

LONGCHAMPS

I. Historia

En 1627 las tierras de la actual Longchamps formaban parte de “La Magdalena” de 200 kilómetros cuadrados, de propiedad del capitán Francisco García Romero, sus descendientes vendieron la propiedad al Capitán Gaspar de Avellaneda y a comienzos del siglo XIX los herederos de su hija, fraccionan la estancia.

En 1909 finalmente llega a ser propietaria Luisa Carrere de Burzaco, viuda de Eugenio Burzaco, quién le vende en 1909 al Lomas Jockey Club 160 hectáreas (ha).

El Lomas Jockey Club donó 129 ha para la formación de “Villa Longchamps” 7 ha para la futura estación “Longchamps” y se queda con 44 ha para el "Hipódromo Longchamps" y otros espacios como un aeródromo, un autódromo y un campo de deportes, llamado entonces “campo de ejercicios físicos”. Henri Brégi realiza un vuelo histórico, el domingo 6 de febrero de 1910 en el Hipódromo de Longchamps. Un hecho muy desafortunado se da luego de la cuarta carrera del 13 de Febrero de 1913, en circunstancias poco claras, un grupo de asistentes logran destruir el Hipódromo. Las teorías sobre las razones que supuestamente tuvieron los agresores van desde un fallo polémico de dicha carrera a una acción organizada de una facción política en contra de otra entre los miembros del directorio del Lomas Jockey Club.

La compañía “Sociedad Emilio Burgwardt” cubría con un seguro dichas instalaciones y respondió a fin de la reconstrucción, entonces esa compañía compró las tierras del Hipódromo, ante la decisión del Lomas Jockey Club de construir otras instalaciones pero en Temperley.

El remate lo realizó T. Duran el 3 de octubre de 1913 y esta vez en el aviso ya se habla de “Longchamps” y (no de villa Longchamps). La decisión del Lomas Jockey Club fue construir otras instalaciones pero en Temperley, que se inauguraron el 24 de marzo de 1914. El éxodo hacia las cercanías de la nueva localización del hipódromo, de caballerizas y personal afectado a dichas actividades causó un deterioro económico importante en Longchamps.

El loteo y la fundación del pueblo

En el siglo XIX, los herederos de la Familia Avellaneda venden sus tierras. Una extensa fracción es adquirida por los hermanos Burzaco que las trabajaban en condominio. Cuando Eugenio Burzaco fallece, en julio de 1878, hereda las tierras su esposa, Luisa Carrere. Dos años más tarde, la viuda y su cuñado, Francisco Burzaco dividen los bienes. La zona de la actual Longchamps, entre otras, quedará en poder de la Sra. Carrere, que en 1909 venderá al Lomas Jockey Club 160 hectáreas de terreno. El club guardará una parte para diversas instalaciones y la otra, dividida en más de 3500 lotes, será rematada en abril de 1910 por la firma Ricardo J. Davel y Cía. La operación de venta se realiza a pagar en 60 cuotas sin interés. Los lotes se venden sin base y al mejor postor. Tres años más tarde habrá otro remate.



"Folleto con la promoción de la venta de lotes"



"Cartel de venta de lotes año 1955"

Los primeros pobladores

Previo a la construcción de la estación ferroviaria, la actividad económica principal de lo que hoy es Longchamps, era fundamentalmente el tambo y, en menor medida, la cría de animales y el cultivo de verduras. Las primeras familias que estaban establecidas en la zona antes de 1910 eran los Ávila (agropecuaria), Ortega (tambo) Rosalía (tambo y cría de ovejas), Michelena (tambo), Uhart (tambo), Lavignole (montes de frutas), Picabea (campos de pastoreo), Estanga (tambo), Lauria (tambo) y Arias (tambo).

Los primeros comerciantes con que contó la localidad fueron: la confitería de Joaquín Lapido, ubicada en frente de los portones del Hipódromo y donde, después de 1913 se enseñaba el catecismo a los niños, antes de la construcción del templo, el almacén de Burgos Pérez, en Bolívar y Aviación, el restaurante de su hermana María, en Belgrano y Av.longchamps, el almacén de Cores (Belgrano y Rivadavia), la carnicería de don Justo Boulan, la peluquería de don Pedro Lopolito, el reparto de leche del Sr. Rosalía, la panadería de don José Ramírez Saco, “la espiga de oro “, el primer zapatero don Pedro Regalini. El papel de Don Emilio Burgwardt es de vital importancia en la segunda etapa de la fundación de Longchamps ya que debido a su impulso decidido comienzan a llegar oleadas sucesivas de nuevos pobladores a la ciudad.

EVOLUCION Y CRECIMIENTO

CREACION DE LA ESTACION Y SU RELACION CON EL HIPODROMO

El 9 de abril de 1904 el Lomas Jockey Club inauguró un hipódromo en Lomas de Zamora, con el patrocinio de Jockey Club de la Capital, pero divergencias ulteriores pusieron término al mismo, y a partir del 23 de marzo del año siguiente, el Lomas Jockey Club funcionó librado a sus propios medios.

En 1909 la Municipalidad emplazó a sus dirigentes a entregar el hipódromo que quedaba enclavado en una zona por demás céntrica. Entonces, la Comisión, decidió comprar 160 hectáreas entre Burzaco y Glew a la señora Luisa Carrere de Burzaco para instalar allí un nuevo hipódromo, destinándose a tal fin 24 hectáreas. El lugar estaba estratégicamente situado junto a las vías del ferrocarril del Sud, lo que permitiría la concurrencia de gran cantidad de espectadores.

Mientras se construía el nuevo circo que fuera llamado “Longchamps” pluralizando el nombre del existente en Francia, la Comisión del Lomas Jockey Club gestionó la construcción de una estación ferroviaria, donando para ello siete hectáreas. Las restantes se destinarían a la construcción de un pueblo.

La empresa Ferrocarril del Sud accede a la petición y con fecha 22 de diciembre de 1909 se dirige al Director General de Ferrocarriles solicitando la aprobación de los planos para la construcción de una estación intermedia para pasajeros y carga en el Km. 25.930,65, entre las de Burzaco y Glew, ya existentes.

El 4 de marzo de 1910 el Ministerio de Obras Públicas aprueba lo propuesto por el Ferrocarril Sud. El 31 de marzo, el mismo organismo resuelve que la nueva

estación se llamaría “Longchamps”. Nótese que ya el 26 de enero de 1910, en ocasión de informar sobre el vuelo de Bréji, los diarios “La Prensa” y “La Nación” hablan de Villa Longchamps, lo que nos da pie para ratificar lo expuesto por antiguos vecinos de la zona referido a que previo a la inauguración oficial del hipódromo (5 de septiembre de 1910) ya se corrían carreras en él, y que había una parada ferroviaria donde los días domingo se detenían los trenes que llevaban pasajeros al hipódromo. Además, cuando anuncia el vuelo del 13 de marzo de Bréji en Longchamps, el diario “La Nación” asegura que la “empresa del Ferrocarril Sud establecerá un servicio especial de trenes que pararan frecuente al aeródromo. Finalmente, Dirección General de Ferrocarriles, con fecha 10 de agosto autorizó el libramiento al público de la nueva estación Longchamps.



“Antigua estación de Longchamps”

Cuando se difunde la noticia de que el Lomas Jockey Club ha solicitado permiso a la Municipalidad de Almirante Brown para instalar un hipódromo en la zona, no todos los vecinos aprueban la idea. En “La Nación” del 19 de enero de 1910 hay una carta de un lector al diario expresando que “... la comisión de fomento de Alte. Brown en una de sus numerosas sesiones pidió al intendente por unanimidad negara terminantemente el permiso solicitado por una empresa para la instalación dentro del partido de un hipódromo destinado a carreras. No obstante tan loables propósitos este pedido fue acordado con obsequio a la subvención mensual que la empresa asigna a la municipalidad y aunque la provincia tenga necesidad de gastar el doble solamente en vigilancia.

En el mes de julio el señor Ricardo Davel, el mismo que el 10 de abril llevara a cabo el primer loteo que encontramos en Villa Longchamps, fue designado para

ocupar la presidencia de la institución hípica que tratamos, en reemplazo del senador D. Claudio Mejía.

El hipódromo estaba emplazado entre las actuales calles Bolívar, Av. Longchamps, Los Studs y Sarmiento. Tenía mayores comodidades para el público, tribunas bien ubicadas, pabellones de sport en el paddock y tribuna popular y servicio de confitería también en ambas partes. La pista era mayor que la de Lomas, con codos y virajes bien estudiados, siendo igualmente más extensa la recta final. Los portones de entrada del hipódromo distaban 70 varas de la estación ferroviaria, lo que representaba una gran comodidad para el público.

La última carrera celebrada en Lomas de Zamora fue el 26 de agosto de 1910, pues el 5 de septiembre se inauguró el de Longchamps, a las 14 hs. El ferrocarril Sud cambió su horario habitual; el tren especial salió de la estación Constitución a la 1 y los ordinarios a las 12.40, 1.30, 2, 2.45 y 3.15 p.m.

El programa constaba de 7 carreras bien nutridas: Premio Labor, 1100 m; Fortuna, 1000 m.; Porvenir, 1300 m.; Constancia, 1600 m.; Progreso, 1100m.; Inauguración, 1300 m. y Longchamps, 1900 m. Se jugaron 69.679 boletos. El cuidador Antonio Di Franco, que había trabajado en el Lomas desde 1907, fue uno de los primeros en trasladarse a Longchamps. El día de la inauguración inscribió siete caballos, de los cuales cinco salieron primeros y dos, segundos

Del público que concurría al hipódromo y del movimiento que el mismo significó para la naciente villa da prueba fehaciente el cuadro que sigue:

<u>Año</u>	<u>PASAJ. RECIB.</u>
1910	51.194
1911	260.858
1912	234.139
1913	32.971
1914	39.400

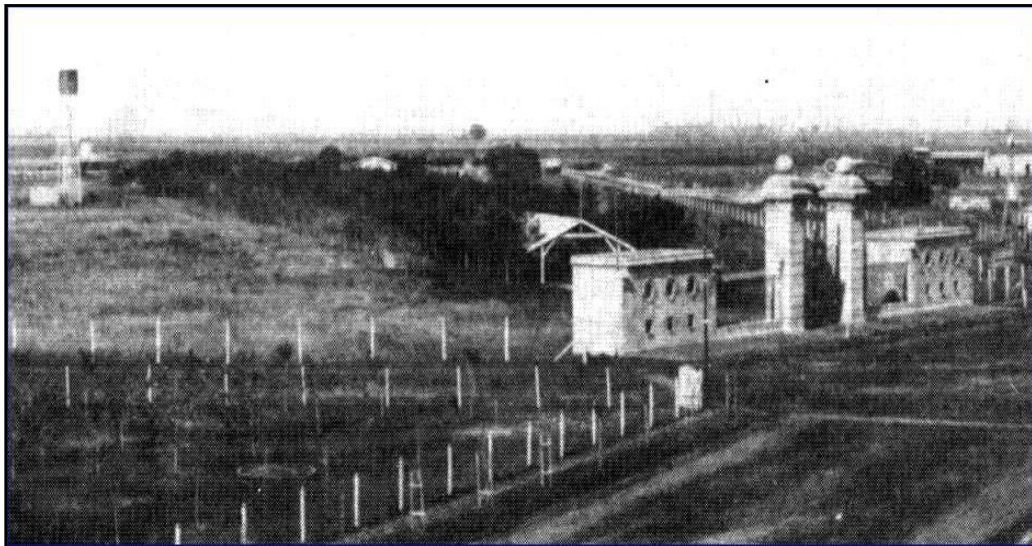
Y así llegó el fatídico lunes de carnaval, 3 de febrero de 1913. Favorecido por la circunstancia de no celebrarse carreras en la Capital, el hipódromo de Longchamps vióse concurrido en los días de sus mejores reuniones. Un público numeroso, constituido en su casi totalidad por personas que se habían trasladado desde Buenos Aires llenaba las tribunas y los demás sitios que le estaban destinados en el circo. Nada hacía sospechar que la reunión tuviera un desenlace que llevara a sus mayores extremos a la indignación popular.

Disputada la cuarta carrera, cuyo premio constituía por su denominación todo un programa de turbulencias –Borrasca-, una parte del público de las tribunas

populares, que distaban 150 metros del disco de llegada, comenzó a proferir gritos hostiles a los miembros de la Comisión, exigiendo que se modificara el fallo pronunciado, sobre todo después de conocerse el dividendo del ganador, \$ 19 por boleto. Como no lograra su objetivo, acto seguido comenzó a invadir la pista, evitando de este modo que los siete competidores de la quinta carrera desfilaran por frente a las tribunas. De pronto, sin que fuera posible determinar quien inició el ataque, a tal punto llegó la confusión, volaron contra las tribunas los más diversos proyectiles: piedras, trozos de hierro y los palos que sostenían el alambrado de la pista. La voz de fuego corrió luego de boca en boca de la multitud enardecida y en menos de cinco minutos grupos de exaltados se dirigieron a las tribunas provistos los unos de abundante cantidad de yuyos secos y otros llevando en hombros los postes de la pista; alguien se proveyó de inflamable quitando la nafta a un automóvil que se hallaba cerca y otros llevaron hasta aquel sitio varias latas de petróleo adquiridas en un almacén próximo al hipódromo. Muchos gritaban: “que se quemé como el Longchamps de París”.

Cuando el comisario de Adrogué, don Modesto Benavidez que se encontraba de servicio en compañía de cinco agentes pretendió impedir el atropello, era demasiado tarde. Dado que las instalaciones de hipódromo eran de madera, el fuego se propagó rápidamente y en menos de media hora todo quedó reducido a cenizas, “excepto el recinto de los comisarios que se hallaban reunidos (...) y se dispusieron a repeler la agresión”.

“En los instantes en que arreciaba el fuego, un muchacho que asistía a la reunión con unos amigos, con agilidad felina trepó el mástil y desprendió la bandera argentina que iba a ser destruida por las llamas. Ese muchacho fue Eduardo Dughera que años después se hizo cargo de la reventa del diario *Crítica*...”



“Antiguo Hipódromo”

Longchamps, cuna de la aviación sudamericana.

Sobre la Ruta 210, frente a los terrenos del Country Club Longchamps un cartel indica como referencia histórica que allí se llevó a cabo el primer vuelo controlado, que se hizo en Sudamérica.

Adentro de las instalaciones del Club se levanta el Monumento a la Aviación.

A principios del siglo XX, la República Argentina tenía fluido contacto con Europa donde comenzaban las primeras experiencias en materia de aviación. Eran verdaderos y arriesgados aventureros, ya que se largaban a volar en máquinas rudimentarias sin ningún tipo de seguridad. Muchos jóvenes argentinos se entusiasmaron con los intentos y se propusieron imitarlos. A la cabeza de ellos estaba, entre otros, Jorge Newbery que, en 1908 funda el Aero Club Argentino.

Invitados por este grupo entusiasta y poderoso de jóvenes porteños y con el patrocinio de la revista "L'auto" de París, llegaron a Buenos Aires varios aviadores franceses. El 8 de enero de 1910 arribó el aviador francés Henri Brégi, trayendo consigo dos aviones Voisin equipados con motores de 50 y 60 caballos respectivamente. Será éste quien, el 6 de febrero de 1910, desde las instalaciones del Hipódromo de Longchamps, sobre el biplano Voisin, equipado con el motor rotativo Gnôme de 50 HP, el "Octavie III", de fabricación francesa, realizará dos vuelos fiscalizados por miembros de la Comisión del Aero Club, entre los que estaba Jorge Newbery. En el primero recorrió 6 Kilómetros en 8 minutos a 25 metros de altura y a 45 Km. por hora, en el segundo cubrió la distancia de 7 Kilómetros en 8 minutos 45 segundos, a 60 metros de altura. Los dos vuelos quedaron oficialmente registrados como los primeros vuelos en aeroplano en la República Argentina. Los presenciaron más de 3000 personas. Entre ellos, el historiador del Partido, Jorge Fumiere y por qué no, haya estado también, Carola Lorenzini, vecina de Alejandro Korn, entusiasta y pionera de la aviación.

Sería importante recordar que, unos días antes, el 16 de enero, el piloto italiano Ricardo Ponzelli, en un avión similar al de Brégi se instaló en el Hipódromo de Hurlingham y que el 30 del mismo mes trasladó su Voisin al Polígono de Tiro de Campo de Mayo para su vuelo inicial. Ponzelli logró llegar a los diez metros de altura, pero pasados apenas los doscientos metros de recorrido, el viento hizo perder estabilidad al biplano, que al tocar tierra con cierta violencia, sufrió la rotura de la cola y del tren de aterrizaje.

En el año 1915, los Sres. Romanella y Storti crearon la escuela de aviación que también dirigían. Además vendían repuestos, hacían exhibiciones y alquilaban aparatos.

En el año 1916 se produce en Longchamps el primer accidente, Francisco Beltrame, piloto y mecánico, muere carbonizado al incendiarse su avión en pleno vuelo. En el año 1920, desaparecida la escuela, se crea un nuevo campo de aviación del lado oeste, explotado por la Sociedad Anglo Argentina de Aviación. Uno de sus directores Eduardo Hearne, intentó el cruce de la Cordillera, sin éxito. A pesar del accidente, el hombre salió ileso y fue recibido en Longchamps con todos los honores.

Este campo era frecuentado por los mejores pilotos de la época: Hillcoat, Holland, Scout y también Virgilio Mira con su famoso "Golondrina", construido por él mismo y que, en 1920, había establecido un servicio de taxi aéreo entre Lomas de Zamora y Villa Lugano. En el año 1922 se produce otro accidente, al levantar vuelo el piloto Leonardo Selvetti, el aparato hace un tirabuzón y cae, ocasionando la muerte de su acompañante, el mecánico Bianchi. Selvetti queda mal herido. Termina la historia de la aviación en el pueblo, aunque muchos habitantes, en 1940, se ilusionaron con el anuncio del Gral. Perón de construir un gran aeropuerto, pero el lugar elegido fue Ezeiza.

Quien fue Henri Brégi

Nació en Sedan (Francia), el 4 de diciembre de 1888 (también hay registros del año de nacimiento en 1875). Realizó sus primeros estudios en el colegio de Jauronde-Sailly. Cuando Henri Brégi se inclinó sus inquietudes hacia la aeronáutica, era ya ingeniero electricista (igual que Jorge Alejandro Newbery), y sólo contaba 17 años de edad.

Adquirió entonces un biplano Voisin sobre el cual recibió instrucción de vuelo por parte del aviador Paulhan. Tan destacada fue su calidad de piloto, sin haber recibido aún su título como tal, que en octubre de 1909 intervino y fue ganador en un certamen de distancia en vuelo, haciéndose acreedor a un premio discernido por el Sr. J. M. Falco. Diplomado piloto aviador por el Aero Club de Francia, Brevet N° 26 del 21 de diciembre de 1909. Luego de terciar en otras competencias similares, Bregó se diplomó piloto aviador con fecha 21 diciembre de 1909, siéndole otorgado por el Aero Club de Francia el respectivo Brevet de piloto aviador internacional N° 26. Inmediatamente viajó a Buenos Aires. Llegó el 8 de enero de 1910 a bordo del vapor Paraná, es decir, una semana antes que Ricardo Ponzelli. Venía acompañado de su hermano Christian y del mecánico Lucien Heil, bajo el

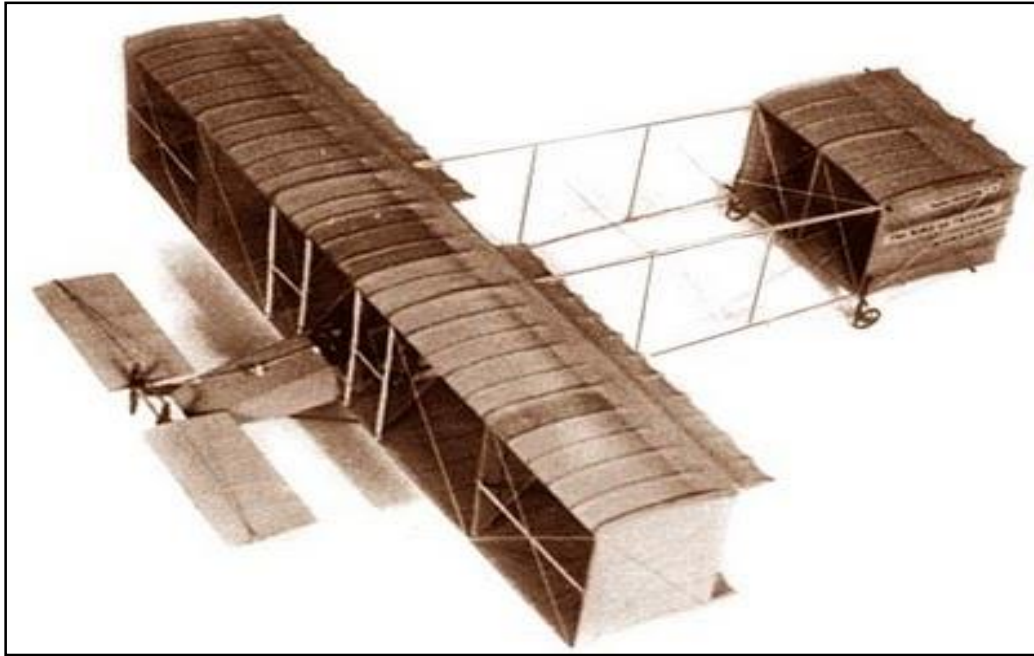
patrocinio de la revista L'-Auto, de París, por iniciativa de su representante en nuestro país, don Víctor Laborde, conocido deportista e introductor de automóviles.

Bregé trajo consigo dos biplanos Voisin, gemelos a los de Ponzelli, el primero equipado con motor ENV 60 hp y el otro por un rotativo Gnôme 50 hp (Bautizado Octavie III), refrigerado a aire. Se instaló en el aeródromo de Longchamps donde utilizó un segmento de la pista de 4000 m de largo por 60 de ancho Diario La Nación 29 de enero de 1910.

Este ilustre aviador registró un inobjetable vuelo en la localidad de Longchamps, el 6 de febrero de dicho año, oficialmente controlado. El 20 de junio de 1910 rindió examen ante los jueces del Aero Club Argentino, sobre biplano Voisin-Gnôme 50 hp y obtuvo el Brevet N° 10. Volvió a Francia después de las magníficas jornadas aéreas llevadas a cabo durante los festejos del Centenario.



"Henri Brégi y su aparato Voisin"



“Maqueta del Voisin”

La Iglesia de Nuestra Señora de Lujan

Los habitantes de Longchamps debieron asistir durante muchos años a los servicios que se realizaban en parroquias cercanas. Como ocurría, indefectiblemente, en cada pueblo que se iniciaba, muchas personas de la comunidad trabajarán para tener su propio templo y allí asistir a misa, realizar responsos o bien inscribir los bautizos y los casamientos de sus miembros.

También, como ocurrió en otros pueblos cercanos, se formará una comisión de señoras para iniciar las tareas previas. Fue el Obispo auxiliar de la La Plata, Monseñor Chimento, el encargado de reunir y colaborar con las damas que integrarán la Comisión Pro-Templo.

La primera reunión se celebró en octubre de 1931 en el Longchamps Tennis Club. Estaban los terrenos donados por el Padre Adolfo Tornquist para ese propósito en la manzana que forman las calles Belgrano, Gob. Arias, Bolívar y Alsina.

La casa de la Familia Lezcano, donde hoy es el Hospital Burgwardt fue el lugar donde se celebró la misa para pedir por el éxito de la Comisión. También se bautizó allí a Lucia, hija del Sr. Artiagotía. Otras casas de familia fueron ofrecidas,

después, para la celebración de misas y primeras comuniones de niños de Longchamps.

En diciembre de 1932 se colocó la Piedra fundamental, bendecida por Monseñor Chimento. La ceremonia fue apadrinada por el Dr. Abelardo Ibáñez, la Sra. Florencia Torquinst de Castex, la Sra. De Gassiebale y el Sr. Martín Torquinst.

En los terrenos donde se levantaría la Iglesia, se realizó una misa de campaña y se puso a la futura parroquia bajo la advocación de Nuestra Señora de Lujan.

El dinero se recaudó haciendo quermeses populares, fiestas y, por supuesto, con donaciones y colectas.

A pesar de esto se debió recurrir a un préstamo y la construcción comenzó en 1936. La arquitecta responsable fue Mercedes Arauz Obligado y los constructores, los Sres. Faustino Aldegheri y Domingo Vola. El estilo de la Iglesia es neocolonial, con muros de ladrillo a la vista, arcos de medio punto y techos de chapa. La construcción primitiva contaba con una sola nave, con piso de mosaico rojo calcáreo rojo y negro, paredes revocadas y techo con cubierta de yeso, sobre el altar un tragaluz circular con vidrios azules y blancos, a los costados de la nave había tres ventanas de hierro cada una, terminadas con forma de medio punto y vidrios fijos con banderola, la puerta de entrada es de madera tallada, a la derecha se levanta la torre cuadrangular para el campanario y la cúpula es de hormigón con forma de campana rematada por una bocha del mismo material que sostiene una cruz de hierro forjado. En la fachada sobre el pórtico hay un mural de cerámica esmaltada de la virgen de Lujan. Luego se sumaron dos naves laterales tenían una abertura a la calle en forma de arcada pero no se comunicaban con el atrio y el interior. La Imagen de nuestra Sra. de Lujan fue donada por la sucesión de Don Blas Ortega, y es la más antigua de la parroquia. También tiene un Cristo crucificado, un sagrado corazón de Jesús y un San José que flanquean el altar y dos ángeles custodios con lámparas eléctricas que están a ambos lados del sagrario. La pila bautismal es sencilla de mármol blanco con forma de copa, la nave central está pintada de blanco y los laterales de color crema, algunas columnas y una franja interior están pintadas de color ocre. Con la Iglesia a medio terminar, el sacerdote de Glew, daba misa en altares improvisados. La construcción de la Iglesia y de la casa parroquial terminó en 1941 y su primer párroco fue el Padre Joaquín Cufari, que falleció cuatro años más tarde.

En 1953 dejó de ser capilla, para convertirse en parroquia, el 5 de abril de 1953.



"Interior y Fachada Exterior de la Iglesia de Nuestra Sra.de Lujan"



"Imagen de Ntra.Sra.de Lujan (interior)"



“Pila Bautismal de mármol blanco, con forma de copa”

LAS ESCUELAS

El primer Establecimiento Educativo de Longchamps, es la ESCUELA N° 9, que después de arduas gestiones, se produjo por decreto su creación el día 2 de agosto de 1914.- Su primera Directora que fue la Sra. Magdalena Motti de Tieghi, que era maestra en Domselar, siendo trasladada rápidamente a su nuevo cargo –según consta en el Archivo del Ministerio de Educación se inicia el ciclo lectivo con 24 alumnos inscriptos, debiendo atender a tres grados, comienza a funcionar la escuela en la casa del Sr. Amadeo situada en la avenida Longchamps y Belgrano– en procura de un mejor lugar poco más tarde paso a funcionar en la esquina de las calles San Martín y Diehl. Propiedad del Sr. Ospital en 1915 se nombra a la primera maestra Srta. María A. Chávez.-

Debido al crecimiento poblacional la escuela queda chica, en 1945 Pini Hnos. dona unos lotes de terreno que es donde funciona actualmente.-

Por resolución del Concejo General se le designa con el nombre de Don José de San Martín pero al año siguiente pasa a llamarse: profesor Ricardo Monner Sans.

En Agosto del 2014 la Escuela cumplirá 100 años su Directora Actual Sra María Eva Gennuso y su prosecretaria la Sra. Ana María Anelli ya se encuentran abocadas a tal significativo e importante evento.-

Actualmente la Escuela N° 9, comparte parte de su edificio con E.S.B 17 escuela secundaria y la 703 Escuela de Adultos, y la 402 de Formación Profesional, hoy en día la matrícula de la Escuela asciende a 760 alumnos, en dos turnos con 28 secciones educativas.-

En la actualidad existen en Longchamps los siguientes establecimientos educativos dependientes de la provincia de Buenos Aires: Un total de 6 jardines de Infantes, 9 Escuelas Primarias, 8 Escuelas Secundarias, 3 Escuelas Media y 2 Escuelas de Adultos.-



"Frente de la Escuela N°9"

Otro de los Establecimientos Educativos emblemáticos de la ciudad de Longchamps es la ESCUELA DE EDUCACION SECUNDARIA TECNICA N° 1 (ALTE.BROWN) "Gral. MARTIN MIGUEL DE GUEMES" cuyo origen se remonta al momento en que la Federación de Sociedades de Fomento de Longchamps logra la aprobación por la Legislatura Bonaerense del predio correspondiente a CAISUR SA. Por la ley 7012 del 11 de Febrero de 1965 – El día 20 de enero de 1971 tras largas gestiones de la comunidad de Longchamps se firma la resolución ministerial N° 94/71 por el cual se crea la E.T. N° 1 y se llamaba a cubrir cargos en la misma, se designa como primer Director al Prof. Daniel Mora, las clases se inician el 1 de abril de 1971 con 305 alumnos y 19 profesores. La primera promoción egresa en 1976 con: 20 técnicos Electrónicos en Telecomunicaciones, 23 Técnicos Químicos y 24 Técnicos Electromecánicos. En la Actualidad se cursan 3 Tecnicaturas:

Técnico en Electrónica, Técnico en Electromecánica y Técnico Químico cuya duración de cursada es de 7 años. Por la noche funciona un Bachillerato de Adultos con orientación Tecnológica con una duración de 3 años.-

La escuela funciona en los 3 turnos y cuenta con una población estudiantil de aproximadamente 1400 alumnos, siendo su Director actual el Prof. Fernando Barragán.-



“Escuela Secundaria Técnica N° 1 Gral. Martín Miguel de Güemes”

Personalidades

Carlos Regazzoni – artista plástico.

Henri Bregi – aviador.

José Pulido - periodista, Director de “Tiempo Actual “ periódico local.

Maurice Duclos - “alias Saint Jaques “– líder de la Resistencia Francesa.

Alejo Giacchetti – Museólogo.

Alberto Castagnino – Farmacéutico.

Magdalena Motti de Tieghi, docente.

Eduardo García – Radioaficionado, creador de la frase “Longchamps cuna de la aviación sudamericana “.-

Florencio Leiva – diseñador del hipódromo de Longchamps.

Maria Cristina Valle, artista plástica.

Marcela Carrasquedo, artista plástica

Martinoia Héctor, modelista aeronaval.-

Lidia Piancatelli, artista plástica.

II .Datos Geopolíticos

Ubicación

La localidad de Longchamps se encuentra en el Suroeste del Partido de Alte. Brown, se ubica a 30 Km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires – Limita con las localidades de Burzaco, Ministro Rivadavia y Glew y con el Municipio de Esteban Echeverría hacia el Este.-

Medición

Longchamps: Localidad de Argentina

Superficie Total: 14,02 Km²

Altitud media: 25 mts. sobre nivel del mar

Población Total (censo 2010): 47.622 Hab.

Densidad: 14.02 habitantes/km²

Organización

Idioma oficial: Español

País: Argentina

Provincia: Buenos Aires

Partido Almirante Brown

Intendente: Darío Giustozzi (FR, 2007-2011; 2011-2015)

Uso horario: UTC-3

Código Postal Argentino: 1854

Prefijo telefónico: 011

LINEAS DE COLECTIVOS:

Línea 51 Expreso Cañuelas.

Línea 79 Empresa San Vicente.

Línea 506 Empresa San Vicente.

BIBLIOGRAFÍA

- ADROGUÉ, César. Notas Históricas de las Comunas de Lomas de Zamora y Almirante Brown (Adrogué). Buenos Aires, noviembre de 1911
- BERNARD, María Cristina. Historia del Partido de Almirante Brown. Proyecto de Investigación realizado para la Biblioteca Municipal, 2007 al 2009, inédito.
- ROLON, JUAN CARLOS, Longchamps, la otra historia.
- FUMIÉRE, Jorge P. Origen y formación del Partido y Pueblo de Almirante Brown (Adrogué). La Plata, Publicaciones del Archivo Histórico "Dr. Ricardo Levene", Ministerio de Educación y Subsecretaría de Cultura de la Provincia de Buenos Aires, 1969
- CODA DE PELAEZ, Norma Ester – GARCIA SANCIO, María Ester: Longchamps entre 1910 y 1920.-
- HAYDEE EPIFANIO,: El surgimiento de Villa Longchamps – 1990 –
- GORRITI, Roberto J. El origen del pueblo de Burzaco. Avellaneda, Edición de autor, 1966.
- Fotografías Ceditas por Eugenio Cornaccione y Luciano Molteni.-