



IDENTIDAD PILARENSE

Cápsula 3

PILAR PRODUCTIVO



LA ECONOMÍA COLONIAL

El historiador Dedier Norberto Marquiegui en su trabajo publicado en las Segundas Jornadas de historia del Partido de Pilar en el año 1992¹, nos aporta datos sobre cómo era la campaña colonial pilarense, . Entre las fuentes utilizadas por el autor, el censo de 1744 proporciona una idea de la estructura productiva de la región, mostrando que la mayoría de las chacras eran explotaciones familiares, principalmente agrícolas, llevadas adelante por sus dueños, hijos, y parientes. Entre ellos gran cantidad de mujeres, siendo escaso el número de peones conchabados y de esclavos.

Si bien existían grandes propietarios como Manuel Pinazo, Ventura y Juan Pablo López Camelo o Joaquín Cabott, el censo de los hacendados de 1789 permite observar el predominio de la pequeña y mediana propiedad, que no solo se dedicaban a la cría de vacunos, sino que se practicaban múltiples actividades como el arrendamiento de tierras y la agricultura.

Los hacendados ejercían el dominio de las alcaldías y también del Cabildo lujanense, desde donde buscaron estructurar una política que les permitiera destinar la mayoría de las tierras a la actividad ganadera, debido a la creciente demanda de cueros y productos pecuarios ocurrida a fines del siglo XVIII. Para esto era necesario también, disciplinar a “vagos y malentretenidos” y convertirlos en mano de obra para las estancias.

El análisis que Marquiegui hace de los libros de acuerdos del Cabildo de la Villa de Luján nos permite conocer que las pretensiones de los grandes estancieros de controlar la producción favoreciendo la actividad ganadera, contrastaba con la gran cantidad de pequeñas parcelas dedicadas a la agricultura. Para resolver esta cuestión, el Cabildo de Luján en 1774 prohíbe los cultivos en Pilar salvo para aquellos que posean 1000 varas o más de tierras, reservando el ejercicio de la agricultura a los grandes propietarios y de esta manera, al dejar una gran masa de campesinos desempleados, se aseguraba la mano de obra necesaria en las estancias ganaderas.

Con la necesidad de disciplinar a los campesinos, otra medida adoptada por el Cabildo fue la de crear el cargo de Juez Comisionado para apoyar a los Alcaldes en la persecución de los “vagos y malentretenidos”, es decir, de la población rural privada de la posesión de la tierra y negada del acceso a los medios de subsistencia. En Pilar, Bernardo Miranda fue elegido Celador de Campaña.

¹ Pilar en la historia colonial rioplatense. Ponencia presentada en las “Segundas Jornadas de Historia del partido de Pilar” realizadas en Pilar los días 12 y 13 de septiembre de 1992.

Estas medidas de control y la legislación restrictiva no lograron impedir que la pequeña propiedad dedicada a la agricultura continuase siendo la forma de vida característica del Pilar colonial.

Durante el período de la Confederación Rosista comprendido entre 1832/1852, según la información brindada por la investigación hecha por el historiador local profesor Luis Alberto Messa, quién basándose en la documentación del Juzgado de Paz y Comisaría y Libros Parroquiales, obtiene la evidencia de que "...el Partido del Pilar tenía un rol asignado en la estructuración y funcionamiento del Poder Rosista: el aprovisionamiento del ejército en ganado vacuno y caballar y el sostenimiento y cuidado de las invernadas en relación con el aprovisionamiento..." . Este dato nos permite conocer que la actividad ganadera tenía un papel de importancia.

EL PERÍODO AGROEXPORTADOR

Hacia 1860 cuando la economía del país comenzó a delinearse abiertamente en función de los intereses de los países centrales, la zona comprendida por los pagos del Pilar, era principalmente zona de chacras dedicadas a la actividad tampera, la cría de cerdos, vacas, bueyes, caballos y también ovejas con mano de obra familiar, como es el caso de la familia Gallo de la estancia La Magdalena en la actual Villa Rosa "...El año 1895 encuentra a Don Bartolomeo Gallo trabajando codo a codo con sus tres hijos varones..."³

La división internacional del trabajo asignaba a los países periféricos el rol de exportadores de las materias primas que la industrialización requería. Argentina se destacó como uno de los mayores productores de alimentos.

Barsky y Gelman⁴ afirman que a comienzos de 1870 se importaron desde Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia las primeras maquinarias agrícolas que venían a aliviar el trabajo manual. En el caso de Pilar, fue en la localidad de Manzanares donde se dio la instalación de, la que consideramos, la primera industria del Partido: el Molino Bancalari.

³Gnemmi, Arnaldo Argentino, "La Magdalena-Una estancia del Pilar", en Terceras Jornadas de Historia del Partido del Pilar, 1994.

⁴Osvaldo Barsky - Jorge Gelman. Historia del agro argentino. Desde la conquista hasta fines del siglo XX. Buenos Aires, Grijalbo Mondadori, 2001.

EL MOLINO BANCALARI

Fundado en febrero de 1874, su propietario Don Miguel Bancalari, un inmigrante italiano, compraría 1000 has a Julián Manzanares⁵ para instalar en esas tierras un molino harinero que, según relatos que pudo recabar el Ing. Héctor Manzanares, cambiaría los usos y costumbres del lugar. La zona eminentemente pastoril, va a convertirse en chacarera ya que tendrá que proveer de materia prima al recientemente instalado molino.

En un primer momento su propietario, ayudará a los vecinos del lugar a alambrar sus campos, una técnica que comienza a difundirse en la campaña en los años 70 y 80, la cual permitirá cambiar el sentido de la propiedad. Hasta ese momento los animales pastaban libremente y dos o tres veces al año sus dueños se reunían para separarlos, marcarlos, castrarlos y faenarlos para el consumo, ya que sólo se vendía el cuero (habrá que esperar unas décadas más para que se perfeccionen las técnicas frigoríficas que permitan congelar satisfactoriamente las carnes).

Evidentemente, en este caso, el uso del alambrado era sumamente funcional al establecimiento del molino, debido a que de no implementarse este elemento, sería muy difícil lograr la producción de la materia prima necesaria para el eficaz funcionamiento del mismo. Así también, el propietario proveyó de semillas a los vecinos que de esta manera tenían la venta de su producción asegurada.

El cereal era recogido por una barcaza que lo trasladaba por el río Luján hasta Zárate y luego a través de malos caminos llegaba al puerto de esa ciudad, además el molino elaboraba diversos subproductos tales como afrechillo, afrecho, rebacillo y harina blanca. Hacia 1888 llega a Manzanares el ferrocarril que tenía el trayecto Palermo-Mercedes, pero al no llegar a Retiro y por consiguiente al puerto, el cereal seguía siendo despachado por barcaza a Zárate. Recién hacia 1909 el tren llegará a Retiro y en ese momento Bancalari construye una vía de 60 cm de ancho que servirá para transportar la harina hasta la estación.

5 Manzanares Héctor, "Usos y Costumbres", en Cuartas Jornadas de Historia del Partido del Pilar

LA LLEGADA DEL TREN A PILAR

La puesta en producción del espacio pampeano y de las regiones del interior cuyas producciones eran destinadas al mercado externo, requirió de una gran inversión por parte del Estado argentino en obras de infraestructura y transporte; la consolidación del sistema de transporte ferroviario y marítimo-fluvial, contribuyeron con la incorporación de alrededor de 40 millones de hectáreas solo en la región pampeana.

Para llevar adelante esta obra el Estado, recurrió a las inversiones extranjeras, principalmente británicas, que se hicieron cargo de los ramales ferroviarios que responden a sus intereses económicos, es decir al transporte de la materia prima destinada a Europa, desde los campos hasta el puerto; dejando a cargo del Estado el trazado de los carriles en los puntos más alejados del territorio nacional, que no reportaban grandes beneficios a los intereses extranjeros, tales como la conexión entre Córdoba y Tucumán. La expansión ferroviaria fue de una velocidad tal que "en 1914 la red ferroviaria total era de 33.710 km, de manera que en 24 años las líneas se habían expandido 13.4 veces"⁶.

El primer sistema ferroviario que unió a Pilar con la Capital Federal fue el tranvía rural, que se inauguró el 12 de octubre de 1887. Este tranvía era propiedad del empresario Federico Lacroze, quién desde el año 1868 obtuvo por parte de la provincia de Buenos Aires la concesión para la construcción de la primera línea de tranvías a caballo independiente de las empresas ferroviarias. La empresa de los Lacroze se llamó La Tramway Central. En 1889 esta primitiva empresa fue vendida a la Compañía Anglo Argentina. Paralelamente al inicio de las actividades del tranvía tirado a caballos que pasaba por tierras pilarenses, se estaba construyendo el tendido de vías del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, recorrido que actualmente es prestado por la línea San Martín.

La estación Pilar del ramal Buenos Aires al Pacífico (BAP), se corresponde con una prolongación del tendido férreo que hasta 1886, comunicaba Mercedes en la provincia de Buenos Aires con Villa Mercedes en la provincia de San Luis y que tras la construcción del nuevo puerto de Buenos Aires, financiado con capitales pertenecientes la casa británica Baring Bros y diseñado por Eduardo Madero en 1884, se hacía viable la extensión del recorrido ferroviario.

⁶ Osvaldo Barsky - Jorge Gelman. Historia del agro argentino. Desde la conquista hasta fines del siglo XX. Buenos Aires, Grijalbo Mondadori, 2001. Pág 170

Según se puede leer en el matutino "El Censor"

"[...] La sección de Buenos Aires a Mercedes, cuyos trabajos se iniciaron el 6 de julio de 1886, arranca de la calle Santa Fe a la altura del arroyo Maldonado, frente casi a los portones de Palermo, y allí se encuentra su primera estación (...) La línea se desarrolla en una extensión de 107 km al sudoeste hacia la Chacarita, donde empieza a inclinarse sobre el noroeste hasta el Pilar para seguir su rumbo de partida hasta Mercedes, donde empalma, o más bien dicho, se une a las demás secciones en ejercicio.

Entre Palermo y Mercedes se hallan distribuidas cuatro estaciones de tercera y una estación de segunda clase:

<i>Caseros</i>	<i>en el Km 15,200</i>
<i>Muñiz</i>	<i>en el Km 29,700</i>
<i>Pilar</i>	<i>en el Km 50,800</i>
<i>Cortínez</i>	<i>en el Km 81,800</i>
<i>Agote</i>	<i>en el Km 98,600</i>

*(...) La estación de Pilar también es importante: el edificio ocupa allí 297 m2 se superficie; cuenta con las oficinas necesarias y tiene un estanque y una báscula iguales a la de la estación de Palermo."*⁷

La importancia de Pilar dentro de la sección Buenos Aires-Mercedes (BA) se refleja en las dimensiones de la estación: casi 300 m2 (segunda en importancia, luego de la terminal de Palermo) y el tiempo que permanecerá el tren allí: 4', en lugar de 2, como lo hacía en las demás estaciones.

Entre las producciones que eran transportadas por el ferrocarril, la lechera es de suma importancia. La existencia de un tren lechero lo demuestra.

Este ferrocarril que venía avanzando desde el interior hacia Buenos Aires va a llegar a Manzanares el 25 de marzo de 1888, hecho que contribuirá al posterior loteo de tierras que diera origen al pueblo. Podemos asegurar la importante tradición tambera desempeñada en estas tierras según el testimonio oral que Francisco Alejandro Felis hiciera al ingeniero Héctor Manzanares en 1996.

⁷ Epifanio, Haydée y Marcet L "Pilar tuvo trenes y también tuvo tranvías", en Segundas Jornadas de Historia del Partido del Pilar, 1992

El relato de Felis nacido en 1915 da cuenta de la gran cantidad de establecimientos tamberos existentes en la zona y de la importancia del ferrocarril para el eficaz desarrollo de la actividad. Este vecino hace una explicación minuciosa de los tambos por los que pasó desempeñándose primero como boyero, luego en la tarea de ordeñador hasta convertirse en encargado de tambo, y del rol cumplido por el ferrocarril.

“La leche se cargaba en un vagón que estaba en la estación con los tarros limpios, y venía el tren enganchando los distintos vagones en las estaciones, para ser distribuido luego en Buenos Aires”.

EL PERÍODO DE INDUSTRIALIZACIÓN

Durante las décadas de 1960 y 1970, Pilar, experimentó un notable crecimiento industrial, especialmente en los sectores avícola, textil y químico.

Pilar se consolidó como un centro clave de la industria avícola argentina. En 1969, el partido contaba con 110 establecimientos avícolas industriales, de los cuales 80 se dedican al engorde de pollos parrilleros, 16 a la producción de huevos para incubación y 14 a la producción de huevos para consumo. Algunas de las empresas destacadas fueron:

- **Albayda:** Planta de incubación nacional con capacidad para producir 2.000.000 de pollitos bebé mensuales.
- **Arbor Acres Argentina:** Instalada en 1961 con capitales estadounidenses, especializada en reproductores de pollos.
- **San Sebastián:** Uno de los complejos industriales avícolas más grandes de Sudamérica, ubicado en el kilómetro 45.5 de la Ruta Nacional 8.

En cuanto al rubro textil, la **Sociedad Industrial Textil (SIT)** fue una de las fábricas más emblemáticas de Pilar. Iniciada en la década de 1950, operaba en el barrio San Jorge y producía sábanas, cortinas, colchas y recortes de telas. En su apogeo, empleaba a más de un centenar de trabajadores por turno. La fábrica cerró en 1992, pero dejó una huella profunda en la comunidad.

Durante este período, Pilar también albergó empresas químicas como Anilinas Argentinas, dedicada a la producción de colorantes y tintes. Junto a SIT, Sotyl, Aván y Casco, formaba parte de la base industrial del distrito.

⁸ Medrano, Juan Raimundo, Resumen histórico de la Fábrica Militar de Pilar. En Terceras Jornadas de Historia del Partido de Pilar 1994. Venado Tuerto, Santa Fe, 1995

LA FÁBRICA MILITAR⁹

Ante la necesidad de mayor cantidad de armamentos para abastecer al ejército argentino, en 1941 se promulgó la ley 12.709 de creación de la Dirección General de Fabricaciones Militares, llamada no solo a autoabastecer a las FFAA, sino también a favorecer al desarrollo industrial del Estado argentino. El 30 de abril de 1945, se funda en la ciudad de Pilar la Fábrica Militar de Materiales Pirotécnicos.

Ubicada en los fondos del barrio Pellegrini, al terminar la calle Savio, el predio funcionó durante casi cinco décadas hasta su cierre.

Por la índole de su producción, las instalaciones se dividían en tres grupos: mechas y cordón detonante; detonadores comunes y eléctricos; y explosivos iniciadores. Todo fue montado por la firma J. Meissner, originaria de Colonia, Alemania.

Granadas, bombas de estruendo, bombas de luces, bengalas de todo tipo, petardos ferroviarios y elementos lacrimógenos eran algunos de los productos que se elaboraban en la Fábrica Militar. Tenía, además, una central térmica con dos calderas, una usina eléctrica con motores diesel de 900 kw de potencia y sus propios talleres de mantenimiento.

A principios de la década de 1950, una explosión destruyó buena parte de la Fábrica Militar de Materiales Pirotécnicos (tal era su nombre completo). En dicho accidente fallecieron tres pilarenses, civiles ellos, que trabajaban en la planta como operarios: Armando Ferreyra, Pedro Cabral y un tercer empleado de apellido Musladini. Los tres fueron homenajeados al colocar sus nombres en calles del barrio Villa Buide.

A lo largo de su medio siglo de existencia, la Fábrica Militar fue también hogar y lugar de trabajo para cientos de pilarenses de todas las edades.

El predio fue también sede del servicio militar obligatorio. En 1994, casi medio siglo después de su apertura, el gobierno de Carlos Menem privatizó Fabricaciones Militares, junto con las centrales nucleares (Atucha I y II y Embalse) y el polo petroquímico de Bahía Blanca. En este contexto, la Fábrica Militar de Pilar fue vendida al grupo IAMP.

¹⁰ <https://www.pilaradiario.com/informacion-general/a-29-anos-del-cierre-la-fabrica-militar-n5449691>

PARQUE INDUSTRIAL

Una de las condiciones diferenciales de Pilar respecto de otros partidos de la RMBA es la presencia del parque industrial más grande de la Argentina y de mayor desarrollo tecnológico, ubicado estratégicamente en las cercanías a los principales accesos como la autopista Panamericana y conectado al cordón de enclaves de producción industrial que conecta al sector productivo de la zona norte de la RMBA con el de Rosario, en la provincia de Santa Fe y Córdoba. Los inicios del Parque Industrial Pilar se remontan a 1967 cuando el Ing. Meyer Oks eligió ese punto estratégico por su cercanía con las Rutas 7, 8 y 9 nacionales, N°6 provincial, y Ferrocarril Belgrano/San Martín.

En el año 1978 el decreto del poder ejecutivo de la provincia de Buenos Aires N° 2117778 consagró oficialmente el Parque Industrial Pilar en la categoría de "Privado de Relocalización", contemplada por la ley 7982 (art. 7°) y su Decreto reglamentario 1623/73 vigentes.

El parque es una urbanización industrial de iniciativa privada que permanece en sus vías de acceso abiertas al público en general, administrada por Lago Verde S.A.. Lo conforman en la actualidad 200 empresas, con un ingreso diario de 15.000 vehículos con 22.000 personas.