que impedían un más ágil escurrimiento de las aguas.

La construcción de terraplenes para las vías del viejo ferrocarril a Ensenada agravó la situación en 1883, cuando se produjo la serie de mayores inundaciones, que culminó con mayor catástrofe en 1884, cuando el arroyo Sarandí, cuyo ancho normal era de doce metros, llegó a los cuarenta. Estos problemas se han repetido hasta el presente y las inundaciones en Sarandí, zona costera, muy anegadiza, recibe periódicamente el castigo de las temidas "sudestadas".

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

Ya al acercarse el fin del siglo XIX Sarandí comienza a crecer como lugar destinado a un futuro de progreso. La población humana crece, el desarrollo industrial, rural, comercial y social empieza a reclamar y a concretar expresiones acordes con la importancia de la densidad poblacional. Es así que el 2 de Junio de 1885 se funda la primera escuela primaria, la n° 10, que empezó a funcionar a la altura del 2745 de Avenida Mitre, donde luego se instaló la tradicional tienda: El Gran Barato.

Pero un gran día las carretas, galeras y diligencias vieron pasar competitivamente, cruzando el viejo Camino Real (Avenida Mitre) un nuevo camino, el de los rieles por donde avanzó el tren Ferroviario, como estación intermedia hasta Quilmes. Este importante hecho ocurre el 18 de Abril de 1872, aunque la inauguración de la estación de Trenes de "Ensenada" se produjo el 31 de diciembre de ese, mismo año. Contó esta ceremonia nada menos que con la presencia del entonces Presidente de la Nación, Domingo Faustino Sarmiento, con sus ministros y el Gobernador Provincial, en un coche especial, impulsado por una locomotora a la que llamaron "Ogilvie", en honor a uno de los principales accionistas de la compañía del Ferrocarril de La Boca, Barracas y Ensenada.

Otros nombres de locomotoras fueron: Boca (por el barrio), Ensenada (por la zona a donde llegaba), Córdoba (por la provincia, dado que el promotor lo era también del FC Central Argentino), "Wheelwright (por el promotor del ferrocarril), Celman (por el Presidente de la República, Juárez Celman), Batten (por el presidente de la compañía del ferrocarril), etc.

En ese momento las locomotoras que tenía el ferrocarril Ensenada habían sido fabricadas por Slaughter y Grunning, Stephenson, Yorkshire Engine Co. y Sharp Stewart.

La estación que fue llamada "Presidente Gral. Mitre" fue habilitada en 1874, aunque el pueblo siguió llamando Sarandí al lugar.

Este hecho ferroviario tuvo gravitante importancia pues en torno de esa estación empezó a agruparse progresivo número de viviendas y las tierras se valorizaron. Aunque los lotes, quintas o parcelas eran extensas, existía ya la intención radicadora. Los afincados en tal mayor parte extraían de las tierras sus frutos. Las plantaciones aparecieron, el arado, la siembra y el cultivo de diversa variedad de frutas y verduras, como así también la cría de vacas, ovejas y aves contribuían al sustento alimentario. Las chacras, los tambos y los criaderos de

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -P.J
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



cerdos, junto a rudimentarias industrias y artesanías dieron base a la transformación que el nuevo siglo traería. Aunque las viviendas en su mayoría eran de adobe, chapas y maderas pronto comenzaron a verse modestas construcciones de ladrillo.

El panorama del crecimiento y desarrollo de Sarandí estaba definiéndose en la década de 1890, cuando ya se insinuaban villas, nucleamientos de productores de riqueza y bienes de consumo. El parcelamiento y los lotes, así como la traza de calles y manzanas, fueron creando las condiciones para una más organizada contención urbana. Es así como surge la inquietud de un poblador del lugar, poseedor de una extensa zona loteable, que obtiene el 15 de Septiembre de 1890 la apertura de calles para el remate en lotes de las manzanas que resultaran de esa operación. Eran tiempos de los Intendentes Barceló y Debenedetti. Aunque esta fecha hoy se discute.

Ese poblador se llamaba José Bataglia, y su actitud, cuya tramitación no aparece muy clara, de acuerdo con las aparentemente frágiles comprobaciones, en cuanto a tiempos y circunstancias, lo consagra como el formal fundador de un Barrio central y determinante de la identidad fundacional de Sarandí.

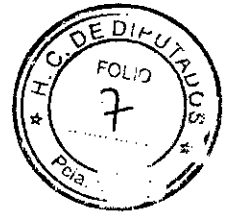
Los lotes se vendieron y en esa urbanización comenzó a crecer la vecindad, y de paso como centro comercial. El loteo poblado se denominó "Pueblo Battaglia". Éste barrio, fundador urbano del actual Sarandí estaba compuesto por unas veinte manzana; y delimitado por Avenida Mitre, Supisiche, Belgrano y Ortíz, es decir, al oeste del viejo Camino Real, paso obligado del tránsito rumbo al sur, Ensenada, Mar de Ajó, etc.

La zona propiamente ribereña, la que estaba en contacto directo con la costa del Río de La Plata, también para esa época había desarrollado un asentamiento de laboriosos italianos que, en su mayoría genoveses, se dedicaron a trabajar la tierra, cultivar sus quintas de verduras y fundar sus viñas. Estos viñedos dieron origen a la famosa uva "chinche" y al consiguiente "vino de la costa", llenando pronto sus primitivas bodegas. Las viviendas eran de precaria construcción y la mayoría de ellas de tipo lacustre, ya que la creciente del río hacía peligrar la seguridad del nivel de la costa, arrasando con pertenencias y cosechas. Sin embargo esa zona fue muy rica y progresista colonia de laboriosos inmigrantes hasta que por razones ecológicas quedó reducida a una actividad hoy menor,

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



cuando otrora fuera recreo de fin de semana, balneario, navegable deportivo, pesca y excursión.

En 1889, al sur de la estación ferroviaria y entre vías y el arroyo Sarandí, al este, nace Villa Bernasconi, fraccionamiento del sector norte de un establecimiento rural llamado "La Cabaña Sarandí" que se extendía hasta Dominico. Una idea del crecimiento al llegar 1900 y poco después la da un censo que se realizó en 1910 que registró 15.000 habitantes.

Según contara un viejo vecino, Alberlo Borell, el primer tranvía que circuló por Avenida Mitre lo hizo tirado por dos caballos. Pero en 1914 se inauguró la línea 22, ya con el auxilio de la electricidad, elemento que traería gran desarrollo.

En 1908 el ya convertido en Ferrocarril Sur cambia el nombre de la estación General Mitre por la de Sarandí, admitiendo así la voluntad popular de llamar con el mismo nombre del arroyo a su localidad ya en camino a su realización.

En 1911, durante la intendencia del señor Alberto Barceló se prolonga desde Crucecita a Sarandí el afirmado adoquinado de la Avenida Mitre.

En 1912 se realizó la Primera carrera de Motocicletas Sarandí - Mar del Plata.

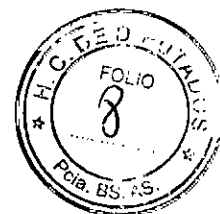
En 1913/16 comenzó a generalizarse el alumbrado eléctrico público en las calles principales y en hogares y establecimientos fabriles, negocios, etc. Por esos años el temor a la guerra mundial de 1914 trajo a nuestras ciudades nuevos contingentes de europeos que se radicaron, la mayor parte de ellos, en lo que hoy llamamos el Gran Buenos Aires. Sarandí no escapó a esa afluencia y albergó en sus promisorias tierras a muchos aportes humanos que nos trajeron voluntad de trabajo, experiencia y capitales. Esto ayudó a un más importante desarrollo de todas las actividades productivas y nuevas industrias y comercios.

La población sarandíense había alcanzado un alto grado de concentración humana y la inquietud de sus vecinos tendía a la asociación en núcleos ya fueran sociales, de fomento, deportivos, etc. Por eso el 4 de Febrero de 1924 se funda la Sociedad de Bomberos Voluntarios de Sarandí y clubes Deportivos, paralelamente, como el Club Sportivo Sarandí, fundado en Agosto de

JORGE DOMÍNGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



1924, mereciendo párrafo especial la Sociedad de Fomento y Cultura Domingo F. Sarmiento, fundada el 6 de Diciembre de 1925.

En 1920 Sarandí ya había alcanzado perfiles propios y era reconocido oficialmente como la localidad del partido con mayor crecimiento demográfico, industrial y comercial. Sus barrios ya tenían nombres como Villa Mitre, "Pueblo Battaglia", Villa Belgrano, Villa Bernasconi, Villa Mitiguiaga, Villa Independencia, Quinta Galli, El Pueblito, Villa Sarandí, Villa Kemmeteer, etc. Habían proliferado las sociedades de fomento barrial, que gestionaban y obtenían progresivamente alumbrado, pavimento, desagües, apertura de calles, loteos, etc.

1920 - Bañista en la costa de Sarandí

Sarandí está delimitado, en el Cuartel 2º, por 5,27 km. cuadrados, ya tiene oficina de correos y Registro Civil y otras que se suman a la demanda creciente de una mejor administración comunal. Su población se va aglutinando, no obstante la formación de los barrios laterales mencionados, todo a lo largo de la Avenida Mitre. Sus límites geográficos, dentro del Partido de Avellaneda, están dados un poco imprecisamente por el Este con el Río de La Plata, por el Sur por el Arroyo Santo Domingo, siguiendo por calles San Lorenzo, Deheza y Los Pozos hasta el camino General Belgrano, donde vuelve hacia el Este por Magán, Martín García, Güemes, Spurr, Iberá, bajando de nuevo al Río de La Plata por el Arroyo Sarandí.

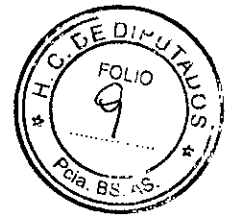
Pero estos límites a veces están más en el corazón de la gente orgullosa de vivir en este lugar, que en la geografía y la toponimia, según el enfoque de las "reparticiones oficiales".

Como puede verse, las cuatro primeras década de este siglo, dieron la pauta de lo que sería Sarandí a poco de sucederse los siguientes años. Estaba en 1940 ya dada la circunstancia desarrollista de un pueblo crecido, maduro, productor, poblado por gente creadora, laboriosa y afincada. La industria, el comercio y las fuentes de trabajo atraían a más voluntades. Esto hizo organizarse mejor a los dirigentes industriales, comerciales, políticos y sociales. Esa idea de progreso la cristaliza el hecho de que el 26 de mayo de 1943 se funda el Centro Comercial e Industrial y Propietarios de Sarandí, que cuatro años después, inaugura su gran sede social en Avenida Belgrano 2865.

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



Las luces y las sombras magistralmente descriptas por un escritor de Sarandí -como fue Joaquín Gómez Bas - en su novela llevada al cine, "Barrio Gris", ya daban paso a nuevas formas de vida y al cambiante panorama que ofrecía la población.

La guerra y la posguerra europeas sumadas a los acontecimientos políticos que se avecinaban y culminaron en 1945 obligaron a adecuarse y adaptarse a las demandas y necesidades que un nuevo proceso industrial, laboral, político y social produjo.

El Gran Buenos Aires comenzó a ser polo de atracción para gente de otras zonas del interior y la creciente apertura de nuevas fábricas ocupaba gran cantidad de mano de obra. Avellaneda crece como polo industrial y Sarandí recibe en gran medida esa explosión productora.

La creciente cantidad de calles adoquinadas, afirmadas o asfaltadas, hacían más habitables barriadas, las aceras también embaldosadas, las plantaciones y la cultura urbana crecían al ritmo de la actividad industrial y comercial. El parque automotor había crecido y la Avenida Mitre era una activa salida y entrada de vehículos para la Capital Federal y zonas aledañas. Pero en Sarandí, ese intenso flujo se atascaba en la famosa barrera de Avenida Mitre y Salta, donde se detenía el tránsito cuando, por el paso de los frecuentes trenes ferroviarios, la barrera permanecía alta por muchos minutos. Se formaban "colas" larguísimas de carruajes, tranvías, automóviles y camiones. Ese problema comenzó a ser preocupación de las autoridades, que empezaron a planificar la manera de crear un puente ferroviario.

En la década de 1950 Sarandí se favoreció con importantes obras públicas, una de las cuales, y muy importante, fue la construcción de un Hospital Policlínico. Este fue inaugurado el 24 de Febrero de 1951 y llevó el nombre del Presidente Perón, situado en calle Anatole France, entre Cordero y Mansilla. También se inauguraron nuevos edificios para las escuelas n° 10, 18 y otras, sobre Avenida Mitre.

Estación Sarandí en 1951, a un costado: la construcción del VIADUCTO.

La población debía ser transportada a sus lugares de trabajo y nuevas líneas de tranvías, como la n° 17 y otras se sumaron a ese servicio. Por su

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



parte la línea de colectivos 33, que hacía su recorrido de La Bota a Puerto Nuevo, prolongó su trayecto hasta la Barrera de Sarandí, donde tuvo su "Parada de salida" en 1950.

La cantidad de habitantes de Sarandí, por ese entonces, rondaba las 40.000 personas y recibía el acceso de barrios vecinos que engrosaban su calidad de centro de actividad comercial. Las fábricas, los comercios, las casas habitación ya cubrían casi todos los frentes de Avenida Mitre y calles más importantes por su cercanía, extendiéndose todo ese progreso hacia todas direcciones.

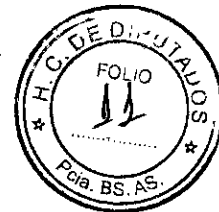
La demorada solución para el tránsito por la Avenida Mitre, obstaculizada por la barrera de Sarandí, llegó por fin a inaugurarse el 4 de Junio de 1953 EL VIADUCTO de alto nivel que liberó el tránsito vehicular, sin demoras por la avenida. Al acto inauguratorio de la monumental obra asistió el entonces Presidente Juan Domingo Perón, ministros, funcionarios, Gobernador de Buenos Aires. Desde entonces el Viaducto, junto con la planta del Sarandí, se convirtieron en el nuevo símbolo que ubica y define a esta población.

En lo deportivo y entre el numeroso grupo de clubes que cada barrio tiene, surge uno que se destacaría luego: el ARSENAL FÚTBOL CLUB. Ello ocurrió el 11 de Enero de 1957 y su primer presidente fundador, Julio Grondona, compartió los entusiasmos con figuras como Pedro Iso, Francisco Tiioclito, Groglopo y Urtasun, junto a muchos otros que hicieron posible el orgullo del barrio con el engrandecimiento de un club, verdadero complejo deportivo y social.

Para esos tiempos Sarandí había empezado a crecer para arriba y varios edificios torre transformaron su apariencia. Su ritmo no cesa pero su aspecto y movimiento cambia. La pavimentación de nuevas calles y avenidas, prácticamente intransitables en algunos tramos, alivia el flujo de, la Avenida Mitre, permite el progreso edilicio y la creación de otros centros comerciales. Tales los casos de las Avenidas Debenedetti y Belgrano que luego, con la habilitación del Acceso Sudeste, dispersan bastante el tráfico por Avenida Mitre.

En la actualidad, Sarandí sigue en pleno crecimiento. En lo comercial, varias empresas multinacionales, abrieron sus puertas en grandes establecimientos dentro de la localidad, tales como COTO, Auchan, Easy, Village Cinemas. En 2003 el Mercado de Flores de Buenos Aires, también se ubico dentro de Sarandí, todos ellos aprovechando la ubicación del lugar, y la facilidad de accesos que presenta.


JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

En el aspecto deportivo su principal club, Arsenal, atraviesa el mejor momento de su historia: juega en Primera División, clasificó para su primer copa internacional, e inauguró su flamante estadio de cemento, con capacidad para 18 mil espectadores.

Por lo expuesto, solicito a los Señores Legisladores la aprobación de presente proyecto.


JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.