

El Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos

Políticas de obras públicas y realizaciones
(1880-2020)

MARÍA JULIA ROCCA



M. Julia Rocca, Natalia Amor, Clara Ameri, M. Victoria de Iraola, M. Laura García Urcola,
Rossana Obregón, Javier Pérez, Rocío Miranda Ruscitti, Catriel Ungaro, Isabel López

EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS

POLÍTICAS DE OBRAS PÚBLICAS Y REALIZACIONES (1880-2020)

Subsecretaría de Planificación y Coordinación para el Desarrollo Territorial Sostenible
Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos
de la Provincia de Buenos Aires

La Plata, 2025

Políticas de obras públicas y realizaciones (1880-2020)

AUTORIDADES

Gobernador de la Provincia de Buenos Aires

Axel Kicillof

Vicegobernadora de la Provincia de Buenos Aires

Verónica Magario

Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos

Ministro de Infraestructura y Servicios Públicos

Gabriel Katopodis

Subsecretaria de Planificación y Coordinación para el Desarrollo Territorial Sostenible

Cecilia Cardini

Subsecretario Técnico, Administrativo y Legal

Juan Guillermo Sauro

Subsecretario de Obras Públicas

Carlos Rodríguez

Subsecretario de Recursos Hídricos

Néstor Álvarez

Subsecretario de Energía

Gastón Ghioni

Rocca, María Julia

El Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos : políticas de obras públicas y realizaciones 1880-2020 / María Julia Rocca. - 1a ed. - La Plata : Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, 2025.

v. II, 260 p. ; 29 x 21 cm.

ISBN 978-631-91480-2-2

1. Obras Publicas. 2. Infraestructuras. 3. Gestión Pública. I. Título.

CDD 352.77

PRIMERA EDICIÓN

NOVIEMBRE DE 2025

ISBN Obra completa 978-631-91480-0-8

Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires.

Calle 7 entre 58 y 59 – La Plata

www.gba.gob.ar/infraestructura

Diseño gráfico (tapas): Dirección Provincial de Comunicación, Prensa y Ceremonial

Diseño gráfico (interior): Leandro Otero

Impresión: Dirección Provincial de Impresiones y Digitalizaciones del Estado (DIPIDE). Secretaría General de Gobierno



No se permite la reproducción parcial o total, el almacenamiento, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y escrito del editor. Su infracción está penada por las leyes 11.723 y 25.446.

EQUIPO DE TRABAJO

Centro de Investigaciones Urbanas y Territoriales CIUT - FAU - UNLP

Coordinación

Esp. Arq. María Julia Rocca

Investigadores

Arq. Natalia Amor

Arq. Clara Ameri

Arq. María Victoria de Iraola

Esp. Arq. María Laura García Urcola

Arq. Rossana Obregón

Arq. Javier Pérez

Prof. Rocío Miranda Ruscitti

Prof. Catriel Ungaro

Asesoría

Arq. Isabel López

PRÓLOGO

A lo largo de estos dos siglos de historia bonaerense, la infraestructura ha sido el motor de la integración, la equidad y el progreso de su población, permitiendo conectar territorios, facilitar el comercio, mejorar la calidad de vida y abrir oportunidades de arraigo para sus habitantes. Esta publicación nos adentra en su territorio, para examinar las obras que se convirtieron en verdaderos mojones del desarrollo de la provincia de Buenos Aires y que son testimonio de distintos acuerdos cívicos alcanzados.

Desde los orígenes de la gestión pública provincial, la Obra Pública fue la respuesta a imperativos territoriales. Así fue como el establecimiento del Departamento de Ingenieros Arquitectos en 1821 sentó las bases técnicas para el diseño y control del territorio. Las primeras acciones se centraron en la organización física, en la consolidación de la frontera y en grandes obras hídricas y logísticas iniciales, incluyendo el comienzo de trabajos de navegación y la mejora de caminos estratégicos. Más tarde, en 1885, la creación del entonces Ministerio de Obras Públicas institucionalizó un modelo de desarrollo que, siguiendo el paradigma agroexportador, impulsó una infraestructura de transporte -ferrocarriles, rutas y puertos- que unió la pampa húmeda con los mercados globales, y al mismo tiempo sentó las bases para el progreso de su población.

Estas páginas homenajean esa trayectoria, nos invitan a recorrer 140 años de acción estatal plasmados en las infraestructuras que configuraron los cimientos de la provincia de Buenos Aires que conocemos, y a entender de qué manera, en ese proceso, el Ministerio fue protagonista de obras que marcaron el pulso de la historia.

Pero este recorrido sobre las principales obras y realizaciones nos recuerda también que somos herederos de un desarrollo desigual. Este Ministerio siempre ha representado el compromiso ineludible del Estado para revertir estos desequilibrios: empezando por los caminos, puentes, puertos y ferrocarriles para conectar un territorio que empezaba a expandirse, pasando por la ampliación del acceso al agua potable y al saneamiento en una provincia que multiplicó su población, hasta llegar a las grandes obras viales e hidráulicas que hoy permiten una mejor integración de nuestro territorio y mejoran la calidad de vida de nuestras comunidades.

Porque en cada puente, en cada camino y en cada edificio, se revela el compromiso de gestionar los recursos públicos devolviendo el esfuerzo de la gente con más y mejor infraestructura. La Obra Pública, en sus distintas formas y etapas, ha sido y seguirá siendo el motor de la construcción de la provincia que soñamos y nos merecemos. Es también una historia de colaboración, de trabajo en equipo y de la visión de un futuro donde cada infraestructura debe estar al servicio de unir a las comunidades y potenciar su desarrollo.

La historia bonaerense se construye con obras, pero sobre todo con las personas que las hacen posibles y que trabajan para que el progreso llegue a cada rincón bonaerense. Este repaso histórico es un testimonio vivo del poder transformador de la Obra Pública cuando está al servicio de la gente y cuando su planificación es conducida desde el Estado. Un legado que nos compromete a seguir trabajando cada día por una provincia integrada y desarrollada, donde se construya un futuro de oportunidades para todas y todos.

Gabriel Katopodis

Ministro de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires

ÍNDICE

PRÓLOGO	7
PRESENTACIÓN	9
Capítulo introductorio - Recorriendo las políticas, el territorio y las obras públicas (1880-2020)	11
Políticas públicas y gestión del Estado	
El territorio y sus límites	
Los actores. Continuidades y rupturas de visiones	
Presentación de la obra	
Capítulo 1 - Gobernando la provincia desde la nueva capital (1881-1902).	
Del predominio rural a la creación de centros urbanos (1881/1892)	21
Desaceleración de los cambios y consolidación del modelo agroexportador (1893/1902)	
“Departamento de Ingenieros”, primer edificio público en la nueva capital	
Bibliografía, fuentes y notas	
Capítulo 2 - Ampliando la educación, la conectividad y el saneamiento (1902-1930)	69
Poblar y educar (1902-1917)	
Del desarrollo agrario al industrial (1917/1930)	
“Puente Colgante Quequén Grande”	
Bibliografía, fuentes y notas	
Capítulo 3 - Reorganizando el Estado para la gestión de la obra pública (1930-1955)	103
Eficiencia burocrática y racional como modelo de gestión (1930- 1943)	
El Estado como productor de bienes y servicios (1943-1955)	
“Urbanización Playa Bristol, Casino y Hotel”	
Bibliografía, fuentes y notas	
Capítulo 4 - Democracias débiles, dictaduras y gobiernos contradictorios (1955-1983)	147
Planificando para el desarrollo (1955-1973)	
El Estado como motor de inversiones vs. el Estado descentralizador y privatizador (1973-1983)	
“El Plan Vial” (1959-1963)	
“Dique y acueducto Paso de las Piedras”	
Bibliografía, fuentes y notas	
Capítulo 5 - Democracia recobrada y problemáticas ambientales (1983-1999)	183
Mejoramiento de la organización estatal, austeridad y regionalización (1983-1987)	
Promoviendo prácticas de gestión entre niveles del Estado y nuevos financiamientos (1987-1999)	
“Plan Lagunas Encadenadas del Oeste”	
Bibliografía, fuentes y notas	
Capítulo 6 - Continuidades y rupturas en la gestión y financiación de la obra pública (1999-2020)	221
Gestión de obras públicas y prácticas de descentralización (2000 2015)	
Gobernando bajo la Ley de emergencia de obra pública (2015-2019)	
“Plan Maestro de Saneamiento Integral de la Cuenca del Río Salado”	
Referencia de Mapas	
Bibliografía, fuentes y notas	

PRESENTACIÓN

Esta investigación surge por convenio entre la Universidad Nacional de La Plata, a través de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, y el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, con fecha 2 de noviembre de 2022, en un marco de cooperación interinstitucional que facilita la interacción de recursos humanos y la transferencia de conocimientos; el desarrollo de proyectos de investigación-acción con fines comunes; y el intercambio de experiencias académicas y de gestión.

Transcurridos 200 años de la creación de la Provincia de Buenos Aires, el bicentenario constituye una oportunidad para profundizar el estudio de la historia del organismo ejecutor de políticas públicas vinculadas con las inversiones en materia de planificación y gestión de proyectos y obras públicas. También es una ocasión para sistematizar información primaria y generar bases documentales para el análisis crítico de las políticas de obras públicas impulsadas y ejecutadas por los gobernadores; observar continuidades y rupturas en las visiones y agendas de los gobiernos; y poner en contexto el carácter estructurador y/o singular de las obras en el territorio provincial.

Con esos propósitos ambas instituciones acordaron un plan de trabajo para desarrollar y alcanzar los mejores resultados del Proyecto denominado “POLÍTICAS DE OBRAS PÚBLICAS EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (1880-2020).” Que la Subsecretaría de Planificación y Evaluación de Infraestructura del Ministerio por intermedio de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo delegó en el Centro de Investigaciones Urbanas y Territoriales (CIUT) para el estudio del periodo 1880- 2020.

La finalidad del estudio es realizar un documento que concentre información descriptiva y analítica sobre la organización del territorio de la provincia de Buenos Aires, la gestión de proyectos y la ejecución de obras de infraestructuras en el marco de las políticas públicas que se infieren de cada uno de los mensajes de los Gobernadores a la Asamblea Legislativa durante el período 1880-2020, sectorizado en seis períodos: (1) 1880-1902 (2) 1902-1930; (3) 1930-1955; (4) 1955-1983; (5) 1983-2000; (6) 2000-2020.

En este trabajo se indagan desde una perspectiva histórica: los problemas del territorio provincial desde la mirada de los gobernadores; la política de obra pública como herramienta para el desarrollo; las orientaciones ideológicas de los cambios en la organización territorial y el modelo de Estado; las continuidades y rupturas de los sistemas políticos; y los principios generales acerca de su funcionamiento.

El método contempla tres abordajes diferenciados y complementarios de la información: uno de tipo exploratorio, que incluye la revisión y análisis documental de los mensajes de los gobernadores en cada apertura de sesiones del período legislativo; otro de tipo no sistemática con información secundaria, para los períodos de gobiernos de interventores o delegados elegidos por el gobierno nacional; y un tercero relacionado con la escritura de resultados obtenidos ya verificados.

Se muestran aspectos de la relación entre la decisión gubernamental de impulsar obras públicas acordes con las políticas del gobierno; diferenciando los objetivos coyunturales (o de emergencia) y los no coyunturales a los que buscaron dar respuesta. Asimismo, se reconocen proyectos que, por su envergadura, dieron respuesta a numerosa cantidad de beneficiarios, o por su incidencia en la economía nacional, tuvieron continuidad a través de las distintas gestiones de gobierno y contribuyeron a estructurar el territorio provincial.

A su vez, se busca explicar la relación existente entre la disponibilidad de recursos económicos, los medios de financiación para llevar a cabo las obras públicas y la forma de gestionarlas con diferentes modalidades de gerenciamiento. Desde las que concibieron la descentralización como una necesidad emergente frente a la imposibilidad de financiamiento provincial; las que resignificaron el concepto asociándolo a una voluntad fortalecedora de la gobernabilidad institucional de la Provincia y de los municipios; a las que otorgaron a la inversión en obra pública un rol central, asociado a la concertación público-privada como un eje fundamental dentro de la política de la gestión y un factor movilizador de la economía en sus distintas escalas.

En este volumen, los gobernadores que se sucedieron a partir de 1880 sentaron las bases del ordenamiento del territorio provincial bajo la idea positivista de progreso como expansión económica. Se propusieron el desarrollo de los recursos materiales necesarios para garantizar la expansión agropecuaria, su integración al mercado internacional, y las acciones necesarias para consolidar la organización política institucional de todo el territorio provincial, consolidando el Modelo Agroexportador y reforzando el carácter central de la provincia de Buenos Aires.

Con el advenimiento del peronismo a mitad de siglo XX, se sientan las bases de un modelo distinto que guiará al Estado provincial en la realización de infraestructuras y equipamientos sociales y de apoyo a la industria nacional generadora de empleo; de estímulo del mercado interno; y de justicia social en las periferias urbanas metropolitanas para la inclusión de importantes sectores económicos y sociales.

En el contexto de la globalización, la apertura de mercados y el modelo financiero selectivo, debilitan la consolidación del modelo de sustitución de importaciones, particularmente su capacidad generadora de empleo. Con la vuelta a la democracia y en lo que va del siglo XXI, se incorporan a la agenda de los gobernadores temas ambientales como las inundaciones; y sobre gobernabilidad, que derivaron en cambios en los modelos de gestión y en la emergencia de procesos de descentralización y privatización.

La alternancia de gobernadores electos democráticamente, e Interventores y delegados designados por gobiernos de facto; y la inestabilidad institucional como forma de gobernar fueron determinantes de continuidades y rupturas de las políticas de obras públicas. Frente a lo dicho, y transcurridos más de 40 años de democracia, el reconocimiento del Ordenamiento Territorial como política de Estado y de la Planificación territorial como herramienta de la política en lo que va del siglo XXI, podrá constituir un camino posible para abordar problemáticas estructurales de pobreza, desigualdad, gobernabilidad e insostenibilidad de los procesos en curso en la provincia de Buenos Aires.

María Julia Rocca
Centro de Investigaciones Urbanas y Territoriales

CAPÍTULO INTRODUCTORIO

RECORRIENDO LAS POLÍTICAS, EL TERRITORIO Y LAS OBRAS PÚBLICAS (1880-2020)

Políticas públicas y gestión del Estado

Las políticas públicas son los proyectos/actividades que un Estado diseña y gestiona a través de un gobierno y una administración pública, para satisfacer las necesidades de una sociedad. La política es de obra pública cuando prioriza como objetivo el beneficio de la comunidad. En particular, las políticas territoriales tienen incidencia en el hábitat y buscan armonizar en distintas escalas las actuaciones entre diferentes niveles y sectores de la administración, para la regulación, construcción y mantenimiento de las infraestructuras y equipamientos necesarios que están bajo la responsabilidad del estado provincial. Están dirigidas a orientar el proceso de gestión de la obra pública, teniendo en cuenta el modelo de Estado en relación con la sociedad civil; la articulación entre actores públicos y privados; y los cambios en la organización político institucional con la emergencia de procesos de descentralización, participación y privatización, y nuevas formas asociativas público - privadas.

Las políticas reconocidas y elegidas en los mensajes de los gobernadores se agruparon pensando en sus capacidades para acondicionar y adaptar el territorio a las actividades y procesos de producción y reproducción social de los hombres y familias en zonas rurales y urbanas, según promuevan o faciliten:

- El desarrollo productivo y el trabajo, políticas vinculadas al Transporte y vías de comunicación; Puentes, Ferrocarriles, Puertos, Redes eléctricas, etc.
- La adaptación al medio natural y desarrollo ambiental, políticas sobre Obras Hidráulicas canales, embalses y manejo de espacios litorales costeros; Riego y provisión de agua; Saneamiento y residuos.
- El desarrollo social, con políticas sobre infraestructuras de equipamientos institucionales, escuelas, edificios para la salud, culto; vivienda; cárceles; cementerios, red de agua, cloacas, alumbrado público y domiciliario, entre otros.
- El ordenamiento y desarrollo urbano y territorial, a partir de políticas integrales y de servicios de información territorial como mediciones de suelo, nivelaciones, trazados u otras.

El territorio y sus límites

Aunque la provincia de Buenos Aires ha cumplido 200 años de institucionalidad en el año 2020 su territorio, entendido como espacio apropiado socialmente (Reboratti: 1995), no fue inicialmente reconocido con las fronteras actuales. Su territorio se extendió sucesivamente entre 40 km y 100 km hacia el oeste y sur de la ciudad de Buenos Aires. Para lograr el control del territorio, a partir de 1821 los gobiernos provinciales comenzaron un lento proceso de organización jurisdiccional y creación de nuevas figuras como el partido, para la unidad territorial, y el Juez de paz como autoridad municipal. El partido, fue a su vez, la jurisdicción electoral que en las áreas rurales organizaron las mesas electorales luego que la ley de 1821 le otorgó representación política a la campaña. Los partidos consignados en 1821, cuando se delimitó la jurisdicción de los tres jueces de primera instancia de campaña, eran los siguientes:

- Desde el río Matanza al sur: Quilmes, Ensenada, Magdalena, San Vicente, Cañuelas, Monte Ranchos y Chascomús.
- Entre los ríos Matanza y Areco: Morón, Lobos, Pilar, Villa de Luján, Navarro, Guardia de Luján, Capilla del Señor, San Antonio de Areco y Fortín de Areco.
- Entre el río Areco hasta el arroyo del Medio: San Pedro, Baradero, Arrecifes, Salto, Pergamino, Rojas y San Nicolás.
- Quedaron agregados a la ciudad de Buenos Aires: Flores, San Isidro, San Fernando y Conchas.

El proceso de conformación duró muchas décadas, con interminables luchas fratricidas hasta los '80 del siglo XIX, cuando se dirimió la federalización nacional y se fundó La Plata como ciudad capital de la provincia de Buenos Aires. Como afirma Miguel Ángel Scenna "...con el 80 termina la "Argentina patriarcal" que venía de Caseros y se inicia la "Argentina moderna"

Uno de los momentos más importantes de la Provincia de Buenos Aires como jurisdicción de una nación federal fue la cesión de su histórica capital, la ciudad de Buenos Aires, como capital de la Nación Argentina.

Al mismo tiempo, se creó ex novo la ciudad de La Plata como capital de la Provincia que, por su cercanía con la ciudad de Buenos Aires (60 km.), las políticas de obras públicas de la provincia se debieron redirigir hacia una organización territorial diferente que se extendía hasta las orillas norte del río Salado y del Río de la Plata, que conformaban la frontera norte; hasta la cordillera de los Andes, frontera oeste; al sur hasta Malvinas y al este el Atlántico.

Desde esa fecha, las Políticas de Obras Públicas fueron de una importancia central, así como la definición de los límites que se realizaría con la creación de otras provincias, especialmente con La Pampa. Para esto, el Departamento de Ingenieros (creado 6 años antes) necesitó conocer mucho más su geografía y ordenar el territorio como un espacio para el desarrollo productivo; con trabajo y educación en el campo y en las ciudades; buena conectividad para el desplazamiento de bienes, personas e información; y acceso al agua potable, saneamiento, higiene y demás mejoras ambientales.

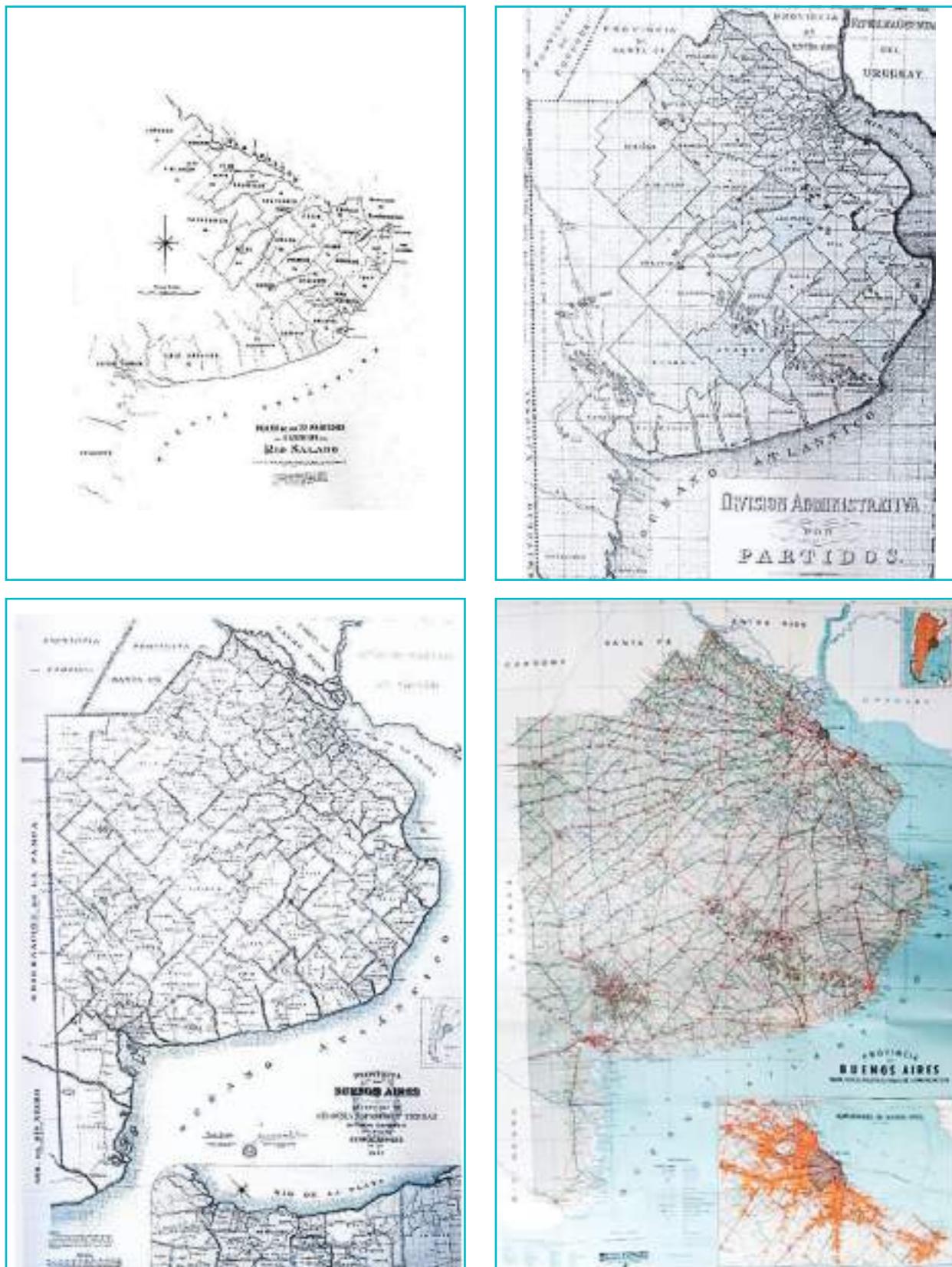
FIGURA 1



Cuarenta y cinco partidos al interior del río Salado año 1864. Fuente: Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos.

FIGURA 2

Proceso de organización territorial de Provincia de Buenos Aires. Cartografía conformación política administrativa (1881, 1890, 1945, 1974).



Fuente: Realizado por el Departamento de Geodesia del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires.

No se poseen datos demográficos de 1880, pero sí existen registros que dan cuenta que entre el año 1869 y el 1895 la población de la Provincia se duplicó y, para el año 1914 se cuadruplicó con la gran inmigración europea (Fig. 3) entre 1880 y 1915 llegaron más de 1.500.000 europeos.

Hoy, año 2024, después de 200 años la provincia de Buenos Aires se configura con 135 partidos donde residen un total de 17.569.053 personas, 10.865.182 distribuidas en los 24 partidos del Gran Buenos Aires (CNPBV 2022 INDEC), de los cuales 6.703.871 habitantes residen en los municipios metropolitanos.

Como oficialmente el total de habitantes de la Argentina son 46.044.703 personas, los habitantes de la provincia representan un 38,13% de la población total. Por lo tanto, es la provincia más habitada con una superficie de 307,571 km² y que representa el 11,06% de la superficie de Argentina.

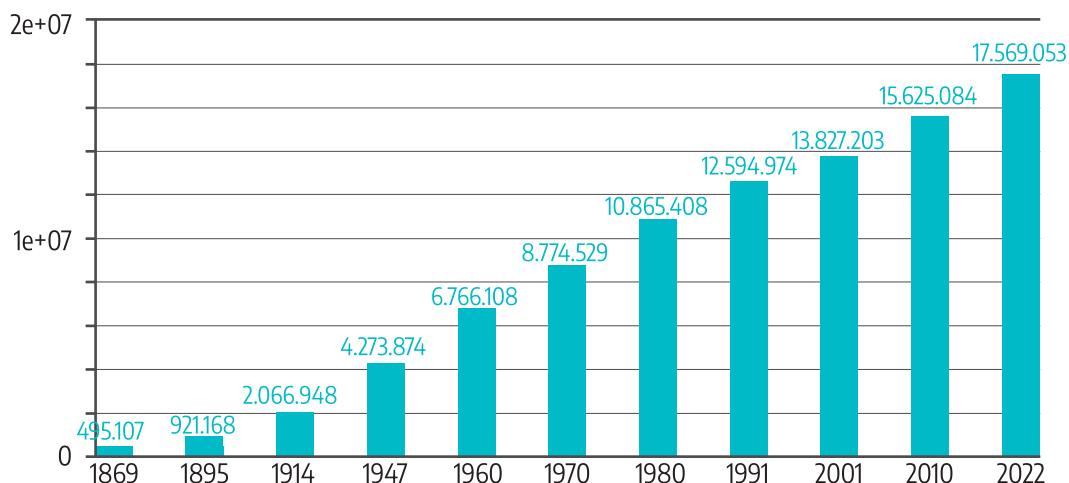
Hacia fines del año 1880, la ley de federalización de la ciudad de Buenos Aires marcó el inicio de un nuevo período para la configuración y la organización del territorio provincial que, hasta ese momento, llegaba hasta el norte del río Salado.

Los dirigentes políticos se diferenciaban en dos grupos, pero acordaron fundar el Partido Autonomista Nacional (PAN), base de sustentación política de todos los presidentes de la República Argentina hasta el año 1916.

Ambos grupos, estuvieron marcados por las ideas de la generación del 80, como se denomina al conjunto de hombres que tuvieron a su cargo la dirección política, económica, y cultural del Estado entre los años 1880 y 1916.

Además, para la primera fecha las compañías de ferrocarriles –inglesas y francesas– ya se habían instalado para conducir la producción agraria o pecuaria por el puerto de Buenos Aires hacia territorios de ultramar, o sea la provincia ya exportaba su producción rural antes de este cambio.

FIGURA 3



Gráfica de evolución demográfica de la Provincia de Buenos Aires. Fuente: Censos Nacionales Población.

A mediados del SXX, con las políticas sociales y económicas impulsadas por el gobierno peronista se inicia un proceso de transformación estructural en la configuración y organización territorial que da lugar a la conformación del Área Metropolitana cuyos efectos de centralidad se reconocen a escala provincial y nacional.

Es así que, en torno a las ciudades de Buenos Aires y La Plata, se instala la plataforma productiva y logística más importante del país, aprovechando la red nacional de infraestructuras y servicios y el Puerto, y se inicia el crecimiento del tejido industrial y residencial de la región atraída por la oferta de empleo. En ese contexto comienza a configurarse el Área Metropolitana de Buenos Aires sobre la trama de centros urbanos en torno a estaciones ferroviarias que se expandieron en relación con la red ferroviaria, que dieron lugar dos patrones socioterritoriales diferentes: municipios metropolitanos y municipios del interior provincial, con problemáticas y potencialidades distintas.

Por el alto grado de la diversificación y concentración de la economía metropolitana, la región urbana metropolitana de la provincia de Buenos Aires aporta el mayor porcentaje del PBI a la Nación; concentra los más altos niveles de empleo, subempleo e informalidad; y reproduce el doble proceso de atracción y expansión urbana sobre áreas ambientalmente críticas. Esas características contrastan con los territorios de municipios del interior provincial, dominante rurales, de baja concentración de población y diversidad de actividades productivas y que pone en el centro de las políticas públicas la necesidad de garantizar la sostenibilidad de los procesos, mitigar las asimetrías entre las mencionadas configuraciones y resolver perturbaciones e incompatibilidades que disminuyan sus respectivas productividades.

Los actores. Continuidades y rupturas de visiones

Si bien los actores principales que se analizarán son los gobernadores y los ministros encargados de la gestión de obras públicas, también importa el momento político, social y económico, y las visiones de los grupos sociales que mantengan el poder. Por otro lado, importa cada presidente de la Nación, y las ideas y hombres que le posibilitaron acceder; momentos como los de elecciones fraudulentas antes de promulgarse la Ley Sáenz Peña N° 8871/12 que estableció el voto secreto y obligatorio; y otros momentos en que sólo votaban los hombres hasta que la ley 13.010/47 instituyó el voto femenino en Argentina. Por lo tanto, los actores de la política en la Provincia eran mayoritariamente varones, con excepciones como la primera vicegobernadora Elva Roulet (1983-1086), a la vuelta de la democracia, y la primera gobernadora mujer, María Eugenia Vidal (2015-2018).

También, y como muy importante, se destaca que los gobernadores en muchos períodos fueron delegados del Poder Ejecutivo Nacional porque los gobiernos desde 1930 tuvieron muchísimas interrupciones de golpes militares, las que derivaban en un gobernador elegido por un gobierno sin voto popular y con la disolución de las Cámaras Legislativas en el orden Nacional y Provincial.

Transcurridos 200 años de la creación de la Pcia. de Buenos Aires, de un total de 95 gobernantes, sólo la mitad fueron electos democráticamente, y quienes gobernaron los primeros períodos lo hicieron con una duración corta del mandato, algunos de un solo año y en varios casos a raíz de fallecimiento.

El mayor número de gobernantes designados como interventores, delegados y/o comisionados se concentran en el período 1930-1955, con un 74%, y en el 1955-1983 con el 82%. Después de 33 años de inestabilidad política, con la vuelta y continuidad de la democracia entre los años 1983-2020, los períodos de gobierno son más prolongados, entre 3 y 4 años, y todos los gobernadores son electos democráticamente.

En el momento de inicio del período, entre el 1º de mayo de 1880 y hasta el 11 de octubre de 1880, hubo dos interventores, Bustillo y Romero, hasta la asunción de Dardo Rocha como gobernador electo por el voto popular, quien fue sucedido de la misma forma e interrumpida por la denominada Revolución de

1893. Esta tuvo otros dos interventores federales Olivera y Vicente López, a los que le sucedieron otros gobernadores constitucionales, hasta la interrupción del interventor José Luis Cantilo entre el 24 de abril de 1917 y el 1º de mayo de 1918.

El 9 de septiembre de 1930, se inicia otro periodo de intervenciones federales que finaliza en 1932 con seis interventores, y en el año 1940 después de anular las elecciones a gobernador, se suceden ocho interventores. Con la vuelta de las elecciones en 1942, y con la Comisión Nacional de Facto que administraba la Revolución entre 1943 y 1944 son catorce los interventores que se suceden en la Provincia de Buenos Aires.

Vuelve un periodo de gobernadores elegidos por elecciones entre 1946 y 1955 con dos administraciones de Domingo Mercante y otra de Carlos Aloe. Desde el 2 de mayo de 1958 hasta el 19 de marzo de 1962 gobierna Oscar Alende, al que sucedió Andrés Framini, que nunca llegó a asumir. Desde el 19 de marzo de 1962 y hasta el 28 de junio de 1966 - fecha en la que desplazan a Arturo Illia como presidente de la república y asume como gobernador Anselmo Marini. Por lo tanto, en esta última fecha, vuelven a ocupar el cargo de gobernadores cinco interventores federales de facto.

Entre el 25 de mayo de 1973 y 24 de marzo de 1976 asume como gobernador y vicegobernador electos del Frente Justicialista, Oscar Bidegain y Victorio Calabró, quien reemplazó a Bidegain tras su renuncia y permaneció en el cargo hasta el 26 de enero de 1974.

A partir del golpe de estado a Isabel Martínez, entre el 24 de marzo de 1976, y hasta el 10 de diciembre de 1983, período del último gobierno militar, fueron cuatro (4) los interventores federales de facto. Por último y, a cuarenta años (40) de continuidad democrática, han pasado diez períodos gubernamentales con representantes radicales, justicialistas o peronistas y juntos por el cambio.

Presentación de la obra

El trabajo que se presenta enuncia y describe las políticas de obras públicas realizadas por los diferentes gobiernos de la provincia de Buenos Aires clasificados en seis períodos diferentes. Esta clasificación intenta asociar las ideas políticas y las acciones desarrolladas en cada periodo. Y, fueron extraídas de los mensajes de los diferentes gobernadores en la apertura de la Asamblea Legislativa de cada año, se hace a partir de esta fecha, en seis capítulos. Cada uno de ellos se dedica y explora sobre diferentes períodos históricos – seis en total – que se inicia en el año 1881 y culmina en 2020.

Se presentan a continuación los seis capítulos que integran la obra:

El Capítulo 1. Gobernando la provincia desde la nueva capital (1881-1902) a cargo de la Arq. Natalia Amor, presenta y analiza las políticas de obra pública, ideadas y ejecutadas entre los años 1881 y 1902. El periodo es muy intenso en la realización de obras y prácticamente los dos primeros gobiernos compartieron un mismo plan: la creación de La Plata como la nueva capital. En el periodo se desempeñaron un total de seis gobernadores. Cuatro hasta 1892 pertenecientes al Partido Autonomista Nacional (PAN), y otros dos de distinto signo político. El gobierno acompañó el desarrollo de una sociedad dedicada a la producción agropecuaria, que complementariamente creaba y/o ampliaba centros urbanos sobre las vías de ferrocarril mayoritariamente realizados por compañías inglesas.

Se necesitó desde la materialización del edificio para el Departamento de Ingenieros como la de otras infraestructuras indispensables como la Estación del Ferrocarril y Puerto La Plata, así como otras obras para el desarrollo provincial que, aunque poco poblada y no suficientemente explorada y cartografiada más allá del río Salado, necesitaba escuelas rurales y urbanas, caminos para acceder al transporte ferroviario y extender las líneas telegráficas.

También caminos y puentes para sortear ríos y arroyos, así como canalizaciones para desaguar y conectar el delta con otras zonas productivas.

El **Capítulo 2. Ampliando la educación, la conectividad y el saneamiento (1902-1930)** desarrollado por el Arq. Javier Pérez, presenta y analiza las políticas de obra pública promovidas y ejecutadas durante entre 1902 y 1930. Durante este periodo hubo un cambio político muy importante; se promulgó en 1912, la Ley Sáenz Peña, que estableció el sufragio universal, secreto y obligatorio que constituyó un hito fundante para la democratización argentina.

Con el surgimiento de la Unión Cívica Radical (UCR) en 1917, se intensificó el cambio de rumbo de las acciones, con la implementación de políticas de reforma social y económica. Durante este período asumieron doce gobernadores, con tres que fallecieron estando en el poder.

Las políticas de obras públicas acompañaron la producción agraria que accedió a los mercados mundiales de granos, y transformó el comercio ganadero en pie a congelamiento de carnes. También se siguió construyendo caminos, puentes y líneas telegráficas y se continuó con la política educativa construyendo escuelas rurales y urbanas para un constante aumento de población que con la inmigración resultó importante.

Se enfrentaron inundaciones y sequías, tratando el agua superficial para el transporte de la producción o para dinamizar los desagües naturales con la rectificación de arroyos y/o ríos y, se puso en marcha un plan de irrigación para zonas desérticas. El estado provincial complementó la conectividad con La Pampa a través de la ejecución del ferrocarril del oeste a Meridiano V.

En el **Capítulo 3. Reorganizando el Estado para la gestión de la obra pública (1930-1955)** la Arq. Rossana Obregón narra las políticas de obra pública que se llevaron a cabo entre los años 1930 y 1955, que cambian radicalmente con respecto al período anterior. Esta transformación responde a una matriz productiva que empezó a transformar el modelo económico agroexportador hacia otro dirigido al desarrollo industrial.

También, aunque los partidos políticos que gobernaron fueron opositores, coincidieron en la necesidad de la intervención del estado como modo de promover el trabajo. Por lo tanto, el intervencionismo del Estado con la obra pública en este período fue el único garante para impulsar la economía, con el fin de superar la crisis mundial de 1929.

En el período, asumieron por voto popular ocho gobernadores y veintiséis interventores federales, en un momento político muy convulsionado por luchas y desavenencias al interior del Partido Demócrata Nacional (PDN). Para la administración del estado provincial se crearon órganos de participación como Consejos de Vialidad y Consejo de Obras Públicas que reunía a los directores del Ministerio. Otras instituciones colaboraron en la creación de Bonos de Pavimentación administrados por la provincia y los municipios.

Como resultado de las políticas de industrialización la población migra y se asienta en partidos que limitan con la capital federal como Avellaneda, Morón y San Martín, iniciando y acelerando el proceso de conurbación de la ciudad de Buenos Aires. Así es que las demandas sociales, en salud, educación, infraestructura de servicios, transporte, energía, saneamiento y otras fueron acompañadas con las obras necesarias (hospitales, centros asistenciales, maternidades, mercados, mataderos, infraestructura de control sanitario, mejoramiento de la red vial y de caminos, que conectaban esos puntos con los centros de consumo y/o puertos para exportación. Se concibió la vivienda social en barrios obreros con la cobertura de servicios y equipamientos sociales; y se apoyó las obras para el desarrollo de la industria turística.

El período del **Capítulo 4. Dictaduras, democracias débiles y gobiernos contradictorios (1955-**

1983) se presenta en dos partes. La primera del 1955 al 1973 a cargo de los Prof. Rocío Miranda Ruscitti y Prof. Catriel Ungaro, y la segunda del 1973 al 1983 a cargo de la Arq. Clara Amerí. Se caracteriza por los vaivenes políticos, económicos y sociales, y una gran inestabilidad generada por los golpes de Estado que interrumpieron la vida democrática e instauraron gobiernos fuertemente autoritarios, en un marco de violencia para acceder al poder. Entre 1955 al 1973 hubo tres gobernadores elegidos por el voto popular y otros tres interventores elegidos por el gobierno nacional. El Estado a través de la planificación como herramienta de las políticas de desarrollo, elabora planes sectoriales a escala metropolitana para la red Vial y la provisión de Energía, y se destaca por la concepción integral del abordaje de la política habitacional gestionados por acción directa y financiación del Banco Hipotecario Nacional.

Entre 1973-1983 en el marco de un proceso de conflictividad armada creciente se desencadena el golpe de estado del 24 de marzo de 1976, culminando así la democracia que se restauró recién en 1983. Las políticas fueron contradictorias entre el primer y segundo momento, con algunas continuidades. Con la ruptura del modelo desarrollista se iniciaron procesos de descentralización, privatización y apertura de mercados marcando el fin del modelo desarrollista y la introducción de dinámicas económicas neoliberales que perduran hasta hoy. En una primera etapa hubo dos gobernadores elegidos democráticamente y cuatro interventores, tres militares y el último civil.

Para disminuir los desequilibrios territoriales se priorizan obras públicas para Educación, Vialidades y la Energía, debieron enfrentar dos temas estructurales como las inundaciones del Salado de 1973 y al déficit de vivienda, en un contexto migratorio hacia el área metropolitana, que dio lugar a una importante y diversa cantidad de Programas y Planes, incluyendo el de erradicación de villas iniciado en la anterior gestión, y programas de provisión de agua potable.

La dictadura implicó la transferencia de funciones y servicios de la provincia a los municipios y de la nación a las provincias, no siempre acompañada con recursos técnicos y económicos. Para la Región Metropolitana de Buenos Aires se crearon organismos o entes metropolitanos (OCRABA, CEAMSE, UNREQ y otros) que articularon la gestión de Nación, Provincia, CABA y Municipios metropolitanos para el tratamiento de problemáticas centrales metropolitanas como el sistema de vialidades, los residuos urbanos, el saneamiento de cuencas hídricas, entre otros temas.

El Capítulo 5. La democracia recobrada, dinámicas inflacionarias y desequilibrios ambientales y regionales (1983-1999) desarrollado por la Arq. Clara Amerí, aborda las políticas de Obras y Servicios Públicos entre los años 1983 y 1999, periodo caracterizado inicialmente por crisis económicas y sociales; presiones políticas de opositores; endeudamiento creciente, hiperinflación, recesión y desempleo; y crisis ambientales por inundaciones en áreas urbanizadas y en territorios rurales productivos.

Los tres primeros gobernadores heredaron una gestión que arrastraba la problemática de la dictadura con una deuda social y económica importante y el objetivo era mejorar la organización estatal con austeridad y promocionar una regionalización para el desarrollo con una gestión entre niveles del estado y nuevas formas de financiamiento. Se promovió la descentralización de gestión “hacia abajo” en todos los niveles administrativos, viabilizando la mayor participación posible de todos los actores, y el financiamiento de la gestión, en un escenario de crisis, revalorizando al municipio como ámbito de democratización y en general sin presupuestos acordes a las necesidades.

El último gobernador del período, por su alianza con el gobierno nacional pudo gestionar un mayor presupuesto y acelerar algunos procesos de privatización con lo que obtuvo un mayor impulso a la obra pública y en su segundo mandato promover varios planes donde la obra pública ocupó un rol central.

En el **Capítulo 6. Continuidades y rupturas en la gestión y financiación de la obra pública (1999-2020)**) la Esp. Arq. Laura García Urcola presenta y analiza las políticas de obra pública ideadas y ejecutadas

durante el período 2000-2019. Son cuatro los gobernadores que acceden a la gobernación por sucesión de gobiernos democráticos; los primeros tres del partido justicialista y la última proveniente del Frente Cambiemos coalición entre el PRO, UCR y CC.

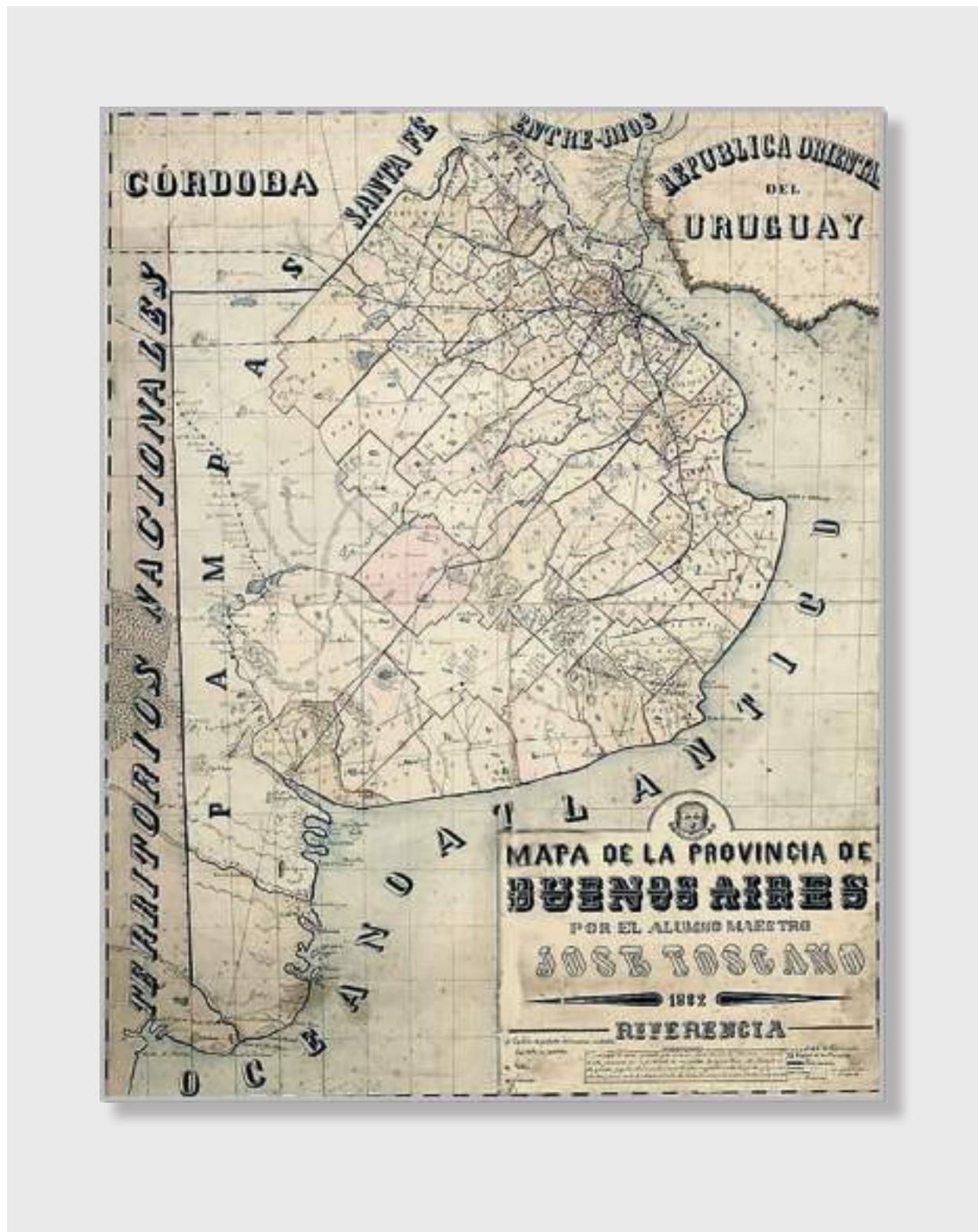
En general, los tres primeros gobiernos tomaron la decisión de impulsar obras públicas definidas entre objetivos coyunturales y no coyunturales a las que buscaron dar respuestas. Entre las primeras estaban las soluciones a la emergencia, o a situaciones de inundaciones que habían castigados históricamente territorios importantes de la provincia, impulsando importantes obras de saneamiento hídrico. Dentro de las no coyunturales las políticas de obras públicas vinculadas al mejoramiento de la calidad de vida de la población, como salud, educación y seguridad. Por lo tanto, existe un reconocimiento o línea sucesoria de gestiones del mismo frente político.

La segunda y última parte del período, se basó en la continuación de algunas obras de saneamiento hídrico y en la búsqueda de una Ley de Obras Públicas que permitiera mejorar en términos de transparencia y eficiencia la gestión de los recursos provinciales.

El suministro de bibliografía, información primaria y secundaria a cargo de la Arq. María Victoria de Iraola; la adecuación teórica, conceptual y metodológica por parte de la Arq. López y la supervisión continua de los avances del trabajo por parte de la Coordinación posibilitaron dar unidad a la obra y al mismo tiempo articular distintas perspectivas sobre los procesos políticos identificados.

CAPÍTULO 1

Gobernando la Provincia desde la nueva capital (1881-1902)



CONTEXTO 1881-1902

En su mensaje a la Asamblea Legislativa del 1º de mayo de 1881, **Dardo Rocha** "determinó como sus propósitos prioritarios los concernientes a la reorganización del estado provincial, incluyendo la reforma de la Constitución, el desarrollo de un plan de obras públicas que comprendía la extensión del ferrocarril, la consolidación de la deuda del Banco de la Provincia de Buenos Aires y la erección de la nueva capital [...] Este último sería, evidentemente, el objetivo fundamental del Dr. Dardo Rocha en su gestión como Gobernador y tan grande era la obsesión que, a poco de asumir la gobernación el Dr. **Juan José Romero**, hizo valer su influencia para que sea designado en el cargo de Ministro de Gobierno el Dr. Carlos Alfredo D'Amico para que se encargara de instrumentar las medidas preparatorias del futuro plan de acción.

Naturalmente, el Dr. D'Amico no sólo fue confirmado como Ministro de Gobierno, sino que se transformó en el verdadero "factótum" del proceso que culminó con la fundación de la nueva capital el 19 de noviembre de 1882. Confirma esa impresión la rara circunstancia de haberse dictado una serie de disposiciones relativas a la fundación de la nueva capital a los pocos días de haberse iniciado la gestión gubernativa, lo que no hubiera sido posible sin la presencia del Dr. D'Amico en el Ministerio de Gobierno antes de que asumiera la gobernación Dardo Rocha.

Al concretarse la fundación de la ciudad de La Plata, y efectivizarse el traslado de la Administración provincial a la nueva capital con fecha 15 de abril de 1884, vale decir, sobre el filo de su mandato gubernamental, el Dr. Dardo Rocha entregó los atributos del poder a su sucesor, el Dr. **Carlos Alfredo D'Amico**, su principal colaborador y amigo personal. La ceremonia de traslación del mando se cumplió el 19 de mayo de 1884 en el edificio perteneciente al Departamento de Ingenieros, asignado provisoriamente a la H. Legislatura debido a que no habían finalizado las obras correspondientes al Palacio Legislativo, siendo la primera asunción gubernativa que se efectuó en la ciudad de La Plata. La fundación de la ciudad de La Plata, como capital de la Provincia de Buenos Aires, significó el fin de un largo período signado por luchas intestinas que eran producto de ambiciones económicas y políticas de los sectores más poderosos, los que pugnaban por lograr el predominio de la metrópolis y su Puerto.

La gestión del Dr. D'Amico al frente de la gobernación, cumplida íntegramente en la nueva capital, estuvo exenta de crisis política y los principales objetivos fueron orientados a la consolidación de la estructura gubernativa y la finalización del plan de obras públicas que había comenzado a ejecutarse en la administración anterior.

El 19 de mayo de 1887 asumió como Gobernador el Sr. **Máximo Paz** y, desde el primer día de gestión, comenzó una implacable persecución contra su antecesor, culminando con un sonado juicio que involucró a D'Amico y algunos colaboradores. Por otra parte, las luchas políticas siguen planteándose con clara orientación hacia la toma del poder, tal lo ocurrido en 1890, cuando Leandro N. Alem organizó sin éxito la llamada "revolución del parque", que culminó con la caída de Juárez Celman (presidente de la Nación) y un triunfo estratégico del Gral. Julio A. Roca. Sin embargo, el fracaso de la revolución no arredra ni desmoraliza a Leandro N. Alem ni a sus seguidores, toda vez que deciden fundar un nuevo partido político: la Unión Cívica que, con el tiempo, goberaría a la Nación durante varios períodos bajo la denominación Unión Cívica Radical.

En el plano provincial había asumido **Julio A. Costa** como Gobernador el 19 de mayo de 1890 y a los pocos días (26 de julio) se produjo la asonada de Alem y si bien no produjo efectos, marcó al respectivo período gubernamental con evidentes signos de turbulencia, lo que quedó plasmado al estallar el 30 de julio de 1893 una revolución encabezada por Hipólito Yrigoyen que, no obstante haber fracasado, motivó la renuncia del gobernador y su sustitución por mandatarios provisionarios (Guillermo Doll, Juan Carlos Belgrano y Eduardo Olivera), hasta que asume el Dr. Lucio Vicente López el 18 de septiembre de 1893, en carácter de Interventor Federal. Fue ese el último enfrentamiento armado que padeció la Provincia durante el siglo XIX, pues los gobiernos que sucedieron a la mencionada Intervención Federal, encabezados por los doctores **Guillermo Udaondo** (1894-1898) y **Bernardo de Irigoyen** (1898-1902), no tuvieron grandes crisis de orden político, pudiendo desarrollar sus respectivas gestiones en un marco de normalidad, aunque con mayores dificultades financieras.

Hacia fines del año 1880, la promulgación de la ley de federalización de la ciudad de Buenos Aires, bajo la reciente presidencia de Julio A. Roca, marcó el inicio de un nuevo período para la configuración y la organización del territorio provincial. La subordinación de los autonomistas se había producido finalmente ese año con la victoria de Roca sobre las tropas del –hasta entonces– gobernador de la provincia de Buenos Aires, Carlos Tejedor. A su vez, el enfrentamiento entre nacionalistas y autonomistas se había superado durante la presidencia de Nicolás Avellaneda (1874-1880), cuando los dirigentes de ambos grupos acordaron fundar el Partido Autonomista Nacional (PAN).

Éste terminaría por convertirse en la base de sustentación política de todos los presidentes de la República Argentina hasta el año 1916, constituyéndose en una maquinaria electoral sin rivales durante ese período. Según el Dr. Eduardo José Míguez, esto fue facilitado porque en el plano programático e ideológico existían amplias coincidencias en todo el espectro político (Míguez, 2013).

Los últimos años del siglo XIX y los inicios del siglo XX -que se abordan en este capítulo-, estuvieron marcados por las ideas de la generación del 80, como se denomina al conjunto de hombres que tuvieron a su cargo la dirección política, económica, y cultural del Estado entre los años 1880 y 1916. Los gobernadores que se sucedieron a partir de 1881 en la provincia de Buenos Aires sentaron las bases del ordenamiento de su territorio bajo la idea positivista de progreso como expansión económica.

Compartían un conjunto coherente de principios fundamentales que se convirtieron en objetivos de sus acciones de gobierno: desde el punto de vista político, el objetivo fue legalizar el poder y pacificar el país; y desde el punto de vista económico, se propusieron el desarrollo de los recursos materiales necesarios para garantizar la expansión agropecuaria y su integración al mercado internacional. El programa de los hombres de la generación del 80 nunca fue enunciado explícitamente de manera integral, pero se manifestó a través de sus discursos políticos y parlamentarios, sus mensajes en asamblea legislativa, su correspondencia epistolar o en notas periodísticas.

Este capítulo se compone de tres partes o títulos principales. Las dos primeras relatan las acciones emprendidas por el Departamento de Ingenieros (a partir de 1885, Ministerio de Obras Públicas) que transformaron el territorio provincial, diferenciadas en dos subperíodos de acuerdo con las condiciones de contexto predominantes y su consecuente reflejo en las políticas de obras públicas emprendidas; mientras que la tercera parte presenta una de las obras ejecutadas por la mencionada Institución provincial durante el período de análisis.

A lo largo de las dos primeras partes, se irá presentando el diagnóstico de cada gobernador junto a sus objetivos, presentando los avances realizados en relación con el desarrollo productivo, la adaptación al medio natural y el desarrollo ambiental, el desarrollo de ciudades y territorios, y el desarrollo social.

La primera parte lleva por título “Del predominio rural a la creación de centros urbanos” y abarca el subperíodo entre los años 1881 y 1892, caracterizado por la necesidad de una rápida reconfiguración de la campaña y la creación de una nueva ciudad capital. Estos años corresponden a las gobernaciones de los abogados Dardo Rocha (1881-1884), Carlos D’Amico (1884-1887), Máximo Paz (1887-1890) y del escritor y periodista Julio Costa (1890-1892), todos ellos pertenecientes al PAN. La segunda parte se titula “Desaceleración de los cambios y consolidación del modelo agroexportador” y abarca el subperíodo comprendido entre los años 1893 y 1902.

Este se inicia con una corta fase de intervenciones federales, en un marco de crisis económica y política que determinarán una reducción de las acciones públicas directas durante las gobernaciones del médico Guillermo Udaondo (1894-1898) y del abogado Bernardo de Irigoyen (1898-1902), comprendidas en este segmento.

Si bien en esta segunda parte se produce un cambio en el signo político de quienes son electos como gobernadores de la provincia de Buenos Aires (Guillermo Udaondo pertenecía a la Unión Cívica Nacional, y Bernardo de Irigoyen a la Unión Cívica Radical), el escenario continuaba siendo de alianzas cambiantes y de pujas interpartidarias, poniendo de relieve las similitudes ideológicas y programáticas entre autonomistas, cívicos y radicales. Tal y como lo manifiesta Roy Hora, las tres agrupaciones compartían visiones sobre el ordenamiento político y social de la provincia y del país, consenso que sirvió para orientar la acción pública hacia objetivos ampliamente compartidos (Hora, 2013:56).

Completa el capítulo una tercera parte que se titula “El Departamento de Ingenieros, primer edificio público en la nueva capital”, dedicada a la presentación de una obra proyectada por el equipo técnico de dicha institución, cuya rapidez de ejecución y puesta en servicio permitió contar, no sólo con el espacio adecuado para el trabajo de quienes llevarían adelante la consolidación material del Estado provincial, sino también con el primer espacio para albergar a las dos cámaras legislativas en territorio de la provincia.

Al poner en perspectiva las obras ejecutadas a lo largo de todo el período estudiado, se constata que las sucesivas gestiones fueron dándose continuidad entre sí, prevaleciendo las obras destinadas al desarrollo productivo y de ciudades, y –con ello– al desarrollo social.

Desde este marco ideológico, la configuración del territorio de la provincia durante el período 1881-1902 estuvo signada por un doble proceso: el de la construcción de un Estado moderno y el de la construcción de un modelo económico agroexportador. Europa proveyó la tecnología y los bienes de capital necesarios, siendo Gran Bretaña mercado privilegiado para los productos argentinos, el mayor comprador de granos y la fuente de crédito para la construcción de infraestructuras y financiación del Estado. Roca había iniciado en 1874 una agresiva política de recuperación del “desierto”, que finalizaría en 1885.

Garantizada la extensión de las tierras, y el desarrollo del transporte interno mediante los ferrocarriles y telégrafos, fue necesario modernizar la infraestructura de los puertos para la exportación de materias primas, a la vez que mejorar la producción agroganadera. Contar con mano de obra para estas tareas resultaba fundamental, por lo que se buscó aumentar la densidad demográfica provincial a través de la inmigración europea, y proveer a las nuevas poblaciones de los equipamientos sociales necesarios para su desarrollo. Se desplegó así un modelo económico que se iría transformando de pecuario a agropecuario, y que se convertiría para el año 1900 en uno de los más grandes exportadores de trigo del mundo.

Del predominio rural a la creación de centros urbanos (1881 - 1892)

“Grandes intereses públicos reclaman vuestras deliberaciones, y entre ellos, la realización de la Capital de la Provincia, para lo que es indispensable la sanción de los proyectos complementarios que he sometido a vuestra consideración.” (RO-PBA 1882:517)

A partir de 1880, y por más de diez años, comenzó en la provincia de Buenos Aires la hegemonía del Partido Autonomista Nacional (PAN), cuyo dominio no enfrentó grandes desafíos sino hasta la crisis que se inicia en los primeros años de la década de 1890. Según el historiador Roy Hora, Dardo Rocha (1881-1884), Carlos D'Amico (1884-1887), Máximo Paz (1887- 1890) y Julio Costa (1890-1893) accedieron al gobierno provincial sin necesidad de vencer otros obstáculos que los nacidos dentro de los círculos dirigentes del propio partido (Roy Hora 2013:52). Gracias a las amplias posibilidades de acceso al crédito propias de esos años, un holgado presupuesto se volcó a reafirmar la autoridad del Estado sobre el territorio provincial, que se había expandido previamente con la Campaña del Desierto. Además, en este período, se promovió una reforma administrativa destinada a sentar las bases de los gobiernos municipales. El mismo autor, expresa: *“El proyecto de crear un Estado provincial más poderoso y mejor articulado, capaz de ejercer un control más capilar sobre los habitantes y el territorio, pero también de llevar adelante las iniciativas de*

signo desarrollista y autoritario impulsadas por la élite dirigente, experimentó importantes progresos a lo largo de esos años" (Hora, 2013:53).

El presidente Nicolás Avellaneda había intervenido la provincia después del intento revolucionario de Carlos Tejedor (1880), asegurando en la gobernación el triunfo de la fórmula compuesta por el abogado Dardo Rocha y el entonces director del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, Adolfo González Chaves, como su Vicegobernador. Estos asumieron sus cargos en mayo de 1881, en el marco de la presidencia de Julio Argentino Roca. En ese entonces, presidía el Departamento de Ingenieros Francisco Lavalle, que sería sucedido por Jorge Coquet en diciembre de 1881 (Figuras 4 y 5). La federalización de la ciudad de Buenos Aires llevó a que la provincia se convirtiera en un distrito predominantemente rural, en el que el mundo urbano se limitaba a las cabeceras de partidos. (NOTA 1)

Para concretar la idea de contar con una ciudad que fuera cabecera política y administrativa de la provincia, triunfó la posibilidad de crearla. Durante el mandato de Dardo Rocha se inició con gran velocidad la construcción de la nueva capital, que debía reemplazar a la perdida ciudad de Buenos Aires. Se trataba de un ambicioso proyecto que se llevó adelante en "un brevísimo término" (RO-PBA 1884:432), y que incluiría la ejecución de un puerto de ultramar.

FIGURA 4

La zanja Alsina 1877 – La zanja de Alsina

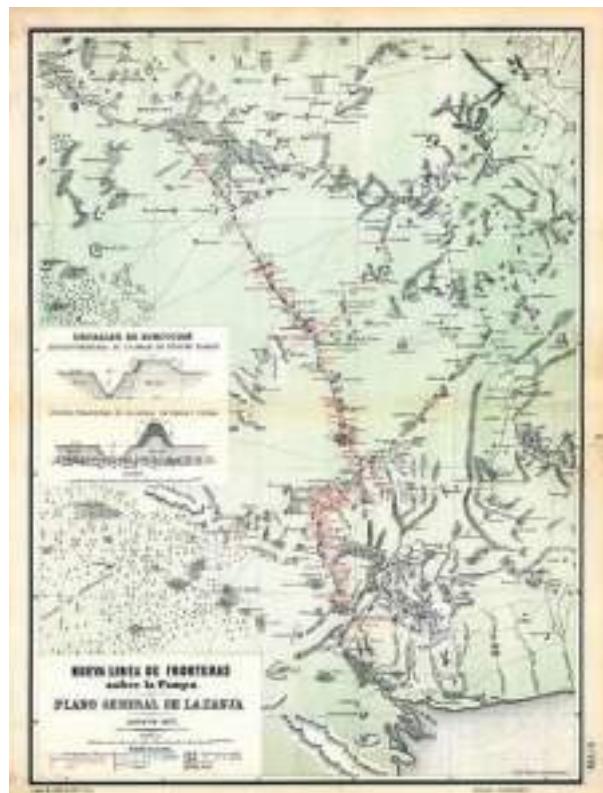
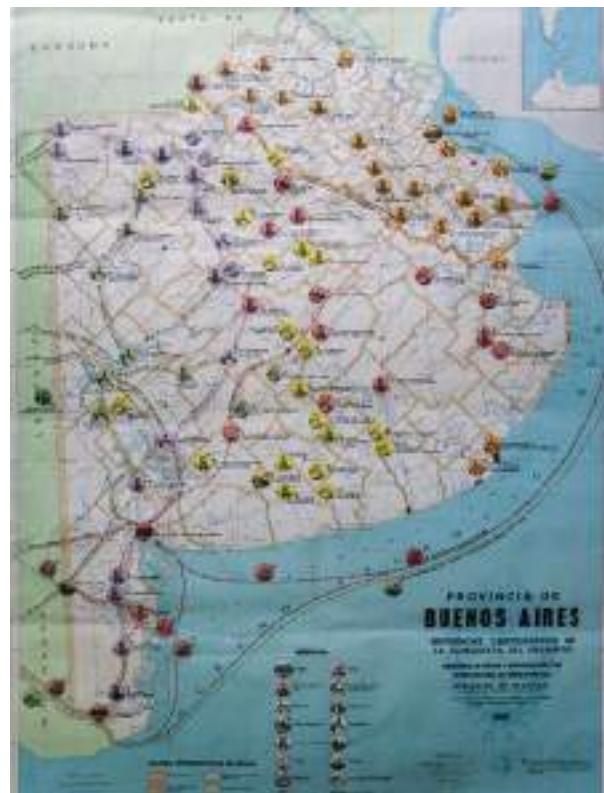


FIGURA 5

Referencia cartográfica Conquista del desierto. Provincia de Buenos Aires.



Fuente: Archivo Fotográfico Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos. <https://www.facebook.com/MInfraPBA>

Fuente: Departamento de Investigación Histórica y Cartográfica; Geodésico Cartográfico (Cartografía).

La edificación de la nueva metrópoli provincial sería acompañada por iniciativas orientadas a estimular el desarrollo productivo y la ocupación del botín territorial saqueado a los indígenas pampeanos en campañas militares previas, promoviendo el tendido de la red de telégrafos y la traza de las líneas ferroviarias hacia el sur y el oeste de la provincia. Asimismo, se incrementó el presupuesto educativo y se impulsó la expansión de la administración pública y judicial.

De los discursos dados, tanto por Dardo Rocha como por su vicegobernador Adolfo González Chaves, durante la apertura de las asambleas legislativas durante todo el período de su gobierno, se reconstruye el diagnóstico de gestión al momento de asumir su mandato. Sin dudas el hecho destacado con el que inician su trabajo fue la promulgación de la ley de la capital federal. A la vez, encuentran un territorio provincial compuesto por sesenta y ocho comisiones municipales (correspondientes a centros de población) que reclamaban gobierno propio, sin haberse establecido aún un *régimen municipal* (Figura 6).

En octubre de 1881 se verificarían también los datos del censo provincial, arrojando un total de 308.000 habitantes en toda la provincia (representando en ese momento el 12% del total del país) (Rocchi, 2013). Existían partidos pequeños a largas distancias de los centros de población colindantes, y -de acuerdo al discurso dado por el vicegobernador en 1883-, en ese momento, todas las municipalidades tenían deudas y

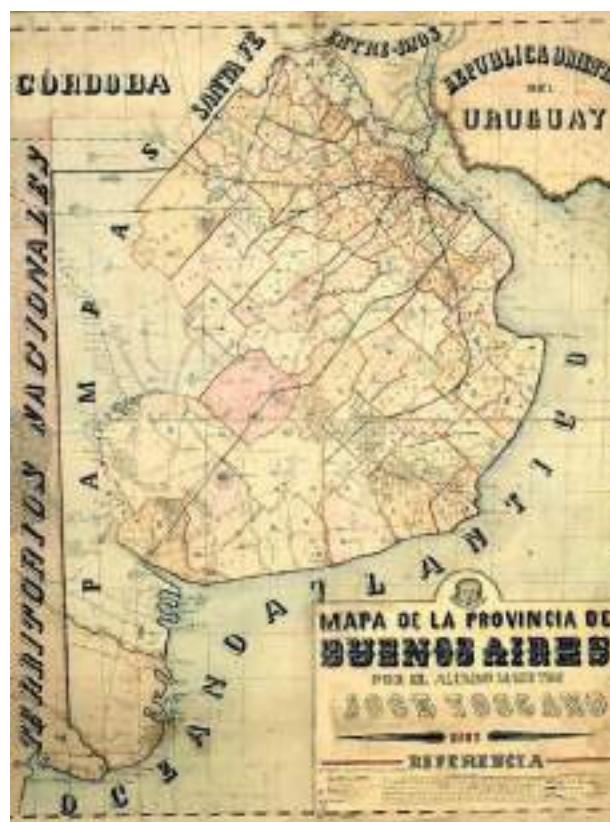
FIGURA 6

Mapa de densidad poblacional de la Provincia de Buenos Aires hacia 1881.



FIGURA 7

Mapa de la Provincia de Buenos Aires 1882.



Fuente: Archivo Fotográfico Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos

déficit presupuestarios. Comenzaban a exigirse medidas para evitar el fraude impositivo y lograr mejores recaudaciones. Las largas distancias entre incipientes centros urbanos evidenciaban también la necesidad de ampliar las fuerzas policiales y de gendarmería, para extender su alcance llegando a las fronteras del territorio provincial (RO-PBA 1883:495) (Figura 7).

En este escenario es que se proponen dotar a la provincia de ferrocarriles, caminos, puentes, puertos, y complementar esta obra de infraestructura con la creación de pueblos y centros agrícolas que les den sentido. Al mismo tiempo, en su discurso de 1883 González Chaves expresa:

"(...) los incrédulos empiezan a convencerse que la nueva ciudad será hecho próximo" haciendo referencia a la capital provincial (RO-PBA 1883:447) (Figura 8).

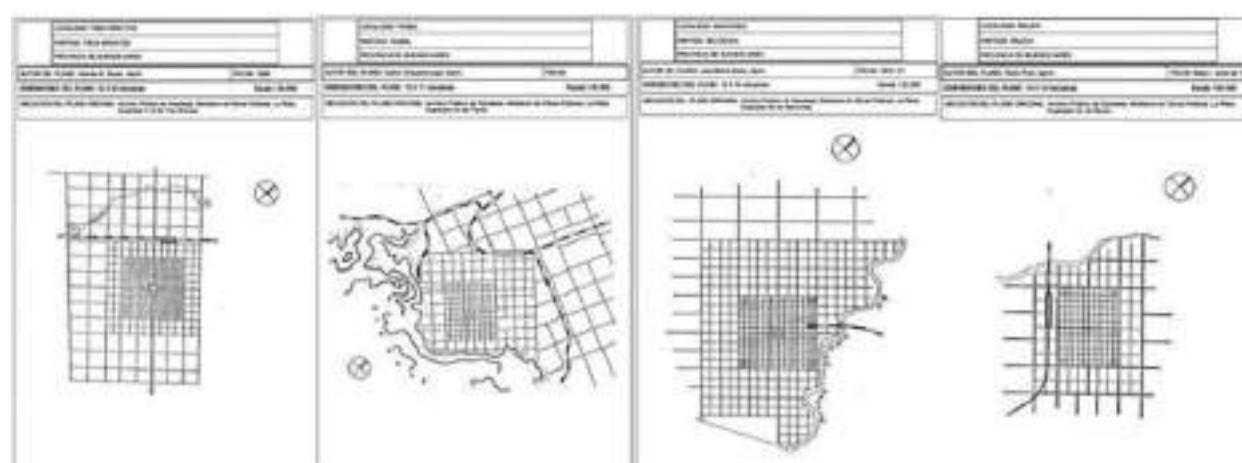
De este modo, la construcción de la ciudad de La Plata se convertiría en uno de los principales objetivos del gobierno de Dardo Rocha, pero así también la fundación de pueblos (Figuras 9 y 10). En su discurso de 1882, y en sintonía con las ideas de la generación del 37, lo expresaría del siguiente modo:

"(...) Hace imposible por el momento, el establecimiento de escuelas, de templos, y de todo aquello que pueda civilizar y levantar el nivel moral de la campaña. La falta de un lugar de reunión para los vecinos, hace que ellos mismos no unan sus esfuerzos y se preocupen de los intereses locales. Los defectos de nuestra raza, se agravan en esas condiciones, y no tienen ni aun la esperanza de mejorarse por la inmigración, porque no es posible llevarla en número suficiente a partidos compuestos de grandes estancias exclusivamente, y donde el extranjero teme por su vida y por su propiedad (...)" (RO-PBA 1882:495).

A partir de la producción agrícola, y con la creación de centros agrícolas vinculados mediante caminos y vías férreas, se buscaría asegurar el trabajo e incrementar la densidad poblacional en la campaña, a la

FIGURA 8

Plantillas de Ciudades de la Provincia de Buenos Aires. Tres Arroyos, Tandil, Necochea y Rauch.



Fuente: Archivo Público Geodesia. Ministerio de Obras Públicas.

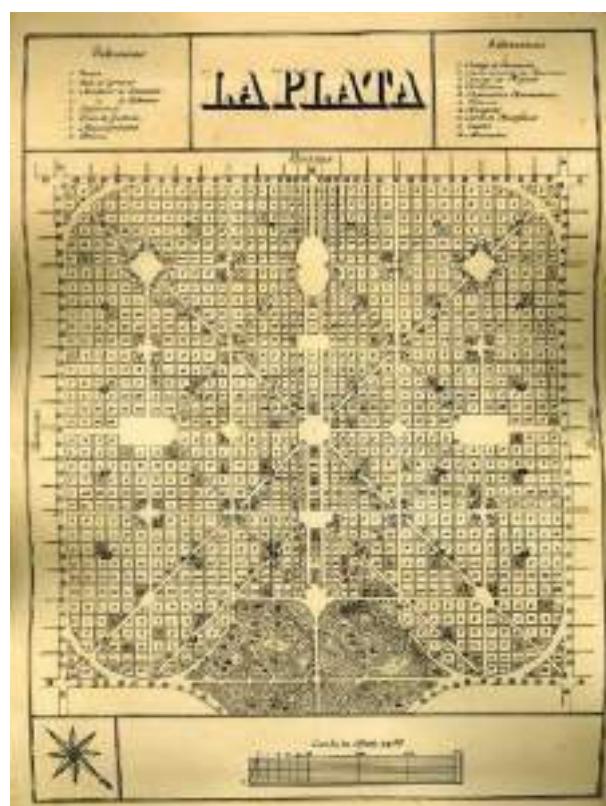
vez que obtener un saldo positivo entre producción y consumo. González Chaves expresa en 1883 que se pretende, de este modo, posicionar a la provincia como la primera productora de cereales de la República.

En este sentido, las obras de infraestructura vinculadas al desarrollo productivo y el trabajo cobraron preponderancia. En un análisis cuantitativo, se estudió la cantidad de proyectos mencionados por el gobernador en sus distintos mensajes a la Asamblea Legislativa durante toda su gestión. Si bien las obras para el desarrollo social y de territorios fueron de gran importancia, el 46% de los proyectos mencionados por Dardo Rocha y Adolfo González Chaves en dichas ocasiones correspondieron a trabajos de vialidad (compostura y creación de caminos y puentes), transporte y comunicaciones (ferrocarriles, telégrafos, tramways y puertos) (Figura 11).

Mientras la Argentina se consolidaba como Estado moderno, se fue definiendo el carácter primario exportador de la economía del país. Desde mediados del siglo XIX se producía la división internacional del trabajo entre países centrales y periféricos. Así fue que las exportaciones de lana, carnes y –luego– de cereales se convirtieron en el principal factor de desarrollo del nuevo modelo económico. Como se ha mencionado en la introducción, la participación de capitales extranjeros, mayoritariamente británicos, se transformaron en una base indispensable para el funcionamiento del modelo, financiando las obras destinadas al desarrollo de la infraestructura necesaria para llevarlo adelante.

FIGURA 9

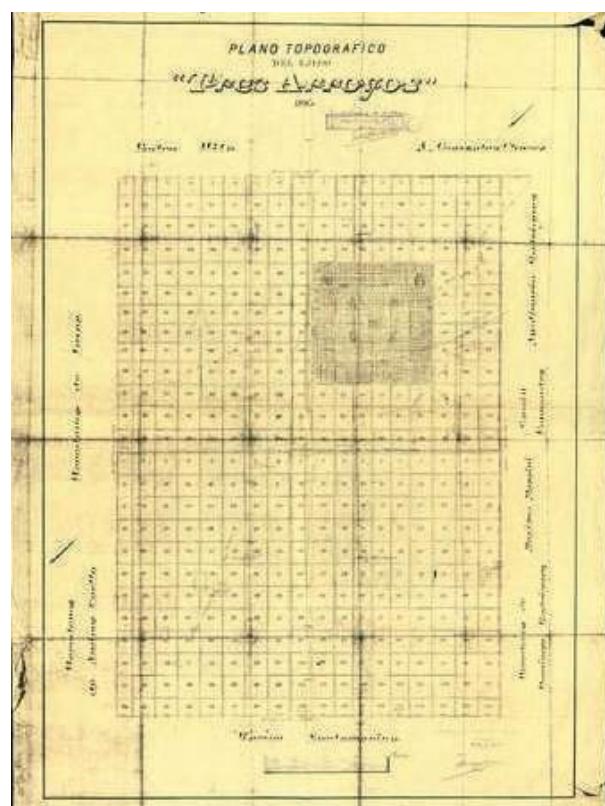
Plano de la ciudad de La Plata.



Fuentes: Archivo Dardo Rocha y AGN.

FIGURA 10

Plano topográfico del ejido de Tres Arroyos 1885.



Fuente: Archivo Dardo Rocha y AGN.

Según el licenciado Fernando Rocchi, en la década de 1880 la construcción de ferrocarriles se volvió una obsesión (Rocchi 2013). El ferrocarril del Oeste, primer ferrocarril del país y propiedad del gobierno bonaerense alcanzaba en ese año 348 km de desarrollo; durante la década se expandió en 582 km (NOTA 2). El Ferrocarril del Sud, de propiedad británica, alcanzaba los 432km en 1880; sumando 542 km en el mismo período (NOTA 3). En 1883 Ferrocarril del Sud obtuvo la concesión para la construcción del puerto

FIGURA 11

Partidos hasta límite de La Pampa (meridiano V) 1890.



Fuente: https://goodkeenmk.life/product_subset/213296965.html

Ingeniero White, que se inauguró en 1885, y fue teniendo cada vez más peso. Existían también redes menores, como el Ferrocarril Provincial (con 58km en 1880), que llegó a la ciudad de La Plata (Figura 12), y el Ferrocarril del Norte, con 30km de desarrollo al iniciar la década (Figura13).

El transporte interno se completó en este período con obras de acondicionamiento y prolongación de caminos existentes, y traza y construcción de nuevos caminos y puentes. Entre ellos, se completaron durante la gestión de Dardo Rocha las obras proyectadas para los Caminos generales del Norte y del Oeste, y el Camino Blanco de la Ensenada, a la vez que se estudiaron 2.282 kilómetros de la red general de caminos, y se construyeron puentes sobre el Río Salado y sobre los arroyos Azul, Tapalqué y El Gato, entre otros.

Se comenzó a proyectar también un puente sobre el río Quequén (Necochea-Lobería), que sería ejecutado durante la gestión posterior (Figura14). Las líneas de telégrafos completaron las comunicaciones en el interior rural de la campaña.

Desde los tiempos coloniales la provincia de Buenos Aires se había constituido como la región más favorecida desde el punto de vista económico, gracias a la ubicación estratégica de su puerto. Hasta 1880 la economía provincial había girado en torno del mismo. La economía primaria exportadora benefició también a la región pampeana (mientras otras economías regionales, cuya producción no se colocaba en el mercado internacional, se transformaron en periferias internas).

FIGURA 12

La Estación Provincial se denomina Meridiano V porque en 1884 fue impuesto el límite como meridiano V de Buenos Aires al límite entre esta provincia y La Pampa, tomando como meridiano 0 al del Observatorio Astronómico La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires.



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

FIGURA 13

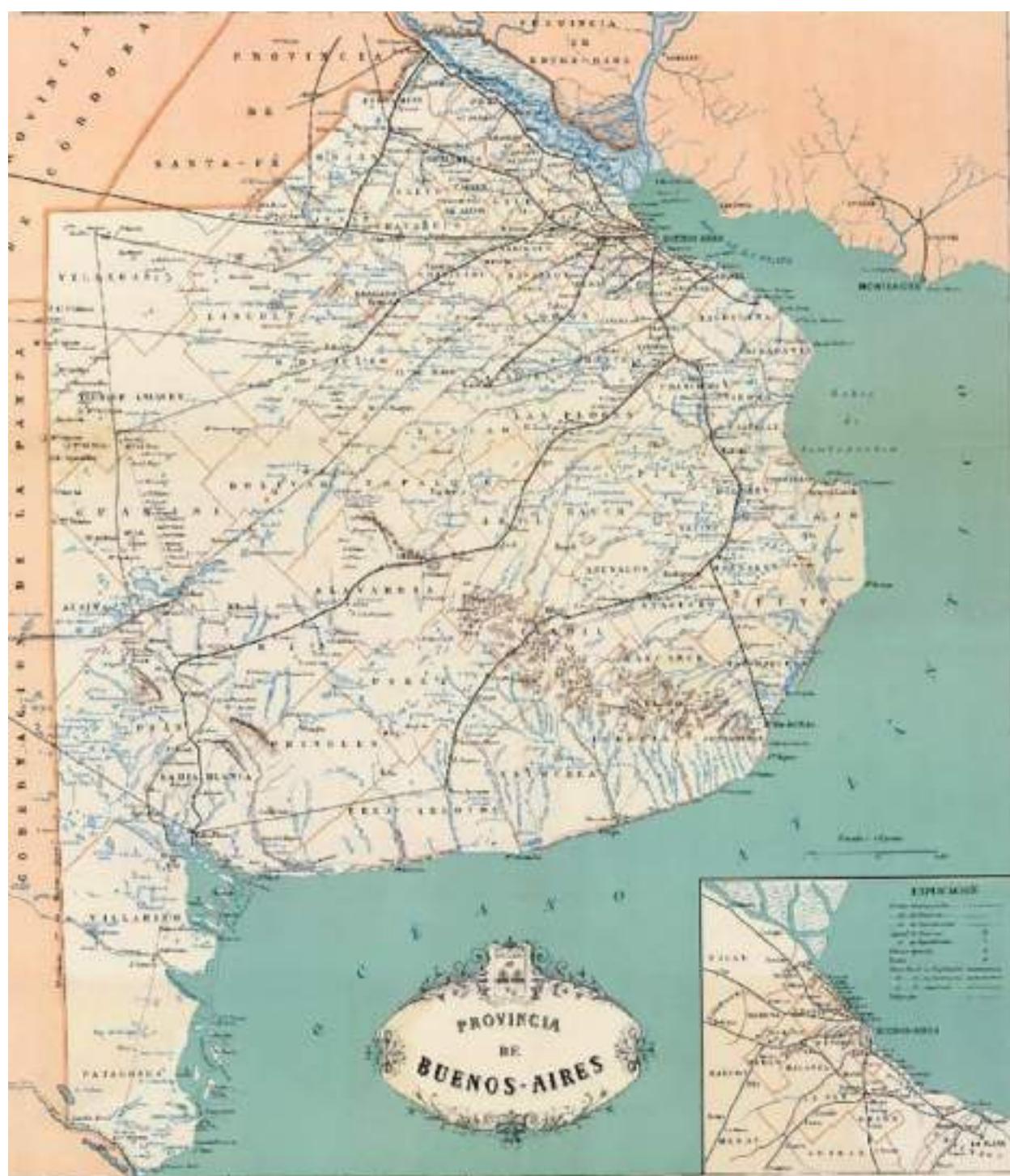
Mapa del tendido de vías férreas en la provincia de Buenos Aires hacia 1911.



Fuente: Escenarios del Desarrollo Bonaerense (1820-2020). Rouquier, M.

FIGURA 14

Partidos hasta límite de La Pampa (Meridiano V) 1888.



Fuente: <https://abr.uns.edu.ar/cgi-in/opacmarc/wxis?IsisScript=opac/xis/opac.xis&task=BIB-ECORD&db=mapoteca&curr=18&cid=>

Con la federalización de la que fuera ciudad principal hasta esa fecha, comenzaría también el interés por desarrollar el puerto de La Plata. Durante el gobierno de Dardo Rocha se licitarán los primeros trabajos, celebrando con la Nación los contratos para proceder a su ejecución. La obra continuará durante las gestiones posteriores, hasta su habilitación en 1890. Asimismo, entre 1883 y 1884 se iniciarían los estudios para la concreción de nuevos puertos en la provincia (Figuras 15, 16 y 17).

FIGURA 15

Puerto de La Plata: canal lateral del oeste y puente levadizo.
Fotografía tomada a veinte meses de iniciadas las obras por Tomás Bradley y la segunda en 1900.



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

Si bien el dominio del medio natural en pos del progreso es una de las constantes dentro del ideario moderno y positivista, el número de obras dedicadas exclusivamente a este sector totalizan el 7% de las mencionadas por los mandatarios en sus discursos oficiales.

El restante 47% de las menciones de obra pública de Dardo Rocha y González Chaves, refieren al ordenamiento del suelo, el desarrollo de ciudades y territorios, y al desarrollo social.

Como se ha mencionado anteriormente en referencia a los objetivos de su programa de gobierno, se trata de temas de gran interés al desarrollo del modelo económico de fines del siglo XIX, por lo que hay una marcada coherencia entre lo que el gobernador se propuso y lo que el equipo del Departamento de Ingenieros construyó en la provincia de Buenos Aires durante ese período.

FIGURA 16

Ensenada, Obra del Canal oeste.



Fuente: Museo Dardo Rocha.

FIGURA 17

Ensenada, obras del puerto Vista del Canal oeste tomada a 150 metros del Puente, con embarcaciones año 1885.



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

Es importante mencionar que la idea de dominio sobre la naturaleza (aunque no esté representada en el número relativo de obras específicas del sector) se manifiesta en la modalidad en que se dio la construcción de ciudades y de obras de arquitectura durante estos años.

Por otra parte, en la utopía de crear y diseñar una ciudad nueva, tanto como en la fundación de nuevos pueblos, las obras para el desarrollo de ciudades y territorios y para el desarrollo social se fundieron, quedando íntimamente relacionadas. Es por ello que se abordarán conjuntamente a continuación.

Para comprender en contexto el crecimiento de las ciudades que se mencionarán, es interesante la introducción a la geografía contemporánea a 1880 que realiza el Dr. Eduardo J. Míguez en su ensayo sobre la provincia de Buenos Aires (1880-1943) (Míguez, 2013: 16-17).

El autor define cinco zonas o sectores: el corredor norte, comprendido entre el límite con la provincia de Santa Fé y la ciudad de Buenos Aires (que incluye a ciudades como Zárate, Campana, Baradero o San Nicolás), de más antigua ocupación y -por ello- mejor conectada a la antigua capital; el sector Oeste de la ciudad de Buenos Aires, ubicado al sur del anterior (que incluye ciudades como Luján o Chivilcoy) y con una sociedad más dinámica de migrantes internos, área que se desarrollaría junto al ferrocarril del Oeste; el sector entre el Sur de la ciudad de Buenos Aires y el norte del río Salado, ocupado en cercanías de la antigua capital en tierras bajas que se transformarían en centro ganadero (incluye a las ciudades de Quilmes, Magdalena y se fundaría allí la ciudad de La Plata); el sector entre el Río Salado y el cordón de Tandilia, de ocupación posterior, facilitada por la llegada del ferrocarril del Sud (incluye a ciudades como Tandil, Azul, o Tapalqué, y luego se fundarían Necochea, Tres Arroyos, o Tornquist); y, finalmente, el sector de faja oeste que comprende desde la ciudad de Gral. Villegas hasta Bahía Blanca (Figura 18) y Río Negro, de tierras nuevas que se distribuirían en grandes extensiones y se ocuparían rápidamente con grandes estancias.

FIGURA 18

Bahía Blanca en 1898 según estudio de mensuras y de títulos hecho por Augusto Leone.



Fuente: <https://mapadelestado.gba.gob.ar>

Durante el gobierno del Dr. Dardo Rocha hubo una búsqueda de afianzar pequeños partidos estableciendo poblaciones, y la necesidad de ensanchar pueblos prósperos mediante la extensión de sus ejidos sobre las chacras. En palabras del vicegobernador: “*Cada pueblo que se funda no es solo un centro administrativo, un foco de civilización, es una colonia agrícola*” (RO-PBA 1883: 445).

De este modo, se establecieron los pueblos de Tordillo y Necochea hacia el sur, se inició la escrituración de terrenos en colonias de inmigrantes (como en Olavarría o Nueve de Julio), se solicitó la creación de once nuevos pueblos, se extendieron los ejidos de Arrecifes, Pergamino, San Nicolás y San Pedro en el cordón norte, de Dolores, Chascomús, y General Lavalle, en el sector sur, y de Moreno y Navarro, en el sector oeste.

Entre el año 1881 y 1882 se determinó la obligación de mensura de las tierras públicas compradas al momento de su escrituración, con el objetivo de evitar abusos. Por otra parte, también se establecieron los límites con las provincias de Santa Fé y Córdoba en este período.

Este crecimiento de los pueblos de la campaña, se acompañó con obras para el desarrollo social, como los proyectos para la provisión de aguas corrientes a los pueblos de Bahía Blanca, Chivilcoy y San José de Flores. El dominio de estos territorios rurales se completó con refacciones o proyectos de cárceles en departamentos del norte y del sur de la provincia, y la ampliación de la penitenciaría de Sierra Chica (Fig. 20).

Tratamiento aparte merecen los edificios para las artes, las ciencias y el conocimiento, tema que será abordado más adelante.

La federalización de la ciudad de Buenos Aires provocó la pérdida para la provincia de su principal centro urbano, político y social. De este modo, en palabras de Eduardo José Míguez, se separaba el espacio rural del de la ciudad y la provincia de Buenos Aires -tal y como había sido constituida en 1820- dejaría de existir (Míguez, 2013:16-17). El creciente peso demográfico y la riqueza de la campaña bonaerense comenzaban a tener rasgos propios a medida que el desarrollo avanzaba, poseía tradiciones culturales y pujanza; pero, según Míguez, carecía de identidad política autónoma. En lo inmediato, se hacía necesario dotarla de un centro de gobierno. Así fue como el gobernador Dardo Rocha inauguró los trabajos para su fundación en

FIGURA 19

Agrimensores Departamento Topográfico.



Fuente: Archivo Fotográfico de Benito Juárez.

el año 1882, y en 1884, contando ya con 10.400 habitantes, los poderes públicos se habrían instalado en la nueva ciudad de La Plata.

Esta capital, en términos de reordenamiento espacial de la sociedad, tendrá una concreción y una velocidad en su consolidación como centro político-administrativo y universitario sorprendentes, erigiéndose como centro urbano de peso en menos de treinta años con cerca de cien mil habitantes para principios del siglo XX. Sin embargo, aunque se constituyera como el asiento de las autoridades provinciales, no lograría concentrar el dominio con el que contaba la anterior capital provincial, que seguiría siendo referencia en múltiples dimensiones.

En el análisis de los discursos dados por Dardo Rocha y González Chaves en asamblea legislativa, la construcción de la ciudad de La Plata será tema recurrente:

“(...) el Poder Ejecutivo presta preferente atención a las obras de “La Plata” y que mediante la protección decisiva el hecho se consumará porque así lo exige la unión de la República y la grandeza de la Provincia”. (RO-PBA 1883: 448)

FIGURA 20

Foto aérea de la Unidad Penitenciaria N 2 de Sierra Chica, partido de Olavarría. Inaugurado en 1882.



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

Por su compleja naturaleza, la creación de la capital provincial contiene en su concreción relaciones con todos los temas estudiados: desarrollo productivo, ambiental, social y de ordenamiento territorial; pero se hará hincapié en los dos últimos por resultar los más mencionados por el gobernador y su vicegobernador en relación con este hecho. En líneas generales, durante este período, se lleva adelante la mensura y trazado de la ciudad, y la ejecución de sus principales conexiones; se complementa con obras de provisión de servicios y construcción de edificios públicos, a la vez que se inicia la venta de tierras para la ejecución de obras privadas (RO-PBA 1884:443) (NOTA 4).

Junto a los mandatarios, el Departamento de Ingenieros fue protagonista de la transformación. Para el año 1883 ya se había concluido la traza de quintas y se avanzaba con la traza de chacras, y para 1884 se había realizado el abovedamiento de las calles (empedrados y adoquinados), la unión de la ciudad con el puerto y se la había provisto de agua corriente y alumbrado eléctrico. Se iniciaba la construcción de plazas y equipamientos estructurantes (Figura 21). Fueron concluidos los edificios de Policía (Figura 22) y el Departamento de Ingenieros, que albergaría luego a funcionarios de la gestión provincial.

Para el año 1884 se trasladaron los poderes públicos de la provincia a la ciudad de La Plata. En palabras del gobernador al finalizar su mandato (a solo diez y siete meses desde su fundación), donde “sólo eran campos de maíz y trigo”, se construyeron: 3 líneas férreas de 90km; más de 100 hornallas de ladrillos; puentes sobre arroyos inmediatos para facilitar el acceso a la ciudad; se trazaron calles; se establecieron aguas corrientes y alumbrado eléctrico; se comenzaron los arreglos de plazas y del Parque; se construyeron casas para empleados; se construyó una calzada adoquinada para unir la ciudad con el Puerto; Se trazaron y amojonaron quintas y chacras; se estudiaron las nivelaciones de terreno y el sistema de cloacas que debería adoptarse; se comenzaron las excavaciones para el Puerto; se fundaron escuelas; se creó la primera oficina meteorológica de la provincia y el primer observatorio, cuyos instrumentos se traerían de Europa (RO-PBA 1884) (NOTA 5).

La élite porteña liderada por Dardo Rocha fue la que convirtió a la provincia de Buenos Aires en el centro del proceso de modernización que el país vivió por esos años, llevando adelante su reconfiguración política

FIGURA 21

Palacio de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, en La Plata: fotografía tomada por Tomas Bradley durante su construcción, e imagen del edificio reproducida por Le Tour du Monde (Paris, Francia).



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA, y Gibelli (1969).

y territorial. Como lo menciona Osvaldo Graciano, los gobernadores de la década de 1880 dieron prioridad a la promoción de una sociedad moderna a partir de la organización de los espacios para la cultura letrada y científica burguesa: la expansión de la educación pública primaria y media, y la fundación de instituciones científicas y profesionales (Graciano 2013).

Por lo que escuelas, museos, observatorios astronómicos, bibliotecas y universidades constituyeron programas de arquitectura prioritarios para el desarrollo social de la provincia. Desde su enfoque positivista, la educación laica y la institucionalización de la ciencia aparecían como instrumentos tan necesarios al progreso como la construcción de ferrocarriles, la incorporación de la electricidad o la inmigración europea. Todo lo cual apuntaba a la creación de una *civilización* de corte iluminista que finalmente se impusiera al *desierto* y la *barbarie* gaucha e india.

FIGURA 22

Arco de entrada al Paseo del Bosque de fondo se puede ver el departamento Central de Policía 1900.



Foto: Leo Wehrli 1897. Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

FIGURA 23

Observatorio Astronómico La Plata. Corresponden a un álbum de postales de la ciudad de La Plata de 1930 del fotógrafo Federico Kohlmann.



Fuente: Archivo Dardo Rocha.

FIGURA 24

Escuelas Palacios de la Ciudad de La Plata. Plaza Paz esquina 60, Escuela N°4 Alejandro Carbo, Actualmente La Legión. Escuela N°19 Calle 41 esquina 22, la demolieron a fines de los 40. Escuela Provincial N° 13, luego cedido a la Escuela Normal Nacional N°2 "Dardo Rocha" Diag. 78 e/ 57 y 58. Escuela José María Bustillo (primaria), calle 115 bis e/ 530 y 531. Escuela N° 8 D. F. Sarmiento, actualmente reformada la fachada Diag. 74 entre 16 y 57. Escuela N° 2 calle 9 e/ 47 y 48. Escuela N° 21 calle 62 e/ 139 y 140. Escuela N° 11 Ameghino, demolida en los '40 para realizar el edificio actual, calle 12 e/ 67 y 68.



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

Es por ello que existe una continuidad en estas obras para el desarrollo social en el grupo de gobernadores pertenecientes a este período: particularmente Dardo Rocha, Carlos D'Amico y Máximo Paz impulsaron una profunda transformación, dando impulso a la escolarización de la –aún escasa– población platense, que crecía debido al movimiento migratorio y la demanda de construcción urbana.

Dardo Rocha inicia un plan para construcción de escuelas en la nueva capital con el fin de reemplazar las casillas de madera en las que se daba clases, asignando en el plano de la ciudad 34 medias manzanas a construcciones escolares, plan que finalizaría durante la gestión de Máximo Paz. De ese plan, además del edificio para la Dirección General de escuelas (Figura 25), se llegan a construir 10 Escuelas-Palacio. (Vallejo 2004) (NOTA 6). (Figura 24). Es decir que la fundación de La Plata en 1882 conllevó un rápido despliegue de las diversas iniciativas científicas y educativas. Una de ellas fue también la creación por decreto, ese mismo año, del Observatorio Astronómico (Figura 23) que se instalaría en el paseo del bosque y cuyas obras finalizarían en 1888. De este modo, La Plata pasaba a formar parte de las escasas ciudades de América que participaban de los estudios astronómicos, y se dedicaba a la observación del cielo austral.

FIGURA 25

Dirección de Escuelas, hoy Ministerio de Educación. Foto del edificio en construcción, año 1897. Foto de la obra finalizada, año 1920.



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

FIGURA 26

Museo de Ciencias Naturales La Plata.



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

El desarrollo de la ciencia nacional requería de la importación, tanto de instrumentos científicos (europeos o norteamericanos), como de los científicos para la organización y dirección de los nuevos espacios (NOTA 7).

Rocha y D'Amico impulsaron la construcción del Museo de Ciencias Naturales (Figura 26), también en el paseo del Bosque, que se inauguró en el año 1885 y se desarrolló bajo la dirección del naturalista Francisco P. Moreno. A diferencia del Observatorio, que tuvo escasa actividad en los primeros años, el museo adquirió temprana relevancia.

La construcción y habilitación de espacios para la educación no fue exclusivo de la nueva ciudad capital, sino que, en su último discurso a la asamblea legislativa, Dardo Rocha expresó que se propendió a dar la mayor difusión posible a la educación primaria en la provincia, llegando a duplicar durante su mandato el número de niños/as y maestros/as en escuelas (RO-PBA 1884: 440) (NOTA 8).

En el mencionado mensaje expresó que durante su gestión se logró ejecutar una red casi completa de ferrocarriles conectada con los principales puertos (duplicando vías férreas) que debiera facilitar el traslado de la producción agrícola; del mismo modo, mencionó el inicio de los estudios para la ejecución de nuevos puertos (Ensenada, Bahía Blanca, Mar del Plata), y la construcción de una primera etapa de caminos, puentes y canales, que debieran complementar el transporte. Asociado a esto, afirma que la creación de pueblos y colonias agrícolas habría comenzado a dar buenos resultados.

Si bien no se logró establecer el régimen municipal, expresa que se han llevado “vecinos respetables” a las comisiones municipales para que se ocupen de los intereses locales, invirtiendo la provincia en la

FIGURA 27

Palacios Municipales de Tres Arroyos (arriba izq.) Olavarría (arriba der.) Luján (abajo izq.) Bahía Blanca (abajo der.)



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

construcción de templos y casas municipales (Figura 27). Aun así, menciona que los centros de población de importancia reclaman ser “*los únicos árbitros de su propio progreso*” (RO-PBA 1884).

Finalmente, la construcción de la ciudad de La Plata pudo llevarse adelante con recursos ordinarios de la Provincia, aunque se esperaba cerrar el acuerdo por la cesión del municipio de la Capital de la República. A gran velocidad, los poderes públicos lograron establecerse allí y el sucesor de Dardo Rocha, asumió la gobernación en la nueva capital.

El primero de mayo de 1884, el abogado Carlos D'Amico da su primer discurso como gobernador de la provincia de Buenos Aires. Políticamente alineado con su antecesor, y contando con su apoyo, lleva adelante una gestión continuista de la obra iniciada por el fundador de La Plata. Es acompañado por Matías Cardoso como vicegobernador. Jorge Coquet permanece al frente del Departamento de Ingenieros hasta 1886, momento en que lo sucede Octavio Pico (padre). Por primera vez en el año 1885, y a partir de la creación del Ministerio de Obras públicas de la provincia, asume como Ministro en esta área el abogado Manuel B. Gonnet. La presidencia argentina pasará de Julio A. Roca (1880-1886) a Miguel Juárez Celman (1886-1890) durante la gobernación de D'Amico.

Como síntesis de su diagnóstico al asumir, Carlos D'Amico expresa que se mantiene la paz sin esfuerzo, destacando el dominio del estado provincial sobre los territorios de la campaña y el cese de los conflictos de años previos. Apunta que son obedecidas las leyes nacionales y acatados sus poderes por todos sus habitantes, pudiendo estos dedicarse con tranquilidad al trabajo (por no requerirse que actúen en defensa de la patria). En línea con la construcción de los poderes del estado, recuerda que no se ha dictado la ley de organización municipal; pero se ha logrado separar las funciones judiciales de las municipales, lo que le permite verificar el poder de estas como “*elementos de progreso y de libertad*” (RO-PBA 1885:644).

En relación con la configuración territorial, destaca que las obras de la nueva capital continúan progresando, y que ha recibido el transporte ferroviario “en el mayor desorden”, con líneas inconclusas y en construcción. Se espera tener que disminuir los gastos “*deteniendo los progresos de la provincia*”, a causa del estado monetario; pero señala que cuenta con recursos (venta de ejidos, venta de tierras del puerto, ahorros, etc.) que pueden dar un superávit real que permitiría no tener que disminuir los gastos para la edificación de La Plata.

“*No es ya, no lo será en el porvenir, la Capital de la Provincia de Buenos Aires una aldea, porque antes de diez años será la segunda ciudad de la República.*” (RO-PBA 1885:662)

En línea con el modelo socioeconómico, se propone entonces como objetivo central de su política de obra pública –además de la continuidad de los trabajos en la ciudad capital– el completamiento de la infraestructura de transporte para la producción, tanto de vinculación con el exterior (puertos) como interna, indicando que las redes viales resultan tan importantes como las ferroviarias, a las que también dará impulso. Lo expresa del siguiente modo:

“*(...) cada día me convenzo más, de que en este período administrativo debemos limitarnos a concluir y completar las vías férreas ya empezadas; trazar y amojonar los caminos generales; ensayar el sistema de tramways, y comenzar la canalización de la provincia.*”

“*(...) Antes de cinco años, este puerto será el único del Rio de La Plata que reúna las condiciones indispensables para que acudan a él todos los grandes buques que traigan o lleven mercaderías de la República*” (RO-PBA 1885:668).

A esto se le suma la necesidad de organizar la administración de la provincia y sus tierras, es por ello que

plantea en el mismo discurso: “He tratado de concluir con todos los asuntos de tierras pendientes (...). Mi ambición a este respecto es no dejar ninguna cuestión pendiente en la administración y para hacer en la Provincia el mayor número posible de propietarios de bienes raíces.” (RO-PBA 1885:658). El gobernador esperaba que el aumento en el número de propietarios produjera un aumento notable en las contribuciones impositivas.

Su voluntad se sintetiza en el último mensaje que da ante la legislatura, en el que sintetiza las intenciones de su gestión:

“Más que el progreso material, me parecía más reclamado dotar al pueblo de mayor libertad, de más justicia, e iniciar el orden en la confusión administrativa, tal vez impuesta por el anhelo excesivo de las mejoras materiales. No he hecho más gastos que aquellos a que estaba obligado por los compromisos que encontré contraídos o por las empresas iniciadas, o por las leyes especiales o del presupuesto que os habéis servido dictar. Sólo una excepción he hecho. La mejora de las vías públicas, porque he juzgado que la rápida transformación se opera en el modo de ser de nuestra campaña, toda su riqueza depende de los caminos de todas clases (...).” (RO-PBA 1887).

Es importante destacar que durante la gobernación de D'Amico, mediante la ley especial 1770 de 1885 se creó el Ministerio de Obras Públicas (en adelante, MOP). Hasta ese momento solo habían existido dos ministerios: el de Gobierno y el de Hacienda. La ley delimitó las competencias de cada uno, quedando el MOP destinado a las obras públicas, la agricultura, la ganadería, las colonias y el comercio (D'agostino y Barandiarán 2019). El MOP incluiría la gestión del Departamento de Ingenieros, el Consejo de Higiene, el Museo, la Biblioteca, el Observatorio Astronómico, la Escuela de Santa Catalina, la Escuela de Artes y

FIGURA 28

Puente sobre el Río Arrecifes, Ferrocarril Oeste Provincial 1889.



Fuente: Foto Samuel Boote. Archivo Fotográfico del MISP PBA.

Oficios, la Dirección General de Ferrocarriles, y Telégrafos. En referencia a esta decisión, el gobernador expresaba:

“Creo también que si se va a hacer de esta repartición el eje de todos los progresos que exigen la civilización y las necesidades públicas, si se le ha de exigir directamente que practique los trabajos en lugar de ser una oficina de consulta y consejo, es indispensable darle una nueva organización (...)” (RO-PBA 1886:667).

Asimismo, en 1886, se sancionó y reglamentó la Ley Provincial 1810, que regulaba las actividades tanto en la capital como en los municipios, estableciendo la creación de un poder ejecutivo ejercido por un intendente, y un poder deliberativo compuesto por concejales.

En cuanto a las obras para el desarrollo productivo y el trabajo, sobre un total de 117 obras de todo tipo mencionadas en los mensajes de Carlos D'Amico, el 59% corresponden a este sector, resultando coherente con sus objetivos de gestión. Si bien se llevaron adelante gran cantidad de trabajos referidos a puentes y vías, resulta interesante mencionar que el gobernador se propone contratar el estudio de todos los caminos y puentes de la provincia, esperando que entre 1886 y 1887 se pudiera concluir un “*plan fijo y racional*” que sea guía de los poderes públicos para la construcción de dichos caminos (Figura 28).

A estos trabajos se suma el impulso dado a la ampliación de la red ferroviaria (con nuevas estaciones, galpones y depósitos), a la prolongación de las líneas telegráficas, y a la creación de las líneas telefónicas.

Se finalizaron obras iniciadas en la gestión anterior, y –entre otras– se comenzaron obras en el Camino Calle 13 de la ciudad de La Plata (Figuras 29 y 30), y se delinearon los Caminos Calle Industria en Barracas al Sud (actual municipio de Avellaneda), y el de conexión entre La Plata y la ciudad de Buenos Aires. En cuanto a las obras vinculadas a los ferrocarriles, se menciona el permiso concedido a la construcción de ramales a Sierras Bayas, para la explotación de minerales. En su último discurso a la Asamblea Legislativa, D'Amico destaca haber asegurado la conclusión de todas las líneas y estaciones que había recibido, sin deudas más que las propias de los empréstitos que podrán saldarse con “*su producido*”; señala, de todos modos, ramales que comienzan a generar pérdidas en el oeste y en la zona de la capital provincial. En relación al puerto, continuaron los trabajos, concluyendo en el año 1886 uno de los pequeños canales laterales, que serviría de puerto de cabotaje.

Los estudios de adaptación al medio natural continuaron ligados fundamentalmente a la hidráulica. El proyecto más importante refería a la primera sección de canales en el sur de la provincia; se buscaba: desagotar campos bajos, evitar inundaciones, distribuir mejores aguas pluviales, proporcionar un medio barato y cómodo de transporte, facilitar nuevas industrias, y facilitar la agricultura “*como mayor anhelo*” (RO-PBA 1885:655).

FIGURA 29

Camino Gral. Belgrano. Encofrado del tablero en cemento. Puente de 45 m en 3 tramos de 15 c/u, Tramo central, año 1915.



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

Para ello se llevó adelante un plan de obras que durante la gestión de D'Amico quedó sometido al análisis del departamento de Ingenieros, como lo expresara en su discurso de 1887. Además, durante su gobernación se estudiaron, proyectaron y presupuestaron obras de defensa para el río Luján, un sistema de riego con aguas del Paraná para la zona de Campana, y se llegó a licitar la canalización del Arroyo El Gato en la capital provincial, con la que se impediría el derrame de agua sobre quintas y chacras, a la vez que se buscaría desagotar el bañado del Río de La Plata.

Al igual que durante la gobernación de Dardo Rocha, las obras para el desarrollo social continuarán ligadas al desarrollo de ciudades y territorios. En su último discurso, Carlos D'Amico menciona que se había acentuado el crecimiento de la población provincial, coincidente con el período de mayor flujo inmigratorio registrado en el país. Si bien se estableció en 1886 el régimen municipal, la provincia continuaría interviniendo en la consolidación de pueblos y municipios. En su discurso a la asamblea legislativa del año 1887, el gobernador observa que aún se mantenían las dificultades para la administración municipal, con dependencia del poder ejecutivo provincial.

En esta dirección, en el discurso del año 1886 se menciona el proyecto de creación de siete nuevos partidos en los territorios menos poblados, y la intervención en la dirección o inspección de obras para templos, casas municipales, cementerios, mercados, hospitales y cárceles. Así también se estima la creación de unas 150 escuelas en todo el territorio provincial.

Las obras de arquitectura para el desarrollo social más importantes, fuera de la capital, correspondieron a la habilitación del establecimiento de Santa Catalina en el actual partido de Lomas de Zamora (primera estación agronómica de la República Argentina, impulsada por Rocha, y constituida por una Escuela de

FIGURA 30

Camino Gral. Belgrano. Puente de 5 m, año 1915.



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

agricultura y veterinaria, una Casa de monta y un Conservatorio de vacuna), las reformas en la escuela de Artes y Oficios de San Martín para recibir mayor número de alumnos, y la ampliación de la penitenciaría de Sierra Chica. En cuanto a obras de infraestructura sanitaria, se determinó la necesidad de “ensanchar” la red de aguas corrientes, aprobándose estudios y planos para tal fin.

En relación a la ciudad de La Plata, durante el mandato de D'Amico, se dio continuidad a la obra iniciada por Dardo Rocha. En escala urbano-territorial, se estudiaron nivelingaciones, se corrigieron defectos, se delinearon nuevos solares, se integró el pueblo de Tolosa y se construyó un plano de la ciudad incluyendo todos los hechos preexistentes.

En cuanto a la provisión de servicios, el gobernador afirma en 1885 que se ha dotado a la ciudad de agua corriente mediante el acceso a la “capa de agua semi-surfante”, incrementándose para el año 1886 en casi seis veces el número de conexiones domiciliarias en casas particulares (a las que se sumaban edificios públicos y tomas para riego e incendios). Por otra parte, se realizaron empedrados, apertura de calles, y se pavimentó gran parte de la ciudad, a la vez que se logró establecer el alumbrado público, y se iniciaron obras en las plazas de la policía, de la legislatura y principal.

En su último discurso el gobernador menciona que se ha dado el permiso a una empresa particular, para iniciar la construcción de la usina de gas. Las obras para los equipamientos estructurantes de la ciudad continuaron avanzando (NOTA 9).

Por otra parte, se iniciaron los trabajos para la construcción de la Catedral (Figuras 31 y 32), cuya finalización demoraría más de cien años. En línea con el impulso dado a la escolarización en el año 1886 se menciona la construcción de un edificio que se destinará al Colegio Secundario de la Provincia, que se transformaría tiempo después en Colegio Nacional.

Dos obras importantes a las que Carlos D'Amico dio prioridad fueron las del Museo Provincial (paleontológico y antropológico), y la del Observatorio Astronómico, como se mencionara en las páginas dedicadas a la gobernación de Dardo Rocha.

FIGURA 31

Catedral de La Plata, inicio de la construcción, año 1884.



Fuente: Museo Dardo Rocha.

La ejecución del edificio del Museo dio inicio en 1884, y en julio del año siguiente se inauguró provisoriamente. Una segunda etapa de construcción fue concluida en abril de 1887 y habilitada al público, aunque no estaría finalizada la obra sino hasta el año de su inauguración definitiva, durante la gobernación de Máximo Paz.

El Observatorio comenzó a funcionar en el año 1885, mientras se construían los sótanos para colocar instrumentos de medición de magnetismo que lo convertirían en uno de los más completos del mundo.

La idea positivista de dominio del territorio a partir de avances científicos se constataba en las actividades que se llevaban adelante en este edificio a medida que se consolidaba en el Paseo del Bosque. En el año 1886 el gobernador expresa que ha encomendado a su equipo que se practiquen las operaciones geodésicas y astronómicas necesarias para el levantamiento del mapa de la provincia. A su vez, la construcción de la carta geográfica sería la base para su catastro y –junto con ello– del orden en la administración del territorio provincial.

Esta organización permitiría avanzar en interesantes proyectos, como el presentado por el gobernador en su discurso del año 1886 para el arrendamiento de tierras públicas (con la consecuente generación de ingresos para el estado provincial), o la detección de tierras públicas de bañado o anegadizas en el área de La Plata, cuya venta manifiesta haber resistido ante los tribunales ese año.

FIGURA 32

Construcción de la Catedral de La Plata (1917).



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

Carlos D'Amico expresa al finalizar su mandato:

“La dejo [a la provincia] integra en su territorio, su pueblo con mayor libertad de la que tenía, su administración correcta, depurada de la corrupción que la amenazaba, el sistema municipal en pleno vigor; la mayor parte de las obras concluidas; su capital con cuarenta mil habitantes (...) cábeme la satisfacción de aseguraros en ella [la provincia] no se ha detenido el progreso material, que se ha avanzado mucho en las prácticas institucionales, y que su pueblo goza de paz y de mayor libertad que en años anteriores.” (RO-PBA 1887). Y sobre la capital provincial, agrega: “El adelanto de la ciudad de La Plata continúa siendo el asombro de propios y extraños. (...) El esfuerzo particular se hace cada vez más poderoso, y el valor que han adquirido las tierras prueba que el progreso no se detendrá.” (RO-PBA 1887).

Si bien fue el gobernador que mayor cantidad de proyectos de obra pública inició y finalizó durante su mandato en el período analizado, el apoyo con el que contaba Carlos D'Amico resultó insuficiente, y en 1887 fue sucedido por su opositor dentro del PAN, el oficialista Máximo Alejandro Paz Cascallares (que cerraría la tendencia antagónica al roquismo que habían representado Rocha y D'Amico). El abogado Máximo Paz había llevado adelante una larga carrera en las fuerzas policiales; y accede a la gobernación de la provincia de Buenos Aires el primero de mayo de 1887. Lo acompaña como vicegobernador Claudio Stegmann, mientras permanece al mando del MOP Manuel B. Gonnet. Su gestión se enmarca en la presidencia de Miguel Juárez Celman.

Como diagnóstico, resume durante el discurso a la asamblea legislativa al cumplir un año en su cargo:

“Las circunstancias en que asumí el mando, me impusieron como principal tarea la de reparar” (RO-PBA 1888:191). (...) Cuando me recibí del gobierno era inmensa la masa de compromisos que gravitaban sobre el tesoro; que la tierra pública de la frontera estaba afectada; la de esta ciudad casi agotada, en concesiones que no siempre resultaban de interés del estado y que las arcas estaban completamente exhaustas.” (RO-PBA 1888:202).

Los objetivos centrales de su política de obras y servicios públicos dieron continuidad a los trabajos iniciados por sus antecesores; pero se concretaron en el territorio con mayor ajuste, paralización de obras y venta de activos provinciales. Vale mencionar, que su mandato se contextualiza, según afirma Fernando Rocchi, en la crisis económica más grande que tuvo la Argentina moderna hasta 2001, cayendo casi un 20% el producto bruto interno per cápita en el año 1889. En 1887, el presidente Juárez Celman había avanzado en la creación del sistema de bancos garantizados, que permitía a las provincias emitir moneda con un depósito en oro en el Banco Nacional. El gobernador Máximo Paz adhirió el Banco de la Provincia de Buenos Aires al sistema, y contaba, además, con el Banco Hipotecario. Se ha sostenido que la emisión descontrolada de dinero y de cédulas hipotecarias atemorizó a inversores extranjeros y llevó a la caída del valor del peso local. El colapso económico llevó a una revolución política que estalló en 1890, provocando la renuncia del primer mandatario. En 1891, comenzaría la crisis bancaria y los bancos públicos de la provincia entrarían en liquidación (Rocchi, 2013).

Si bien con un menor número de obras mencionadas por el gobernador durante todos sus mensajes, la proporción mayoritaria de trabajos referidos al desarrollo productivo, al desarrollo de ciudades y territorios y al desarrollo social, es compartida con sus predecesores, afirmando la prioridad puesta al modelo económico.

Con relación al desarrollo productivo y el trabajo, las obras viales se sintetizaron en la realización de estudios para la red de caminos, aprobándose tres secciones de caminos generales: los del Norte y el Oeste, y el Camino general del Sud. En cuanto al transporte y las comunicaciones, sin dudas el hecho más

importante lo constituye el proyecto de venta de la empresa provincial Ferrocarril del Oeste, mencionado en los discursos de 1888 y 1889* (Gibelli, 1969) (NOTA 10).

De todos modos, el gobernador continuó presionando a las empresas ferroviarias y por estos años se inaugura la estación de La Plata, como así también los talleres generales de Tolosa. En relación al puerto de La Plata, en el año 1890 sus obras principales son concluidas, y se entregaría “al comercio del mundo” (Figura 33).

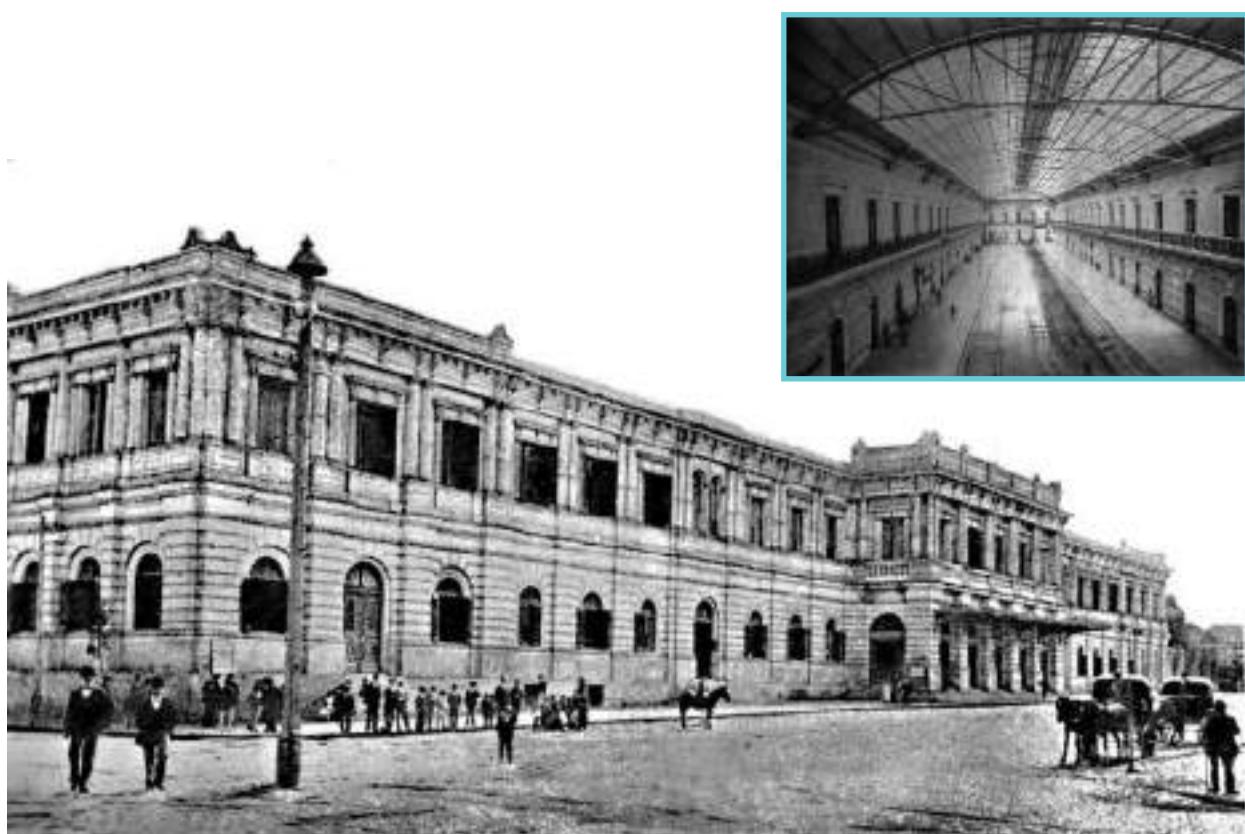
Para la adaptación al medio natural, las obras se limitan a continuar las tareas de defensa del río Luján iniciadas durante la gestión de D'Amico, y en 1890 se efectúa una prueba de explotación de un canal Lobos-La Plata como elemento para el traslado de productos.

En cuanto al desarrollo social, durante la gobernación de Máximo Paz se continúa “dando auxilio” para la ejecución de obras públicas en los municipios de la campaña (RO-PBA 1889). Los principales programas que la provincia lleva adelante en este período son hospitales, asilo de niños huérfanos, cárceles y edificios escolares. Estos últimos totalizarían aproximadamente 112 intervenciones en toda la provincia, de acuerdo con las enumeraciones hechas por el gobernador en los discursos analizados, valor que se aproxima a las obras ejecutadas por sus dos antecesores.

En la capital provincial durante este período se dio continuidad a las obras para la legislatura, la municipalidad, la catedral, la capilla de San Benjamín en Los Hornos y al edificio de la Policía, a la vez que se iniciaron las obras para la realización de dos hospitales y un asilo de huérfanos.

FIGURA 33

La Gran Estación Central de Trenes "19 de Noviembre" de la ciudad de La Plata, inaugurada en 1906. Exterior e interior.



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA, y Gibelli (1969).

Continuando con el impulso a las ciencias, durante el mandato de Máximo Paz se concluyeron los trabajos en el Museo y en el Observatorio. A la vez, se incrementaron las iniciativas educativas, trascendiendo el primer propósito escolarizador de Rocha y D'Amico.

Con la nacionalización, en 1889 del Colegio Provincial, y la inauguración de la Escuela Normal de la Plata (Diagonal 77 entre 5 y 47), las instituciones educativas que inspiraban mayor respeto intelectual quedaron bajo la órbita de las autoridades nacionales.

Correspondió al gobernador de la provincia promover un plan que estuvo dirigido a contener a un amplio sector social mediante la enseñanza práctica, con el impulso a la educación politécnica. Estas ideas se materializaron con el traslado de la ciudad de La Plata de dos importantes instituciones: el establecimiento de Agronomía y Veterinaria de Santa Catalina, y la Escuela de Artes y Oficios.

El primero tenía como propósito las mejoras en la calidad de la producción agropecuaria, mientras desde la segunda se buscaba profesionalizar la formación industrial. Completando la trama de instituciones científicas de la provincia, es importante destacar que, durante la gestión de Máximo Paz, se promulgó una norma que establecía la creación de una Universidad de Estudios Superiores en La Plata; pero -al no ser reglamentada- se desarrollaría recién en el año 1897 bajo la gobernación de Guillermo Udaondo.

En relación a las obras de infraestructura de servicios de la nueva capital, se suman a los avances realizados hasta esa fecha la concesión del servicio de Tramways y la mejora de plazas y paseos públicos con la plantación de 20.000 árboles (Figura 34). Completa la concreción de la nueva capital, la finalización en el año 1889 del plano catastral de la ciudad.

FIGURA 34

Parque Saavedra, ciudad de La Plata.



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

Para el ordenamiento del suelo, y el desarrollo de ciudades y territorios, en 1887 se lanza la ley provincial de centros agrícolas que promovía su creación, alcanzando para el año 1893 el número de 200 centros, equivalente a unas 400.000 hectáreas.

Por otra parte, en 1888 se hallaba en estudio la Ley de Islas, mediante la cual durante el transcurso del año 1889 se llevaron adelante trabajos geodésicos incorporando a la provincia más de 1 millón de hectáreas de terrenos sobre el Río de La Plata. También durante su gestión se incorporaron los partidos de Belgrano y Flores a la Capital Federal, sepultando las resistencias de sus dos antecesores.

Alineado políticamente con Máximo Paz, entre el primero de mayo de 1890 y el 5 de agosto de 1893 gobernaría la provincia de Buenos Aires el periodista y escritor Julio A. Costa. La presidencia de la Nación estaría al mando de Carlos Pellegrini (1890-1892) y Luis Sáenz Peña (1892-1895). El gobernador Costa era acompañado por Víctor Del Carril como vicegobernador, sucediendo como ministros de Obras Públicas: Luis García (1890), Luis Augusto Huergo (1890-1891) y Pastor Lacasa (1892-1893). En su primer discurso (1890) destaca el interés de la gestión anterior por el impulso dado a la agricultura y observa que el estado financiero de la provincia es “precario”, por lo que valora la venta del Ferrocarril del Oeste, que permitiría regularizar las funciones del Banco Provincia.

Como diagnóstico esto es confirmado en su discurso de 1891 –habiendo transcurrido un año de gestión– al describir un estado de crisis que desde 1889 produjo restricciones completas “*al crédito personal y a los negocios de tierras*”, resintiendo las rentas fiscales a partir de 1890 (RO-PBA 1891). Es por ello que -si bien dio continuidad al modelo económico desarrollado en gestiones precedentes- Costa planteó la necesidad de otorgar mayor protagonismo al capital privado para el adelanto de obras y servicios en el territorio provincial. En mayo de 1890 expresaba que las llanuras del sur de la provincia deberían destinarse a la cría de ganado en gran escala, para lo que proponía evitar terrenos anegadizos, obligando a los propietarios a sanearlos a su costa con sujeción a un Plan General.

La región de las sierras explotaría su “*industria pedrera*”, para lo que se propuso fomentar el desarrollo de líneas férreas con ese rumbo. Dado que el transporte resultaba deficiente en relación con las necesidades de la producción, plantearía subsanar dando tratamiento a la materia prima previo a su traslado, lo cual también otorgaría mayor valor a los productos. Con este fin, y complementando el impulso del modelo económico de años anteriores, se propuso ayudar al desarrollo agropecuario con equipamientos productivos como molinos, destilerías, establecimientos para preparación de carnes, etc. para que se multipliquen en la provincia.

En tal sentido, se transformaron en objetivos de su política de obras públicas: mantener el impulso dado a la Agricultura y fomentar –a su vez– la evolución industrial “(...) que es la última forma conocida de progreso humano (...)” (Diario de sesiones Senado PBA 1891); alentar iniciativas para habilitar los puertos de Quequén y de Ajó, como otros de la costa sur y del Paraná, complementarios al puerto de Bahía Blanca; y conseguir que el Puerto de La Plata tenga embarcaderos, vías férreas y depósitos adecuados a sus funciones.

Además, se propuso dar al municipio de la Capital Provincial las atribuciones y recursos necesarios para ofrecer una vida confortable a sus 65.000 habitantes; y llevar adelante un nuevo catastro de la Provincia sobre los últimos avances y procedimientos científicos. Al recibir la economía de la provincia en estado de crisis, se planteó no destinar recursos de la misma a empresas y obras, sino buscar que se realicen con sus propios medios, o -en caso de no poder hacerlo- que se aplacen. Por ello, en todos sus discursos, consideró que el título de Ministerio de Obras Públicas no tendría el sentido correcto y propuso que se reemplazara por “Cartera de Fomento y Agricultura”. Lo expresaba del siguiente modo:

“En presencia de una situación tan angustiosa para el erario, se impone como una necesidad ineludible la más estricta economía. Por doloroso que sea suspender obras de progreso o privar a centenares de empleados del único recurso con que muchos cuentan (...)” (RO-PBA 1891:798).

En su discurso de 1892 destacaba que la política provincial debe ser política económica, que permita y se ocupe: de la construcción de caminos y puentes, de la subdivisión de la tierra y del saneamiento de las tierras anegadizas. Definía como fines de gobierno: la libertad, la integridad administrativa, el orden dado por el bienestar social y la autonomía (Figura35).

Durante la gestión de Julio A. Costa, las obras para el desarrollo productivo y el trabajo se centraron en el aliento al desarrollo del transporte y las comunicaciones, como la puesta en servicio y prolongación de líneas de ferrocarriles, la concesión de líneas de Tranvía, la prolongación de líneas telegráficas con nuevas oficinas, y la ejecución de gran cantidad de avances en el puerto de La Plata por ser considerado “*primer factor de desenvolvimiento de la ciudad y de la provincia*” (RO-PBA 1892:465). La estrategia general del trazado de ferrocarriles fue tener como destino los puertos de la provincia.

En cuanto a las obras para la adaptación al medio natural, se continuaron los trabajos de hidráulica, siendo el principal interés evitar inundaciones en los municipios. En esta línea, en 1893 se convirtió en proyecto de ley el plan general de desagües para la sección Sud de la provincia.

Para el desarrollo social, los programas para la educación fueron los más desarrollados, pero sin alcanzar el número de gobernaciones previas. Se sumó el desarrollo de 14 estaciones meteorológicas y la continuidad

FIGURA 35

Puente ferroviario sobre el río Samborombón (Ferrocarril del Sud).



Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA, y Gibelli (1969).

de los trabajos en la penitenciaría de Sierra Chica. Por decretos provinciales de 1890 el poder ejecutivo pasó a la órbita Municipal los asuntos relativos a: empedrados, aguas corrientes, obras de salubridad y administración de jardines públicos (incluido el Parque de la ciudad) de la ciudad de La Plata.

En la capital provincial, se continuaron muy lentamente las obras para la Catedral, la Casa de Gobierno, la Facultad de Agronomía y Veterinaria, y el Gran Ecuatorial del Observatorio Astronómico. En cuanto al ordenamiento del suelo, y el desarrollo de ciudades y territorios, en palabras de Míguez, la crisis de 1890 golpeó más duramente a la economía urbana que a la rural. El crecimiento agrícola continuó expandiéndose gracias a las inversiones realizadas en etapas anteriores, que maduraron en medio de la depresión; razón por la cual los pueblos de la campaña bonaerense se convirtieron en refugio para quienes eran expulsados de la ciudad por la detención en su crecimiento y retracción en las construcciones.

Si bien en 1890 la Revolución del Parque había derrocado al presidente Miguel Juárez Celman, no había tenido mayores impactos en el territorio bonaerense durante los primeros años de la gobernación de Costa. Sin embargo, según describe Roy Hora, con el paso del tiempo el mandatario provincial comenzó a sentir el hostigamiento de antiguos rivales, ahora llamados Cívicos, y de una nueva agrupación denominada Unión Cívica Radical (Hora 2013:54). Una intervención federal a mediados del año 1893 puso fin a su gobierno y desarmó a los movimientos que aspiraban a derrocarlo.

FIGURA 36

Caricaturas publicadas en *El Mosquito*: a la izquierda, correspondiente al 13 de abril de 1890, en referencia a la situación económica de esos años; a la derecha, correspondiente al 3 de diciembre de 1882 en referencia a la política económica expansiva de Gran Bretaña.



Fuente: Gibelli (1969).

Europa había provisto de la tecnología y los bienes de capital para expandir la producción. Hasta la primera guerra mundial, Gran Bretaña fue, no solo el mayor comprador de granos argentinos, sino la fuente de crédito para la construcción de infraestructuras y financiación del estado. Se puede deducir, a modo de hipótesis, que –muy tempranamente– este modelo se presentaría como deficitario, y llevaría a una de las crisis económicas más grandes del período; ya que –al tomar deuda para financiar la tecnología y las obras necesarias para su desarrollo– el Estado fue funcional a la oligarquía terrateniente, que evitaba, de este modo, el costo de llevar adelante una transformación que redundaría en beneficios para sí, comenzando a producirse una transferencia de recursos del estado hacia el sector privado (Figura 36).

Desaceleración de los cambios y consolidación del modelo agroexportador (1893/1902)

A partir de 1880, los grupos dirigentes establecieron un régimen político basado en la elección de los representantes por medio del sufragio de los ciudadanos. Sin embargo, existió un estricto control sobre el acceso a los cargos de gobierno y de la administración pública, facilitado por el carácter voluntario y no secreto del voto (que permitía asegurar los principales lugares a grupos vinculados al PAN). Estas características definieron al sistema de gobierno vigente entre los años 1880 y 1916 como *régimen oligárquico*.

Es así como, según Míguez, el desarrollo del liberalismo decimonónico y la apertura comercial se dio en el marco de una *república restringida* en cuanto a la participación política (Míguez 2013:32). En Buenos Aires esto fue posible debido a que el desarrollo de la economía y las mejoras en las condiciones materiales de vida*, postergaron las tensiones sociales. Pero el mismo éxito de estas transformaciones produjo crecientes contradicciones.

En el año 1893, en el marco de una crisis política nacional que perduraba desde 1890, radicales y mitristas intentaron una revolución en la provincia, que finalmente sucumbió a una intervención federal. Se sucedieron como interventores: Juan Carlos Belgrano (entre el 8 y el 18 de agosto de 1893), Eduardo Olivera (entre el 18 de agosto y el 21 de septiembre de 1893), y Lucio Vicente López (entre el 21 de septiembre de 1893 y el primero de mayo de 1894).

Desde entonces los gobiernos electos, que ya no fueron del PAN (aunque contaron con su contribución electoral), correspondieron a Guillermo Udaondo (1894-1898) y a Bernardo de Irigoyen (1898-1902). El primero integraba la Unión Cívica Nacional, mientras el segundo una facción del radicalismo que, en sus comienzos, no mostraba significativas diferencias con el autonomismo.

Desde 1893 se produjeron fisuras en la élite gobernante que, sumadas a las grandes dificultades financieras que atravesaba la provincia y a la emergencia de comicios más competitivos, acrecentaron el poder de actores locales capaces de ganar elecciones. En palabras de Roy Hora, la autonomía que fueron adquiriendo las municipalidades durante el subperíodo estudiado previamente (1881-1893) contribuyó a incrementar los recursos de dichos actores, que fueron alcanzando cada vez mayor independencia respecto de las élites platenses y partidarias.

Así es que, tras la caída de Julio A. Costa, se puso de manifiesto que la arquitectura institucional creada en décadas previas favorecía cierta descentralización del poder, que se contrapuso a los esfuerzos de los gobiernos de Udaondo e Irigoyen para invertir este proceso. El autor expresa que la autonomía de las dirigencias locales no solo acotó el poder de las jefaturas partidarias, sino que impidió la formación de una mayoría legislativa alineada con los gobernadores:

*La consecuencia del desajuste entre el diseño institucional de la provincia y los recursos de poder

que podían movilizar sus máximas autoridades fue, pues, una dificultad permanente para asegurar condiciones mínimas de gobernabilidad, que perduró hasta entrado el siglo XX.” (Hora 2013) (NOTA 11).

Según el mencionado historiador, las elecciones de 1894 –en el marco de profundas convulsiones políticas– resultaron las más concurridas de todo el período hasta 1912. Los resultados se dividieron en tercios con una ligera ventaja para la Unión Cívica Radical, dando lugar a un acercamiento entre los partidos derrotados (cívicos y autonomistas) que se aliaron tras la candidatura del médico Guillermo Udaondo. Este asumió la gobernación el primero de mayo de ese año, acompañado por José Inocencio Arias como vicegobernador y el abogado Emilio Frers como ministro de Obras Públicas. Por entonces presidía la República Luis Sáenz Peña, que sería sucedido en el año 1895 por José Evaristo Uriburu (1895-1898).

A modo de diagnóstico, en su primer discurso a la asamblea legislativa, presenta una crítica evaluación de la administración y el territorio provincial. Expresa que la situación financiera era crítica e incierta, calificándola de “desastre”: se desconocían datos fundamentales, tales como el monto de las deudas de la Provincia, el límite de emisión de cédulas hipotecarias, o la extensión de la tierra pública. Asimismo, enunciaba que el estado provincial carecía de instituciones de crédito, encontrándose en crisis los Bancos Hipotecario y Provincia, lo cual detenía el desarrollo agrícola y ganadero. Sostenía que la difícil situación económica general había influido en la disminución de las rentas provinciales, y -con ello- en las finanzas y en las posibilidades presupuestarias para la gestión. La crítica situación había llevado a que las obras contratadas y en ejecución fueran suspendidas, exponiendo que encontró gran número de obras iniciadas, pero inconclusas e impagadas, contratadas por cuantiosas sumas de dinero que superaban la capacidad del erario, y calculadas para satisfacer necesidades muy superiores a las del porvenir inmediato. Sobre la capital provincial, sostenía que no tenía “*un comercio propio e independiente*”, sino “*de tránsito o menudeo*” a causa de su posición geográfica a 70 kilómetros de la capital de la República, considerando esto un obstáculo para su desarrollo.

Con relación a la ley de Centros Agrícolas de 1887 expresaba que había sido mal reglamentada, y “pésimamente” aplicada*, dando lugar a abusos cuyas consecuencias se estaban pagando, habiendo contribuido a “*la ruina de una de las grandes instituciones bancarias de la provincia*”. Por otra parte, expresaba que el alto precio del transporte, debido al bajo mantenimiento de los caminos, aumentaba el costo de colocación en los mercados de los productos agropecuarios, y que la inmigración como factor de prosperidad y trabajo, se encontraba interrumpida (RO-PBA 1895) (NOTA 12).

“En el orden de los adelantos materiales, son pocas las obras de gran aiento que podéis esperar de un gobierno que se inicia en una situación tan precaria como la que atraviesa la Provincia.”

“El rol del Estado como factor económico (...) se reducirá a despejar el camino, es decir, a allanar los obstáculos que puedan oponerse al desenvolvimiento de las industrias, al incremento de la producción, a la circulación de las riquezas y a la eficacia del trabajo.” (RO-PBA 1895).

De este modo, sus principales objetivos para las políticas de obras y servicios públicos serán: organizar completamente la provincia (Después de Intervención Federal), buscando en la administración pública los elementos existentes con los que mejorarla; alentar la producción agropecuaria y allanar o suprimir todo obstáculo (directo o indirecto) a su incremento; y limitar las obras a lo absolutamente indispensable para “(...) conservar lo existente, terminar lo que está empezado y abrir las puertas a los progresos que se producen naturalmente.” (RO-PBA 1895:639).

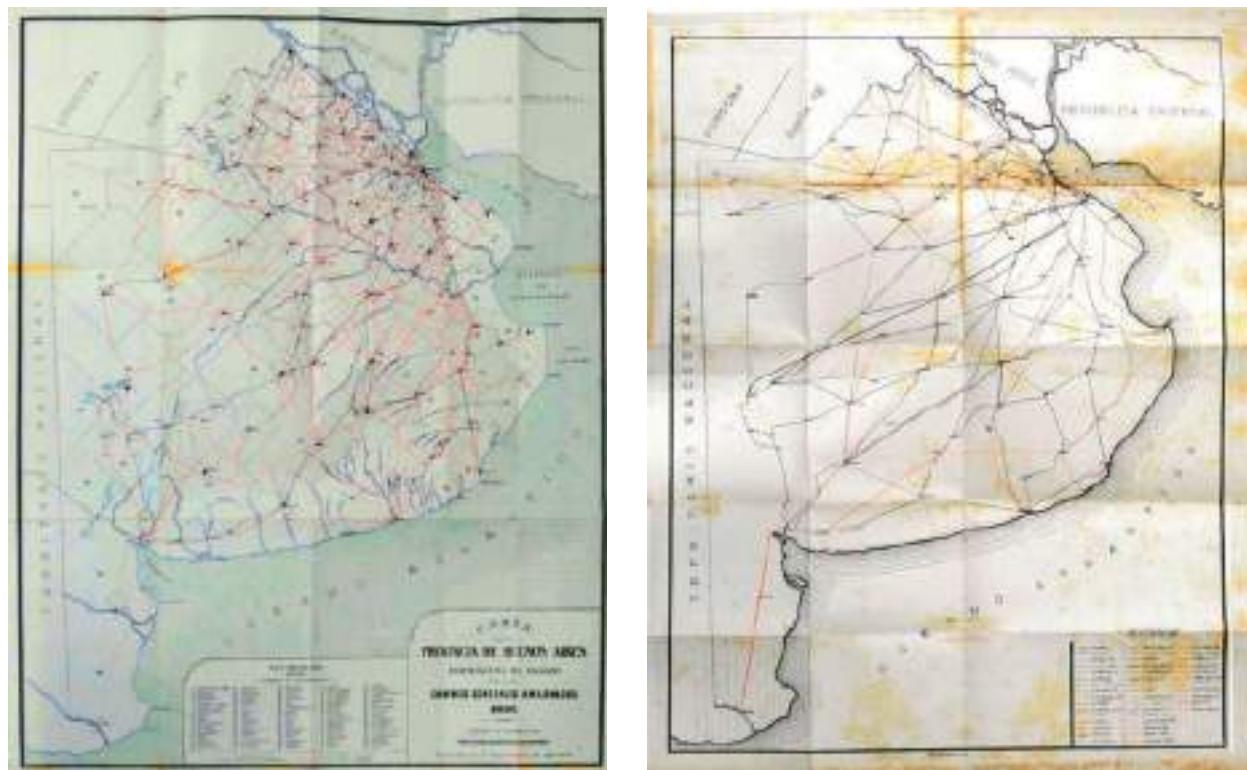
Es por ello que, para el desarrollo productivo y el trabajo, expresa que, al ser la actividad agropecuaria “fuente de riqueza y prosperidad” y “elemento de reparación financiera” de la provincia, deberían crearse los medios para que circule y se distribuya en los mercados de consumo.

Por ello –además de atender a los problemas que se relacionaban con la población y división de la tierra, el saneamiento de la provincia, o la creación y/o mejora de institutos y estudios científicos en la materia– debería darse dedicación preferente a las obras relacionadas con los medios de comunicación, los ferrocarriles, los caminos y los puertos, al igual que lo hicieron los mandatarios que le precedieron. En esta dirección, durante su gestión se repararon caminos y se construyeron 48 puentes (entre ellos, un puente levadizo en el canal lateral del Puerto de La Plata), y se impulsaron obras de extensión de ferrocarriles y telégrafos, quedando hacia el final de su mandato sólo cinco pueblos sin este último medio de comunicación (Figura 37).

Los avances para un sistema portuario también fueron importantes, por lo que se encargó un estudio hidrográfico de las costas de la provincia para fijar puntos posibles para la ejecución de puertos que pudieran servir a extensas zonas litorales. En la capital provincial observaba condiciones para convertirse en una ciudad industrial de primer orden (que sirviera para contrarrestar la imposibilidad de sostener una actividad comercial independiente de la Capital Federal). El puerto de La Plata se presentaba por el gobernador como “llamado a ser uno de los más importantes puertos de exportación de la República”, razón por la cual allí se llevaron adelante gran cantidad de trabajos (RO-PBA 1895).

FIGURA 37

Cartografías sobre el estado de los caminos generales y de los ferrocarriles en el año 1894, presentadas en la memoria del Ministerio de Obras Públicas ante la Honorable Legislatura.



Fuente: Memorias MOP-PBA (1895).

Acompañando esta estrategia se presentaron distintas leyes de fomento de actividades productivas, como el proyecto de ley de fomento a las industrias sancionado en 1897, o el proyecto de ley para concesión en el puerto y ejido de La Plata de terrenos para establecimientos industriales (1896). Continuando con el impulso dado a la actividad agropecuaria, se desarrolló un proyecto de creación de estaciones agrícolas para estudios experimentales y criadero de árboles (logrando establecerse tres de ellas en Baradero, Chivilcoy y Olavarría). Asimismo, se estudió la posibilidad de implementar establecimientos destinados al descanso y alimentación de ganados en tránsito en caminos públicos y la creación de un Mercado General de Ganados (para consumo de Buenos Aires, La Plata y poblaciones vecinas). En cuanto a la adaptación al medio natural, el hecho más importante fue la paralización de las obras para los desagües del Sud debido a la resistencia de los propietarios al pago de cuotas que fijaba la ley, que permitía llevar adelante la operación financiera. De todos modos, se logró finalizar parte de la primera sección (Cuenca del Ajó), quedando sin ejecutar los dos últimos cortes, y se continuó preparando los estudios para un Plan General. También se avanzó en la canalización de los arroyos de El Gato en La Plata y de La Atalaya en Magdalena.

Para el desarrollo social, al igual que lo hicieran sus antecesores en el cargo, se continuó con la construcción de cárceles, hospitales (Figura 38), estaciones meteorológicas y equipamientos en pueblos de la campaña. Para el año 1898 se habían finalizado en la capital provincial todos los edificios públicos en construcción, exceptuando la obra de la Catedral. Es importante mencionar que fue Udaondo quien en 1897 pudo –finalmente– fundar la Universidad en la ciudad de La Plata (que se nacionalizaría en 1905, y sentaría las bases definitivas para su transformación en una ciudad universitaria), nombrando a Dardo Rocha como su rector.

FIGURA 38

Hospital de Niños de La Plata. El hospital surgió en 1889 para atender la demanda de atención pediátrica en una ciudad recién fundada.



Fuente: Memorias MOP-PBA.

La nueva casa de altos estudios poseía un diseño institucional realizado por el senador Rafael Hernández, e integraba las facultades de Derecho y Ciencias Sociales, Ciencias Médicas, Ciencias Físico-Matemáticas y Química y Farmacia. La Facultad de Agronomía, concebida desde su aporte a la formación de agrónomos y veterinarios para el desarrollo agrario de la provincia, permaneció separada de la Universidad y bajo La órbita del Ministerio de Obras Públicas provincial.

Con relación al ordenamiento del suelo, y el desarrollo de ciudades y territorios en 1895 se llevó adelante un censo nacional que arrojó un total de 921.168 habitantes para la provincia de Buenos Aires (23% del total del país), indicando que la población se triplicó con respecto al censo anterior de 1881 (Rocchi 2013).

Guillermo Udaondo expresaba en su discurso de 1897 que la tierra pública se había reducido ya a extensiones relativamente pequeñas en relación con las grandes extensiones que la Provincia había sabido tener. Ese año se redactaron bases y condiciones para la venta y arrendamiento de tierras en diversos ejidos y ensanches, y en 1898 se decretó la venta de todas las tierras públicas que fueran susceptibles de dedicarse a la Agricultura y la ganadería. De los discursos oficiales analizados, se extrae que durante su gestión se establecieron cinco núcleos urbanos en Centros Agrícolas, y cinco nuevos pueblos en terrenos de propiedad privada. A su vez, en el año 1896 el estado nacional crea la base naval militar puerto Belgrano en Punta Alta, promoviendo de este modo el desarrollo de la ciudad de Bahía Blanca, consolidándose como ciudad comercial sobre las otras ciudades proto-industriales de la provincia.

La alianza entre cívicos y autonomistas resultó inestable, por lo que estos últimos, con el fin de evitar la perpetuación de los cívicos en el poder, volcaron sus votos en favor del radicalismo, llegando así el abogado Bernardo de Irigoyen a la gobernación de la provincia. Asume el primero de mayo de 1898 acompañado por Alfredo Demarchi en la vicegobernación y Adolfo Saldías (hijo) como ministro de Obras Públicas. Este último permanecería en ese cargo hasta 1901, que sería sucedido por Julián Romero. Como primer mandatario ejercía entonces Julio Argentino Roca (1898-1904).

Se pueden tomar elementos para conformar el diagnóstico que el gobernador encuentra al iniciar su gestión del discurso dado por Bernardo de Irigoyen a dos años de haber comenzado su mandato. En él destacaba el orden interno, la economía y rectitud de la administración que había encontrado al asumir y observaba que la población seguía creciendo, así como se extendía el comercio, la agricultura y las industrias. La “templanza” del clima y la “sanidad” de las campañas habían sufrido alteraciones, pero sin detener dicho crecimiento (Diario de sesiones Senado PBA 1900). Sin embargo, en 1901 expresa: “No me es dado anunciaros que la prosperidad general predomine el presente” (RO-PBA 1901) e indica que ha deducido de informes recibidos que se había generalizado “el abuso de posicionarse de las propiedades del estado.” (RO-PBA 1901:357). Encontraban las tierras públicas vendidas o comprometidas en hipotecas y contratos de arrendamiento y sostenía que “No es dado pensar al presente en obras públicas.” (RO-PBA 1901:342).

Se convertirían en objetivos de su política: Preservar y resguardar las propiedades del estado, colonizar las tierras públicas convirtiéndolas en “centros de animación y de trabajo” y –si bien se debían hacer economías– buscaría mantener los presupuestos otorgados a las instituciones científicas: Universidad, Museo, Observatorio y Escuela de Artes y Oficios, expresando:

“Conceptúo recurrentes al adelanto de un pueblo los institutos educacionales (...), debemos fomentar el desarrollo de esas instituciones.” (RO-PBA 1901:335).

Como síntesis, al estudiar al último de los gobernadores de este período, se puede afirmar que Bernardo de Irigoyen, encontrando las finanzas de la provincia en un estado crítico, intentaría sostener los avances realizados en gestiones anteriores, bajo la misma línea ideológica, argumentando que:

“(...) Mientras en el suelo de la República se produzcan lanas, carnes y cereales; mientras alguna profunda conmoción de la naturaleza no esterilice los variados y fértiles campos que tenemos; mientras la inmigración, factor importante de adelanto y de prosperidad, encuentre leyes liberales que la protejan y tierras en que labrar su bienestar, nuestro país contará dentro de sí mismo, con elementos suficientes para dominar las eventualidades y las crisis económicas que se experimentan en todas la latitudes del globo.” (RO-PBA 1901:327).

En un análisis urbano y territorial, el gobernador expresaba que la ciudad de La Plata, “por su situación geográfica y sus condiciones higiénicas”, podía constituirse en una ciudad universitaria.

“Tranquila, ordenada, culta en sus hábitos, invita a la reflexión y al estudio.” (RO-PBA 1901:336) (NOTA 13).

En el mismo discurso, consideraba que la ciudad de Bahía Blanca sería centro de operaciones que se extenderían a grandes zonas de la provincia, territorios nacionales del sur y región andina de la república.

Del total de los gobernadores que se abordan en este capítulo, Bernardo de Irigoyen, es el que menor cantidad de proyectos de obra pública menciona en sus discursos a la asamblea legislativa, abordando –en una mirada que pone en relación el número de proyectos del primero y del último de los mandatarios provinciales entre 1881 y 1902– la mitad de las obras impulsadas por Dardo Rocha. Al igual que sus antecesores, el mayor porcentaje de avances se genera dentro del grupo de trabajos para el desarrollo productivo. Las obras de vialidad se concentraron en la construcción de un total de 38 nuevos puentes, y en la construcción o reparación de 705 kilómetros de caminos en toda su gestión. En cuanto a los ferrocarriles, expresaba en 1899 que encontró una red de 4.313 kilómetros de ferrovías pertenecientes a siete empresas*; en su último discurso en la asamblea legislativa del año 1902 mencionaba que la misma red totalizaba 5.593 km, habiendo impulsado su crecimiento en casi un 30%. Algunos autores sostienen que para los inicios del siglo XX la infraestructura de ferrocarriles en la provincia logró aproximarse a su expansión óptima. Irigoyen también sostenía que faltaba una conexión ferroviaria que pusiera el Puerto de La Plata en comunicación directa con los centros productores de la provincia, por lo que durante su gestión también se estudiaron y presupuestaron dos opciones para unirlo con las líneas generales del Sur y del Oeste, a la vez que se trabajó en convertir a la capital provincial en cabecera de estas líneas de ferrocarriles. La expansión de los telégrafos acompañó el crecimiento de las vías ferroviarias y para 1902 la red contaba con 4.882 kilómetros totales, quedando todos los pueblos de la provincia ligados a la red, excepto Villarino y Patagones.

El gobernador también sostenía que los canales navegables abarataríañ el transporte ferroviario, permitiendo la circulación de productos actuales y futuros. Se aprovecharían corrientes y ríos que corren en el territorio propio y de otras provincias, sirviendo incluso a las regiones más distantes de los puertos. En esta dirección, durante su mandato, se autorizó la construcción de una balsa sobre el río Colorado, para facilitar la comunicación entre Patagones, Villarino y Bahía Blanca; y la concesión de una línea fluvial de transporte entre Buenos Aires y La Plata.

Las acciones sobre los puertos se concentraron en Bahía Blanca y en la capital de la provincia; pero en el puerto de La Plata los trabajos se redujeron a su mantenimiento, limitándose a conservar la profundidad de los canales de acceso. En 1904 se produciría su transferencia a la Nación, por los gastos que ocasionaba su mantenimiento a la provincia.

Para la adaptación al medio natural, se continuaron los estudios y se presentó un proyecto de reforma para la Ley de Desagües del Sud considerada una de las obras públicas más importantes para evitar inundaciones y perjuicios sobre una valiosa sección de la provincia. Finalmente, para el año 1902 se pudo avanzar con la licitación de las obras, pero se retardó su inicio por demoras en el cobro de los impuestos necesarios para poder

llevarla adelante (Figura 39). Las obras de hidráulica continuaron siendo las preferentes, concentrándose en las ciudades de La Plata y Bahía Blanca, donde se buscaba combatir las sequías.

Las acciones hacia el desarrollo social incluyeron la provisión de forestación, no solo para la ciudad capital, sino para las municipalidades de la campaña, contribuyendo a esto la producción de la facultad de Agronomía, la Escuela de Santa Catalina y las estaciones agrícolas de Chivilcoy y Baradero. Las obras de arquitectura continuaron representadas en la construcción de equipamientos significativos, esencialmente de escuelas.

Sin embargo, el gobernador atribuía a las grandes distancias a los centros de población, y a la dispersión de los habitantes de las campañas, el analfabetismo. Para asegurar la educación de todos los que estén en edad de recibirla, sostenía que esas eran las condiciones que se deberían suprimir. Por lo que, alineado con mandatarios provinciales precedentes, sostenía las políticas para el ordenamiento del suelo, y el desarrollo de ciudades y territorios, expresando que:

“En los 1625 Kilómetros de costas fluviales y marítimas, que limitan por el norte y por el este nuestro territorio, pueden desembarcar libremente cuantos hombres laboriosos aspiren a las ventajas de la propiedad y del trabajo, cualquiera que sea su procedencia, su lengua y el culto que profesen.” (RO-PBA 1901:328).

FIGURA 39

Cartografía desarrolladas para generar adaptaciones a la obra de Desagües del Sud, que había sido presentada en la memoria del Ministerio de Obras Públicas ante la Honorable Legislatura.



Fuente: Memorias MOP-PBA (1895).

Udaondo e Irigoyen encontraron mayores dificultades financieras para sostener la rápida transformación provincial que se había operado en el sub-período dominado por los gobernadores pertenecientes al PAN; pero sostuvieron acciones que contribuyeron al desarrollo del modelo económico y territorial promovido por la generación del 80.

El Departamento de Ingenieros, primer edificio público en la nueva capital

El Departamento de Ingenieros fue pieza fundamental en la idea positivista de crear una nueva ciudad cabecera para la provincia de Buenos Aires. Su plantel estaba conformado tanto por técnicos, como por destacadas personalidades de la vanguardia local, profesionales que habían tenido contacto con el clasicismo arquitectónico europeo y con las ideas urbanas progresistas que, desde mediados del siglo XIX, reaccionaban ante el crecimiento de la ciudad industrial. Es por ello que el equipo, reforzado por el gobernador Dardo Rocha, fue el encargado de desarrollar el proyecto para el ordenamiento urbanístico y edilicio de la nueva capital, y ejecutarlo.

Este Departamento había sido el encargado de realizar tareas topográficas, geodésicas, ingenieriles y arquitectónicas en toda la provincia. Por ello contaba con las relativas secciones de Geodesia, Puentes y Caminos, Ferrocarriles y Obras públicas, área en la que se desempeñó Pedro Benoit, quien sería proyectista

FIGURA 40

Departamento de Ingenieros, proyectado por la sección de Arquitectura del Departamento de Ingenieros, 1883-1885.



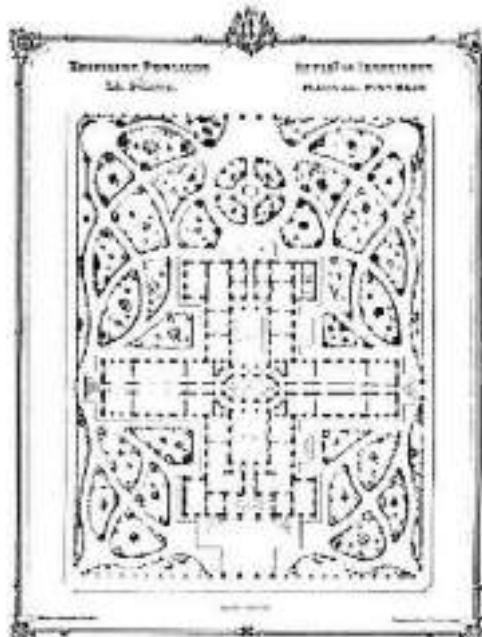
Fuente: Archivo Fotográfico del MISP PBA.

del edificio en el que se llevarían adelante las funciones de la repartición en la ciudad de La Plata (Figura 40). Los planos de la obra, que no ingresó en el concurso de proyectos para edificios públicos de la nueva capital, fueron aprobados por el poder ejecutivo, y se dio comienzo a la construcción en mayo de 1883, con ejecución a cargo de los señores Beaumarie Hnos. Un año después se realizaría en sus instalaciones el traspaso de mando entre el gobernador saliente, Dardo Rocha, y el nuevo gobernador, Carlos D'Amico, convirtiéndose este último en el primer mandatario provincial en ser nombrado en la ciudad en La Plata.

En diciembre de 1883, ya se habían trasladado al edificio los cuerpos de ingenieros y topógrafos, y más de un año después, en abril de 1884, se instalarían allí de forma provisional las dos cámaras legislativas, dando cuenta de la rapidez con la que se ejecutaron las obras. La construcción del Departamento de Ingenieros resultaba prioritaria, debido a la importancia de las tareas que realizaba el equipo de ese organismo en la construcción del

FIGURA 41

Plano de Implantación del Departamento de Ingenieros, 1883.



Fuente: Amarilla, et. al. (1999: 29).

FIGURA 42

Ministerio de Obras Públicas AÑO 1961.



Fuente: Fotos históricas de La Plata.

FIGURA 43

Dirección Provincial de Vialidad. Exposición de Vehículos en 1980 y Entrega de maquinaria 1985.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

modelo territorial provincial, como se ha descripto en las primeras dos partes de este trabajo. El edificio se sitúa en la manzana delimitada por las calles 56, 57, 7 y 8 de la ciudad de La Plata, y poseía en planta la forma de una cruz latina, rodeada de jardines. En su diseño original, contaba con cuatro alas en torno de un salón en forma de óvalo central, el Salón de acuerdos, rodeado de cuatro simétricos locales para cada una de las cuatro secciones del Departamento. Se incluían también espacios para las oficinas de dibujo, el archivo topográfico, la litografía para el grabado de planos, la sala de presidencia y la secretaría. En elevación, el edificio contaba con un gran sótano destinado a depósitos y archivos, lo que generaba un gran basamento en fachada que elevaba el piano nobile.

Este último se accedía mediante su característica escalinata de mármol ubicada sobre el frente de Avenida 7, que permitía alcanzar la entrada principal bajo un pórtico clásico de columnas estriadas. Las tres alas restantes poseían similares accesos, mediante escaleras menores sobre las calles 56, 57 y 8. En este último frente se desarrollaban jardines más amplios, de acuerdo a lo que puede observarse en el plano de la figura 13 (Figura 41).

Con el impulso dado a la construcción de caminos en años posteriores, el edificio se transformó en la Dirección de Vialidad de la Provincia, y –más recientemente– en el Fuero Penal del Poder Judicial provincial. La distribución descrita en el párrafo anterior se fue modificando junto a los sucesivos cambios de funciones, de acuerdo con nuevos programas y requerimientos, que –con anárquicas intervenciones sobre espacios interiores y exteriores– fueron desvirtuando poco a poco el proyecto de edificio neoclásico original de Pedro Benoit (Figuras 42 y 43).

Bibliografía

AMARILLA, B. C. et. al. (1999). Los costos de construcción del Departamento de Ingenieros. En: Anales LINTA. Volumen II, número 3. (pp. 27-38). La Plata: Editorial Laboratorio de Investigaciones del territorio y el Ambiente – LINTA.

D'AGOSTINO, V. y BARANDIARÁN, L. (2019). La refundación de un estado subnacional vista desde las fuentes oficiales. En GOMEZ et al. Hilando perspectivas sociales: abordajes en torno a problemas argentinos: siglos XIX, XX y XXI. Tandil: Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.

GIBELLI, N. (1969). Crónica Histórica Argentina. (pp. V34). Buenos Aires: Editorial Codex S.A.

GRACIANO, O. (2013) El mundo de la cultura y las ideas. En: PALACIO, J.M. (Coord.). Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 4: De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo, 1880-1943. Buenos Aires: Edhassa; Gonnet: UNIPE.

PALACIO, J.M. (Coord.). Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 4: De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo, 1880-1943 (pp. 15-47). Buenos Aires: Edhassa; Gonnet: UNIPE.

VALLEJO, G. G. (2004). Máquinas de educar para la "Nueva Capital" (1882-1890). En Anuario del Instituto de Historia Argentina, nº4. (pp. 273-303). La Plata: UNLP - FaHyCE - Instituto de Historia Argentina "Dr. Ricardo Levene". [En línea] Disponible en: http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3257/p_r.3257.pdf

Información primaria

Diario de Sesiones. Senado de Buenos Aires (1890). Mensaje del Gobernador Julio A. Costa a la honorable asamblea legislativa, 1º de mayo de 1890. Lugar y Edición: S/D.

Diario de Sesiones. Senado de Buenos Aires (1900). Mensaje del Gobernador Bernardo de Irigoyen a la honorable asamblea legislativa, 3 de mayo de 1900. Lugar y Edición: S/D.

RO-PBA (1882). Mensaje del Gobernador Dardo Rocha a la honorable asamblea legislativa, 1º de mayo de 1882. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1882. (pp. 517). Buenos Aires: Imprenta de "El Mercurio".

RO-PBA (1884). Mensaje del Gobernador Dardo Rocha a la honorable asamblea legislativa, 1º de mayo de 1884. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1884. (pp. 432). La Plata: Imprenta de Biedma y Ca., calle 49 entre 7 y 8.

RO-PBA (1883). Mensaje del Vice gobernador Adolfo González Chaves a la honorable asamblea legislativa, 2 de mayo de 1883. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1883. (pp. 495). San Martín: Escuela de Artes y Oficios.

RO-PBA (1885). Mensaje del Gobernador Carlos D'Amico a la honorable asamblea legislativa, mayo de 1885. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1885. (pp. 644). La Plata: Imprenta de "El Día", calle 49 entre 7 y 8.

RO-PBA (1887). Mensaje del Gobernador Carlos D'Amico a la honorable asamblea legislativa, 1º de mayo de 1887. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1887. Lugar y Edición: S/D.

RO-PBA (1886). Mensaje del Gobernador Carlos D'Amico a la honorable asamblea legislativa, mayo de 1886. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1886. (pp. 667). Lugar y Edición: S/D.

RO-PBA (1888). Mensaje del Gobernador Máximo Paz a la honorable asamblea legislativa, 1º de mayo de 1888. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1888. (pp. 191). Lugar y Edición: S/D.

RO-PBA (1891). Mensaje del Gobernador Julio A. Costa a la honorable asamblea legislativa, 1º de mayo de 1891. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1891. La Plata: Edición: S/D.

RO-PBA (1892). Mensaje del Gobernador Julio A. Costa a la honorable asamblea legislativa, 1º de mayo de 1892. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1892. (pp. 465). La Plata: Establecimiento tipográfico El Día, calle 50 entre 7 y 8.

RO-PBA (1895). Mensaje del Gobernador Guillermo Udaondo a la honorable asamblea legislativa, 1º de mayo de 1895. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1895. La Plata: Talleres de publicaciones del Museo.

RO-PBA (1901). Mensaje del Gobernador Bernardo de Irigoyen a la honorable asamblea legislativa, 1º de mayo de 1901. En Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1901. Volúmen I. Enero Junio (p. 326). La Plata: Talleres de publicaciones del Museo, 1902.

Notas

1. Según investigaciones de Fernando Rocchi, para el año 1881 -previo a la fundación de La Plata- la ciudad más poblada de la provincia de Buenos Aires (Pergamino) contaba con 20.000 habitantes, que no alcanzaban el 10% de la población de la ciudad de Buenos Aires, ahora convertida en la Capital Federal (340.000 habitantes).

2. Durante la gestión de Dardo Rocha comenzó a estudiarse su unión con la nueva capital provincial. Esta empresa ferroviaria sería el medio de transporte interno que vincularía con el corredor norte de la provincia (zona más densamente poblada), y permitiría esencialmente el desarrollo de la zona oeste (vinculada a las ciudades de Luján y -posteriormente- Chivilcoy).

3. La gestión de Dardo Rocha estudió la prolongación del ramal hacia la penitenciaría de Sierra Chica (que sería luego licitado, ejecutado y finalizado durante las gobernaciones de Carlos D'Amico y Julio Costa). En este momento se desarrollarían también los ramales que atraviesan la zona entre el río Salado y el cordón de Tandilia, hasta llegar a Bahía Blanca, haciendo de esta una muy exitosa zona de nueva ocupación.

4. Según los registros oficiales, durante estos años la Casa de Gobierno, el Palacio de la legislatura, el Palacio Municipal, la Casa de Justicia, y el Banco Provincia habían sido licitados y/o contratados (algunos iniciados su construcción), y se encontraban en ejecución los Ministerios de Gobierno y Hacienda, el Banco Hipotecario, la estación del Ferrocarril del Oeste, el Gran Arco del Parque, el Consejo General de Educación, el edificio de Bomberos, una capilla católica y un templo parroquial.

5. El puerto de La Plata también inicia su construcción en este momento, pero es tratado particularmente en los apartados referidos a desarrollo productivo, para las sucesivas gobernaciones.

6. Estas son, las ubicadas en: calle 8 entre 57 y 58; calle 4 entre 62 y 63; Avenida 60 entre 12 y 13; Diagonal 74 entre 2 y 38; calle 9 entre 47 y 48; Diagonal 74 entre 16 y 17; Diagonal 78 entre 4 y 5; calle 12 entre 67 y 68; Diagonal 73 entre 47 y 48; calle 62 entre 137 y 138.

7. Según Osvaldo Graciano, fue el astrónomo francés Francisco Beuf quien dirigiera el observatorio platense y diseñara un plan de observación de los astros, y para la realización de estudios geodésicos y meteorológicos, e incluyó a la provincia de Buenos Aires dentro de la empresa científica internacional impulsada por el Observatorio de París que se proponía elaborar una Carta del cielo.

8. Según relevamiento cuantitativo en discursos oficiales, se construyeron 188 nuevas escuelas, siendo el mayor número registrado en el análisis de los mensajes entre 1881 y 1902. Le sigue la gestión de Carlos D'Amico (1884-1887) con 150 nuevas escuelas mencionadas, y Máximo Paz (1887-1890) con 112. Los gobernadores Costa (1890-1893) e Irigoyen (1898-1902) mencionan 26 y 60 nuevas escuelas respectivamente, mientras que Udaondo (1894-1898) no menciona ninguna.

9. Pudieron finalizarse definitivamente los edificios del Banco de la Provincia, del Banco Hipotecario, del Ministerio de Gobierno, del Ministerio de Hacienda, del Departamento de Ingenieros, de la Capilla de San Ponciano y la de los Corazones Unidos en calles 9 y 57, de la cárcel de Iniciados y del Chalet. Asimismo, se habilitó el Cementerio y el Hospital Melchor Romero.

10. En esos años el presidente Juárez Celman afirmaba que “el Estado es el peor de los administradores”, tal como se menciona en GIBELLI, N. (1969). Crónica Histórica Argentina. (pp. V34). Buenos Aires: Editorial Codex S.A.

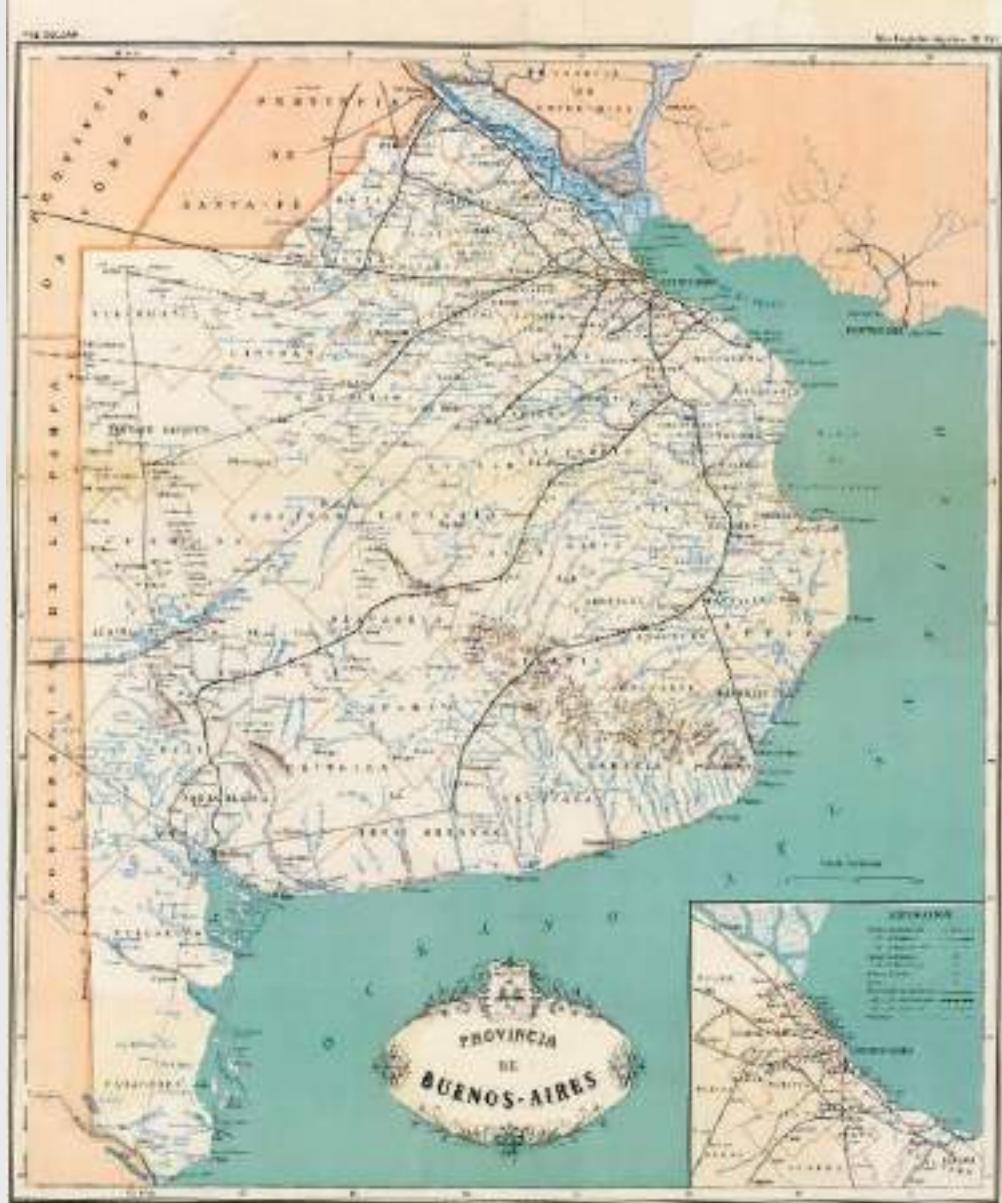
11. Se hace referencia a los logros de años previos, como la reducción de la mortalidad infantil, del analfabetismo, la expansión de sectores medios, etc.

12. En su discurso expone que se otorgaban facilidades y beneficios a empresarios y pobladores de esos centros, que se compensarían con las obligaciones que imponía; pero -siete años después- no se habían subdividido, ni vendido, ni poblado las tierras, y mucho menos cultivado, como se prescribía.

13. Estas eran: Buenos Aires, Ensenada, Central Argentino, Oeste, Sud, Talas, Tramways Rural y la del Estado.

CAPÍTULO 2

AMPLIANDO LA EDUCACIÓN, LA CONECTIVIDAD Y EL SANEAMIENTO (1902-1930)



CONTEXTO 1902-1930

“La normalidad institucional que se había logrado tras la revolución de 1893 dio lugar a la sucesión de gobernadores constitucionales en tiempo y forma (Guillermo Udaondo (1894-1898), Bernardo de Irigoyen (1898-1902), **Marcelino Ugarte** (1902-1906) e **Ignacio de Irigoyen** (1906-1910), quedando interrumpida por obra de la fatalidad, ya que la fórmula elegida para conducir el gobierno durante el período 1910-1914 no pudo completar el mandato debido al inesperado fallecimiento del titular del Poder Ejecutivo, ocurriendo lo propio con su reemplazante, habida cuenta que el 6 de septiembre de 1911 enfermó gravemente el Gral. **José Inocencio Arias** (1910-1912), falleciendo pocos días después de haber transmitido el mando al Vice Gobernador, Cnel. **de la Serna** (1912-1913), quien dejó de existir el 14 de marzo de 1913 en forma sorpresiva, haciéndose cargo de la gobernación el Vice Presidente 1º del Senado, Sr. **Eduardo Arana** (1913), el cual cumpliendo el precepto constitucional establecido para los casos de acefalía, procedió a llamar a elecciones en forma inmediata.

En correspondencia con el resultado obtenido en el respectivo acto comicial, el 12 de Julio de 1913 asumió la gobernación bonaerense el Sr. **Juan Manuel Ortiz de Rozas**, nieto del «Restaurador de las leyes», quien se mantuvo en funciones durante el breve lapso de cincuenta días pues falleció imprevistamente el 31 de agosto de 1913. Con la asunción del Vice Gobernador Sr. **Luis García** se interrumpió, finalmente, la dramática serie de titulares del Poder Ejecutivo que fallecieron en ejercicio del cargo, toda vez que logró completar el mandato sin mayores inconvenientes.

No ocurriría lo mismo con su sucesor, aunque por otras circunstancias. El segundo mandato gubernativo del Dr. **Marcelino Ugarte**, iniciado en 1914 (-1917) bajo los mejores auspicios, se caracterizó por la existencia de permanentes conflictos de orden político, especialmente a partir del 12 de octubre de 1916 cuando inicia su gestión el Presidente Hipólito Yrigoyen, quien puso término a los diferendos al decretar la Intervención Federal de la Provincia de Buenos Aires mediante decreto fechado el 25 de julio de 1917.

Desde entonces comienza una hegemonía absoluta del radicalismo a través de la gestión del Interventor Federal Dr. **José Luis Cantilo**, proyectada luego a los gobiernos constitucionales encabezados por **José Camilo Crotto** (1918-1921), **Luis Monteverde** (1921-1922), el propio Dr. **Cantilo** (1922-1926), **Valentín Vengara** (1926-1930) y **Nereo Crovetto** (1930)”.

El 6 de septiembre de 1930 se levantan las tropas acantonadas en Campo de Mayo y, al mando del Gral. José Félix Uriburu, avanzan hacia la Capital Federal con la intención de derrocar al gobierno constitucional cuya titularidad ejercía por segunda vez don Hipólito Yrigoyen, quien se vio obligado a presentar su dimisión, haciendo lo propio el Vice Presidente Dr. Enrique Martínez. La asunción del Gral. Uriburu al frente del Poder Ejecutivo nacional significó el fin de la asonada, procediendo a decretar la intervención federal en todas las provincias y gobernaciones nacionales”.

En la década de 1900 Argentina y especialmente la Provincia de Buenos Aires accedió a los mercados mundiales de forma constante. El trigo, el maíz y el lino bonaerense se convirtieron en mercancías muy importantes de nivel exportador. El comercio ganadero en pie fue reemplazado con éxito por carne congelada. El crédito agrario se restableció, se reabrió el Banco Provincia y el Banco Nación lideró la financiación del desarrollo productivo provincial, en tanto la trama de comercio y crédito en menor escala lubricó la economía provincial. La red de líneas ferroviarias troncales fue complementada con ramales colaterales, haciendo que casi cualquier punto de la provincia tuviera una estación de tren a una distancia no mayor de unos cincuenta kilómetros. La inmigración masiva de comienzos del siglo XX cubría el territorio de una población que ya no era dispersa, y los servicios de educación, salud y seguridad la alcanzaron de manera creciente.

En particular, los cambios políticos fueron fundamentales para el desarrollo de la provincia. La llegada del UCR al poder supuso un cambio de rumbo, con la implementación de políticas de reforma social y económica. La Ley Sáenz Peña, que estableció el sufragio universal, secreto y obligatorio, fue un hito fundamental en la democratización de Argentina.

Los cambios económicos también fueron importantes. El crecimiento agrícola y ganadero permitió a la provincia consolidarse como un importante productor de alimentos y materias primas. La industrialización, por su parte, generó empleo y riqueza, contribuyendo al desarrollo de la clase media.

Los cambios sociales, por último, tuvieron un impacto profundo en la sociedad bonaerense. El crecimiento de la población urbana generó nuevos desafíos, como la necesidad de mejorar la infraestructura y los servicios públicos.

Este Capítulo 2 se ha dividido en tres apartados. El primero denominado: “Poblar y educar” describe la mirada y las acciones de los gobernadores y ministros de Obras Públicas entre 1902 y 1917. Se relaciona con las políticas que en ese sentido cumplieron los gobiernos provinciales, sumando las de accesibilidad y conectividad para la movilidad de la producción y la población. Fue importante la inmigración y la educación a la que se tendió a dar respuesta, pensando en las necesidades de la provincia.

El segundo se ha denominado “Del desarrollo agrario al industrial” y expone las políticas de obras públicas entre 1917 y 1930. El tercer apartado desarrolla una de las obras consideradas importantes del periodo como fue el Puente sobre el río Quequén Grande; que permitió mejorar la conectividad territorial hacia el sur de la provincia y el pleno desarrollo del puerto homónimo, ubicado en el estuario del río, pero de ultramar. También conectó dos ciudades colindantes –Necochea y Quequén– y sus respectivas zonas rurales productivas.

El primer apartado expone dos períodos de gobierno del mismo gobernador, el Dr. Marcelino Ugarte, una abre el periodo (1902-1906) y otro segundo lo cierra (1913-1917). Entre medio solo el Dr. Ignacio de Irigoyen gobierna cuatro años entre 1906-1910 y el resto apenas alcanzan dos años, seis, siete meses o un año, en una seguidilla de momentos muy breves de gestiones de gobierno debido al fallecimiento de gobernadores o del vice gobernador respectivo. Fueron los casos del General José I. Arias (1910-1912); Ezequiel de la Serna (1912-1913); Juan M. Ortiz de Rozas (1913) y Luis García en 1913 con solo siete meses de gobierno.

Cuando el general Arias tomó posesión del mando de la provincia, empezaba a insinuarse en la República la transformación política que debía alcanzar su apogeo en 1916 y subsistir 14 años más, como la práctica del sufragio universal obligatorio y el partido radical en el gobierno. Acababa de ser electo presidente el doctor Roque Sáenz Peña y en todos los ámbitos del país vibraba la promesa solemne del candidato, que habría de perder su apariencia idealista para convertirse en la más bien intencionada realidad política

de nuestros tiempos. En 1917 es elegido como presidente de la Nación Don Hipólito Irigoyen y el partido radical asume el poder.

En el segundo apartado se describe el momento que va entre los años 1917 y 1930. Inicia el periodo el Dr. José Luis Cantilo como interventor entre los años 1917-1918, continuo Don José Camilo Crotto (1918-1921) y luego Luis Monteverde (1921-1922). Le siguió como gobernador el Dr. José Luis Cantilo, (1922-1926) esta vez elegido democráticamente y luego Valentín Vergara (1926-1930).

En este periodo importo impulsar centros urbanos para el desarrollo de diferentes actividades. Especialmente tres ciudades, con claras diferencias funcionales, que llegarían a ser importantes. La Plata, como sede política; Mar del Plata como centro social de la oligarquía para el turismo de mar de los residentes en la ciudad de Buenos Aires y Bahía Blanca, como polo económico y su necesidad de tener un puerto de ultramar que diera conectividad con los centros patagónicos aún no desarrollados. La capital provincial, vinculada a la ciudad de Buenos Aires por ferrocarril seguía compitiendo con la Capital Federal, en muchos aspectos, pero fundamentalmente, como espacio de residencia de los funcionarios del gobierno provincial, aunque mostraban reticencia. Otros funcionarios se disputaban entre: San Nicolás y otros puntos sobre el Paraná, Mar del Plata como centro turístico y más tarde como centro pesquero. Necochea - Quequén como puerto casi natural.

En la tercera y última parte, se desarrolla la obra del Puente Colgante sobre el río Quequén Grande que enfrentó dos desafíos: extender la frontera de la provincia hacia el sur del río Quequén, que hasta ese momento estaba vedada, solo se podía cruzar el río en balsa; y el técnico, porque la obra de gran envergadura para ser afrontada por el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia.

Poblar y educar (1902 – 1917)

Marcelino Ugarte (1902-1906) asume la gobernación de su primer periodo el 1º de mayo de 1902, con el vicegobernador Vicente Peralta Alvear, ambos pertenecientes al Partido Autonomista Nacional (PAN). Su Ministro de Obras Públicas fue el Ingeniero Ángel Etcheverry.

En esa ocasión Ugarte en su primer discurso, expuso ante la asamblea legislativa, una síntesis de su programa administrativo, en párrafos altivos y llenos de sinceridad, transmitió lo siguiente:

“Mi tarea –dijo– ha de ser esencialmente administrativa durante el primer tiempo de mi gobierno, y habré de consagrarme con ahínco a normalizar las finanzas poniéndolas al día. Más tarde, dentro de los medios que consiga acumular, seguiré una política francamente impulsiva, como cuadra, en mi opinión, a la provincia, promoviendo obras, afluencia de población, implantación de industrias nuevas o derivadas...” (Diario de sesiones Senado PBA, 1903).

Esbozó un cuadro de la difícil situación financiera de la provincia y formuló los principios económicos a que ajustaría su labor; anunció su propósito de propender a la reforma del sistema impositivo y de la Constitución provincial “*insistir en la necesidad de abordar resueltamente el problema de la reforma constitucional*”, de fomentar las obras públicas, de impulsar o enajenar el puerto de La Plata y de difundir la enseñanza.

En materia financiera llevo a cabo dos actos importantísimos: la reorganización del Banco de la Provincia de Buenos Aires y la venta del puerto de La Plata al gobierno nacional. El primero, después de cancelar todas sus obligaciones provenientes de la gran crisis que motivó su ruidosa caída, reabrió sus puertas con su antiguo nombre, sus prerrogativas y su tradición, con un total de depósitos particulares, judiciales y fiscales y un alto crédito que se puso de manifiesto inmediatamente en la cotización de sus acciones. Con respecto al segundo tuvo más idas y vueltas.

Se construyeron nuevos caminos, se mejoraron los existentes, y sobre ellos, en los casos de ríos y arroyos, se construyeron en total 30 puentes, proyectándose un número mayor. Los ferrocarriles aumentaron los kilómetros de vía aproximadamente en 1.000 km los de trocha ancha, y 600 km los de trocha angosta.

Se le encargó al doctor Francisco P. Moreno el levantamiento del mapa topográfico y geológico de la provincia, convencido de la necesidad de conocer la naturaleza del suelo, subsuelo, el régimen de las aguas superficiales e interiores.

Le preocupó muy particularmente la construcción de canales de navegación, especialmente el proyectado e iniciado en las lagunas de Mar Chiquita y Gómez de Junín, hasta el río Paraná en Baradero (Canal del Norte) en una extensión de más de 300 kilómetros, de los cuales se alcanzó a construir durante el mandato cerca de 200 km. Estuvo a cargo de la empresa Candini y Cia. El canal tenía dieciocho (18) metros de ancho y casi dos de profundidad, y se utilizaría para transportar productos agropecuarios destinados a la exportación. La política que estuvo en duda, fue la pertenencia o no del Puerto La Plata a la Provincia (Figura 44). Al iniciar el gobierno, en su primer discurso, el gobernador dijo:

“estudié el proyecto de enajenar el Puerto La Plata, pero he desechado la idea, persuadido de que su porvenir está próximo. Actualmente se construye allí un gran establecimiento frigorífico, (Figura 39) y se ha acordado el terreno necesario, a dos empresas distintas, para establecer tanques de petróleo. Esto aumentará naturalmente el movimiento. Abrigo, además, el propósito de construir vías férreas tributarias del Puerto, de acuerdo con las ideas desenvueltas en el capítulo que dedico a la construcción de obras públicas.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1903: 26).

Por último, el puerto La Plata fue transferido al gobierno nacional, por ley de la Legislatura, en 1905, patrocinada por el mismo gobernador. Se obtuvo por tal concepto una suma que el gobierno aplicó a la amortización de su deuda externa, la cual quedó reducida al finalizar el gobierno del señor Ugarte (NOTA 1).

Encaró otras obras que llegaron a buen término. La construcción de canales en el Delta del Paraná, donde quedaron listos –al terminar su período–, siete cursos de agua para la navegación isleña y, por consiguiente, para la producción agrícola y frutícola.

Entre 1902 y 1905 se iniciaron las obras de desagüe en las zonas inundables de la provincia, y se dio comienzo a los trabajos de irrigación en Patagones, contratando al efecto para la tarea al ingeniero Carlos Wauters, demostrando así, la enorme trascendencia de esta obra y su gran utilidad.

FIGURA 44

El Puerto La Plata comenzó a tener mayor movimiento con la instalación de los frigoríficos Armour y Swift (1904).



Fuente: Archivo Fotográfico MOP PBA.

A la enseñanza pública se le dedico especial atención, proyectando la ley de edificación escolar, con cuya promulgación se pudo emprender la construcción de cuatrocientos (400) locales para escuelas en todo el territorio provincial.

“...imponiendo al Estado el deber correlativo de crear escuelas en proporción de la población escolar, prácticamente resulta que sólo alcanzan para el 50 por ciento. Adaptándonos a las circunstancias, necesitaríamos 1200 escuelas para la población escolar, susceptible de ser concentrada en puntos dados: En suma, se habría de construir mil escuelas más o menos.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1903:8).

Entre otros actos de gobierno de este período, podrían señalarse la creación en La Plata del Colegio y la Universidad Nacional, sobre la base de la institución similar creada 10 años antes; la instalación de los Tribunales de la Costa Sur; la reforma fundamental de las leyes impositivas y la reorganización del Montepío Civil.

En su segundo discurso del 7 de mayo de 1904, explicitó:

“No ha decaído la decisión del Poder Ejecutivo para resolver el problema de la educación común; al contrario, ha afirmado su opinión, de que actualmente deben satisfacerse dos necesidades dominantes de la vida colectiva: educar y poblar —y os ha de enviar, abiertas vuestras deliberaciones, el proyecto pacientemente elaborado para solucionarlo.

A realizar, dentro de la modesta esfera de la vida provincial, el otro anhelo: — tiene el plan de obras públicas, cuyo objetivo es abaratar los transportes, para aumentar, principalmente, la utilidad de las industrias agrícolas, dilatando al propio tiempo la superficie de cultivo y poniéndolas en condiciones de retribuir bien el trabajo y atraer la inmigración: es decir, creando un estado económico propicio para que afluya y para que se radique.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1904).

En su mensaje final a la Legislatura, el 1º de mayo de 1906, expresó:

“Me he empeñado en ser justo y sobrio en administración; he sentido amor por mi obra; nunca me atrajo la tarea de cultivar enconos; me he preocupado de ejercer el gobierno con los ojos abiertos hacia todos los rumbos, y desciendo hoy con la satisfacción íntima de haberme dado en la integridad de mí mismo al bien de la provincia, lleno de gratitud al gran partido que me ha acompañado a cruzar tantas vicisitudes, hacia la H. Legislatura y mis distinguidos consejeros, sin excluir la oposición que, con su actitud, sólo ha conseguido forjar la obra y, tal vez, a los obreros.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1906).

Le siguió la gestión del gobernador Ignacio de Irigoyen (1906-1910) que estuvo marcada por una serie de reformas políticas y sociales que permitieron mejorar la calidad de vida de los habitantes. Dijo ante la Asamblea Legislativa al terminar su gestión:

“Hemos heredado de un gobierno que ha tenido un gran programa de obras públicas. De gran importancia fue el Tesoro para la edificación escolar, creado por la ley 6 de febrero de 1906, con el cual han podido llevar a cabo la constante obra educacional que a grandes rasgos he debido enunciar en mis mensajes anuales, es uno de los números de mi programa de Gobierno que ha podido cumplirse felizmente.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1909).

Por lo tanto, continuó dando importancia a la educación y siguió ampliando su patrimonio construido. Siguió el camino del gobierno anterior, y fijó en forma contundente la misión de la Provincia en la educación

y la enseñanza. Quedaba como complemento del plan, la difusión de la escuela y su perfeccionamiento técnico. Las un mil trescientas setenta y cinco (1375) escuelas que funcionaron en 1908, fueron aumentadas en un mil seiscientos diez y nueve (1619), con un crecimiento mayor en el medio rural, en razón de los nuevos núcleos que la Provincia fue formando en la vasta extensión de su territorio. Durante este gobierno, se crearon cuatrocientos noventa (490) escuelas primarias.

Se diseñó y creó la Dirección General de Caminos, que convertida en ley produjo beneficios inmediatos, asegurando los intereses de la ganadería y la agricultura como fuente principal de riqueza dando respuesta a la propiedad territorial que indirectamente proporcionaba recursos al tesoro fiscal. Así se concretaron los caminos afirmados de adoquín que unían en todas direcciones a la Capital Federal con los pueblos inmediatos de la Provincia. Se llevaron a cabo las obras en los caminos que unían Avellaneda a Lomas de Zamora, del límite de la Capital Federal a Tigre, a Morón, a San Martín y otros (Figuras 45 y 46).

Se construyeron varios ramales de trenes provinciales, la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires, de capital francés, tuvo ramales que llegaron desde Buenos Aires a La Plata, Nueve de Julio y Rosario; más tarde se construirían ramales a Vedia y General Villegas. Se inició la construcción del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires hacia Saladillo y el Ferrocarril Midland de Buenos Aires llegó hasta las cercanías de Chivilcoy.

FIGURA 45

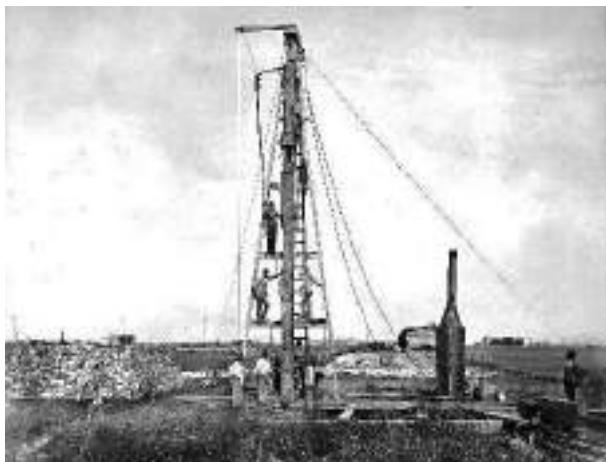
Foto del Camino General Belgrano en construcción. Año 1914



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

FIGURA 46

Comienzo para la hincada de un pilote fundación Estripo Sur, Km 3+070 Puente de 45m. En la traza del mismo camino. Año 1915.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

FIGURA 47

Estación Provincial Meridiano V. Ubicada en calles 17 y 71 de la ciudad de La Plata. Inaugurada el 27 de abril de 1910.



Fuente: <https://meridianocultural.com.ar/ferrocarril-provincial>

La construcción de los primeros doscientos seis (206) km. formaban parte de la red ferroviaria autorizada por ley 3067 de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires el 18 de octubre de 1907 cuyos estudios preliminares tuvieron comienzo con la gobernación de D. Marcelino Ugarte. Así se concibió una red férrea para unir las zonas oeste y sur de la provincia con el puerto de La Plata que, por su capacidad y excelentes condiciones estaba sindicado a ser el desembarcadero virtual de los productos agrícolas y ganaderos de Buenos Aires.

Sin oposición en los comicios para gobernar el periodo siguiente, triunfó la fórmula encabezada por el General José I. Arias (1910-1912); luego Ezequiel de la Serna (1912-1913); continuó Juan M. Ortiz de Rozas (1913) y Luis García (1913) con solo siete meses de gobierno. En 1914 asumió nuevamente Marcelino Ugarte por otros cuatro años (1914-1917).

El General José I. Arias cuando inicia su gestión expone lo siguiente:

"No se alcanzará mejora alguna en nuestros hábitos políticos si la acción cívica no es ejercitada debidamente; es decir, si no se persevera en la lucha con decisión, haciendo sacrificios y abnegación para lograr la gloria de alcanzar por los medios legales los puestos públicos donde el hombre de pensamiento y labor puede servir al país". (Diario de sesiones Senado PBA, 1910)

Durante su mandato, con José Tomás Sojo como ministro de Obras públicas, Arias continuó con la modernización y el desarrollo de la provincia de Buenos Aires. Se enfocó en la construcción de caminos y puentes, la ampliación de la red ferroviaria y la creación de nuevas escuelas. También fue un defensor de la libertad de prensa y de la educación pública.

Continuó con el proyecto de transformar el Delta del Paraná en un polo de desarrollo económico. Aprovechando la infraestructura ya existente, el gobierno invirtió en la ampliación de los canales de navegación y en la construcción de nuevas obras de infraestructura. En 1912, se firmó un contrato con la empresa Waldorp-Goedhart para la construcción de una red de canales en el Delta. Las obras se

centraron en la ampliación de los brazos de unión entre el río Luján y el Paraná de las Palmas, y entre el Paraná de las Palmas y el Paraná-Miní.

En el período, se experimentó un notable avance en las obras de drenaje en las zonas inundables del sur. Se culminaron con éxito y se pusieron en funcionamiento de manera definitiva los canales 15, 10, 7 y 8, en una ceremonia de inauguración que contó con la presencia del presidente Sáenz Peña, quien fue invitado por el gobernador Arias y mostró un profundo interés en las obras. Inmediatamente después, se continuó con la tarea de construir los canales 12, 18, 13, 14 y 11, todos ellos de una longitud considerable.

El gobernador Arias, inauguró la apertura de la primera sección del ferrocarril provincial que conectaba la estación de La Plata (Figura 47) con Meridiano V en Provincia de La Pampa. Línea que llegó hasta la localidad de Saladillo. Poco tiempo después, se extendió hasta los Partidos de 25 de mayo y Nueve de julio.

En el año 1911, se habilitaron otros diferentes ramales de empresas privadas, sumando un total de novecientos doce (912) km y hacia mediados del año 1912, se encontraban en proceso de construcción un mil trescientos cincuenta y cinco (1.355) km adicionales de vías férreas.

La gestión de la vialidad, bajo la supervisión de la recién creada Dirección General de Caminos asumió la tarea de mejorar las comunicaciones. Inició su administración dividiendo la provincia en zonas estratégicas para llevar a cabo acciones rápidas y eficientes. Esto tuvo un impacto notable, especialmente para el transporte de las cosechas agrícolas.

Además, se dio impulso a la construcción de carreteras pavimentadas, con el inicio de obras en el camino afirmado de La Plata a Avellaneda, que se destacaba como la ruta más importante que conectaba con la ciudad de Buenos Aires.

Paralelamente con el amplio plan del gobierno para mejorar las comunicaciones en todas sus formas, se incluyó la expansión ferroviaria, y se siguió con la construcción de canales en el Delta. Asimismo, se prestó atención al desarrollo de las comunicaciones telegráficas. En tan solo un año, el número de estaciones telegráficas en la provincia aumentó de ochocientos cincuenta y ocho (858) a un mil dos (1002), y al año siguiente se elevó a un mil ochenta y dos (1082). El tendido de nuevas líneas telegráficas también

FIGURA 48

Cárcel Sierra Chica en el partido de Olavarría, en zona centro de la provincia de Buenos Aires, de régimen cerrado exclusivo para penados del Servicio (NOTA 3).



Fuente: <https://historiasolavarria.blogspot.com/2019/01/la-carcel-de-sierra-chica-1882-1941.html>

experimentó un crecimiento significativo, con la construcción de más de un mil (1.000) kilómetros de nuevas líneas en dos años.

Arias brindó apoyo efectivo a los agricultores del sur de la provincia que habían sufrido pérdidas totales en sus cosechas debido a la gran sequía del año 1911. En esa ocasión, el gobierno invirtió en semillas, un apoyo que luego se recuperó gradualmente. Esta medida fue un acto meritorio que brindó a los colonos los medios necesarios para recuperarse de sus pérdidas y que no representó un costo significativo para las finanzas públicas, ya que algunas sumas impagadas por agricultores morosos se omitieron en el proceso. También nombró comisiones encargadas de proponer reformas al Código Rural y al Reglamento General de Policía. Se inició la publicación del "Boletín Oficial", que sirvió como medio para difundir los actos del gobierno y generó ingresos para las arcas públicas. En el ámbito de la justicia y la seguridad, se llevaron a cabo mejoras en las cárceles de la provincia, y se creó la Inspección de Prisiones, que ejerció la supervisión sobre estas instituciones (Figura 48).

El 2 de septiembre de 1912, el gobernador Arias experimentó los primeros síntomas de su enfermedad que finalmente le costaría la vida. Ese mismo día, delegó sus funciones en el vicegobernador de la Serna, que sólo ejercería seis meses en su nuevo cargo.

Un apartado especial merece las gestiones de diferentes gobernadores en el Ministerio de Obras Públicas que se despliegan entre 1908 y 1914. En ese periodo se inicia una discusión de hasta donde el estado provincial podía y/o debía construir obras civiles consideradas apropiadas según diferentes opiniones de la comunidad, necesarias para algunos o no para otros. Esas obras denominadas ramblas en ciudades balnearias, como Mar del Plata y Necochea tuvieron distintos tratamientos y se originaron como idea en la sociedad civil en la primera ciudad o desde el Estado en la segunda.

En Mar del Plata había surgido como idea el 27 de enero de 1908, en una Asamblea de socios del Club Mar del Plata, que resolvió la construcción de una Rambla de material. El proyecto fue presentado al Congreso, donde el diputado López Bouchardo afirmó: «Es ridículo que, en medio de todos los chalés, palacios y demás obras debidas al esfuerzo privado aparezca, como una demostración de la desidia de los poderes públicos, un armazón de madera de unas cuadras de largo, que sólo por espíritu de imitación puede llamarse rambla».

El Proyecto fue aprobado y los trabajos comenzaron el febrero de 1911. La «Sociedad Francesa de Construcción y Obras» estuvo a cargo de la edificación, y los planos pertenecían al arquitecto Luis Jamin e ingeniero Carlos Agote, autor también del edificio del diario La Prensa, del Círculo Militar y del Club del Progreso. La llamada Rambla Bristol de Mar del Plata –como el famoso centro de veraneo británico– se inauguró el 19 de enero de 1913. Del lado de la ciudad, la rambla era un majestuoso balcón abierto al mar, con una extensión de 400 metros, en la que se levantaba una larga fila de columnas.

En 1909 el senador Tomás López Cabanillas que integraba el Senado de la Provincia de Buenos Aires, presenta un proyecto de ley por el cual el Poder Ejecutivo provincial mandaría a construir una rambla, balneario y obras accesorias en la playa de Necochea. El gasto se reembolsaría con el producido de la venta de solares, quintas y chacras, dentro del ejido de Necochea que aún pertenecía al fisco.

El ejecutivo debía entregar a la Municipalidad de Necochea todas las obras autorizadas por la ley. Aquí se dio una discusión sobre si correspondía al ejecutivo provincial financiar la obra. Se concluye finalmente que Necochea necesitaba de la ayuda de los poderes públicos, tanto más que esa obra pública no beneficiaría solo a los habitantes del pueblo, sino a todos los que concurrieran a esa playa, donde no se congrega el lujo que se desplegaba en Mar del Plata. Se hace notar, que las ramblas son ya consideradas por los legisladores “obra pública”, introduciéndose el Estado en una esfera que era hasta ese momento de dominio privado.

Aprobado el proyecto de financiamiento en junio de 1910, el Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires hace confeccionar los planos por el Departamento de Arquitectura, y gestiona luego su construcción, aprobándose en 1913 la licitación y la aceptación del ofrecimiento de la “Sociedad de Fomento Necochea” de contribuir en algo para poder realizar la obra.

FIGURA 49

La rambla Bristol de Mar del Plata. Inauguración de la Rambla Bristol en 1913. Demolida en 1938, para la realización del Hotel Provincial y el Casino.



Fuente: (AGN) AGAS01-DDF-rg-Caja 2914 Inv.:166642.

Según Ignacio (1914), la rambla “oficial” tenía 150 metros de longitud y una superficie cubierta de 5.500 metros cuadrados. Estaría realizada en cemento armado y mampostería, con revoques imitación piedra y contaba con obras sanitarias entre otras comodidades, donde se destacaba el gran casino y un salón teatro-biógrafo.

No hay acuerdo sobre la autoría del proyecto, pero parece ser obra del hijo del arquitecto del mismo nombre Juan A. Waldorp, quien se desempeñaba como Director de Arquitectura de la Provincia entre 1911 y 1913, y la obra se realizó en la dirección en los años que estuvo a su cargo.

No hay duda, sin embargo, que la construcción fue realizada por la Compañía General de Obras Públicas –GEOPE– creada en esos años en el país con capitales alemanes; era una filial de la compañía Philipp Holzman, empresa constructora que tuvo a su cargo muchas obras significativas, tanto públicas como privadas.

La rambla municipal era una gran plataforma levantada sobre una estructura de pilas y arcos de medio punto, a modo de plaza seca –con su lado mayor paralelo a la costa– a la que se accede desde la villa centralmente por una circulación flanqueada por dos edificios idénticos que contenían comercios y una galería a cielo abierto. El descenso a la playa se hacía por dos escaleras también simétricas.

Fueron habilitadas en la gestión del gobernador Luis García –que aprovechó la época de verano– para seguir construyendo la Rambla Bristol de Mar del Plata y las obras de la Rambla de Necochea. De la última, primero se terminó la loza del piso que formaba parte del paseo y la construcción principal del centro. Por último, se finalizaron los locales para renta, situados a la entrada de la Rambla sobre la Avenida 2; esto permitió habilitarla en la temporada veraniega siguiente. Las realizaciones fueron entre 1913 y 1915 (Figuras 49 y 50).

El año 1912 fue muy trascendente para la República Argentina, porque se inició un camino hacia la democracia, que muchas veces había sido interrumpida. Se reforma la legislación electoral nacional y se instaura la democracia por sufragio universal, secreto y obligatorio, impulsada por el presidente Roque Sáenz Peña. Así se inicia la era de la política de masas. Confluieron en esa iniciativa un extendido reformismo, que veía en la democratización el corolario natural de la modernización de la sociedad y de la economía.

FIGURA 50

Rambla de Necochea en su primera Etapa y finalizada. Construida entre 1913 y 1915.



Fuente: necocheaciudadpordescubrir.blogspot.com

La Argentina venía experimentando desde la década de 1880 la necesidad de reorganizar un orden conservador en crisis, aquejado por tendencias centrífugas que amenazaban su existencia misma (Zimmermann, 1994). Fue conocida como ley Sáenz Peña, y su alcance era para las elecciones de presidente, vicepresidente de la república y diputados nacionales. Sin embargo, también ejerció una influencia notable sobre las realidades provinciales y, dentro de ellas, sobre sus principales fuerzas políticas (Tato, 2005: 128-150).

Llegamos al gobierno de Eduardo Arana (1913), cuando la población de la Provincia era de 2.089.774 habitantes para el comienzo del año, repartida en ciento siete (107) partidos en que se dividía administrativamente la provincia, que abarcaba 305.121 km² con una densidad de 6,85 hab./km².

La construcción de la línea de ferrocarril Meridiano V avanzaba rápidamente, y fue un factor importantísimo en la economía de la Provincia, un positivo elemento de progreso. Antes de finalizar el año la línea alcanzó hasta el cruce con el ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano. Concluida la línea, entregadas nuevas zonas a la explotación agrícola, creados otros núcleos de población a lo largo de aquella, se empieza a consolidar la acción del ferrocarril, con importantes resultados. Superando en este primer año, a los de otros ferrocarriles en un período análogo de explotación. El enriado llegaba al kilómetro cuatrocientos sesenta (460) y se prosigue con actividad. Los noventa (90) kilómetros que faltan para llegar a la estación terminal se calcula que estarán concluidos antes del 1º de septiembre de 2013.

Doscientos edificios escolares más se proyectan levantar en el vasto territorio de la Provincia para la fundación de nuevas escuelas y el traslado de otras que funcionaban en locales particulares, inadecuados a su objeto.

El número de establecimientos hospitalarios y/o para la salud aumentaron en cinco (5) unidades ubicadas en los partidos de General Belgrano, Carmen de Areco, Coronel Vidal, Hospital Fiorito de Avellaneda y Sala de Primeros Auxilios de Villa Ballester. Además, se realizaron mejoras y ampliaciones en los hospitales de Bahía Blanca, Chascomús, Coronel Pringles, Bolívar, Dolores, Las Conchas, Mar del Plata, San Andrés de Giles, Luján, Ramón Santamarina de Tandil y Petrona Villegas de Cordero de San Fernando.

La oficina del Mapa Topográfico y Geológico continuó ocupándose de la confección de la cartografía de los caminos de la Provincia con lo que se satisfizo una sentida necesidad, sirviendo de base para el mejoramiento de los diversos servicios públicos.

En los pocos meses que estuvo el gobernador Juan Manuel Ortiz de Rosas incluyó en su gabinete a dos ministros de la administración anterior: los doctores Francisco Uriburu y Alfredo Echagüe, a cargo de las carteras de Gobierno y Hacienda, respectivamente. La cartera de Obras Públicas fue asumida por el doctor Rodolfo Moreno (hijo).

En el discurso inaugural presenta su máxima preocupación de esta manera:

“Vuestra Honorabilidad, debe dar a esta grave cuestión especial importancia. Es necesario construir cárceles que respondan a un criterio científico de higiene y de seguridad, porque a medida que el tiempo transcurre la solución del problema se agrava en forma dolorosa e inquietante. Por lo pronto, he llamado a licitación la construcción de la cárcel modelo de La Plata de acuerdo con la autorización de Vuestra Honorabilidad, y he de encontrar en los recursos actuales del presupuesto el medio de iniciar esa obra que exige la cultura y el progreso de Buenos Aires.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1913).

Los edificios ocupados por los detenidos en casi todos los casos, tenían deficiencias a causa de

construcciones inadecuadas que con el hacinamiento agravaban las condiciones higiénicas de los presos, que aumentaba a partir de un código penal muy riguroso.

“Es indispensable reaccionar contra la tendencia a engrosar los presupuestos a título de realizar obras de progreso que no son de absoluta necesidad, y a dictar leyes especiales sin crear recursos efectivos para cubrir los gastos autorizados. Es forzoso suprimir todo lo superfluo y resignarnos durante algún tiempo a una vida de severa economía, mejorando y activando enérgicamente la percepción de las rentas con que han de sanear nuestras finanzas.” (Diario de sesiones Senado PBA. Declaraciones en la Asunción, 1913).

El mandatario declaró ante la Legislatura que le causaba extrañeza el hecho de que la provincia se hallara en la difícil situación financiera en que la encontraba, cuando los ingresos del tesoro habían excedido a más del triple de los de la época no muy lejana en que actuara en el gobierno como ministro del gobernador Ugarte.

“Me inclino a creer –dijo–, que la exuberante prosperidad alcanzada por la provincia y la precipitada valorización de la propiedad raíz, han extraviado el criterio de algunos de mis predecesores en el gobierno, induciéndolos al aumento inconsiderado de los presupuestos, incorporándoles empleos u organismos administrativos de dudosa necesidad; creando un personal de asesores y comisiones extraordinarias encargado de relevar a los funcionarios de estudios y tareas que les son propios; y, finalmente, a emprender costosas obras públicas cuyos recursos, no realizados en gran parte, las dejan inconclusas y endeudadas”.

Con estas orientaciones, el gobernador se dispuso a ejercer su mandato, y acaso hubiera logrado restablecer la normalidad en la marcha económica provincial que se proponía, pero la muerte lo sorprendió en el cargo, como había sucedido con sus antecesores Arias y de la Serna.

Una cuestión significativa durante la breve gestión del doctor Ortiz de Rozas al frente del gobierno fue la devastadora inundación en la zona sur de la provincia. En esta tragedia, las aguas, causaron numerosas pérdidas de vidas humanas y daños materiales incalculables. Los partidos más afectados por el desastre fueron Dolores, Maipú, Ayacucho y Pila. En respuesta a esta emergencia, el gobierno socorrió, con alimentos, ropa y ayuda a miles de personas que resultaron perjudicados en la catástrofe de agosto de 1913.

Primero emitió un mensaje a la Legislatura donde destacaba la gravedad de la situación y luego emitió un decreto que encomendaba a una comisión de expertos, formada por los ingenieros Carlos Wauters, Agustín Mercau y Juan A. Waldorp, que estudiara y proporcionara un informe al Poder Ejecutivo sobre la eficacia del plan general de drenaje implementado de acuerdo con la ley de 1900. Esto se hizo debido a las opiniones autorizadas que insinuaban que dichas obras habían perjudicado a ciertas regiones de la provincia.

También emitió un decreto para llevar a cabo el relleno de los pantanos de Quilmes, una obra que había sido solicitada debido al desarrollo de la región. Suprimió la Dirección General de Caminos y la reemplazó por una Dirección de Puentes y Caminos, para la cual estableció nuevos planes de trabajo y nombró al ingeniero Abraham Tapia como su director.

Asimismo, ordenó la realización del Congreso Agropecuario que había sido acordado por ley en octubre de 1912. Organizó el Departamento de Agricultura, incorporando a él las escuelas de fruticultura y avicultura de Dolores y La Plata, la chacra experimental de Patagones, los viveros forestales de Cazón y Baradero, el laboratorio y otros recursos de la extinta Dirección de Agricultura y Ganadería, así como la sección veterinaria de la Dirección General de Salubridad, entre otros.

Durante el gobierno de Luis García que continuó, y duro ocho meses. El 1º de mayo de 1913 la empresa constructora efectuó la entrega del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V entre el kilómetro 308, Nueve de Julio, y el kilómetro 440, cruce con el Ferrocarril Rosario - Puerto Belgrano. Posteriormente, en 1º de enero de 1914, se entregó la última sección, desde kilómetro 440 al 552, en el límite con la Pampa, la cual fue librada al servicio público para poder iniciar el transporte de la cosecha, concluyéndose las obras en febrero.

En cuanto al Canal Norte...

“...toca al nuevo Gobierno y a Vuestra Honorabilidad decidir en forma definitiva sobre tan importante asunto, ya que la solución del problema de la navegación interior, sería una de las obras de gobierno más grandes y que reportaría mayores ventajas para el desarrollo industrial de la Provincia.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1914).

Por primera vez, después de iniciados los trabajos de esta obra pública tan vivamente discutida, se ha realizado en la forma prevista por el proyecto, el represamiento de las aguas de las lagunas de Mar Chiquita y Gómez que constituyen la fuente principal de la provisión de agua del Canal del Norte. El nivel alcanzado por estos embalses, se mantiene con poca variación desde hace 18 meses, mediante las reparaciones oportunas de los diques que cierran sus salidas. Este estado de cosas, motivó un nuevo estudio, habiéndose expedido los asesores técnicos del Ministerio aconsejando la continuación de las obras a fin de no dejar esterilizadas las sumas invertidas.

Si los estudios realizados no fueran suficientes para disponer de inmediato la prosecución aconsejada, estimó necesario complementarlos y oír nuevas opiniones de técnicos de reconocida competencia, aun cuando para ello fuera necesario requerir presencia de algún técnico extranjero. Este problema tomó tanta magnitud, no sólo por lo ya hecho sino por lo que pudiera hacerse en el futuro, que justificaría una resolución de esa naturaleza. Lamentablemente poco a poco los trabajadores fueron obligados a dejar la obra que de a poco se fue levantando. El historiador Banzato reconoce en el abandono de la obra al lobby llevado a cabo por las compañías de ferrocarriles, pero asegura que ese problema se resolvió en 1907, cuando el gobierno logró un acuerdo de tarifas. Por eso el autor pone énfasis en cuestiones como desconocimiento climático, la falta de acuerdo sobre la factibilidad técnica y el aumento de los costos del gigantesco proyecto. Igualmente hay varias versiones sobre el fracaso del Canal Norte, aun no dilucidados.

La Dirección General de Escuelas durante el año 1913 continuó desarrollando el plan general de edificación formulado por ley del 6 de febrero de 1906. Se entregaron nuevos edificios escolares en los partidos de General Sarmiento, Alberti, Las Flores, Cañuelas, San Nicolás, Carmen de Areco, Salto, Hurlingham, Adrogué, Lincoln, Bragado, Coronel Dorrego, Junín, Las Heras, Tandil, Lomas de Zamora (Villa Albertina), Chascomús, Vicente López, Rojas, General Rodríguez, Campana, Azul, Lobería, Morón, Las Conchas y Tornquist. Todos ellos con capacidad para 400 a 500 alumnos, con casa para maestros y porteros, patios cubiertos y baños con todas las exigencias de la higiene escolar.

La Dirección de Obras de Salubridad que funcionaba con carácter independiente desde el año 1912, reglamenta sus funciones -antes reducida a los límites de La Plata- y las extiende a toda la provincia de Buenos Aires. En el edificio que ocupa el Hospital de Niños de La Plata, se realizaron obras de importancia, que eran reclamadas para su buen funcionamiento. La construcción del Policlínico de La Plata se continuó sin interrupción, habiéndose ampliado las obras anteriormente contratadas con la ejecución de los servicios sanitarios e instalación de luz eléctrica.

“He procurado que en todas las obras públicas de la Provincia tuviera la Dirección de Arquitectura la intervención correspondiente, ya como Dirección Técnica, en los casos en que ellas se lleven a cabo por Administración o como contralor de las contratadas.

De acuerdo con la autorización conferida por Vuestra Honorabilidad, dispuse se iniciarán las obras del Pabellón de Observaciones y tres Colonias en el Hospital Melchor Romero, las que se efectúan por Administración, utilizando los servicios de los alienados, lo que a la vez que es beneficioso para la salud de estos últimos, permite realizar una economía importante en el costo de las construcciones.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1914).

Con respecto a la seguridad se continuó la construcción del segundo pabellón circular del presidio de Sierra Chica, y la reparación del local que ocupa el destacamento de la Guardia de Cárcel. Obras que se ejecutaron utilizando el trabajo de los penados, abonándoles el jornal. En las cárceles departamentales de San Nicolás y Mercedes se completaron edificios; y continuaron las obras de Tandil, Coronel Vidal, Monte Grande y Mariano Benítez. También se realizaron las oficinas telegráficas en Saladillo, Roque Pérez, Monte Grande y Paso. Quedó terminado el edificio para la Municipalidad de General Madariaga y las obras del Teatro del Lago de la ciudad de La Plata, que fueron motivo de preferente atención a fin de dotar al único paseo que posee la ciudad de un edificio.

Cerrando el periodo asume su segunda gobernación Marcelino Ugarte el 1º de mayo de 1915 y hasta el 25 de abril de 1917, diciendo:

“...la situación financiera continúa siendo delicada por su elevada deuda pública y demás motivos expuestos en las consideraciones anteriores y exige de las autoridades la mayor prudencia. Abrigo, sin embargo, la esperanza de que, con una administración escrupulosa tanto en la inversión como en la recaudación de las rentas, hemos de salvar las dificultades que nos acechan.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1915:7).

El resumen de su propósito en la provincia podría reducirse a: Poblar el vasto territorio, educar al ciudadano.

“El deber de atender ampliamente las necesidades de la educación pública es para este Gobierno superior a cualquier otro, y de orden indeclinable, no es posible cumplirlo si ha de inmovilizarse el presupuesto en una cifra dada cuando debe lógicamente crecer, en concordancia con el aumento de la población.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1915: 41).

Para ejecutar este pensamiento, el Gobierno comenzó por pagar la deuda atrasada que habían dejado las Administraciones anteriores con la Dirección de Escuelas y así poder desarrollar su acción con plena libertad.

Diluidos el PAN y el mitrismo, Ugarte había logrado reconstruir su poder creando una nueva agrupación, con el nombre de Partido Conservador. Más allá de voluntades e ideologías, los cambios que el crecimiento y desarrollo de la economía habían introducido en la sociedad evaporaron el consenso renovador en la vieja oligarquía, que había dado impulso a la transformación de la sociedad desde la consolidación de su hegemonía a mediados del siglo XIX. En su lugar se mezclaron tendencias conservadoras, otras reaccionarias y algunas moderadamente reformistas (Palacio, 2013:38).

El radicalismo era una agrupación conformada por sectores de la antigua dirigencia política distanciados de los partidos gobernantes, que contaban con considerable apoyo de otros sectores de las viejas élites, incluyendo a no pocos terratenientes que se habían mantenido al margen de la lucha política.

Cuando la reforma electoral abrió un nuevo juego de poder, la sorprendente incorporación de vastos segmentos sociales a los comicios mostró que las nuevas prácticas encontraban un campo fértil. Esto fue aprovechado por el radicalismo, que había construido credibilidad a partir de su rechazo a las viejas formas

de la política. El aparato electoral conservador retuvo el poder en la provincia, circunstancia en la que el gobierno de Hipólito Yrigoyen intervino en 1917, “en defensa de la pureza del sufragio”. A partir de allí el radicalismo primaría en las elecciones bonaerenses, aunque el Partido Conservador mantendría una cuota electoral nada despreciable. El socialismo, también beneficiado por la reforma, sólo logró hacer pie en los distritos con amplia base obrera y, eventualmente, en alguna municipalidad –el caso de Mar del Plata– donde contaba con líderes populares.

La acción del Gobierno Provincial que se desenvolvió durante el año de 1915, lo hizo dentro de las orientaciones fundamentales enunciadas por el señor Gobernador en su último Mensaje.

“...desgraciadamente, ha sido necesario postergar las trascendentales iniciativas a que el mismo documento aludía, porque la guerra europea ha determinado la clausura de los mercados del crédito.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1916:5).

El Gobierno se preocupó de normalizar la situación financiera de la Provincia lográndolo parcialmente.

“Los sueldos y gastos de la Administración, incluyendo la Dirección de Escuelas, así como las obligaciones del Tesoro, se han atendido con estricta puntualidad, y el crédito de la Provincia se cotiza en mejores condiciones. Pero para coronar el programa, creo que habrá necesidad de introducir nuevas y fuertes economías en el presupuesto vigente.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1916:11).

La ausencia de grandes obras nuevas no cercenó el trabajo de las oficinas técnicas. Ni las intenciones de fortalecerse de Ugarte se extinguieron para luego aspirar a ser candidato a presidente.

Se construyen hospitales en General Paz, en Dolores el edificio para el hospital San Roque, y el Policlínico de La Plata. También se continuaron en Melchor Romero las obras del pabellón de observación y colonia para alienados. En Pergamino se realizó la recepción definitiva de las obras del hospital San José (Figura 51).

FIGURA 51

Hospital San José de Pergamino, construido en el año 1872.



Fuente: Grupo Pergamino Viejo.

Del desarrollo agrario al industrial (1917 – 1930)

La guerra mundial había cortado el flujo de inversiones no sólo por la falta de financiación sino también por las dificultades de transporte y oferta de bienes de capital, dado que la producción del mundo industrial se había volcado al esfuerzo bélico. La exportación cerealera se contrajo ante las dificultades del flete, sumado a la más pobre cosecha del siglo. Por lo tanto, en 1917, se abortó la recuperación económica que se estaba teniendo en 1916, ya adaptada a las condiciones bélicas. Superado el conflicto, tanto la economía internacional como la interna debían acomodarse a la nueva situación, y en ambos casos el proceso no careció de dificultades. El hecho más resonante del momento fue la Semana Trágica, ocurrida en enero de 1919, iniciado en los talleres Vasena, una de las industrias radicadas en Avellaneda. Como resultado en diversos puntos de la provincia se formaron sindicatos y se produjeron huelgas. Pero la agitación social iría cediendo en pocos años con la estabilización de la economía.

Junto con las ventajas de abrirse al mundo, Buenos Aires sufrió los costos. Éstos aparecerán provocados por la Gran Guerra, que comenzó a alterar los lineamientos de un sistema económico que le había permitido crecer por más de un siglo y de manera explosiva en los treinta años previos. Generó además un creciente incremento de la conflictividad social y dio lugar a tensiones en el sistema político que terminarían por cambiar las reglas del juego. En la etapa que nos ocupa en esta sección, las primeras dos décadas del siglo XX, estos fenómenos comienzan a manifestarse, aunque sus efectos más disruptivos se verían en general más adelante. Pero antes de que ello ocurriera, todo parecía exhibir un momento de máximo esplendor (Palacio, 2013 pp.33).

El líder radical Don Hipólito Yrigoyen elegido presidente en 1916 asumió el cargo en 1918. Su presidencia marcó un período de cambio en la política argentina e impacto en la provincia de Buenos Aires. Se enfocó en reformas laborales, sociales y políticas, así como en la promoción de los derechos de los trabajadores y la clase media. Durante estos años, hubo tensiones políticas y conflictos laborales en la provincia de Buenos Aires. Las luchas laborales se intensificaron en busca de mejores condiciones de trabajo y de derechos para los trabajadores.

La provincia experimentó crecimiento industrial durante este período, especialmente en la década de 1920. La industrialización llevó a cambios en la estructura económica y a la creación de empleo en el sector manufacturero. Aunque duro pocos años, y hasta la crisis económica mundial de 1929 que tuvo un impacto significativo en Argentina y la provincia de Buenos Aires. La caída de los precios en las exportaciones agrícolas y la disminución de los flujos de inversión extranjera afectarían la economía.

En 1930, se produjo un golpe de Estado que derrocó el gobierno de Hipólito Yrigoyen con repercusiones en la provincia que experimentó cambios en su estructura política y en las relaciones con el gobierno central. A partir de la intervención federal decretada por Hipólito Irigoyen - Poder Ejecutivo Nacional - los radicales gobernaron Buenos Aires que en principio fue ejercida por José Luis Cantilo entre 1917-1918. Después de ese primer momento conflictivo ocuparon la gobernación provincial José C. Crotto y Luis Monteverde (1918-1922), que correspondió a la única fórmula radical que disputó las elecciones a conservadores y socialistas. El acuerdo en torno de las candidaturas no implicó ausencia de pujas en el interior del partido, sino un fuerte predominio de los seguidores de Yrigoyen.

Se sucedieron los gobernadores José L. Cantilo (1922-1926) y Valentín Vergara (1926-1929). Le siguió Nereo Crovetto, que asumió en mayo de 1930 y fue desplazado por el golpe de septiembre. En la escisión anti personalista de 1924 la provincia tuvo escaso peso, mientras la coalición dominante del partido radical se mantuvo relativamente estable (Palacio, 2013 pp.285).

El gobierno de Crotto estuvo seriamente preocupado por el fomento en general. En su discurso de asunción dijo:

“Debemos descongestionar los grandes centros urbanos, extrayendo de ellos la población consumidora para radicar en los campos, haciendo a los hombres productores; debemos dividir la tierra y hacer colonos, pequeños propietarios, que trabajen tierra propia con su familia, para defender a la agricultura de la decadencia de que está amenazada.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1919).

Para conseguir aquello y esto, siguió comentando que tiene proyectos de leyes protectoras y estimuladoras que presentará y pedirá su sanción. Agrega que se hace sentir la necesidad de una mayor subdivisión de la tierra a la que se debe propender y así llegar a la transformación paulatina de las propiedades de enorme extensión en viveros de granjas rurales, con orden, con método, con justicia y con equidad.

También afirma que se necesita hacer caminos afirmados y puentes (Figuras 52 y 53) para el transporte y circulación de la producción, a fin de que ésta pueda ser abaratada. Y, así continua con los siguientes tópicos:

“Las finanzas públicas se encuentran en estado floreciente, a pesar de los múltiples fenómenos que agitan depresivamente el aspecto económico del país.” Y agrega *“La escuela, como lo he dicho debe darnos argentinos con más carácter que ilustración, con la misma conciencia de sus deberes que de sus derechos, y prepararlos especialmente para ser obreros eficaces del engrandecimiento del país, ya actúen en el llano o en los altos destinos públicos o sociales.”*

Da inicio a la obra de la carretera afirmada entre La Plata y Bahía Blanca a partir del diagnóstico que sigue:

“Dada la orientación, casi total, de las redes ferroviarias en sentido aproximadamente oblicuo al meridiano de la Provincia, la carretera de más urgencia, desde el punto de vista técnico y económico, es la de La Plata a Bahía Blanca. Como el trabajo se realiza con los penados de Sierra Chica y no siempre ha sido posible enviar el número suficiente de ellos, por falta de guardianes, que ha sido necesario distraer para enviarlos a los puntos agitados por las huelgas.”

FIGURA 52

Primer puente de hormigón armado en el país. Denominado puente Donato Gerardi en Gonnet, partido de La Plata, año 1916 (NOTA 2).



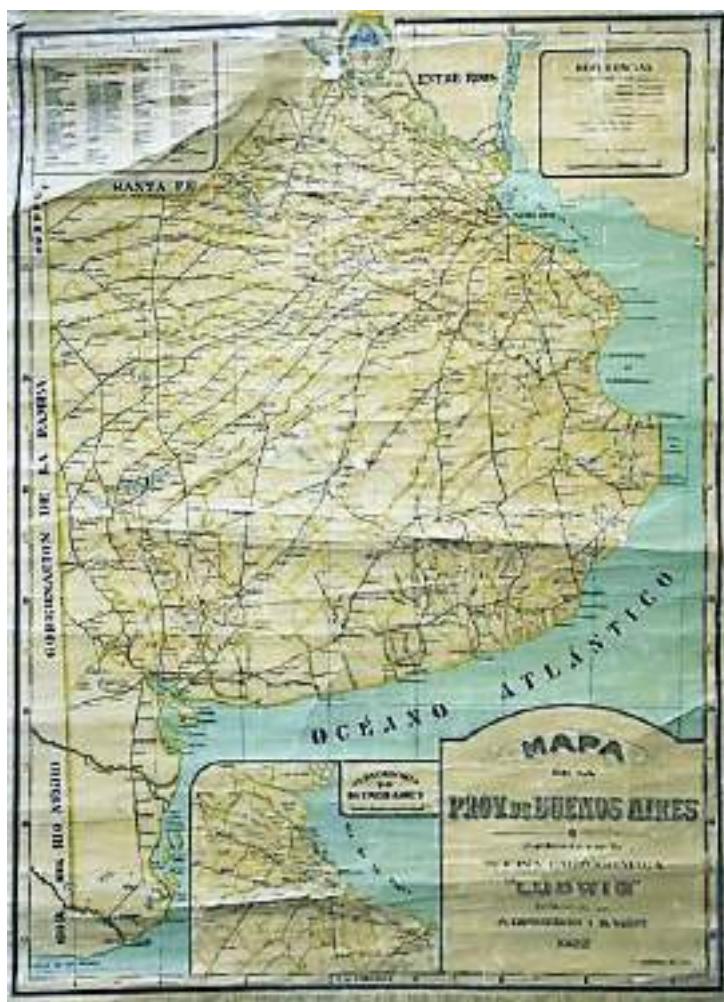
Faltaba muy poco para terminar el tendido del ferrocarril de La Plata a Meridiano V, las inundaciones de julio y agosto de 1919 retrasaron las tareas. Se rompieron los terraplenes en las proximidades de Saladillo, que evidenciaron la necesidad de establecer puentes en nuevos sitios. Estos se construyeron provisoriamente porque fue realmente un hecho grave para el Ferrocarril." (Diario de sesiones Senado PBA, 1920 :) Las calles de acceso a las estaciones merecieron también especial atención, porque su buen estado contribuía a la afluencia de productos para el transporte por la línea (Figura 53).

Para el aumento de los servicios de comunicación de información se siguió extendiendo la red telegráfica. En el discurso ante la asamblea Legislativa, se dijo:

"Existen en la actualidad 147 oficinas libradas al servicio público y cinco para el servicio oficial solamente, las que han funcionado con toda regularidad. La extensión total de las líneas aéreas es de 6.163 kilómetros, con un total de 11.484 kilómetros de conductores. Existen también 290 metros de cable subfluvial colocado en distintos puntos, con una extensión de 460 metros de conductores y 1700 metros de cable subterráneo, con una extensión total de 1700 metros de conductores."

FIGURA 53

Mapa de la Provincia de Buenos Aires publicado por la Oficina Cartográfica "Ludwing" 1922, con referencia de ferrocarriles de trocha ancha, media y angosta, en caminos, canales, límites de provincia, división por partidos.



Fuente: <https://abr.uns.edu.ar/cgi-bin/opacmarc/wxis?lisisScript=opac/xis/opac.xis&task=BIB-RECORD&db=mapoteca&curr=18&cid=>

En materia de educación se continuó con la construcción de escuelas, estipulando las siguientes cifras:

“De las un mil setecientos diecinueve (1719) escuelas dependientes directamente de la Provincia, corresponden a la zona urbana quinientos dieciocho (518); a la suburbana cuatrocientos veintiséis (426) y a la rural setecientos setenta y cinco (775). En 1920 más de 2200 escuelas funcionan en la Provincia, entre establecimientos oficiales, privados, dependientes de la Ley Nacional 4874, y escuelas primarias anexas a las normales nacionales.”

En La Plata se realizaron obras de ampliación y de refacción en hospitales y refacciones en los Hospitales Misericordia y San Juan de Dios; se terminaron las obras complementarias del Policlínico; y proyectos, inspecciones o dirección de trabajos en varios partidos y en los edificios públicos de La Plata (Figura 54).

Se continuaron las obras ya proyectadas en Melchor Romero (Figura 55) y se proyectaron otras, como dos grandes pabellones y trabajos de higienización con reformas indispensables.

A partir de la experiencia obtenida en la ciudad capital –La Plata– con la aplicación de los sistemas utilizados en obras sanitarias se da comienzo a la construcción del primer grupo de cuatro pozos con su correspondiente maquinaria, y que, formarán parte de una nueva usina central proyectada en terrenos fiscales del Bosque, no deja lugar a dudas sobre la bondad del sistema de La Plata, para utilizar en otros centros urbanos. Así, los trabajos de la Dirección de Geología y Minas, demostraron la existencia en todo el territorio de la napa inagotable del subsuelo y de la necesidad de proveer agua potable para limitar la mortalidad por enfermedades infecciosas.

Los estudios definitivos estaban hechos para poblaciones importantes como Tandil, Junín, Azul, San Isidro, Martínez, Las Flores, Pergamino, Saladillo, Bragado, Olavarría, y otros. El Poder Ejecutivo, así daría cumplimiento lo más pronto posible a la Ley de 5 de abril de 1913 renovando las licitaciones, anteriormente realizadas y anuladas como consecuencia de la guerra, en las poblaciones de Tandil, Junín, Azul, Bragado, San Isidro, Martínez y Saladillo.

FIGURA 54

Pabellón de alienados Hospital Alejandro Korn, construido en La Plata el año 1883.



Fuente: Archivo Histórico del Hospital Korn.

FIGURA 55

Pabellón de alienados delincuentes del Hospital Melchor Romero –en construcción– denominado Hospital Interzonal Especializado en Agudos y Crónicos Neuro psiquiátrico "Dr. Alejandro Korn". Año 1910.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

Respecto a Bahía Blanca, el sistema de cloacas por gravedad, con drenaje del subsuelo, proyectado por las oficinas provinciales, representaría un costo menor de la mitad en relación a los proyectos de las oficinas nacionales (Diario de sesiones Senado PBA, 1920 :55).

Finalmente, los crottistas se constituyeron en Junta Reorganizadora de la UCR, que se proponía contraria a todo personalismo, reivindicaba la tradición de Alem y se abstuvo en las elecciones legislativas nacionales de 1920, con lo cual el radicalismo perdió alrededor de 35 mil votos que beneficiaron a conservadores y socialistas. El núcleo provincialista, presidido por Isaías Amado, imponía como única solución posible la renuncia del gobernador. De ocurrir, Monteverde, que respondía a este sector interno, ocuparía la gobernación.

En mayo de 1921, después de que el Senado provincial pidiera la intervención federal, Crotto renunció y Monteverde completó el mandato. En septiembre, cuando se renovaron las autoridades partidarias, volvió a triunfar la tendencia metropolitana que, en octubre, cuando se eligió fórmula gubernativa, impuso a José Luis Cantilo. Del mismo modo que en 1918, un provincialista, Pedro Solanet, lo acompañaba (Palacio, 2013 pp.298).

El gobernador Luis Monteverde asumió el cargo con un mandato restringido. La preocupación capital que enfrentaba su administración era el estado financiero de la provincia, que había sido abandonada muy desordenada por su predecesor. La deuda pública consolidada se cernía sobre el horizonte, amenazando la estabilidad y el futuro de la provincia.

Monteverde entendió la gravedad de la situación y reunió a un gabinete ministerial solidario, formado por expertos en economía, finanzas y desarrollo social. Este equipo compartía su visión de rescatar a la Provincia de Buenos Aires de la crisis financiera. Juntos, se propusieron enfrentar los desafíos con determinación y creatividad.

FIGURA 56

Pasarela sobre el Río Samborombón, Pcia. de Buenos Aires (c.1920).



La primera tarea de este gabinete fue abordar la reducción de la deuda pública consolidada. Con un enfoque en la gestión eficiente de los recursos públicos y la búsqueda de nuevas fuentes de ingresos, presentó una serie de iniciativas y leyes nuevas en la legislatura provincial.

Estas buscaban equilibrar el presupuesto, controlar el gasto y estimular la inversión en la economía local. Pero, el gobernador sabía que no podía centrarse únicamente en cuestiones financieras. También se comprometió a mejorar los servicios del Ferrocarril Provincial, una infraestructura crucial para la conectividad y el transporte de productos agrarios y de pasajeros. Se asignan fondos para modernizar la red ferroviaria, garantizando un sistema de transporte más eficiente y confiable para los ciudadanos. Se mantuvo en contacto constante con el pueblo de la provincia. Organizó reuniones comunitarias, escuchó las preocupaciones de los ciudadanos y trabajó en colaboración con líderes locales. Esta interacción directa le permitió entender las necesidades reales de la gente y tomar decisiones políticas informadas que estarían en línea con las aspiraciones de la comunidad.

Los objetivos de la política de obras y servicios públicos de la Provincia de Buenos Aires se convirtieron en la hoja de ruta de su administración. Monteverde y su gabinete se comprometieron a restaurar la estabilidad financiera, fomentar el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de todos los habitantes de la provincia. A lo largo de su mandato, estas metas sirvieron como guía para cada acción y proyecto emprendido. Dio continuidad con la obra que se venía ejecutando, sobre el camino afirmado a Bahía Blanca dijo:

“No creo que existan razones para justificar el cambio. Es notorio que los caminos son las arterias por donde debe facilitarse la circulación de la riqueza y es más notorio, todavía, que la provincia se encuentra ahora en plena intensidad de su trabajo productor.”

Las líneas de telégrafo, dentro de lo más indispensable, y de lo precario de los recursos de que se disponía, se ampliaron en la medida que exigía la consolidación de su red.

Con el tiempo, la Provincia de Buenos Aires comenzó a experimentar una transformación positiva. La deuda se redujo gradualmente, la economía se revitalizó y los servicios públicos, especialmente el Ferrocarril Provincial, mejoraron. El gobernador Monteverde demostró que, con un liderazgo sólido, un gabinete competente y una visión clara, incluso los desafíos financieros más difíciles pueden superarse. La Provincia de Buenos Aires surgió de su crisis como un lugar más próspero y esperanzado, listo para un futuro mejor. Propulsó también el mejoramiento administrativo del Ferrocarril a Meridiano V, que el año 1920 cerraba su ejercicio con déficit y que en 1921 lo reducía para concluir el primer trimestre de 1922 con superávit, a lo que contribuyó también el descenso de los precios del combustible. También inauguró la línea ferrocarrilera de Stroeder a Patagones.

En vista de esto y de las observaciones que se habían recogido en el momento mismo de la inundación, la Dirección, en sesión de 24 de octubre de 1919, encomendó a la Oficina Técnica la confección del proyecto del Canal aliviador del Río Salado. La Dirección de Desagües se preocupó muy especialmente de mantener y conservar las obras existentes, cuidando de no comprometer con ello el plan general de modificaciones, que después de largos años de experiencia se reconoce como indispensable dentro del sistema de desagües de la provincia.

En la ciudad de La Plata, se instituyó el Museo de Bellas Artes de la Provincia, inaugurándose el 29 de abril de 1922. En cuanto a paseos públicos, el gobierno agotó su buena voluntad en favor de las expansiones colectivas. El Jardín Zoológico y el Bosque de La Plata, así como todos los demás paseos, cuya conservación está a cargo del gobierno de la provincia, han recobraron el rango que deben tener de acuerdo con el destino de su propia finalidad. En la misma línea, para la ciudad capital, el Policlínico, por ejemplo, obra de

grandes proporciones, no había sido aún librado al servicio público por falta de recursos que costearan ampliamente sus finalidades múltiples, así que comentó:

“En esas circunstancias procedí con toda decisión. Se recabó el consejo de una comisión de técnicos y de facultativos prestigiosos y así se pudo trasladar el hospital «San Juan de Dios», los enfermos del hospital «Misericordia» y la Escuela de Parteras y la Maternidad, a las espaciosas y confortables instalaciones del Policlínico, que así quedó habilitada sin más trámite.

El hospital general de Melchor Romero, bajo muy diligente dirección, ha sido acaso transformado, inaugurando nuevos pabellones. Con los mismos recursos habituales han ganado fundamentalmente no sólo sus servicios, sino también sus instalaciones que hoy son mucho mayores.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1922:30).

Otra cuestión que se consideró muy necesario, relacionado con la salud – una tendencia mundial- fue favorecer los ejercicios al aire libre, que influyen y mejoran la salud física y moral de la juventud. Para ello el Gobierno disponía de excelentes áreas de terreno fiscal y eran pocas erogaciones las que se necesitaban. Parecía que un Instituto centralizador de esta tendencia popular a los juegos atléticos, podía seguramente dar al conjunto una orientación óptima y una eficacia decisiva.

Se nombró, pues, una comisión encargada de los estudios y proyectos y su eventual ejecución; y confío en que la ciudad de La Plata tendría pronto una gran plaza de juegos atléticos y ejercicios físicos, a disposición de los centros juveniles.

Los viveros siguieron su desarrollo progresivo sin interrupción, aumentando día a día los beneficios que de ellos se esperaban. A partir de ellos, se proporcionaron árboles a todas las instituciones y municipalidades que los solicitaron, atendiendo los pedidos de particulares, promocionando el interés por la arboricultura, reconociendo sus grandes ventajas. Dijo Monteverde al final de su mandato:

“Grandes tropiezos se ofrecieron a mi paso. El bienestar de la opulenta provincia se vio comprometido por alternativas económicas que acaso nadie pudo remediar. Goberné, además, sin presupuesto. Tampoco recibí leyes oportunas que me permitiesen concurrir holgadamente a la solución de muchos conflictos de interés colectivo.”

José Luis T. Cantilo inicio su segundo mandato como gobernador, ahora electo, con dificultades y un deficitario estado financiero de la provincia. El crecimiento constante de los gastos públicos, la escasa elasticidad de los recursos y la acumulación de varios déficits anuales, provocaron un desequilibrio de importancia. Mencionó en esta circunstancia:

“La vida económica de la provincia de Buenos Aires se halla afectada, sensiblemente, en uno de sus factores principales. Quiero referirme a la ganadería, la cual, por su importancia, entre los distintos rubros que forman la riqueza pública, ocupa el primer lugar después de los valores inmobiliarios.”

Como programa inicial enunció el propósito de dedicar preferente atención a la vialidad, su diagnóstico fue:

“El deplorable estado en que se encuentran los caminos de la provincia, así como la necesidad impostergable de proceder a su mejoramiento, en razón de la facilidad de las comunicaciones, de las cuales depende el mejor desenvolvimiento de la riqueza privada, y, en consecuencia, el bienestar general...”

“...La vialidad, el riel, los desagües, la vialidad fluvial, el saneamiento de las poblaciones, la agricultura y la ganadería, las industrias y la salud e higiene públicas, plantean problemas de gobierno que requieren una constante y en muchos casos premiosa dedicación...”

“... La política de construir y conservar los caminos públicos, es el medio más adecuado para el fomento del comercio y de la industria, por cuanto la producción se utilizará sin medios rápidos, fáciles y económicos de transporte que vinculen las zonas agrícolas con las estaciones de ferrocarril ya existentes o a construirse.”

También se propuso un plan que comprendía la instalación y construcción del mercado de haciendas, matadero, y cámaras frías en Avellaneda; la construcción del mercado de abasto proveedor con asiento en esa misma ciudad; la construcción de depósitos fiscales para frutos del país, en La Plata; el establecimiento de telares y talleres de confección general en la provincia; adquisición de máquinas y materiales para la fábrica de pedregullo y adoquines de Sierra Chica y ampliaciones de los talleres de la misma; adquisición de varios equipos completos de maquinarias para construcción y arreglo de caminos; nivelación y desagües de la ciudad de Morón y prolongación del camino adoquinado de esta ciudad a Luján; ampliación de construcciones de tribunales y cárceles en las ciudades de Bahía Blanca, Dolores, Azul, San Nicolás y Mercedes; construcción de hospitales, salas de primeros auxilios, ampliaciones y compras de muebles para los mismos.

Siguió con la política de impulsar la edificación escolar:

“El poder ejecutivo ha sometido a la consideración de la honorable legislatura un proyecto de edificación escolar, que será el comienzo de una vasta política tendiente a dar local adecuado e higiénico a la escuela pública, y cuyas conclusiones generales son el resultado del estudio que el gobierno central ha hecho de este problema.”

Siguió en otra oportunidad el gobernador:

“Se han construido más de diez edificios nuevos...Pero el verdadero problema de la edificación escolar en el momento actual, no radica exclusivamente en la obtención del edificio nuevo, a base de la construcción total, sino en la reparación y ampliación de lo existente, lo cual a la vez que da mayor comodidad al local, provoca una ponderable economía digna de tenerse muy en cuenta para el aspecto financiero. Teniendo presente este concepto general, el Estado ha procurado reparar y ampliar los edificios escolares. En el comienzo del gobierno actual, se proyectó una ley de edificación escolar, estudiada y financiada por el poder ejecutivo; elevada al poder legislativo, aún espera sanción.”

Las obras en Pergamino y Bahía Blanca de hospitales policlínicos, constituyen el grupo fundamental del plan de construcciones hospitalarias que ha tenido la satisfacción y el honor de ver iniciado este gobierno.

Se habilitaron edificios para escuelas, con capacidad para doscientos alumnos y más, en: Lobos, Junín (Estación Roca), Nueve de Julio (La Niña), González Chaves, San Pedro (Santa Lucía), Rauch (Campo Garralda), La Plata (Berisso), Morón (Fig. 57), General Villegas, Moreno, Almirante Brown (Burzaco) y San Nicolás (Rojo).

Se iniciaron y terminaron los estudios correspondientes a la nivelación y desagües de la ciudad de Morón y prolongación del camino adoquinado, desde esta ciudad a Luján. En su discurso de despedida dijo:

“He tratado de cumplir en la medida que el tiempo y los recursos lo han permitido, el programa que me trazara, y que vuestra honorabilidad conoce en toda su magnitud.

Durante 1925 la provincia se desenvuelve dentro de la paz y el orden. Impera en ella la libertad, y acrecen su población y sus riquezas. Puedo deciros con satisfacción, que el año último importa un avance extraordinario en su marcha ascendente, y que todos los renglones de la estadística, dicen con la fría, pero elocuente exactitud de los números, la verdad de esta afirmación. Cuando asumí el gobierno era delicado el estado financiero de la provincia. Había un desequilibrio evidente en el presupuesto general, los déficits crónicos habían acumulado una deuda flotante extraordinaria, que con exigencias judiciales y extrajudiciales trababa el desenvolvimiento normal administrativo, y lo que es igualmente grave, los títulos provinciales habían sufrido gran depreciación por haberse suspendido el pago de los servicios de la deuda interna. Una de las aspiraciones más vehementes de mi gobierno ha sido, señores legisladores, afrontar el problema relacionado con el transporte, tarea de magnitud si se piensa que he tenido que encontrarme con empresas privadas o intereses creados que no siempre se colocan a tono con las exigencias y el rendimiento de las industrias en general."

El 1º de mayo de 1926 en Valentín Vergara, ex concejal, ex intendente de Bahía Blanca y diputado nacional, lo acompañaba Victoriano de Ortúzar, ex intendente de Puán el ministro de Obras públicas fue el Ing. Ernesto Carlos Boatti.

Todo el gobierno de Vergara tuvo como telón de fondo el problema de la división del radicalismo, la amenaza permanente de la intervención federal y una complicada situación financiera para el distrito que arrojaba un déficit muy importante. Vergara trató de resolver los problemas fiscales aplicando una reducción de los gastos. Sabía que no podía hacer reducciones drásticas que estabilizaran el presupuesto.

La decisión que tomó fue, la de pedir un préstamo para cubrir el déficit de ese año e impulsar el revalúo fiscal, aprobado en el último tramo de la gestión de Cantilo para que se pudiera comenzar a cobrar en el ejercicio siguiente, de modo de sincerar el sistema tributario provincial y de ese modo generar un flujo mayor de recursos genuinos. En su presentación frente a la Asamblea Legislativa el gobernador dijo:

"La situación financiera no es cómoda como lo ha manifestado con entera franqueza en distintas oportunidades mi distinguido antecesor. Una deuda flotante de importancia, los compromisos aparejados a ciertas obras públicas emprendidas y el déficit congénito del presupuesto con que se inició el ejercicio, plantean problemas cuya solución inmediata merecerán mi más viva atención."

FIGURA 57

Escuela N.º 16 "Domingo Faustino Sarmiento", partido de Morón (NOTA 4).



Fuente: archivofotografico.mosp.gba.gov.ar

...remitiré a la consideración de los señores legisladores un plan orgánico y permanente y con fondos propios para atender la construcción de caminos y edificios con destino a escuelas y reparticiones públicas.

El primer proyecto se fundamenta en el concepto económico moderno que permite financiar las obras públicas sin recurrir a rentas generales. Se crean en cambio los recursos de la ley que consisten en general en gravar a quien se beneficia por medio de la utilización del transporte que el buen camino favorece con su mayor rendimiento, imponiendo a la nafta y a los accesorios de vehículos mecánicos con una proporción equitativa... y agrega”

«Nada significa más a un gobernante como la humanitaria tarea de ligar su nombre al desarrollo de la educación común»”

La división del partido en 1924 no resolvió las disidencias internas. Yrigoyenistas, provincialistas y metropolitanos siguieron estableciendo difíciles acuerdos en torno a candidaturas, y un ejemplo de ello era el número de votaciones que exigió en 1929 llegar a la designación de los candidatos a gobernador y vice con los dos tercios de los votos requeridos.

Finalmente, por imposición de Yrigoyen, Nereo Crovetto, un hacendado de la zona de Balcarce, localidad de la que había sido nombrado comisionado por la intervención en 1917 y que pasó a desempeñarse en las dos administraciones yrigoyenistas como presidente del Banco Hipotecario Nacional, fue elegido para ocupar el primer término de la fórmula, y Juan Garralda, ex senador provincial y diputado nacional, para secundarlo. Tampoco el antipersonalismo estaba libre de disputas. Sectores que respondían a Isaías Amado y Mario Guido estaban enfrentados con otros, acaudillados por Juan José del Carril, que se impuso en la dirección del partido, y en 1929, cuando ya estaban trabajando en la preparación del golpe que derrocaría a Yrigoyen, se abstuvieron nuevamente de concurrir a las elecciones que consagraron gobernador a Crovetto (Palacio, 2013 pp.301).

Puente Colgante Quequén Grande

La necesidad de dotar de un puente que uniera la ciudad de Necochea con el Puerto Quequén para conectar ambas riberas del río Quequén Grande y localidades y, enlazar los caminos de acceso urbano y rural, tuvo una dilatada historia. Ya en 1905, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos bonaerense ordenó construir una vía de comunicación entre las márgenes del río, dado los numerosos y constantes pedidos de la población que debía cruzarlo en balsa (Figura 58).

Desde la gestión recién en la década de 1910 el Ministerio de Obras Públicas contó con una Dirección General de Caminos y Puentes organismo que tuvo alteraciones desde la fecha y hasta el período de estudio. Los problemas de esta repartición siempre fueron presupuestarios. Recién se intentó morigerarlo en 1925 cuando se promovió la creación de un fondo acumulativo destinado a la “construcción, conservación y vigilancia de caminos afirmados”, que implicaba el cobro de un impuesto de un centavo por litro de nafta vendido. También es importante considerar que hasta ese momento la característica de la red vial provincial era complementaria al sistema ferroviario. Bastante más tarde se aprobó un proyecto presentado por el senador Carranza Mármol que se adjudicó a la empresa Bustos, Morón y Zarzewski, tras tres licitaciones anuladas. Este puente tenía 130 metros de luz. Años después las obras se paralizaron por los grandes crecientes del año 1914, las cuales evidenciaron la insuficiencia del proyecto. La cota de inundación superó al puente proyectado y el río le dijo no por segunda vez a las obras proyectadas.

La región, en febrero de 1915, se vio afectada por una creciente del río, cuya cota máxima nuevamente superó la proyectada para el puente, lo que, sumado a los problemas surgidos de los estudios de suelo, demostró lo erróneo del mismo y la necesidad de rehacer el proyecto. También cambiar el lugar de ubicación.

Esta inundación destruyó otro puente existente en el paraje Las Cascadas, localizado en la cuenca alta del río. Esto demostró a los ingenieros alemanes que ese puente no era viable. Así, el primer puente para vehículos no pudo construirse en esta década.

En 1915 el gobernador dijo en su discurso inaugural de las sesiones de las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores:

“Como lo anunciara en el mensaje del año próximo pasado, el poder ejecutivo había rescindido el contrato celebrado por gobiernos anteriores, para la construcción de un gran puente sobre el río Quequén Grande, a objeto de vincular la ciudad de Necochea con el puerto de Quequén.”

Tratándose de una construcción que, por el servicio al cual estaba destinada, adquiría una destacada importancia, el poder ejecutivo dispuso se practicaran estudios con la amplitud necesaria para fijar una ubicación apropiada. El proyecto definitivo ha sido aprobado y en el corriente mes vence el plazo establecido para la licitación de la obra, tan justa y reiteradamente reclamada por dos importantes centros de población.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1924 :87).

Se iniciaron los trabajos sobre la calle Arenales, pero no se encontró terreno de fundación hasta la profundidad de 40 metros, por lo que, se decidió cambiar la ubicación y se efectuaron nuevos estudios que permitieron determinar mantos de tosca entre los once (11) y quince (15) metros, y así pudieron realizarse perfectamente las fundaciones (MMOP, 1923-1924 :601).

Como resultado surgió otro nuevo proyecto. En 1923 se llamó a licitación para construir un puente colgante sobre el río Quequén. Dos años después se iniciaron los trabajos, bajo la dirección del ingeniero Pasquale Palazzo. En 1928 se habilitó al tránsito y al año siguiente se inauguró oficialmente con el nombre de Hipólito Irigoyen.

FIGURA 58

Cruzar el río Quequén Grande antes de la realización del Puente Colgante se realizaba en balsa. Año 1923.



Fuente: Gran Libro del Milenio, Ecos Diarios.

FIGURA 59

Puente sobre el río Quequén en construcción y recién terminado.



Fuente: Memoria de Obras Públicas 1923-1924.

Su construcción implicaba realizar un gigante de acero de doscientos setenta (270) metros de longitud, con una luz de ciento cincuenta (150) metros y dos laterales de sesenta (60) metros cada uno. Su estructura metálica se basaba en un tablero suspendido por treinta y dos (32) cables de acero, asentados sobre la cabeza de los pórticos metálicos de veinticinco con setenta (25,70) metros de altura anclados en dos macizos de hormigón que al mismo tiempo servirían de estribos al puente y de apoyo a la viga de rigidez. Todo el material se cargó en el puerto de Cherburgo, República francesa, a bordo de los Transportes Nacionales “Pampa” y “Bahía Blanca” (Figura 59).

El puente recién quedó liberado al tránsito en el mes de noviembre de 1928, siendo el 1 de julio de 1929 fue la inauguración oficial de las obras, en un acto que reunió seis mil (6.000) personas (Figura 60). En febrero del año 2006 fue reinaugurado tras un plan de preservación de obras de valor histórico. Así fue restaurado totalmente. Solo cambio su color, de un gris plateado, paso a ser color ferroso. Hoy se destaca mucho más en el paisaje (Figura 61).

En el año 1994 fue declarado Patrimonio Provincial, en 1999, Patrimonio Municipal y en esa misma ordenanza se solicitó que fuera monumento nacional. Así fue declarado Patrimonio Histórico Nacional a través del decreto 620/2017, luego de un largo camino que comenzó en 1994 y finalizó el 9 de agosto de 2017.

FIGURA 60

Puente sobre el río Quequén Grande ubicado entre Puerto Quequén y ciudad de Necochea, denominado Hipólito Yrigoyen. Se inauguró oficialmente el 1º de julio de 1929.



Fuente: Archivo Fotográfico del Ministerio de Infraestructura.

FIGURA 61

Imágenes actuales del puente Hipólito Yrigoyen. Reinaugurado en 2016.



Fuente: <https://necochea.tur.ar/que-visitar/puente-colgante-hipolito-yrigoyen/>

Bibliografía

PALACIO, J. M. (2013). Historia de la Provincia de Buenos Aires: de la Federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo: 1880-1943. Gonnet: Edhasa. (Pp.33-38-285-298-301).

TATO, M. I. (2005). Variaciones reformistas: los conservadores bonaerenses ante el desafío de la democratización, 1912-1919. Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales.

PERLA, B. (2019). Urbanismo y Arquitectura en la Construcción del Territorio del Turismo en el litoral marítimo bonaerense: la Villa Díaz Vélez en planos y proyectos Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Universidad Nacional de Mar del Plata. Grupo de Estudios de Códigos y Planes Urbanos.

ZIMMERMAN, E. (1994). Los liberales reformistas. La cuestión social 1890-1916. Editorial Sudamericana.

Fuentes documentales

Información primaria

Actuación Ministerial Memoria 1913. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales. 1913.

Diario de Sesiones. Mensaje del Poder Ejecutivo a la Honorable Asamblea Legislativa promoviendo la Revisión General de la Constitución de la Provincia 3 de diciembre de 1898. La Plata.

Diario de Sesiones. Mensajes del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dr. Bernardo de Yrigoyen leído en la Asamblea Legislativa el 9 de octubre de 1899. La Plata. Taller de Publicaciones del Museo.

Diario de Sesiones. Mensajes del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dr. Bernardo de Yrigoyen leído en la Asamblea Legislativa. Mayo 1900, 1901, 1902. La Plata. Taller de Publicaciones del Museo.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dr. Marcelino Ugarte leído en la Asamblea Legislativa el 3 de diciembre de 1903. La Plata. Taller de Publicaciones del Museo.

Diario de Sesiones. Mensajes del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dr. Marcelino Ugarte leído en la Asamblea Legislativa. Mayo de 1904, 1905, 1906. La Plata. Taller de Publicaciones del Museo.

Diario de Sesiones. Mensajes del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Ignacio D. Irigoyen leído en la Asamblea Legislativa. Mayo de 1906, 1907, 1908, 1909, 1910. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensajes del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Don José Inocencio Arias leído en la Asamblea Legislativa. Mayo de 1911, 1912. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje S. E. el Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Don Juan Ortiz de Rozas al asumir el mando el 12 de julio de 1913. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales. 1913.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Don Eduardo Arana leído en la Asamblea Legislativa el 2 de mayo de 1913. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Don Luis García leído en la Asamblea Legislativa el 1 de mayo de 1914. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Doctor Marcelino Ugarte leído en la Asamblea Legislativa el 6 de mayo de 1915. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales. 1915.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Sr. Vicente R. Peralta Alvear Vicegobernador en ejercicio leído en la Asamblea Legislativa el 8 de mayo de 1916. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales. 1916.

Diario de Sesiones. Mensajes del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dr. Camilo Crotto leído en la Asamblea Legislativa el 5 de mayo de 1919, 1920, 1921. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Don José Luis Teófilo Cantilo leído ante la Honorable Asamblea Legislativa. Mayo 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dr. Valentín Vergara leído ante la Honorable Asamblea Legislativa. Mayo de 1927, 1928, 1929, 1930. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Memoria Presentada a la Honorable Legislatura por el ministro de Obras Públicas Adolfo Saldías. La Plata. Talleres de Publicaciones del Museo. Año 1900.

Diario de Sesiones. Memoria Presentada a la Honorable Legislatura por el Ministerio de Obras Públicas Ing. Julián Romero. La Plata. Talleres de Publicaciones del Museo. Año 1902.

Diario de Sesiones. Memoria Presentada al Señor ministro de Obras Públicas Ing. D. Ángel Etcheverry por el Doctor Cesáreo Amenedo correspondiente al primer año de su administración (mayo 1º 1906 a abril de 30 de 1907) La Plata. Talleres de Publicaciones del Museo. Fecha 30 de abril 1907.

Diario de Sesiones. Memorias Presentada a la Honorable Legislatura por el Ministerio de Obras Públicas Dr. José Tomás Sojo. 1910-1911. Anexos. La Plata. Talleres de Publicaciones del Museo. Abril 1911. 1912, 1913.

Diario de Sesiones. Memoria Presentada a la Honorable Legislatura por el Ministerio de Obras Públicas Dr. José Tomás Sojo. 1912-1913. Anexos. La Plata. Talleres de Publicaciones del Museo. Fecha 30 de abril 1913.

Diario de Sesiones. Memoria Presentada a la Honorable Legislatura por el Ministerio de Obras Públicas Dr. Rodolfo Moreno (hijo) 1914. La Plata. Talleres de Publicaciones del Museo. Año 1914.

Diario de Sesiones. Memoria Presentada a la Honorable Legislatura por el Ministerio de Obras Públicas Sr. Eduardo Arana. Tomo I, II, 1914-1915. La Plata. Talleres de Publicaciones del Museo. 1915.

Diario de Sesiones. Memoria Presentada a la Honorable Legislatura por el Ministerio de Obras Públicas Ing. Enrique De Madrid. La Plata. VOL I. VOL II. VOL III. Mayo 1919. Talleres de Publicaciones del Museo. 1919.

Diario de Sesiones. Memoria del Ministerio de Obras Públicas mayo 1921- mayo 1922. Presentada a la Honorable Legislatura por el Ing. Juan E. Rivera. La Plata. Talleres de Publicaciones del Museo. 1922.

Diario de Sesiones. Memoria Presentada a la Honorable Legislatura por el Ministerio de Obras Públicas Dr. Antonio Rodríguez Jauregui. (1922 mayo 1923 / 1923 mayo 1924 / 1924 mayo 1925). La Plata. Talleres de Publicaciones del Museo. Fecha 30 de abril 1923.

Diario de Sesiones. Memoria Presentada a la Honorable Legislatura por el Ministerio de Obras Públicas Ing. Ernesto Boatti. 1926 mayo 1927. La Plata. Talleres de Publicaciones del Museo. Fecha 30 de abril 1927.

Intervención Nacional en la Pcia. de Bs. As. 1917-1918. Informe elevado por el Interventor Nacional Don José Luis Cantilo al Poder ejecutivo de la Nación. La Plata. Talleres de impresiones Oficiales.

Notas

1. BUSICH ESCOBAR, I. «Capítulo XIV - Don Marcelino Ugarte. 1902-1906». Buenos Aires, la gran provincia: 1880-1930". <https://www.geocities.ws/lancelotdemoron2007/ugarte1.html#top>

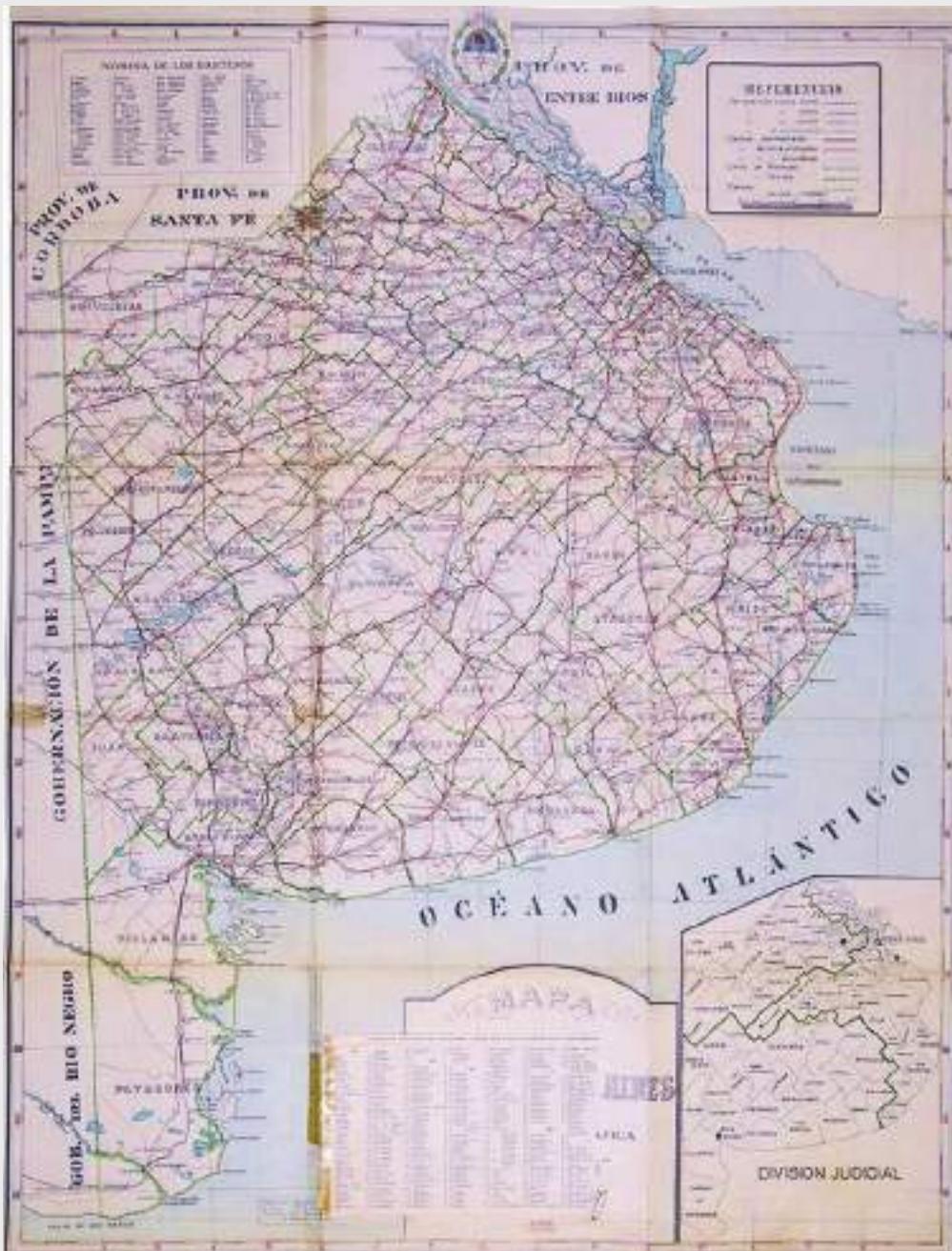
2. Camino del Touring de La Plata a Avellaneda, km 4.425, llamado Camino. Gral. Belgrano, se inauguró el 18 de octubre de 1922.

3. En el pasado se lo llamaba el presidio y comenzó a construirse el 4 de marzo de 1882 por los mismos internos que luego se alojarán en él, utilizando piedra que extraían de una cantera próxima de Olavarría.

4. Inaugurada en 1907 situado en el barrio Basso (Haedo Norte), para 1914 ocupaba un edificio provisorio y más tarde se terminó de construir. Escuela Nº5 "teniente Benjamín Matienzo": empezó a funcionar en 1912 en El Palomar en Cuartel III en un local prestado por vecinos, se fueron agregando grados en 1944 la escuela fue bautizada "teniente coronel Benjamín Matienzo", el edificio definitivo comenzó a construirse en 1948.

CAPÍTULO 3

REORGANIZANDO EL ESTADO PARA LA GESTIÓN DE LA OBRA PÚBLICA (1930-1955)



CONTEXTO 1930-1943

A partir de la asunción del Gral. Uriburu al frente del Poder Ejecutivo nacional “se suceden, entonces, distintos funcionarios al frente del Poder Ejecutivo bonaerense, actuando como Interventores Federales el Cnel. José D. Giordano (1930), el Sr. **Clodomiro Zavalía** (1930-1931), el Dr. **Carlos Meyer Pellegrini** (1931), **Mariano Vedia** (1931), el Sr. **Manuel R. Alvarado** (1931) y el Dr. Raymundo Meabe (1931-1932), siendo éste el encargado de transmitir el mando al Dr. **Federico L. Martínez de Hoz** que asumió el 18 de febrero de 1932 como gobernador constitucional.

“Sin embargo, el ambiente conflictivo seguiría imperando, aunque esta vez los protagonistas no serían los representantes del oficialismo y la oposición, sino dos fracciones antagónicas de la agrupación política que dominaba el escenario político nacional. De allí, entonces, que, por decisión del Comité Central del Partido Demócrata Nacional, los legisladores integrantes de los bloques que lo representaban en ambas Cámaras de la Legislatura bonaerense resolvieron remover de su cargo al Gobernador Martínez de Hoz, resistiendo éste esa decisión.

El conflicto de poderes colocó al Poder Ejecutivo provincial en estado de impotencia, lo que obligó a la Presidencia de la Nación a tomar cartas en el asunto, a cuyo efecto dispuso la designación del Gral. Juan Pistarini como Interventor Federal para que reinstale en el cargo al gobernante depuesto, sin perjuicio de la continuación del juicio político incoado de acuerdo a los preceptos constitucionales pertinentes. El 15 de marzo de 1935 el jury de enjuiciamiento se pronunció en favor de la remoción del Dr. Martínez de Hoz, procediendo la Asamblea Legislativa a tomar juramento al Vice Gobernador Dr. **Raúl Díaz** (1935-1936) en calidad de nuevo titular del Poder Ejecutivo, quedando así resguardado el orden constitucional.

La normalidad institucional se mantuvo, de manera que el 18 de febrero de 1936 se hizo cargo del Poder Ejecutivo provincial el Dr. **Manuel A. Fresco** (1936-1940), quien logró cumplir el mandato sin inconvenientes. Sin embargo, el prestigio personal que había logrado consolidar merced a su excelente administración no le alcanzó para instalar al Intendente de Avellaneda Alberto Barceló en la primera magistratura provincial, dado que el gobierno central impugnó las respectivas elecciones bajo la acusación de fraude electoral.

En consecuencia, el titular del Poder Ejecutivo nacional decretó una nueva intervención federal, quedando al frente de la gobernación en forma interina el Gral. **Luis A. Cassinelli** quien asumió el 7 de marzo de 1940. Esa decisión reflejaría en definitiva la inestabilidad política que caracterizó a la Presidencia del Dr. Roberto M. Ortiz, pues a partir de esa fecha se sucedieron nada menos que seis interventores federales, además del mencionado jefe militar, figurando en la nómina **Octavio R. Amadeo** (1940-1941), **Carlos Herrera** (1940), **Eduardo T. López** (1941), **Eleazar Videla** (1941), **Enrique I. Rottjer** (1941), **Dimas González Gowland** (1941-1942) y nuevamente Rottjer, que fue el encargado de entregar el mando el 7 de enero de 1942 al Dr. **Rodolfo Moreno** (hijo 1942-1943), elegido por el voto popular para ejercer el cargo de gobernador constitucional durante el periodo 1942-1946. Los acontecimientos posteriores demostrarían que los desencuentros políticos no habían terminado, ya que el mandatario bonaerense se vio obligado a renunciar en abril de 1943 por discrepancias surgidas en el seno del Partido Conservador, haciéndose cargo del Poder Ejecutivo el Vice Gobernador Dr. **Edgardo J. Míguez** quién vio interrumpida su gestión debido al golpe militar que estalló el 4 de junio de ese año”.

En 1943, comienza un “nuevo periodo de inestabilidad política en el escenario bonaerense”, considerando que desde esa fecha (1943) hasta el restablecimiento del estado de derecho (1946) transitaron numerosos interventores federales: en el año 1943 **Oscar Cazalas, Armando Verdaguer y Faustino Legón; Julio Oscar Ojea** (1943-1944), en 1944 **Luis García Matas y Juan Carlos Sanguinetti**; en el año 1945 **Juan Atilio Bramuglia, Ramón del Río, Alberto H. Reales y Francisco Sainz Kelli**, Ramón A. Albariño (1945-1946); en el año 1946 **Juan Coronas y Francisco Sainz Kelly**, cerrándose el proceso con el llamado a elecciones generales en febrero de 1946.

El presente capítulo desarrolla el progresivo intervencionismo del Estado en la Obra Pública como único garante posible para impulsar la economía, luego de la profunda crisis de 1929 que impactó en todas las actividades económicas, y en forma directa en la disminución del empleo, la producción y comercialización de materiales de construcción, etc. En este proceso, agudizado por el conflicto bélico, puede observarse que tanto el partido gobernante como los opositores coincidían en el intervencionismo del Estado como modo de promover, y en tanto planificar, las obras que se requerían. En este sentido, la obra pública adquirió un rol social prioritario en que se fortaleció el rol del Estado como impulsor de las actividades económicas, donde se fomentó la industria local acompañada de una política de sustitución de importaciones.

En este periodo se produjeron importantes transformaciones en la matriz productiva nacional y en particular a la provincia de Buenos Aires, en que se produce el paso del modelo agroexportador al primer desarrollo industrial significativo, iniciado en el periodo anterior (ver Capítulo 2). Una primera consecuencia de estas políticas fue la expansión de las áreas suburbanas de la ciudad de Buenos Aires, como consecuencia de la radiación de industrias y del incremento de la población migrante, principalmente proveniente del interior del país. Los partidos de Avellaneda, Morón y San Martín, mostraron hacia mediados del siglo XX los mayores índices de asentamiento industrial y crecimiento urbano (Rocchi, 2013: 81-121).

En este rol estatal de intervencionismo en la economía, el Ministerio de Obras Públicas fue preponderante mediante la implementación de programas y/o planes de obras públicas con el objetivo de recuperar la mano de obra desocupada y reactivar la economía local, dado el complejo contexto internacional producto de la crisis del '29, la segunda guerra mundial y posteriormente la postguerra. Las demandas de la sociedad, tanto en salud, educación, vivienda, infraestructura de servicios, transporte, etcétera, fueron acompañadas con las obras necesarias para atender las necesidades de la población (hospitales, centros asistenciales, maternidades, mercados, mataderos, infraestructura de control sanitario, mejoramiento de la red vial y de caminos que conectaban esos puntos con los centros de consumo y/o puertos para exportación. En la creciente industria turísticas, fue crucial el desarrollo de las obras viales conectando los potenciales puntos turísticos con centros urbanos.

El capítulo 3 se desarrolla en tres sub títulos. Un primer apartado denominado “Eficiencia racional y burocrática como modelo de gestión (1930-1946)”, se centra en las políticas públicas de los equipos técnicos de las dependencias estatales, y su especialización, que posibilitó el desarrollo de un modo de gestión basados en la eficiencia burocrática y racional de la repartición. El volumen de obra pública e infraestructura desarrollado pasó a jugar un papel fundamental como fuente de legitimidad política, en un periodo caracterizado por el fraude electoral (Jauregui, 2012- 2013: 79-106). El segundo apartado se denomina “El Estado como productor de bienes y servicios. (1946-1955)” donde se indaga en la implementación de políticas públicas basadas en el Estado Benefactor como modelo de gestión.

En este sentido, se aplicaron políticas tendientes a incrementar la seguridad social, mejorando la distribución del ingreso, aumentando el gasto público con la inversión simultánea en diferentes sectores, como defensa, salud, educación y vivienda. En el último y tercer apartado se pone el foco en las obras realizadas en la ciudad de Mar del Plata, constituyéndose el principal centro de desarrollo para la expansión del turismo provincial pensado para un alcance internacional, para un público de élite, y posteriormente dirigido al público de masas. Las obras, tanto urbanísticas como edilicias, se enfocaron en la urbanización de playas, más concretamente en la Playa Bristol con la construcción del Casino y Hotel Provincial. Obra impulsada por el gobierno de Fresco y proyectada por el Arq. Alejandro Bustillo, se inauguró, en primera instancia el Casino en el año 1939, y en la década de 1950, en el gobierno de Mercante, se inauguró el Gran Hotel Provincial.

Eficiencia burocrática y racional como modelo de gestión (1930- 1943)

El 18 de febrero de 1932, Federico Martínez de Hoz asumió la Gobernación de la Provincia. En marzo de 1935. Martínez de Hoz, por desavenencias internas del PDN, fue removido y asumió el cargo el vicegobernador Raúl Díaz, que poco después fue confirmado en su cargo como Interventor Federal, hasta el llamado a elecciones en febrero de 1936 que consagró a la fórmula Manuel Fresco-Aurelio Amoedo (también del PDN) como candidatos a gobernador y vicegobernador respectivamente.

En su discurso de asunción proclamó su intención de la normalizar el estado económico, sanear y regularizar las finanzas públicas, como así también “*procurar por todos los medios, el mantenimiento del orden institucional, la reconstrucción financiera, la rehabilitación económica y el bienestar y la prosperidad de la Provincia*” (Diario de sesiones Senado PBA, 1932:8). En ese discurso hizo mención especial al rol del Ministerio de Obras Públicas en cuanto a su reorganización del personal con un objetivo de mejorar su eficacia: “*El estado de las finanzas es realmente apremiante, como acabo de exponerlo, se hace necesario contemplar con mucha seriedad y cuidado el urgente problema de las obras públicas, tan requeridas por la población sana y progresista y que tanto cuesta construir y conservar en buen estado*” (Diario de sesiones Senado PBA, 1932:21).

En el transcurso de su mandato se sucedieron cuatro ministros de Obras Públicas: Raúl Lisarrague (1932), Edgardo J. Miguenz (1932-1934), Rodolfo Moreno (hijo) (1934) y Atilio Viales (1934-1935), que llevaron adelante las políticas públicas del Ministerio de acuerdo a lo planteado por Martínez de Hoz. Políticas que posteriormente su sucesor, el vice gobernador Raúl Díaz, prosiguió.

Como bien expresó en su mensaje ante la Legislatura la prioridad de su gobierno estuvo puesto en el desarrollo de las vías de comunicación: caminos y rutas para facilitar la extracción de la producción agrícola-ganadera hacia los centros de comercialización, como mercados, estaciones de ferrocarril y puertos; como así también la conexión de los centros urbanos a los puntos turísticos de la costa atlántica bonaerense, principalmente la ciudad de Mar del Plata (Diario de sesiones Senado PBA, 1933:60). En este sentido creó por decreto, luego por Ley 4117 del 28 de septiembre de 1933, el Consejo de Obras Públicas (Diario de sesiones Senado PBA, 1933:18) y el Consejo de Vialidad.

Este Consejo se constituía por el Director e Inspector General de Puentes y Caminos, los Directores de Bonos de Pavimentación, Hidráulica, Agricultura, Ganadería e Industrias; un representante de la Sociedad Rural Argentina, otro de la Federación Agraria Argentina, y otro designado de común acuerdo por las autoridades del Automóvil Club Argentino y del Touring Club Argentino. Tenía como objetivo dictaminar las licitaciones de obras viales, elaborar planes camineros, adquisición de equipos y materiales para la realización de las obras, y siempre contando con la aprobación del Ministerio. En cambio, el Consejo de Obras Públicas, estaba integrado por los directores de las reparticiones del Ministerio.

La creación del Consejo de Vialidad, que se acogía a la Ley Nacional de Vialidad y en consonancia con las políticas desarrolladas por el Estado Nacional, tuvo como objetivo no solo impulsar las obras viales de rutas y caminos, sino también favorecer la pavimentación en los centros urbanos mediante la implementación de los Bonos de Pavimentación, que eran financiados entre la provincia y los municipios. En su mensaje de asunción Martínez de Hoz expresa:

“...se ha trabajado intensamente en la mejora y mantenimiento de los caminos de tierra... ... La conservación de los caminos pavimentados ha contado con la dedicación de numeroso personal que en algunos casos ha tenido que emprender obras que asumen el carácter de construcciones...Se han iniciado las obras básicas del camino general que ha de enlazar, por la periferia de esta Capital, las vías que la comunican con la Capital Federal, Ensenada, Berisso y Magdalena, y también del

camino que ha de ligarla con Brandsen para prolongarse después hacia el sur..." (Diario de sesiones Senado PBA, 1933:62).

Para llevar adelante este plan de obras hubo de realizarse obras de alcantarillado y puentes como así también disponer del material para su realización; para este fin se realizaron tareas de recuperación de la Fábrica de Sierra Chica (Diario de sesiones Senado PBA, 1933:62). La política de mejoras y mantenimiento de caminos también contempló: accesos a las estaciones de ferrocarril, a los pueblos y de los lugares de producción como los Mercados de Frutos del Tigre y el de Hacienda de Avellaneda. Ambos mercados, mejoraron y expandieron sus instalaciones ofreciendo mejores servicios, como:

...“casilla para uso de los veterinarios del Ministerio de Agricultura; lazareto para lanares atacados de aftosa; brete para revisión de vacunos; entubamiento de una parte del desagüe del desembarcadero de camiones, plantación de un mil cuatrocientos árboles y división de algunas calles internas. Por otra parte, el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires mejora y amplía sus desembarcaderos dentro del Establecimiento, y el Ferrocarril del Sud ha construido en este año, cinco líneas más, de modo que en los once desvíos que tiene dentro del Mercado” (Diario de sesiones Senado PBA, 1934:70).

Mediante las Exposiciones de fomento, la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industria, como parte del MOP, realizaba concursos de cereales (maíz, lino, etc.), exposiciones de animales de granja y corral, con el objetivo de promover e incentivar la producción y la mejora de la producción agrícola, Esta política estaba acompañada con la construcción de escuelas rurales en diversos puntos de la provincia. La provincia contaba con cuatro viveros en que se experimentaba con cultivos y especies, con lo cual desarrollaban una intensa campaña en la producción de árboles frutales, forestales y de adorno, aclimatados a sus zonas de influencia, que se ofrecían al público a precios de costo de producción y procuraban la divulgación de todas las especies útiles de frutales y forestales, para lo cual contaban con trenes-viveros de las líneas de los FF.CC. Central Argentino, Pacífico, Oeste, Sud y Provincia de Buenos Aires (Diario de sesiones Senado PBA, 1933:78). También se realizaban trabajos de aclimatación de especies en el Jardín Zoológico de la capital provincial con un objetivo productivo como el zorro plateado y los conejos Rex; implantación de criaderos de nutrias para el aprovechamiento industrial de la piel, etc. Una problemática relacionada con la ascendente promoción de la actividad turística, fue reglamentar y eliminar todas aquellas construcciones impropias e inadecuadas de la costa de la ciudad de Mar del Plata como así también de las playas de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Punta Lara, para evitar que, construcciones o instalaciones en el camino de la Ribera, obstaculizara el acceso a las Playas. En este punto la Dirección de Geodesia, fue encargada de la tarea.

Con el mismo criterio de fomentar la actividad turística, la Dirección de Hidráulica y Perforaciones, tuvo la tarea de incrementar y constituir una defensa de las playas, edificaciones y caminos adyacentes, en medida que los recursos lo permitían, sobre una gran extensión de la costa de Mar del Plata. Esta dirección fue la encargada de tareas de mantenimiento de canales fluviales, del Delta del Paraná; también realizó el proyecto de los Puertos de cabotaje de San Fernando y Las Conchas, como así también todas las tareas de desagües de la ciudad Capital, de las zonas urbanas del partido de Avellaneda, Lomas de Zamora, etc. Sumado al mejoramiento de los desagües de los partidos hacia el mar involucrados en la cuenca del Salado (Diario de sesiones Senado PBA, 1934:67). Es de mencionar las tareas de perforaciones para agua potable realizadas en el partido de La Plata y de Bahía Blanca.

La obra pública adquirió en estos años un rol social prioritario. Se ocupó de impulsar y planificar las obras que se requerían. En este sentido, la infraestructura de servicios como el agua potable, las cloacas, las obras de desagües urbanos, y la regulación del servicio eléctrico (en manos de empresas privadas) fue de una amplia acción estatal, provincial y municipal. Se proyectaron más de las que efectivamente se concluyeron: se inauguraron las seccionales de Mercedes para aguas corrientes y cloacas y Necochea y

Chacabuco para aguas corrientes, se libró al servicio un nuevo pozo con rendimiento en La Plata (Diario de sesiones Senado PBA, 1933:70), por mencionar algunos.

En la Dirección de Arquitectura se produjo un reajuste general de los contratos pendientes; con remoción del personal, argumentando que no se adaptaba a las nuevas exigencias de la administración y control de obras, auspiciando un profesional más calificado para la tarea. Muchas de las tareas de esta dependencia se centraron en reparaciones de edificios existentes como así también ampliaciones de hospitales, cárceles, edificios estatales, escuelas y las instalaciones de Playa Bristol.

Era incumbencia del Ministerio dictar las políticas de salud, como las campañas de vacunación antituberculosa, antirrábica, etc., además de atender de las mejoras de las instalaciones hospitalarias. En este periodo se comenzó la refacción general del Hospital San Juan de Dios de La Plata. Muchas de estas obras eran financiadas en parte por el Jockey Club o entidades privadas. También preparó proyectos y licitaciones para una Cárcel modelo en La Plata, pabellones nuevos en Sierra Chica, patronato de menores en Bahía Blanca, la Iglesia de Melchor Romero (NOTA 1).

Las políticas de la Dirección de Catastro, Geodesia y Mapas, fue crucial para llevar adelante la medición y expropiaciones relacionadas a la apertura de caminos y rutas provinciales. Y en concordancia con el impulso del turismo desde las esferas estatales provinciales y provinciales, realizó el relevamiento planímetro de Playa la Perla de Mar del Plata, como así también compiló todos los complejos y numerosos antecedentes sobre reservas para uso público en la costa al noroeste de Buenos Aires y los relativos a la fundación de La Plata. Tuvo a su cargo todo lo relativo a playas y riberas, incluido su reglamentación. También llevó adelante la aprobación de cinco poblados nuevos en diferentes partidos, y delimitó debidamente los terrenos de 346.000 hectáreas de tierra fiscal que hay en Patagones, y puso a disposición otras 34.000 ha por arrendar.

Por desavenencias internas del PDN, Martínez de Hoz, tuvo que dimitir el cargo a favor del Vice Gobernador Díaz, que en su corto lapso de tiempo (once meses) prosiguió con los objetivos trazados por la anterior gestión.

En su último discurso brindado ante la Legislatura, Martínez de Hoz explicitó sus propósitos de gobierno que pudo llevar delante de modo parcial:

“Los propósitos esenciales del Poder Ejecutivo han sido tres:

En primer lugar, ha procurado, utilizando los resortes administrativos de que dispone, colocar a la Provincia en condiciones sociales y políticas de absoluta normalidad, que inspiraran al pueblo toda la confianza que merece un gobierno honorable.

En segundo lugar, auspiciando las reformas de la Constitución, ha propendido al mejoramiento de las instituciones provinciales con la intención de que nuestra Carta fundamental constituya un instrumento moderno para las difíciles tareas que están encomendadas a los Poderes Públicos.

En tercer lugar, el esfuerzo del Poder Ejecutivo tendió a desenvolver una gestión financiera prudente y seria que conjurara las dificultades advertidas desde el comienzo de su actuación, dificultades que son la consecuencia de una crisis no sólo nacional sino también mundial, agravada por el desorden que caracterizó el manejo de las finanzas públicas desde 1917 a 1930.” (MMOP.1934:4).

Las elecciones de noviembre de 1935, luego de una larga abstención de la Unión Cívica Radical, facilitó al Partido Demócrata Nacional tener el control provincial desde septiembre de 1930, se proclamó la fórmula Fresco-Amadeo (del PDN).

“Manuel Fresco era una de los dirigentes de la derecha política más abiertamente decidido a evitar el retorno de los radicales. Consecuente con dicho objetivo, a lo largo de su gestión las prácticas fraudulentas fueron la nota dominante en todos los comicios, tanto los destinados a renovar autoridades provinciales como nacionales. A pesar de sus definiciones abiertamente críticas respecto a la Ley Sáenz Peña, de la violencia desplegada bajo su gobierno para doblegar a la oposición, de las sanciones a los jueces que intentaron aplicar la ley Sáenz Peña, Fresco logró, en los primeros años de su gobierno, ser reconocido por su capacidad como gobernante y por sus condiciones como líder político...” (Béjar, 1997:80).

Para el Gobernador Fresco, la Obra Pública era un eje primordial para reactivar la economía en coincidencia con la política nacional implementada por el presidente Justo. Entendía que la Obra Pública posibilitó la creación de nuevos puestos de trabajo e incentivar actividades productivas locales y a la vez que fomentaba el turismo (Fernández, 2013:44). En este sentido expresaba:

“...trataremos de oficializar el gran juego público, el de los balnearios y los casinos abiertos, que deben dejar de ser el objeto de la competencia desenfrenada de los capitalistas y conductores del numeroso personal que se utiliza para estos servicios de un orden tan delicado y tan especial. Llegará el día en que el Estado, como en Francia y tantos otros países de Europa y América, publique las estadísticas de los casinos y haga figurar en sus balances los tributos del juego, pero convendrá, desde luego, encauzarlo, disciplinarlo y aprovecharlo humanamente, como se procede con la lotería, con las carreras y con otras aficiones o maneras de satisfacer esta incurable pasión, destinando sus recursos a grandes obras de asistencia social.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1936:14).

Las obras destinadas a servicios sociales, como el equipamiento urbano y el turismo, eran prioritarias en relación con las actividades productivas y dan cuenta de las preferencias de Fresco por llevar adelante un plan de obras que fueran visibles y así contribuir a la construcción de su legitimidad política. En este sentido sus propias palabras evidencian esta intención (NOTA 2):

“No dejaré de solicitar nunca el concurso de la prensa para mis ideas, planes y actos de gobierno..... mi gobierno será de amplia publicidad en todo aquello que especialmente se relacione con el destino de los recursos del Estado.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1936:104).

La Ley Orgánica de Obras Públicas (Ley 4538/1937) era una de las herramientas vinculadas a las obras públicas que implementó el gobierno de Fresco para modernizar el aparato estatal provincial y tenía la finalidad de centralizar todo lo concerniente a la obra pública en el Ministerio:

...“ordenar los procedimientos, unificar de criterios, delimitar las funciones y atribuciones de las agencias del MOPBA, y generar nuevas instancias de vinculación entre el Estado provincial y los actores relacionados a las obras públicas (profesionales liberales, empresas constructoras y obreros)” (Hernández, 2019: 168-208).

Para llevar adelante un plan modernizador del organismo estatal, contó como Ministro de Obras Públicas, al Ing. José María Bustillo. Se creó la Comisión de Aviación (MMOP, 1936:32) (NOTA 3), y la Dirección de Vialidad, en todo acuerdo con la ley Nacional de Vialidad y el Instituto Autárquico de Colonización (1937), a cargo de las políticas de colonización de la provincia.

Este vasto plan de reformas y de obras se enmarca en La ley N° 4539 que trataba del Plan de Trabajos Públicos para el trienio 1937- 1939 (MMOP, 1937: 49), consistía en un programa de obras públicas que abarcaba distintas áreas: educación (NOTA 4), salud, vialidad, vivienda, energía, riego y saneamiento.

Los objetivos del Plan Trienal se basaron en aumentar el bienestar social y económico de la población provincial, fomentar el desarrollo regional y la integración territorial, estimular la producción agropecuaria e industrial y la diversificación de las exportaciones y fortalecer la autonomía financiera y administrativa de la provincia (NOTA 5). A la vez que establecía cuales eran los organismos responsables de la ejecución de los Planes de Obras y Trabajos Públicos.

Las obras se distribuyeron ampliamente en el territorio de la provincia (Figura 62) así podemos mencionar: construcciones hospitalarias, sanitarias e hidráulicas; creación, asilos, orfelinatos y colonias de vacaciones; construcción de edificios para administraciones generales; obras ferroviarias y ampliación y mejoramiento de comunicaciones fluviales; edificación y mejora de establecimientos penales; con la creación de viveros y chacras de experimentación agrícola para la fijación de médanos; explotación de lagunas fiscales; se crearon parques urbanos y rurales; se realizaron tareas de embellecimiento de parques y paseos; conservación y restauración de balnearios marítimos y fluviales; construcción de nuevos balnearios y paseos; construcción de estadios; instalación de aeródromos; creación de barrios parques para obreros; construcción de mercados de abasto; avenidas y caminos de acceso a la ciudad de Buenos Aires, y la Capital Provincial; sumado al Impulso de las actividades turísticas (NOTA 6).

Una de las prioridades de los gobiernos conservadores, impulsado principalmente desde el Gobierno Nacional, fue desarrollar la comunicación terrestre: mejorando y consolidando caminos, construyendo puentes y obras de alcantarillado y embellecimiento de caminos, como obras complementarias.

FIGURA 62

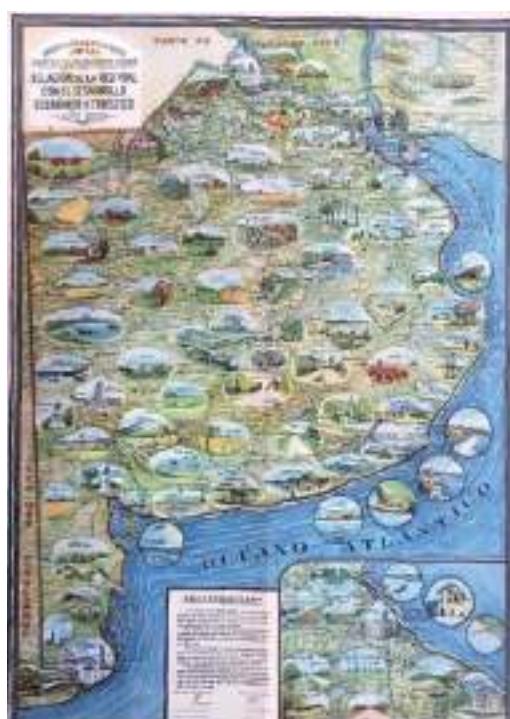
Gráfico del Plan de Obras Públicas.



Fuente: Provincia de Buenos Aires (1940) Cuatro años de gobierno. Volumen I, La Plata.

FIGURA 63

Relación de la Red Vial con el desarrollo económico y turístico. Año (1939).



Fuente: PBA (1940) Cuatro años de Gobierno. 1936-1940. Vol. IV. La Plata.

La Dirección de Puentes y Caminos se transformó en la Dirección Provincial de Vialidad (en consonancia con la Ley Nacional de Vialidad). En este sentido, se creó el Laboratorio de Ensayos de Materiales (LEMIT), bajo jurisdicción de Vialidad, con el objetivo de realizar los ensayos requeridos para el hormigón armado y otros materiales de rutas, caminos y obras de arte requeridos (NOTA 7). Para lo cual se construyó en un ...”terreno de las calles 52 y 122 (Paseo del Bosque de La Plata), un amplísimo edificio, destinado a Laboratorio de Ensayos de Materiales...” (MMOP, 1939:163). Entre las obras viales más relevantes del Gobierno de Fresco se encuentran los caminos entre Dolores y Mar del Plata (NOTA 8) (Fig.64), el camino entre ésta y Miramar, el acceso al Parque de Sierra de la Ventana, también creado en esta gestión; el camino Costanero Norte, el de Punta Lara a Quilmes, los accesos al parque Criollo y Museo Ricardo Guiraldes de San Antonio de Areco; entre otros; proyectos que incorporaba lo estético como valor paisajístico:

“...embellecidas brindarán al viajero, de cualquier condición o cultura, comodidades, alegría, enseñanza, evocaciones y recuerdos obrando poderosamente en bien de sus fuerzas físicas y espirituales.” (PBA, 1940)

El Plan de caminos, se centraba en los accesos los centros urbanos principales como los de la ciudad de Mar del Plata (Figura 64), el ensanche del camino afirmado “General Belgrano” entre la ciudad de La Plata y Buenos Aires, la pavimentación del Camino Centenario, del Segundo Camino de Cintura, hoy ruta 4; el “boulevard de circunvalación” de la ciudad de La Plata, etcétera.

Con este objetivo en 1937 el incremento del parque automotor y con el consecuente el aumento del tránsito, demandó la reglamentación de la ley de tránsito y se creó, en el año 1938, el primer registro de transporte público y del transporte obrero e implementó la Ley 4490/39 de Patente Única.

De acuerdo al Plan Trienal (Figura 64), el desarrollo de las vías de comunicación y en particular la red de caminos pavimentados, partían de tres premisas: continuar la red de caminos construidos o proyectados y complementarlos; tener un acceso a los puertos y zonas de producción, y acceso a las playas y lugares de turismo principalmente (PBA, 1940) Mar del Plata.

FIGURA 64

Camino Dolores Mar del Plata.



...Previendo la afluencia de turistas a Mar del Plata, con la terminación del camino actualmente en ejecución, proyecto construcciones ligeras para Playa Grande (Figura 65), haciendo desaparecer las que se elevan precariamente, perjudicando la estética. Estas construcciones no tendrán más importancia que la necesaria para proporcionar comodidades al público sin alterar las bellezas naturales...La Provincia necesita fomentar los balnearios porque así lo determina su privilegiada situación geográfica. (MMOP, 1936b:34).

La actividad turística, movilizaba una serie de trabajos coordinados de las distintas dependencias del Ministerio: Como se ha comentado con anterioridad, la Dirección de Vialidad concretando caminos de acceso a playas y centros turísticos; la Dirección de Geodesia, Mapas y Catastro realizando las mediciones para expropiaciones de tierras para aperturas de caminos, delimitando y demarcando líneas de playas.

La Dirección de Agricultura, Ganadería e Industria, parte del organismo del MOP, desarrolló tareas de experimentación de especies vegetales, en los viveros provinciales, para la fijación de médanos que” ... venciendo esas dificultades que técnicamente se presentan, crearemos para la Provincia, balnearios que atraerán el turismo de todo el país...” (MMOP, 1936b:32).

En conjunto con la red vial y la red ferroviaria, se dio impulso al también naciente medio de transporte: la aviación. En su discurso ante la Asamblea Legislativa de 1937, planteaba que había que construir aeródromos en la provincia, si bien la gestión anterior había comenzado un plan de incorporar tierras para ese propósito, es la gestión de Fresco que adquiere varios campos en las localidades de La Plata Azul, Bolívar, Patagones, Dolores, Junín, Las Flores (Fig. 66), Tres Arroyos e inicia las obras en el de Mar del Plata. Con este motivo se implementó un plan de fomento de la aviación y turismo que fue encargado a la Comisión de Aviación creada por ley N° 4488 (NOTA 9);

“...Las obras que en ellos deben construirse, de interés para el transporte de pasajeros, correspondencia, turismo y al mismo tiempo de cooperación con las autoridades militares de la Nación...” (MMOP, 1939:19).

FIGURA 65

Urbanización de Playa Grande, Mar del Plata.



Fuente: PBA (1940) Cuatro años de Gobierno. 1936-1940. Vol. I. La Plata.

FIGURA 66

Portal de acceso al aeroclub de la ciudad de Las Flores.



Fuente: Dominio público.

La Dirección de Hidráulica, desarrolló una amplia tarea de obras de desagües, canalización y entubamiento de arroyos en distintos puntos de la provincia, tanto urbana como rural;

Se han construido obras de desagüe pluviales en las siguientes zonas inundables: Mercedes, Ituzaingó, Seis de Septiembre, Hojas, Lobos y Sección Chacabuco. Se han limpiado casi todos los canales existentes, conservado los terraplenes, mejorado y construido las obras de arte de las zonas anegadizas que corresponden a los partidos de Castelli, Dolores, Maipú, General Conesa, General Alvarado, General Belgrano, General Guido, Las Flores, Pila, Rauch y General Paz... (MMOP, 1939:13).

En la cuenca del Riachuelo Matanza...

Se han construido entubamientos en una extensión de 25 kilómetros 391 metros... en las localidades de General Rodríguez, sobre el camino a Luján, Seis de Septiembre, Almirante Brown, Lomas de Zamora, Avellaneda, San Isidro y Lobos (Ibid.).

La canalización de arroyos en los diferentes municipios de la provincia es muy amplia, como por ejemplo los del arroyo Carnaval, en La Plata; Cordero, en San Fernando; Morón, en Seis de Septiembre; Río Salado, en Junín; Arroyo Sarandí, en Avellaneda; Arroyo Galíndez, en Lomas de Zamora y Avellaneda; Cañada San Patricio, en Chacabuco; Cañada de Ranchos, en General Paz; Cañadones «El Tordillo», en Dolores; Arroyo Poronguitos, en Las Flores, entre otros tantos.

A los que se le sumó las tareas de defensa de costas y riberas, sean marítimas como fluviales:

“...la defensa de la costa de Miramar; se han construido nuevos espigones en Mar del Plata y en el terraplén de defensa de Carmen de Patagones sólo faltan terminar algunas obras de arte. En cambio, en Magdalena los trabajos marchan lentamente; para el espigón de Punta Lara no han podido obtenerse proponentes y la defensa del Paseo Victorica ha debido postergarse. En el grupo de balnearios se involucran obras análogas a las de defensa de márgenes. Así el de Chascomús, que comprende un gran murallón con amplias escalinatas.” (MMOP, 1939:110).

FIGURA 67

Hospital de Ibanura, Pergamino.



FIGURA 68

Cárcel de Olmos, partido de La Plata.



Fuente: PBA (1940) Cuatro años de Gobierno. 1936-1940. Vol. I. La Plata.

Fuente: PBA (1940) Cuatro años de Gobierno. 1936-1940. Vol. I La Plata.

Como así también las tareas de dragado y balizamiento de los canales del Delta del Paraná y la ampliación de las instalaciones del Mercado de Frutos. La creación de parques naturales, como el de Sierra de la Ventana, de Museos de historia como el Museo de Luján y el de Ricardo Guiraldes completaban las actividades turísticas recreativas del plan. Para el cual se realizaron obras en la catedral de Luján, se realizó el proyecto de recovas de acceso a la Basílica, complementando con la instalación de alumbrado público y obras de pavimentación de acceso al complejo.

Para llevar adelante el plan de obras fue crucial el rol del Consejo de Obras Públicas, era el principal consultor y se encargaba de la coordinación y articulación entre las distintas dependencias del Ministerio, como así también era requerida su opinión en asuntos que requerían una pericia técnica. El Consejo estaba conformado por los directores, en su mayoría ingenieros de carrera o designados por el gobernador de turno, que eran los encargados de...” practicar estudios, construir obras nuevas, reparar las existentes, o atender a su conservación” (MMOP, 1937: 226).

Si bien la Dirección de Higiene fue transferida a la órbita del Ministerio de Gobierno, la infraestructura hospitalaria quedó bajo la jurisdicción del MOP. Se desarrolló un amplio plan de obras que comprendió ampliación de pabellones de infecciosos como el pabellón para leprosos del Hospital San Juan de Dios en La Plata; pabellones de cirugía, como el del Policlínico en la ciudad Capital, construcción de maternidades, lazaretos, etc. Además de la construcción de hospitales nuevos para enfermos infecciosos en San Nicolás y otro para enfermedades generales, en Ameghino, partido de General Pinto, la Casa Cuna de la ciudad de La Plata, Maternidades, etcétera (Figura 67).

En materia de edificios penitenciarios podemos citar como ejemplo modelo, la Cárcel de encausados de Olmos: “Es obra importante que ha sido estudiada siguiendo las normas más modernas de construcción para este tipo de edificaciones...” (PBA, 1940) (Figura 68). A lo que se complementa con obras de refacción, modernización y ampliación de varias instalaciones penales (Sierra Chica, San Nicolás, Mercedes) y correccionales de la provincia. También se desplegó un gran número de refacciones, ampliaciones y obra nueva en materia de comisarías.

Se construyeron edificios de administración general de la provincia, entre los que podemos mencionar la ampliación del Ministerio de Hacienda; el de Tribunales, refacción y ampliación de la Residencia de los Gobernadores sumado a la construcción del Edificio de Registro General y Censo permanente de la Provincia,

FIGURA 69

Edificio de Registro General y Censo Permanente de la Provincia, ciudad de La Plata.



Fuente: PBA (1940) Cuatro años de Gobierno. 1936-1940. Vol. I. La Plata.

FIGURA 70

Palacio Municipal, Mar del Plata.



Fuente: PBA (1940) Cuatro años de Gobierno. 1936-1940. Vol. I La Plata.

hoy Registro General de las Personas (Figura 69). No se descuidaron tampoco las obras de completamiento de la Catedral de La Plata. En distintas localidades de la provincia se construyeron edificios públicos, como es el caso del Edificio Municipal de Mar del Plata (Figura 70).

"las nuevas ideas en materia de construcciones oficiales saludablemente se advierten en cualquiera de estos edificios... posee líneas rectas, aberturas amplias, elementos de confort e higienes indispensable sin recargos suntuosos, el público al tomar contacto con la casa, percibe enseguida el resultado de la preocupación de sus autoridades." (PBA,1940).

Mar del Plata, concentró mucho de la atención de las obras de la gestión: a la construcción de accesos, aeródromo, equipamiento hospitalario, infraestructura sanitaria, alumbrado público, obras de desagües, y construcción de barrio de pescadores, se suman las obras del parque San Martín, las obras de embellecimiento del Boulevard Marítimo y de plazas; equipamiento de balnearios como Cabo Corrientes y Playa Grande y la urbanización de Playa Bristol y el conjunto de Casino y Hotel que fue proyecto del Arq. Alejandro Bustillo, hermano del Ministro del MOP.

La modificación de la Ley 4017 de Bonos de Obras Públicas Municipales, fue el instrumento que posibilitó que los municipios, que no contaran con los equipos técnicos necesarios, pudieran contratar profesionales y empresas constructoras para la ejecución de sus obras públicas mediante el llamado a licitación. Permitió que se construyeron más de setenta edificios públicos en todo el territorio provincial, entre ellos palacios municipales (Figura 71), mataderos, cementerios y plazas.

FIGURA 71

Palacio Municipal de Coronel Pringles y portal del cementerio de Azul de realizado por Francisco Salamone 1938.



Fuente: Archivo General de la Nación.

Respecto a la construcción de edificios escolares, la Dirección General de Escuelas, contaba con su oficina técnica para la preparación de su plan de obras para refacción, ampliación y para proyectos nuevos (NOTA 10). El plan trienal contempló un porcentaje de su presupuesto para obras en escuelas profesionales, primarias y secundarias, escuelas de oficio y de bellas artes. Un alto porcentaje fue destinado a reparaciones, mejoras y ampliación (construcción de aulas, viviendas para el personal directivo, etc.). Las escuelas rurales profesionales agrícolas y fruticultura, de artes y oficios, chacras experimentales e industria rurales, fueron prioritarias en su gobierno por estar ligadas a la producción en cada región de la provincia:

“Se han efectuado mejoras, ampliaciones y construcciones en las siguientes Escuelas Agronómicas y Viveros: Estación Agrícola Experimental del Delta; Estación de Forraje, cultura de Carlos Casares; y fijación de dunas en Miramar; Escuela Agrícola de Patagones; Escuela «Nicanor Ezeiza», de Coronel Vidal; Escuela de Fruticultura «Osvaldo Magnasco», de Dolores; Estancia y Arboretum «La Tablada», en Matanza y Vivero «Ángel Gallardo», en Baradero.” (MMOP, 1939:14).

El plan orgánico de obras también contempló la vivienda obrera:

“Barrio - parque para empleados y obreros a erigirse en los terrenos fiscales en el partido de Matanza. Se ha procedido a confeccionar íntegramente el proyecto con el propósito de hacer efectiva esta iniciativa, cuya creación fue resuelta por las leyes números 4417 y 4539, de tal modo que cuando se juzgue oportuno la licitación de esta obra ella podrá llevarse a cabo en el mínimo de tiempo que requiere su aprobación y trámites para adjudicarla... La idea básica del proyecto consiste en construir dentro de un marco racional, sano y artístico, diversos tipos de viviendas económicas de dos a cinco habitaciones, con el objeto de ser vendidas a empleados y obreros en las condiciones que el Gobierno establezca, fomentando de esta manera la pequeña propiedad privada y dando a los mismos habitaciones higiénicas y cómodas. Este conjunto de viviendas se complementa con diversos edificios públicos distribuidos en los lugares más accesibles y cómodos...” (MMOP, 1939:151).

En el discurso ante la apertura de la Legislatura, en el año 1939, el Gobernador plantea el anteproyecto de urbanización para un barrio de Pescadores en Mar del Plata y un Barrio Obrero en Berisso que

... “consiste en la erección de 104 casas en terrenos donados por el señor Luis Elverdín y 96 en terrenos donados por el señor Durán. Estos anteproyectos fueron puestos oportunamente en posesión del Instituto de la Vivienda Obrera.” (Ibid.).

“La ley de creación de esta institución, una de las más útiles y de más hondo sentido humano, instrumento de pacificación social y de dignificación de la familia proletaria, está financiada con títulos.” (MMOP, 1939:22).

En este sentido, también planteó la modificación de la Ley número 3487 del trazado de pueblos. del año 1913.” para poder armonizar legalmente los proyectos de urbanización de diversas zonas de la Provincia que están en preparación (MMOP, 1939:152).

Ni bien asumió, Fresco creó el Instituto Autárquico de Colonización que tenía como objetivo generar estrategias que garantizaran el acceso a la tierra a productores rurales que derivarían en beneficios económicos y sociales para la provincia. El Instituto tenía como funciones la colonización, el arrendamiento, la administración y el arrendamiento y la venta de tierras que adquiriera el Estado (Blanco, 2022).

...“La Provincia posee hoy cinco colonias fundadas por el nuevo Instituto: Santa María, de Carlos Casares; San Francisco y Claromecó, en Tres Arroyos; El Fortín, en General Alvear, y Artalejos, en Laprida, con un total de 65.000 hectáreas...” (MMOP, 1939:14).

La política territorial fue acompañada por el organismo técnico capacitado para llevar adelante las mediciones de la repartición de tierras: la Dirección de Geodesia, Mapas y Catastro. Esta dependencia cumplía funciones que se interrelacionaban con los demás organismos del Estado, como con el Ministerio de Hacienda dado que tenía a su cargo las mensuras y el deslinde de las tierras públicas y de particulares; realizó en conjunto con el Instituto Geográfico Militar la vinculación de la propiedad del suelo a la red de triangulación general de la República; tiene a su cargo las operaciones técnicas relacionadas con el Catastro General de la Provincia, el despacho de las solicitudes referentes a yacimientos y explotaciones mineras en lo que sobre el particular legisla el Código de Minas, y las que se refieren a posesiones treintañales de bienes raíces; por último, interviene en la administración de las playas y riberas y en todo cuanto se vincule con la demarcación de límites y con la propiedad de la tierra (PBA, 1940).

Desde la asunción de Ortiz, a la Presidencia de la Nación, (del partido radical antipersonalista) las prácticas fraudulentas eleccionarias fueron cada vez más intolerables, motivo por el cual las pujas de poder entre provincia y Nación se evidenciaron con la quita de crédito, que obligó a Fresco a reducir su presupuesto, paralizando obras, reduciendo sueldos de la administración. En su último discurso ante la asamblea expresó:

“Lo realizado no es obra que caduca, ni lo proyectado y sin realización significa un fracaso. Todo es y será actual, como programa de acción política, para cualquier momento, en cualquier sitio del país y desde cualquier posición. Ese programa sigue y seguirá propuesto como experiencia, como estímulo y como futuro, al gobernante que quiera encarar la grandeza de la Provincia de Buenos Aires, que es lo mismo que decir la grandeza de la comunidad argentina” (MMOP, 1939:40).

Una vez Fresco apartado del poder, se sucedieron una serie de Interventores y/ Delegados del Estado Nacional (NOTA 11), hasta el nuevo llamado a elecciones en diciembre de 1941, en que se proclamó a Rodolfo Moreno como Gobernador y Edgardo J. Míguez como Vice, ambos del PDN, al que se sumó como Ministro de Obras Públicas el Dr. Pablo González Escarrá. Moreno asumió el cargo el 7 de enero de 1942, pero las disputas internas del propio partido provocaron que el 13 de abril de 1943 renunciara al cargo y fuese ocupado por Edgardo J. Míguez por solamente dos meses dado que, el 12 de junio de 1943, se produjo el golpe militar que derrocó al presidente Castillo y la provincia fue nuevamente intervenida.

Más allá de las disputas internas del partido gobernante, el contexto de internacional no era un dato menor, en su discurso inaugural de la Asamblea Legislativa, Moreno planteó que:

“Las circunstancias del presente imponen definiciones de carácter general. Nuestro país no vive ni puede vivir aislado, su producción requiere mercados de consumo y sus industrias necesitan también la colaboración externa para desenvolverse. Sentimos en carne propia los efectos de los hechos de orden internacional y nos afectan las medidas económicas, financieras, comerciales y sociales que se toman fuera de nuestras fronteras.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1942a:11).

Moreno, recibió la provincia con las Municipalidades en proceso de reorganización institucional, para lo cual planteó que las necesidades de la administración provincial crecían y que era indispensable una mayor eficiencia en los servicios creados, a las que se sumó la demanda del público de obras por hacer, como ejemplo los desagües:

“El viejo problema de los desagües no se ha solucionado aún, y será necesario afrontarlo, para lo cual presentaré oportunamente a la Legislatura el proyecto de ley respectivo”. (Diario de sesiones Senado PBA, 1942a:17).

Otra de las problemáticas, que se desprenden de su discurso, es la generación de políticas de arraigo de colonos en el campo; dada la constante y creciente migración hacia las ciudades, que afectó de forma directa la disponibilidad de mano de obra rural.

En cuanto al desarrollo de la red vial, puesto en marcha por gestiones anteriores, continuó en la medida que los recursos provinciales lo permitieron, como así también la continuidad de las obras necesarias para el funcionamiento de los aeródromos.

Moreno, en su corto mandato, continuó con el desarrollo de la política turística puesta en marcha, también en gestiones anteriores: consideró que los parques creados, como los de Areco, Chascomús, Sierra de la Ventana, por citar algunos, convocan a gran cantidad de población y, en este sentido, creó una Comisión para estudiar la adquisición de nuevos terrenos con el fin de crear nuevos parques: “*el primero que se establecerá será el de Punta Lara, sobre la desembocadura del arroyo Las Cañas*”. (Diario de sesiones Senado PBA, 1942b:53).

Las demás dependencias del Ministerio, como la Dirección de Geodesia y Mapas y Catastro, y la de Hidráulica prosiguieron con las obras en construcción de las gestiones anteriores como así también planteó la necesidad de elaborar un plan de obra integral de edificación y reparaciones para edificios públicos, con el propósito de realizarlo a medida que las circunstancias financieras lo permitieran. Las circunstancias de la política interna partidaria, específicamente su intención de ser candidato a la presidencia de la Nación, lo llevó a un enfrentamiento con el Presidente Castillo, y como consecuencia presentó la renuncia a la Gobernación.

Una vez efectuado el retiro de Moreno, el 13 abril de 1943, asumió como Gobernador el Vice Gobernador Edgardo J. Míguez. De su mensaje de asunción se traslució la situación política inestable que atravesaba la provincia:

“*La Provincia, debido a los azares de la política nuestra, ha perdido un gobernante excepcional: el doctor Rodolfo Moreno. Y esa pérdida exige que todos, unidos en una misma acción, hagamos el máximo de esfuerzo para disimular, ya que nos será imposible llenar por completo el enorme claro producido por su ausencia*” (Diario de sesiones Senado PBA, 1943:5).

En los tres meses que ejerció su cargo, se sucedieron tres ministros de Obras Públicas: Domingo Unchalo, Ulises Villalobos y Saturno Pérez Ferreira. En su mensaje de inicio de gestión, planteó la continuidad de las obras emprendidas por el anterior titular:

...“*se acelerará el trabajo a desarrollar, siguiendo las sólidas huellas impresas al Ministerio del ramo por el gobierno anterior. El titular de la cartera se abocará de inmediato al estudio de todas las obras proyectadas y en vías de ejecución y, en tal carácter, a la prolja y minuciosa observación y fiscalización de las mismas. Para ello tendrá como base el importante plan de obras públicas aprobado para el año en curso, por decreto de 29 de marzo próximo pasado, cuyo amplio contenido es de conocimiento público...*” (Diario de sesiones Senado PBA, 1943:57).

También se observa una preocupación por la explotación de montes de forma discriminada por el cual le solicita al Poder Legislativo considere realizar un proyecto de Ley de Defensa de los Montes, considerando la escasez de combustible existente. El ejecutivo se compromete a tomar las medidas necesarias para impulsar la producción forestal en la Provincia.

“*A la Estación Agrícola Experimental del Delta y a los viveros oficiales se les ha encomendado prestar particular atención a la multiplicación de especies económicas y, en consecuencia, desde la próxima estación, deberán distribuir directamente o con la colaboración de los ferrocarriles Sud, Oeste y Compañía General.*” (Diario de sesiones Senado PBA, 1943:67) .

En tanto que las obras del Ferrocarril provincial, se limitaron a las reparaciones en las instalaciones fijas y de material rodante, en materia de Vialidad se comprometió a que... “*como programa de futuras realizaciones, ... continuar en la labor empeñada con tino y energía por mi predecesor, dando cima al plan ya aprobado...*” (Diario de sesiones Senado PBA, 1943:71).

El plan de obras trazado por Moreno continuó en ejecución, tanto en materia de mantenimiento como ejecución de canales, desagües urbanos y rurales y del Delta. La Dirección de Geodesia, Catastro y Mapas, prosiguió con las tareas en cuanto a ser la apoyatura de las demás direcciones del MOP y de otras reparticiones gubernativas: en materia de expropiaciones para aperturas de caminos y rutas, delimitaciones y reglamentaciones de líneas de playa, administración y colonización de las tierras fiscales. Como se ha dicho anteriormente, el gobierno de Moreno y Miguez, heredaron una gran cantidad de obras de la gestión de Fresco que había que terminar o habilitar: como es el caso del Hospital de Haedo, que encargó el equipamiento y la puesta en funcionamiento a la comunidad; la habilitación del Laboratorio de Ensayo de Materiales (Figura 72); la aprobación de la reconstrucción de las Cárcel Departamentales de Mercedes, San Nicolás, Dolores, Bahía Blanca y Azul, etcétera.

En el discurso de asunción de Miguez, en plena conciencia de la instabilidad política en que tomaba el cargo, planteaba que:

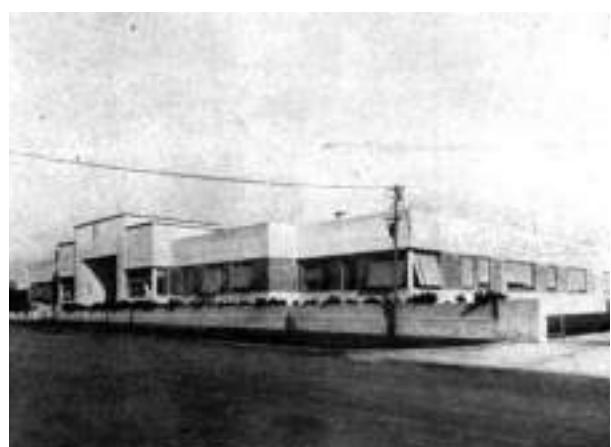
“La jerarquía de un gobierno se gana mediante el beneficio de la obra ejecutada con acierto y honradez en provecho de la colectividad. La serenidad en la apreciación y el juzgamiento de las acciones de los demás es el patrimonio de una esmerada educación y ha de ser la regla inflexible a que debe someterse todo gobernante.” (Diario de sesiones Senado PBA, 1943:4).

En el corto mandato de la fórmula Moreno-Miguez, y con las proximidades del llamado a elecciones nacionales y la persistencia del partido conservador de continuar con las prácticas fraudulentas para llegar al poder, los partidos opositores, incluso dirigentes del propio Gobierno Nacional, vieron como única salida la intervención del ejército; el 4 de junio de 1943, el General Rawson encabezó un golpe de Estado en que derrocó al presidente Castillo. Sin embargo, a los tres días fue reemplazado por el General Pedro Ramírez. Las disputas internas dentro del propio ejército, culminaron en marzo de 1944 con la asunción del General Edelmiro Farrell.

Dentro de ese grupo de militares, comenzó a destacarse una figura que será clave en la historia argentina: el Coronel Juan Domingo Perón. Por primera vez el ejército se involucraba institucionalmente, dado que, a pesar de discrepancias internas, comenzaron a ejercer un manejo del aparato estatal a gran escala. En un contexto internacional de guerra, entre los militares nacionalistas, creció la idea de la necesidad de la autonomía industrial para garantizar la defensa, entendían que la intervención estatal en la vida económica era una herramienta útil para concretarla, y la atención social era un modo de evitar el conflicto y la lucha de clases.

FIGURA 72

Laboratorio de Ensayo de Materiales. (1942) La Plata.



Fuente: www.lemit.gov.ar/index.php/institucional/historia

CONTEXTO 1943-1955

En los tres años transcurridos entre el golpe de Estado que puso fin a la “Década Infame” (4 de junio de 1943) y el retorno a la legalidad democrática (1946), Claudio Panella (2014) destaca “la gestión llevada a cabo entre enero y septiembre de 1945 por Juan A. Bramuglia, abogado socialista, asesor letrado de los gremios ferroviarios y colaborador de Juan Perón en la Secretaría de Trabajo y Previsión (que) obró para mejorar la situación de los trabajadores rurales y se esforzó en ampliar el sistema educativo, lo que plasmó en la elaboración de un plan para construir 700 escuelas”.

Luego de los sucesos del 17 de octubre de 1945, que confirmaron la preponderancia de Perón en el ámbito político, el gobierno militar aceleró su salida al convocar a elecciones presidenciales para el 24 de febrero del año siguiente. Producidas las elecciones, en la provincia se impuso la fórmula Domingo A. Mercante-Juan B. Machado. “Mercante era un militar que acompañó a Perón en el GOU (Grupo Obra Unificación, también conocido como Grupo de Oficiales Unidos), logia militar nacida en el seno del ejército cuyos integrantes tuvieron activa participación en el golpe de Estado de 1943, y luego en la Secretaría de Trabajo y Previsión, donde se convirtió en su mano derecha”.

El coronel Mercante (1946-1952) llevó adelante una gestión de trascendencia (...) Sin duda, su punto más alto de prestigio lo logró al presidir la Convención Constituyente que reformó la Constitución Nacional en 1949 (y) se trasladó de inmediato a las provincias (...) En cuanto a las modificaciones que se introdujeron en la carta bonaerense, su filosofía se expresó en varios artículos y se incorporaron así en su totalidad los enunciados y fundamentos de los derechos del trabajador, de la familia, de la ancianidad y de la educación y la cultura (...).

Durante sus seis años de gobierno, Mercante fue acompañado por un eficiente equipo de trabajo, un verdadero “grupo dirigente mercantista”, caído en desgracia luego de 1952. En el plano de las realizaciones, el gobernador desarrolló un trabajo en sintonía con el gobierno nacional en cuanto a impulsar políticas de bienestar que centralizaban medidas educativas, sanitarias, agrarias y de vivienda con un Estado intervencionista en materia de asuntos sociales, económicos y financieros. En este contexto, la previsión social fue un asunto que recibió especial atención por parte del gobierno, a tal punto que se creó el Instituto de Previsión Social de la provincia.

En materia educativa, el gobierno actuó en dos planos bien definidos: el edilicio y el pedagógico. En el primer caso, a través del Plan Integral de Edificación Escolar, se construyeron en seis años nada menos que 1.504 edificios escolares, tanto urbanos como rurales (...) En el área de salud, conformada como Ministerio desde 1947, los resultados fueron apreciables, además de incluir la construcción de hospitales, centros de higiene materno-infantiles, salas de primeros auxilios y centros sanitarios. Así, por caso, el número de los establecimientos de salud pasó de 23 en 1943 a 274 en 1950 y las camas de 5.119 a 8.742, respectivamente (...) la magnitud de la obra pública estuvo contemplada en el Plan Inicial de Trabajos Públicos y en el Plan Trienal de Trabajos Públicos (1947-1949): cientos de obras de infraestructura, viales, hidráulicas, sanitarias, aeronáuticas, como así también 160 barrios obreros. Se eliminó, asimismo, la Dirección General de Escuelas, creándose los Ministerios de Educación y de Asuntos Agrarios.

Al compás del triunfo electoral de Perón en las elecciones generales del 11 de noviembre de 1951, en la provincia de Buenos Aires se impuso la fórmula del Partido Peronista integrada por Aloé-Díaz a la radical formada por Larralde-Rudi. En sus tres años de gobierno (1952-1955) Claudio Panella le atribuye al mayor **Carlos Aloé** la gestión de una política responsable en relación con el funcionamiento de la administración provincial “que apuntó a su centralización, racionalización y eficiencia. De allí la sanción de varias leyes, como la orgánica de Ministerios, que fijaba sus atribuciones; la de Fiscalía de Estado, que reglamentaba su funcionamiento; la que creó el Registro de Bienes de los Funcionarios Públicos, que tuvo por objeto salvaguardar y afianzar la moral administrativa y la de creación del Registro Provincial de las Personas.

El Estado como productor de bienes y servicios (1943 -1955)

El golpe del 43, dio por terminado el período de los gobiernos conservadores. Perón y Mercante, desde la Secretaría de Trabajo y Previsión, y su relación con los Sindicatos gestionando las leyes laborales de vacaciones pagas, aguinaldos, etc., se presentó a elecciones el 24 de febrero de 1946, en alianza con el recientemente creado partido Laborista, el Partido Radical Junta Renovadora y el Partido Independiente (de extracción conservadora).

La fórmula ganadora fue Perón Quijano y en la provincia de Buenos Aires, el coronel Domingo Mercante, mano derecha de Perón en la Secretaría de Trabajo, se consagró Gobernador y como compañero de fórmula Juan Bautista Machado. Mercante tuvo dos mandatos: 1946-1950- y 1950-1952.

Las elecciones de febrero de 1952 consagraron la fórmula Carlos Aloé y Carlos Antonio Díaz por el ahora conformado el partido Peronista. En septiembre de 1955, una coalición cívico-militar que se autodenominó, “Revolución Libertadora”, derrocó al Pte. Perón y en consecuencia el gobierno provincial fue intervenido nuevamente.

El 16 de mayo de 1946, asumió la Gobernación Domingo Mercante y la elección del Ministro de Obras Públicas recayó en su primo el Ing. Raúl Mercante y una de las primeras decisiones en materia de obra pública, fue realizar un estudio de las necesidades de cada partido de la provincia, que incluyó, además, estudiar los proyectos en marcha y los no iniciados de gestiones anteriores... “Se trazó un esquema de prioridades y con “táctica militar” se propuso un plan real y otro ideal de más largo alcance.” (Lacunzza, 2004:101-126).

Su Gobierno, en el marco de la recuperación económica de la postguerra, con las mejores condiciones de los mercados internacionales, y la implementación de un nuevo Código Fiscal, mejoró notablemente la recaudación provincial, lo que le posibilitó el cierre con superávit fiscal.

En este sentido, logró cumplir con los empréstitos internos y externos contraídos para la financiación de las obras, el Banco Provincia fue el instrumento de crédito tanto para la obra pública como la privada (*Ibid.*). Con este contexto, desarrolló una serie importante de obras públicas (Figura 73) por medio del Plan Trienal de Trabajos Públicos (1947-1949), que enunció en su mensaje ante la Legislatura:

“Considero necesario hacer una primera referencia al Plan Inicial de Trabajos Públicos, que la Honorable Legislatura sancionó al finalizar sus sesiones ordinarias del último período. El mismo fue proyectado por el Poder Ejecutivo con el propósito de realizar obras consideradas de especial urgencia, que han sido encaradas en su totalidad.”

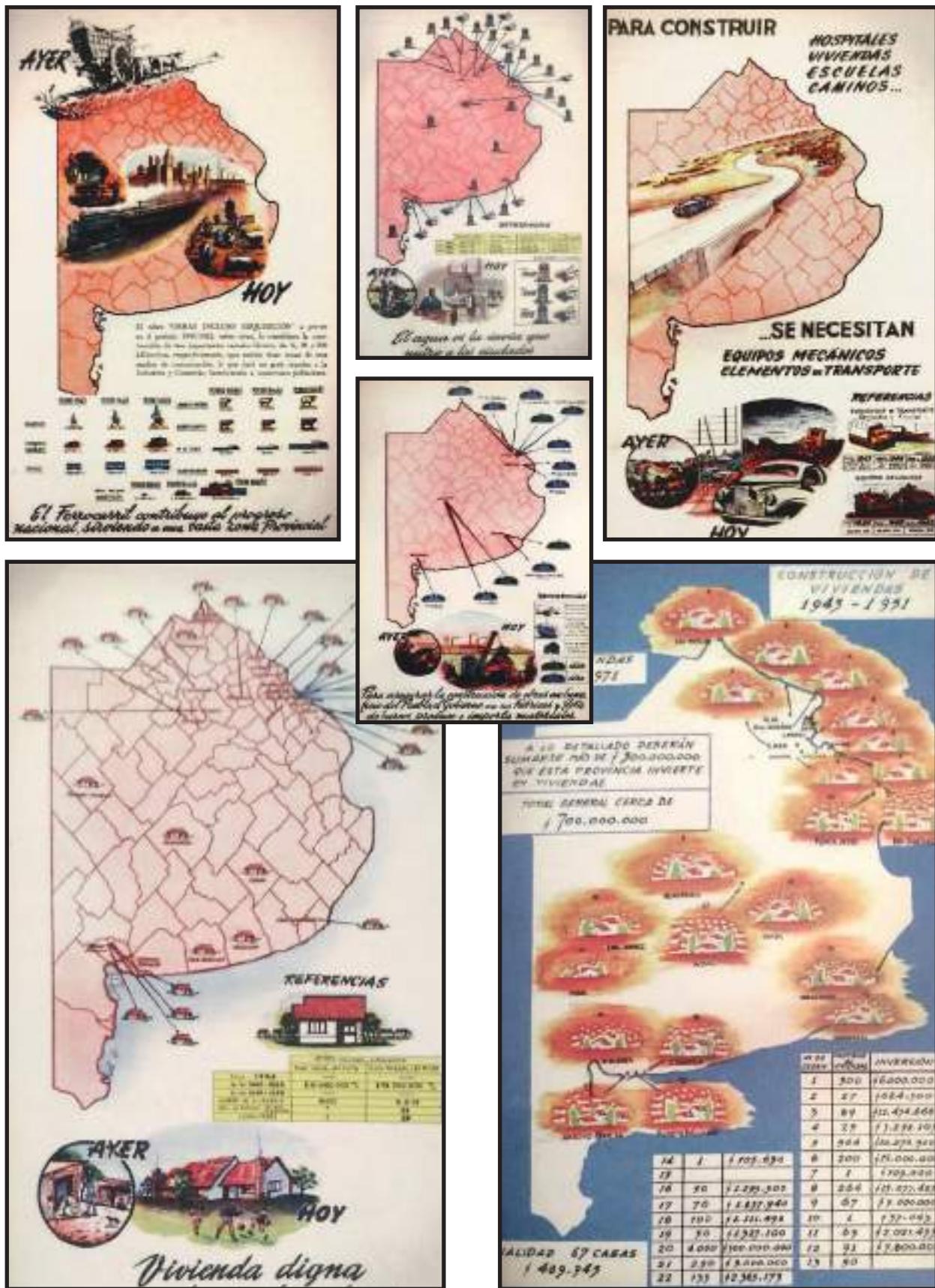
El Plan General de Trabajos Públicos (NOTA 12), ley 5079 de 1946, fue la herramienta legal y técnica para la obra pública de su gestión, concebida en el mismo sentido de los Planes Trienales Nacionales. En su mensaje de apertura de la Asamblea Legislativa de 1948, Mercante expresaba:

“El Plan General de Trabajos Públicos fue el resultado de la inquietud y necesidades de la Provincia. No fue una fría lucubración de Gabinete, nació del pueblo, quien es su verdadero creador. En su estudio se consultó todo aquello que durante largos años fue exigido a los Gobiernos por municipios, entidades de bien público, vecinos, sociedades diversas, la prensa en general y que, reunido, dio una suma de trabajos superior a la que fue sometida a consideración de la Honorable Legislatura, una vez clasificado por orden de necesidad y urgencia.” (MMOP, 1948:69).

Políticas de obras públicas y realizaciones (1880-2020)

FIGURA 73

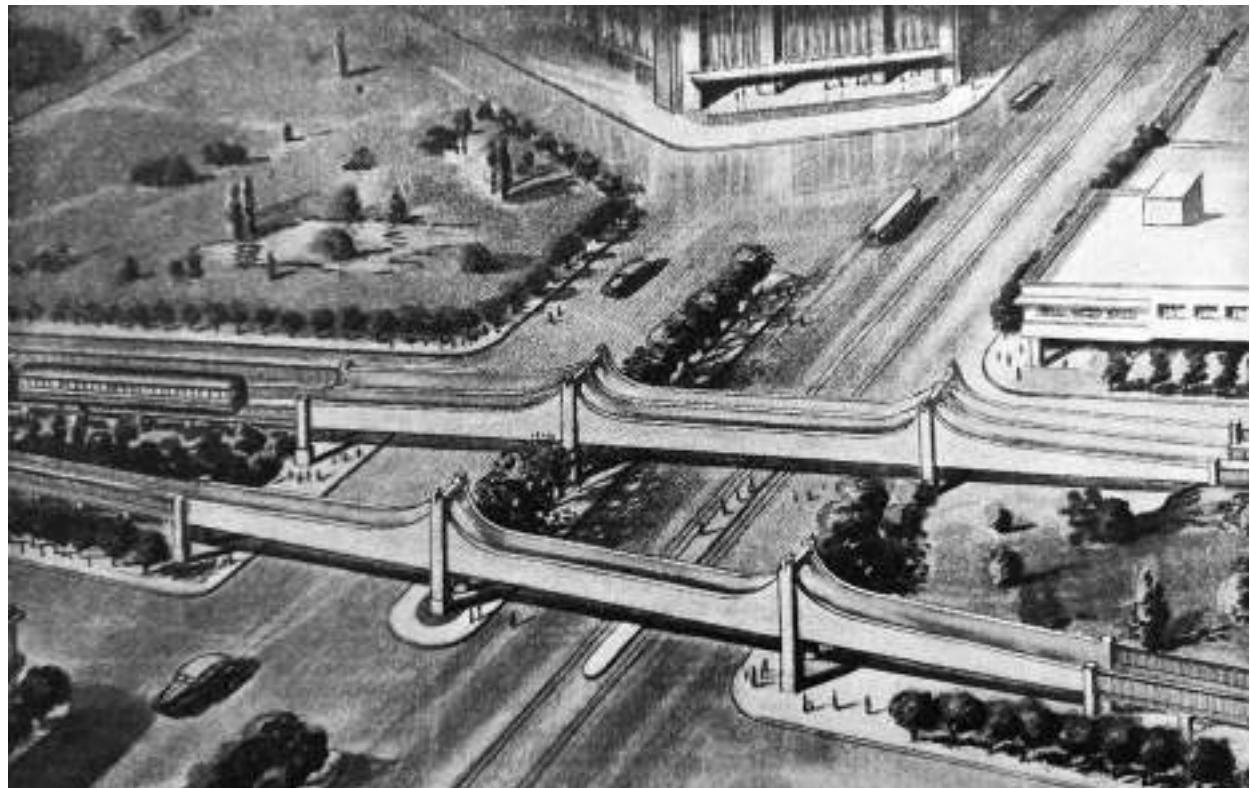
Afiches de propaganda de obras públicas, Plan Trienal 1952.



Fuente: Revista Capba N° 24, año 2018.

FIGURA 74

Proyecto del Viaducto Sarandí. Publicación de Vialidad provincial para el llamado a licitación internacional de construcción del viaducto.



Fuente: Ministerio de Obras Públicas (1949) Viaducto Sarandí. Dirección de Vialidad. Pcia. de Buenos Aires.

FIGURA 75

Viaducto Sarandí en construcción. Partido de Avellaneda. Obra iniciada en 1947 e inaugurada en 1953.



Fuente: Dominio Público.

FIGURA 76

Viaducto Sarandí. Partido de Avellaneda.



Fuente: Dominio Público.

Para llevar adelante el Plan de Obras, se consideró que el LEMIT debía ampliar sus tareas de ensayo de materiales a toda la órbita del Ministerio y no solamente trabajar para la Dirección de Vialidad, con ese fin se adquirió un terreno sobre Camino Centenario, en Gonnet, para la futura ampliación de laboratorios de ensayos e investigaciones sobre diferentes materiales. Respecto a los materiales, para enfrentar el volumen de obra, la Provincia contaba con las Canteras de Olavarría para piedra y arena, la fábrica de caños en La Plata y en Olavarría, también expropió el 60% de la fábrica de cemento portland Loma Negra S.A. (decreto 1463/49).

En materia de Obras de Vialidad, se destaca el Viaducto Sarandí (Figuras 74, 75 y 76) en la Localidad de Avellaneda que permitió resolver las complicaciones de tránsito que generaban las barreras de la Avenida Mitre, frente al paso incesante de los trenes. Obra iniciada en 1947 e inaugurada en 1953, por el Pte. Perón y el Gobernador Aloe.

Numerosas obras de pavimentación y construcción de caminos en distintos partidos de la provincia. La ley de obras públicas promovió e impulsó obras sanitarias e iluminación, con la finalidad, además, de contribuir a la creación de puestos de trabajo y reactivar la actividad industrial en diferentes puntos de la provincia.

FIGURA 77

Canalización de los arroyos Maldonado y Napostá, Bahía Blanca.



Fuente: Mensaje del P.E. a la Honorable Legislatura, dando cuenta de la realización del Plan General de Trabajos Públicos 1951, mayo 1952. Raúl A. Mercante. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Se realizaron trabajos en el sistema eléctrico de la zona Norte, inauguró la ampliación de la Central Regional de Chivilcoy, la estación transformadora en Morón, y unió el noroeste provincial mediante la línea de Alta Tensión Luján-Morón, que había estado paralizada una década.

“En cumplimiento de disposiciones constitucionales recientes, la provincia de Buenos Aires, debe hacerse cargo de los servicios públicos...equipamiento de nuevas Usinas y Centrales Eléctricas de la Provincia... San Nicolás, Zárate, Chivilcoy, Junín, Magdalena, Dolores, Balcarce y General Conesa...” (Diario de sesiones Senado PBA, 1952:11).

Invirtió en obras del Ferrocarril Provincial logrando reactivar más de trece ramales de la zona del interior provincial, y a finales de 1951, por política nacional, fue puesto bajo su jurisdicción. También se impulsó el transporte aéreo siendo muy considerable la inversión, dado que implicó gran parte de los fondos autorizados por el Plan Trienal:

“Entre ellas cabe señalar la adquisición de los campos en General Villegas, Necochea, Pergamino, Tandil, Colón, Chacabuco, Viamonte, 9 de Julio, Olavarría, Pehuajó, Saladillo, San Nicolás, San Pedro y Lincoln y la ampliación de los campos de Coronel Suárez, Dolores, Junín, Tres Arroyos, Las Flores, Pigüé y Patagones...” (Diario de sesiones Senado PBA, 1949:52).

Respecto al Aeropuerto de La Plata, fue la obra de mayor envergadura por la construcción de pistas pavimentadas de aterrizaje y cabinas de pasajeros. Y prestó servicios aéreos sanitarios requeridos por la población, en coordinación con la dependencia de Salud.

Se destacan, entre las obras hidráulicas: la canalización del Río Salado y de los arroyos Maldonado y Napostá, en Bahía Blanca (Figura 77); el saneamiento de la cuenca del Arroyo Maldonado en San Martín; las obras de riego en Patagones, por medio del Canal de Río Colorado a Villalonga; la construcción de la primera etapa del Mercado de Frutos de Campana; prolongación de las Dársenas 1 y 3 del Mercado de Frutos del Tigre y la adquisición de nuevas dragas; construcción del colector de los desagües de la Avenida Presidente Perón, en los partidos de Cuatro de Junio (hoy Lanús), Lomas de Zamora y Avellaneda, partido en que se registraba el mayor número de industrias asentadas, como así también el de mayor crecimiento habitacional; y la quinta etapa de desagües en La Plata y los desagües del partido de San Martín (Diario de sesiones Senado PBA, 1951:13).

Las obras de mayor envergadura que realizó la Dirección de Obras Sanitarias fue la Planta de tratamiento y el Acueducto de Conducción de Agua Potable en Punta Lara para abastecer de las localidades de La Plata, Berisso y Ensenada, como así la provisión de agua a Bolívar y Miramar.

Distintas localidades de la provincia fueron beneficiadas con obras sanitarias de diferente escala, como centros de higiene materno infantil, dispensarios para enfermedades sociales, salas de primeros auxilios, dispensarios polivalentes, hospitales especializados, casas cunas, centros de salud para escolares y ampliaciones en hospitales, etc. En este sentido, el ministro del MOP en las Memorias del ministerio del año 1952 expresaba:

“Durante el periodo que nos ocupa, ha sido fecunda la labor cumplida, habiéndose realizado un volumen de trabajo de singulares proyecciones.... Las 47 obras terminadas en este período... Sobre el particular, deben consignarse en forma especial las siguientes realizaciones; Pabellón Central del Hospital General San Martín en La Plata y su obra conexa, las instalaciones centrales de todos los pabellones para atención de los servicios de cocina, lavaderos, etc. Sanatorio Marítimo de Necochea, Hospital en Villa Argentina (Avellaneda), Centro de Salud para Escolares en Tandil.” (MMOP, 1952: 87)

Debemos considerar que el Gobierno Nacional y la Fundación Eva Perón también realizaban obras en territorio provincial como el Hospital de Avellaneda, San Martín, Mar del Plata, etcétera. Como así también escuelas, campos deportivos, hogares de ancianos, hogares para madres solteras, siempre con el objetivo de proporcionar ayuda social y realizar obras en beneficio de los sectores más postergados.

Apoyando al sistema sanitario se crearon una serie de Institutos de investigaciones como el Instituto Tecnológico del Sur, en Bahía Blanca (hoy sede de la Universidad Nacional del Sur) Instituto Biológico “Tomás Perón”, Instituto General San Martín (Figura 78) y Central de Odontología Infantil “Eva Perón”, ambos en La Plata; como así también unidades Sanitarias (Figura 79), materno infantil, entre muchos centros asistenciales de diferentes escalas esparcidos en el territorio provincial.

FIGURA 78

Instituto Gral. San Martín, ciudad de La Plata.



FIGURA 79

Unidad Sanitaria del Delta



Fuente: Mensaje del P.E. a la Honorable Legislatura, dando cuenta de la realización del Plan General de Trabajos Pùblicos 1949/1950, mayo 1950. Raúl A. Mercante. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

FIGURA 80

Barrios Obrero de Campana y Berisso, respectivamente.



Fuente: Mensaje del P.E. a la Honorable Legislatura, dando cuenta de la realización del Plan General de Trabajos Pùblicos mayo 1949-1950, mayo 1950. Tomo 2 Raúl A. Mercante. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Con el objetivo planteado de que cada distrito de la provincia tenga un Barrio Obrero (Figura 80), se construyeron en todo el ámbito provincial un número de 146 barrios, con un total de 8200 viviendas. Barrios que contaron con toda la infraestructura de servicios para su óptima habitabilidad. Podemos citar el Barrio Obrero de Berisso, con 570 viviendas; el de La Plata, 192 unidades; el de Tornquist de 40 viviendas, etc. (Longoni, R., Molteni, J., Galcerán, V., 2005).

“El antiguo edificio de la cárcel de Dolores será reemplazado por un moderno establecimiento cuya ejecución ha previsto el Plan General de Trabajos Pùblicos. Por último, en las cárceles de Bahía Blanca, San Nicolás, Azul y Olmos, una serie de medidas ya adoptadas y otras en vía de ejecución, demuestran el empeño del Gobierno por imponer en la Provincia recluimientos modelos...” (MMOP, 1948: 26).

Entre las obras realizadas se incluyó edificios de administración general, comisarías, se expropió la Estancia San Juan para crear la Escuela de Oficiales de Policía Juan Vucetich, se realizó un plan de reestructuración del Bosque de la ciudad de La Plata y se inauguró el teatro al aire libre “Martín Fierro” en el mismo parque, el Edificios de la Biblioteca Pública Central de la provincia de Buenos Aires “General San Martín” también en la ciudad Capital. Se creó, con la expropiación de las tierras de la Estancia Santa Rosa El Parque «Los Derechos de la Ancianidad» (hoy Parque Pereyra Iraola) (Figura 81); y de la expropiación de ...“del Swift Golf Club de Gonnet, que también será en breve librado al público, con idéntica finalidad de usufructo y esparcimiento popular” (MMOP, 1949: 12).

FIGURA 81

Arco acceso del Parque Pereyra Iraola, partido de Berazategui, año 1950.



Fuente: Mensaje del P.E. a la Honorable Legislatura. Tomo 2 Raúl A. Mercante. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

El 26 de noviembre de 1951, se inauguró la República de los Niños (Figuras 82 y 83). Tampoco se descuidó lo artístico cultural, en el aniversario de La Plata, se habilitó el Teatro al Aire Libre «Martín Fierro (Figura 84) y en el año 1951 se creó y construyó el edificio para la Biblioteca Pública Central de la provincia de Buenos Aires “General San Martín” en la misma ciudad.

Se impulsó el turismo social con la finalidad de democratizar la actividad, para ello, se culminó el Hotel Provincial de Mar del Plata (proyectado en la gestión de Manuel Fresco) Proyecto, Hoteles en Sierra de La Ventana, Chascomús, Miramar, Carhué (Figura 85) y se inauguró el Hotel Provincial de La Plata (Figura 86), impulsó y desarrolló el plan de urbanización de la costa de Necochea, el de Punta Lara que fue acompañado con una política de vial en consecuencia.

La planificación de las acciones de gobierno, caracterizan el gobierno tanto nacional como provincial, constituido el eje de los planes de las políticas públicas.

“La experiencia obtenida en cinco años de gobierno nos llevó a pensar seriamente en los problemas generales que constituyen el fundamento de toda obra pública, con miras más vastas que los límites de un solo período gubernativo, por la incidencia futura de aquéllas en la vida misma de la Provincia. Con ese objeto fue que por la actual Ley de Presupuesto se creó El Instituto de Planeamiento Urbano y Rural, al que se le encomendó la realización de tan importante tarea...” (MMOP, 1951:14).

Una primera acción, ni bien asumió el gobierno, fue realizar un plan regulador para la ciudad de La Plata en el que se reconocía la importancia de la participación del “vecino”, con la intención de recuperar la calidad de los espacios originarios de la ciudad capital. Este plan contempló la recuperación del Bosque, como paseo, con la propuesta del traslado de la edificación circundante a la zona de Punta Lara; eliminar el corralón municipal del Parque Saavedra; y otras obras como las de provisión de agua potable, la construcción de un estadio provincial y la ya mencionada urbanización de la conexión con Punta Lara, desde La Plata y también desde Villa Elisa, como modo de la facilidad de acceso desde otros puntos del conurbano (Longoni, R., Molteni, J., Galcerán, V., 2005).

FIGURA 82

Construcción de la calle principal. República de los niños, ciudad de La Plata, año 1950 (NOTA 13).



FIGURA 83

Acto inaugural.



Fuente: La República de los niños: saber ver, leer y comprender su arquitectura. Néstor A. Lázaro

FIGURA 84

Teatro del Lago, Bosque de La Plata.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

FIGURA 85

Balneario Minas Epecuén de Carhue.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

Una vez terminada su gestión, en las elecciones de noviembre de 1951, el 4 de junio de 1952 asumió como gobernador de la provincia, Vicente Aloé y como Vicegobernador Carlos Antonio Díaz, ambos del Partido Peronista. Mercante, por diferencias partidarias se retiró de la vida pública y en 1953, fue expulsado del mismo partido que colaboró en construir:

“Sea mi primera afirmación, la de que he de gobernar para todos los habitantes de la Provincia, sin partidismo de ninguna naturaleza. Estimo que no caben diferencias cuando se trata de promover el bienestar general, principio angular que tuvieron en cuenta los constituyentes del 53 y que se estampa, también, como objetivo esencial de los gobernantes, en el preámbulo de la Constitución local. No he de poner el gobierno a mi servicio, porque me considero justamente al servicio del gobierno de la Provincia.” (MMOP, 1946:34).

Tras la asunción del Gobierno Nacional del segundo mandato de Perón, presentó el Segundo Plan Quinquenal con una apuesta muy fuerte por la industria pesada: siderúrgica, maquinarias, petroquímica con el llamado a financiación extranjera, motivo por el cual fue resistido por los propios y la oposición. Como característica de este segundo periodo, fue el avance doctrinario sobre las instituciones estatales, con la implementación de cursos de la “doctrina nacional” en las dependencias del estado. La Provincia, no fue la excepción: el gobierno de Aloé implementó el adoctrinamiento en las distintas dependencias del Estado Provincial (NOTA 14).

“En el pensamiento y en el método peronistas del gobierno hay una cosa que es fundamental: la planificación de la acción, tanto del Gobierno como del Estado. Esto era absolutamente desconocido para los argentinos hasta la llegada de nuestro insigne Conductor, el General Perón, a quien nosotros le atribuimos y la historia le reconocerá con justicia el título de Primer Organizador y Primer Planificador de la República. Dice el 29 Plan Quinquenal de Perón en uno de sus objetivos que «la planificación, como instrumento de Gobierno, debe abarcar todas las actividades del país” (MMOP, 1953:37).

FIGURA 86

Hotel Provincial, ciudad de La Plata.



Fuente: Mensaje del P.E. a la Honorable Legislatura. Tomo 1 Raúl A. Mercante. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales

El Gobierno de Aloé, por medio de su Ministro de Obras Públicas, Carlos C.R. Jáuregui, se alineó de modo incondicional con el plan quinquenal del gobierno nacional, que priorizó la necesidad de ampliar y potenciar la red de caminos, la energía y el agua:

“Será preocupación de mi gobierno —en estrecha colaboración con el Gobierno Nacional— encarar el problema vial de la Provincia, con la energía capaz de resolver, de una vez por todo este importante problema. Lo mismo puede decirse en lo concerniente a las fuentes energéticas necesarias para proveer la fuerza que reclama el incesante desarrollo de la industria privada y la atención de los servicios públicos...” (MMOP, 1952:4).

En este sentido, se llevaron adelante obras en el sector de producción energético como la prosecución de catorce obras y ampliación de la red primaria y subestaciones en Bahía Blanca, Chivilcoy, Alberti, Bragado y Veinticinco de Mayo. Se llevó adelante la reestructuración de la red primaria del sistema interconectado e interconexión de la super-usina de Chivilcoy (en construcción) (MMOP, 1955:28). y el “Aporte Provincial a Planes Municipales,” “...tendido de redes de contacto para los servicios de trolebuses de la ciudad Eva Perón, Bahía Blanca y Mar del Plata...” (MMOP, 1955:39).

FIGURA 87

Nuevo edificio del Ministerio de Obras Públicas.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

La Dirección de Vialidad, realizó obras de acceso a rutas, caminos generales de la red provincial, con o sin coparticipación federal en conjunto con obras de mejoramiento y mantenimiento de obras de arte. El Plan Analítico de Inversiones destinó financiación para la prosecución de 9 obras e iniciación de la construcción de presas y tajamares en laguna «Las Encadenadas», partido de Chascomús; dique nivelador laguna «Vitel», en la laguna de Lobos, etc. Las obras de Puerto y vías Navegables, construyó un muro de contención en el río Ajó, realizó tareas de dragado en la segunda sección del Delta, en que también realizó pavimentos e instalaciones sanitarias en el Mercado de Frutos del Tigre y tareas de excavaciones en el de Campana.

Durante el año 1955, según da cuenta Aloé en sus memorias, se dio comienzo a las obras del Estadio Provincial de la ciudad capital, se continuaron noventa y una obras para la Salud Pública, se terminaron barrios y casa colectivas, y se inició el Monoblock de Avellaneda y en pronta culminación del Barrio Obrero de Berisso, iniciado en la gestión de Mercante (MMOP, 1955:20). En líneas generales, las obras planteadas y sin culminar de la gestión de Mercante, fueron continuadas, habilitadas o iniciadas: en materia de servicios de infraestructura de servicios, edificios penales, establecimientos judiciales, etcétera, podemos citar, en particular:

“la iniciación de un edificio de concentración de oficinas de los ministerios de Salud Pública y Asuntos Agrarios y para el Tribunal de Cuentas, a erigirse en esta ciudad en la manzana comprendida entre las calles 7, 8, 58 y 59. Esta obra de extraordinaria magnitud ha sido ya proyectada y se encuentra en condiciones de edificación a corto plazo” (MMOP, 1955:35) (Figura 87).

Entre otros factores, las disidencias entre oposición y gobierno, las diferencias existentes entre los generales y los marinos con Perón y los enfrentamientos con la Iglesia, pronto llevaron a un clima político inestable que propició el derrocamiento del Gobierno de Perón. El Golpe cívico militar, autodenominado “Revolución Libertadora” tomó el poder relevando toda autoridad elegida democráticamente. En su último mensaje ante la Asamblea legislativa Vicente Aloé, expresaba:

“Es necesario que los hombres y los pueblos que quieran llegar a su destino superior, posean las reservas morales necesarias para las grandes empresas. El pueblo trabajador de la Provincia posee esos valores morales y trataremos de acrecentar aún más sus virtudes, inspirados en las sabias y prudentes prescripciones de la Doctrina Peronista” (MMOP, 1955:51).

Urbanización Playa Bristol, Casino y Hotel

“...el turismo constituye una verdadera fuente de riqueza y su fomento es indispensable. Nuestra Provincia, por su configuración geográfica, por sus playas y riberas, ofrece singulares atractivos; en las épocas de verano, especialmente, recibe la afluencia de turistas de todos los rumbos del país y aun del extranjero” (Diario de sesiones Senado PBA, 1939:89).

En los años 1930, se inició un proceso de gran transformación urbana del litoral fluvial y atlántico bonaerense impulsado por los cambios culturales y sociales hacia actividades de ocio, recreacionales y turísticas. Como consecuencia se crearon parques y balnearios públicos y de iniciativa privada, para dar respuesta a una demanda cada vez mayor de la sociedad. En este sentido, el desarrollo e impulso de la industria automotriz reclamó del Estado la necesidad de mejoras en la red caminera y creación de nuevas trazas, (Bruno, Lemme, 2010). La creación, en el año 1934, de la Dirección de Parques Nacionales implicó, como plantea Piglia: *“el desarrollo de una mirada técnica y de una política muy activa de organización y gestión del turismo que no se limitó a la propaganda y la recopilación de información”*, en el que se incluyó el fomento de la construcción de hoteles, difusión de las bellezas nacionales y emergió la preocupación de una política de “democratización” del turismo, que se consideraba, hasta ese momento, solo de responsabilidad privada (Piglia, 2012:61-73).

Los gobiernos de la provincia de Buenos Aires, alineados con la política nacional, fomentaron la actividad cultural y turística hacia distintos puntos y centros de la provincia que consideraban con potencial para la explotación de la actividad como: balnearios y centros recreativos y culturales en las localidades del litoral fluvial y de lagunas; con esta misma intención se crearon parques naturales como es el de Sierra de la Ventana, también Museos históricos en Luján, Chascomús, etc. y se potenció, de modo considerable, la costa Atlántica marítima y en particular la ciudad de Mar del Plata.

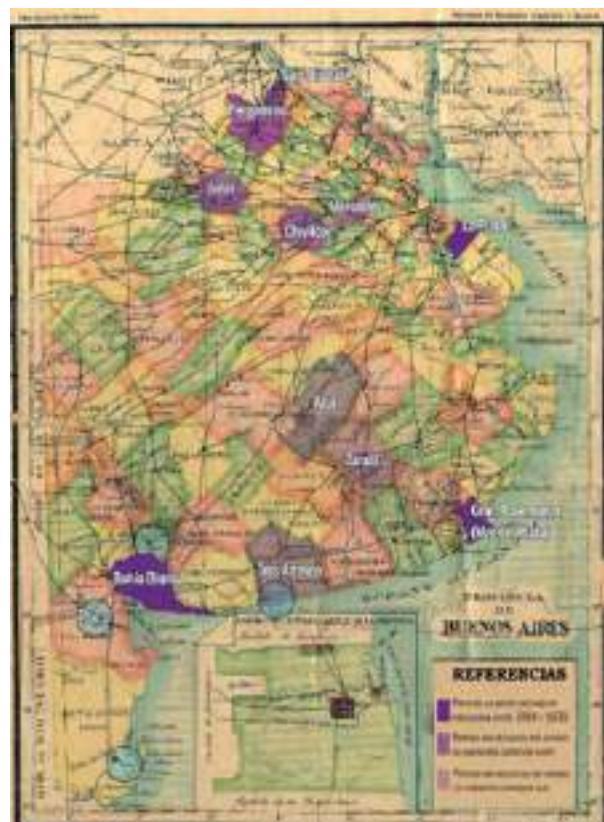
Mediante la Ley 4739, de Urbanización de playas y riberas, del año 1939, se reconfiguró de modo drástico los espacios públicos ribereños, atentos a la creciente demanda de la sociedad. Era necesario ordenarlos dado que estaban ocupados por construcciones precarias y usos privados no adecuados a la nueva reconfiguración del carácter de esos espacios. El Gobernador Fresco asumió la gobernación en el año 1936, y en su discurso ante la Legislatura, planteó la necesidad de las inversiones en turismo y más concretamente en Mar del Plata:

“...Previendo la afluencia de turistas a Mar del Plata, con la terminación del camino actualmente en ejecución [se refiere a la ruta 2], proyecto construcciones ligeras para Playa Grande, haciendo desaparecer las que se elevan precariamente, perjudicando la estética. Estas construcciones no tendrán más importancia que la necesaria para proporcionar comodidades al público sin alterar las bellezas naturales. La Provincia necesita fomentar los balnearios porque así lo determina su privilegiada situación geográfica. Oportunamente someteré a la Honorable Legislatura un plan de trabajo y de financiación para estos proyectos...” (Diario de sesiones Senado PBA, 1936:34).

Ese mismo año presentó el Plan de Trabajos Públicos para el trienio 1937-1939. Gran parte de los recursos asignados se destinaron a obras en la ciudad de Mar del Plata: la pavimentación de la ruta 2 que la une a Buenos Aires, obra que se construyó y financió en conjunto con la Nación, se realizó el trazado de la ruta a Balcarce y Necochea, la ruta de la Costa, el Paseo Costanero del Sud (que la unía con

FIGURA 88

Mapa de la Provincia de Buenos Aires con división política y dinámica poblacional. En él se representa los partidos de mayor crecimiento de la población entre 1914 y 1935. Mar del Plata se encuentra entre ellos.



Fuente: Escenarios del desarrollo industrial bonaerense (1820-2020) Marcelo Rougier, coord.

FIGURA 89

Inauguración del Parque San Martín, ciudad de Mar del Plata. Cuatro años de gestión.



la ciudad balnearia de Miramar); contempló obras de pavimentación urbana, de embellecimiento de avenidas y plazas, creación de plazas, parques de uso público, como el Parque San Martín, etc. (Figura 89).

Se construyó el Palacio Municipal, el aeródromo y demás equipamiento urbano (sanitario, escolar, etc.); con especial atención a las obras de contención de la costa y la creación y mejoramiento de balnearios y playas (Figuras 90, 91 y 92) (Shmidt, 2018:148-171).

FIGURA 90

Muro de contención de Punta Iglesia, Mar del Plata.



FIGURA 91

Obras de defensa de la rambla de Playa Bristol.



Fuente: Memorias 1936. Tomo1.

FIGURA 92

Obras de defensa de Playa Bristol.



Fuente: Memorias MOP:1936 t1

Los proyectos de relevancia para la ciudad se realizaron en el frente marítimo: como el complejo de Playa Grande, el Parque San Martín, el Boulevard marítimo y el proyecto de urbanización de Playa Bristol con la construcción de un Casino y un Hotel Provincial.

La antigua Rambla de la Bristol presentaba deterioros constructivos en el momento de asumir la gobernación Fresco. En todo acuerdo con el Intendente de la ciudad, y la opinión de urbanistas que opinaban que la belleza natural de la costa era opacada por las instalaciones existentes, se tomó la decisión de concentrar en este sitio un complejo de actividades recreacionales: paseo, juego, balneario y espacios deportivos con una arquitectura que reflejara el tono de la época. El objetivo que buscaban era ofrecer una oferta turística diversa e internacional y no solo para las élites veraneantes como en antaño.

Estas ideas, continuadoras de propuestas de años anteriores, proponían que la rambla debía seguir la curvatura de la playa y las construcciones sobre la ribera debían ser más efímeras (Ramos de Dios, 2014).

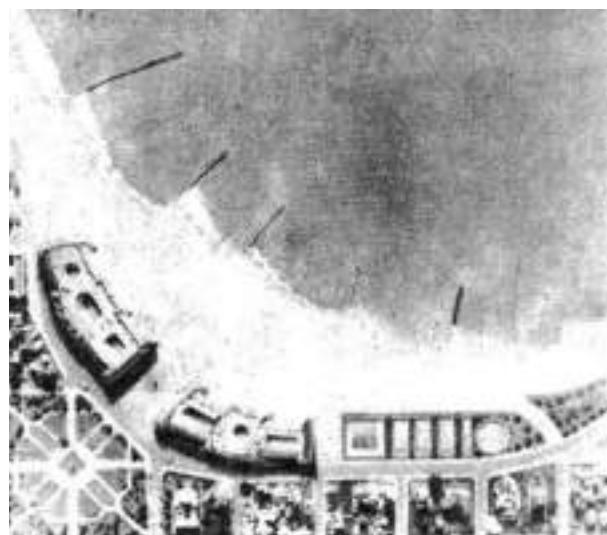
Fresco, desechariendo un Concurso Nacional para el complejo del Casino del año 1928, (NOTA 15), encargó por contratación directa al arquitecto Alejandro Bustillo, hermano del ministro de Obras Públicas provincial. Según lo expresa el mismo Fresco:

“El plan de obras que se está realizando comprende dos cuerpos de edificio: uno lo constituye el Casino, con todas sus dependencias y separado por una plazoleta, bajo la cual se construye una gran playa de estacionamiento; el otro cuerpo constituido por el hotel, y más adelante hacia el Sur aprovechando el desnivel del terreno, se construyen los balnearios. Todo formando un conjunto arquitectónico que abarca desde la calle Olavarría hasta la San Martín, en una extensión de 850 metros aproximadamente...La rambla actual será reemplazada por una promenade descubierta de 25 metros de ancho, 850 metros de longitud y una recova de 10 metros de ancho, con 450 metros de extensión” (Diario de sesiones Senado PBA, 1939:92).

En estas palabras del gobernador, queda expresado el proyecto presentado por Bustillo (Figuras 93 y 94). En 1938, comenzaron las obras del Casino y la primera parte de la Rambla, que coexistió con la antigua mientras iba demoliendo a medida que avanzaba la obra (Figura 95). El Casino se inauguró el 22

FIGURA 93

Rambla Bustillo Planta.



Fuente: Revista CPAU N°1 1990.

FIGURA 94

Maqueta del conjunto de Casino y Hotel Provincial.



Fuente: Memorias MOP. 1936

de diciembre de 1939. La obra tuvo interrupciones, por cambios políticos y presupuestarios, la Rambla completa se inauguró en 1941 y bajo la Gobernación de Domingo Mercante se inauguró parcialmente el Hotel Provincial en 1946; y las piletas cubiertas, vestuarios, las piletas junto al mar y la urbanización en general, se completó en el año 1950.

El planteo de Bustillo atendió dos cuestiones a la vez: produjo un cambio en la bahía en función de mejorar la incidencia de los vientos, principales causantes del deterioro de las ramblas; y con la acertada implantación de dos volúmenes macizos, continuos y coloridos, que acompañan la leve curvatura de la bahía, demostró contundentemente como debía ser la escala para un turismo de masas (Shmidt, 2018:62-63).

En esta disposición de los volúmenes se conjugan lo clásico y lo pintoresco, respecto de la relación entre el sitio y la arquitectura, es clave la composición pintoresca, y respecto a la resolución arquitectónica es netamente clásica en su versión francesa: en propias palabras de Bustillo. “...son una estilización de lo francés, pero con carácter de austedad, de serenidad... el conjunto me parece profundamente argentino” (NOTA 16).

En la explanada central (*Promenade*) se contempló la construcción de un obelisco (como se observa en la maqueta de la (Figura 93), pero finalmente en el año 1970 se erigió el monumento al Almirante Brown, obra del escultor Wilfredo Viladrich y al que flanquean las dos esculturas características del conjunto, del escultor José Fioravanti, como son los dos lobos de mar.

Inaugurados en la década del 40, los emblemáticos “lobos marinos de la playa Bristol” fueron esculpidos dentro de la cantera Sud Atlántica de Estación Chapadmalal, perteneciente al alemán Herman Wachnitz.

La idea y diseño fue del escultor José Fioravanti, mientras que la construcción con “piedra de Mar del Plata” estuvo a cargo del escultor esloveno Janez Antón Gruden, quien, entre otras obras, realizó el Monumento Nacional a la Bandera en Rosario (Figuras 96 y 97).

FIGURA 95

En la imagen se observa la coexistencia del casino con la antigua Rambla.



Fuente: fotosviejasdemardelplata.blogspot.com

El conjunto se planteó de una escala monumental, academicista con estilemas de líneas francesas, aventanamientos y entrepaños multiplicados en todo el perímetro y rigurosamente rematados con mansardas. La inspiración dicha por su propio autor, es la rigurosa regularidad del perímetro de la Place Vendome de París (Ramos de Dios, 2014).

FIGURA 96

Monumento al Lobo Marino.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

FIGURA 97

Wachnitz y Gruden en la cantera Sud Atlántica de Estación Chapadmalal.



Fuente: Diario La Capital.

FIGURA 98

Obreros tallando las piedras para la construcción del casino



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

FIGURA 99

Gran Hotel Provincial en construcción.



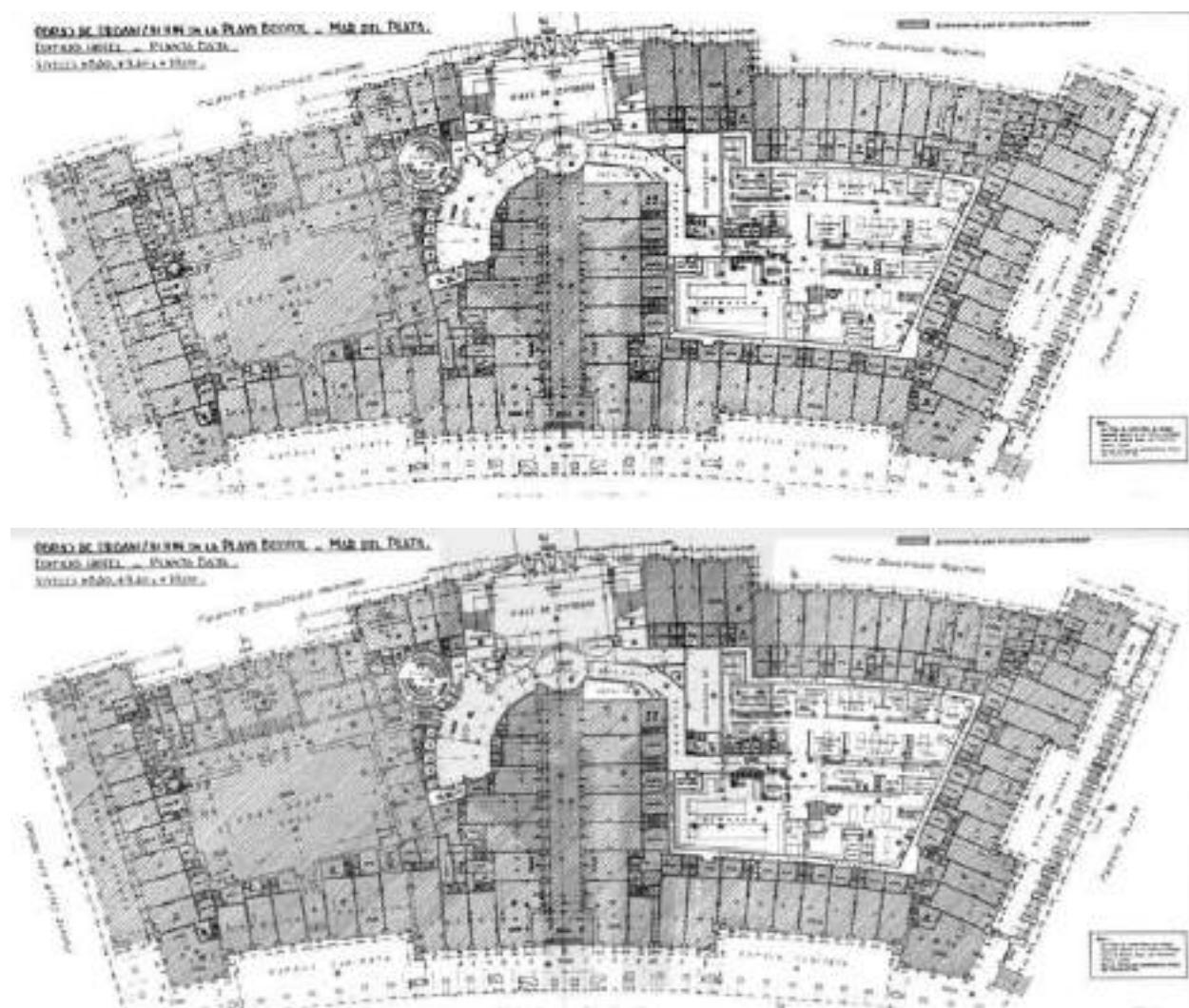
Fuente: Fotos de Familia El gran álbum de Mar del Plata.

El basamento, combina arcos de piedra cuarcítica (Figura 99) extraída de Balcarce y Chapadmalal con carpintería de bronce, y se desarrolla circundado con recovas en tres de sus lados a ambos edificios. Las fachadas en forma de arcos rebajados de ladrillos prensados a la vista están combinadas con piedra cuarcítica y rematadas con mansardas de pizarras azules. La estructura del conjunto se resuelve en hormigón armado. El Casino tiene como protagonista la gran sala de juego, con una cúpula con cielorraso casetonado, de Salas de deportes, teatros, patinaje sobre hielo, gimnasios, salas de masajes, baños turcos, etc. El Hotel, tenía capacidad para alojar 1000 plazas, con departamento y suite reservadas para el Gobernador y otros altos funcionarios (*Ibid.*) (Figura 98).

El Conjunto del Casino y Hotel Provincial impuso un estilo arquitectónico que se tradujo en una normativa municipal que toda obra nueva en el entorno debía ajustarse a las líneas generales de la estética de la obra del casino y hotel (recova, muros de piedra, ladrillos vistos, mansardas simples, etc.). La relevancia del conjunto y su significado en el imaginario colectivo está directamente relacionada con el impulso del turismo social del gobierno de Perón, que no solo capitalizó el camino de sus predecesores, sino que posibilitó el acceso a la población trabajadora a los lugares de turismo, principalmente Mar del Plata, mediante la construcción de hoteles sindicales, colonias de vacaciones y franquicias en los medios de transporte (NOTA 17).

FIGURA 100

Plantas principales del Casino y Hotel, respectivamente.



Fuente: <https://fotosviejasdemardelplata.blogspot.com/2011/04/quinta-rambla-la-rambla-bustillo.html>

El conjunto fue declarado Monumento Histórico Nacional mediante decreto 349/99, no solo por el valor arquitectónico de los autores involucrados, sino también por:

"sus valores de calidad ambiental y paisajística se conjugan con aspectos de relevancia en el orden histórico y arquitectónico; y la localización de los edificios y de su equipamiento en un recorte geográfico particular, configuran un paseo urbano que proporciona una serie de visuales y perspectivas que resaltan el perfil costero de la bahía como accidente geográfico natural." (Figura 101).

"Que la arquitectura está representada a través de diferentes tipologías, estilos y resoluciones formales-constructivas, que se potencian mutuamente en tanto exponentes del devenir histórico de la ciudad, creando nuevos vínculos espaciales entre la ciudad y la costa." (Decreto 349/99).

FIGURA 101

Foto aérea de la urbanización de Playa Bristol, Mar del Plata. Año 1970.



Fuente: Autor: Pedro Alcalde. Fotos de Familia Diario La Capital <https://fotosviejasdemardelplata.blogspot.com/2011/04/quinta-rambla-la-rambla-bustillo.html>

Bibliografía

- BÉJAR, M. D. (1997). El gobierno de Manuel Fresco. Entre la justicia social y el fraude patriótico. Cuadernos del CISH.
- BLANCO, M. (2022). El Instituto Autárquico de Colonización. En J. Muzlera, & A. Salomón, Diccionario del Agro Argentino. Buenos Aires.
- BRUNO, P. & LEMME, A. (2010). Turismo, territorio y paisaje en la costa bonaerense argentina: 1920 - 1940. Estudios y perspectivas en turismo, 19(1), 45-62. Recuperado en 18 de diciembre de 2023, de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322010000100003&lng=es&tlang=es.
- BRUNO, P. (2012). Los hoteles de turismo (1930-1955): piezas claves del territorio turístico de la Argentina. Registros. Revista de Investigación Histórica, (9), 54–80. Recuperado a partir de <https://revistasfaudmdp.edu.ar/registros/article/view/84>.
- DE LUCA, R. (2008). Funcionarios bonaerenses (1810-1950). Buenos Aires: Editorial Dunken.
- FERNANDEZ, N. (2013). Construir la provincia. Estado, Política y Obras Públicas en el gobierno de Manuel Fresco, 1936-1940. Buenos Aires: Universidad Nacional de Luján.
- FERNANDEZ, N. (2019). Agencias estatales, política y burocracia técnica: el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 1917-1943. Estudios Sociales del Estado.
- FERNANDEZ, N. D. (2018). “Cuatro años de gobierno, 1936-1940.” Representaciones y difusión de la obra pública en la provincia de Buenos Aires. Revista Bibliográfica del Programa Interuniversitario de Historia Política.
- JAUREGUI, A. (2012-2013) Obras públicas y eficiencia burocrática (1932-1943). Travesía, N.º 14-15 pp. 79-106.
- LACUNZZA, P. (2001). El nuevo papel del Estado y la planificación económica durante el gobierno de Mercante (1946-1952). Anuario del Instituto de Historia Argentina. N° 2 Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/12407>.
- LACUNZZA, P. (2004). El nuevo papel del Estado en la Argentina peronista: Mercante y el Plan Trienal de Trabajos Públicos en la provincia de Buenos Aires (1947-1949). Anuario del Instituto de Historia Argentina N° 4. Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/12357>.
- LONGONI, R., MOLTENI, J., GALCERÁN, V., & FONSECA, I. (2005). Barrios Obreros del Gobernador Mercante. En C. Panella, El Gobierno de Domingo A. Mercante (1946-1952). La Plata. Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.
- LONGONI, R., MOLTENI, J., GALCERÁN, V., & FONSECA, I. (2005). La Planificación rural y urbana en la gestión de Mercante (1946-1952). En C. Panella, El Gobierno de Domingo Mercante en la Provincia de Buenos Aires. La Plata. Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.
- MIGUEZ, E. J. (2013). La provincia de Buenos Aires entre 1880 y 1943. En J. M. Palacio, Historia de la Provincia de Buenos Aires: tomo 4. De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo

(1880-1943) Gonnet. Edhsa UNIPE. Pp. 15 - 47.

OSLAK, O. (2015). La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional. Buenos Aires. Ed. Ariel.

PANELLA, C. (2014). Política bonaerense y gestiones gubernativas, 1943-2001. En Historia de la provincia de Buenos Aires: Del primer peronismo a la crisis 2001. Tomo 5.

PANELLA, C. (2014). Política bonaerense y gestiones gubernativas, 1943-2001. En Historia de la provincia de Buenos Aires: Del primer peronismo a la crisis 2001. Tomo 5 (pp.89-116), director de Tomo Osvaldo Barreneche. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: UNIPE Editorial Universitaria-Edhsa, 1º Edición.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES (1940). Cuatro años de gobierno. Volumen IV, La Plata. Talleres gráficos de Guillermo Kraft.

RAMOS DE DIOS, J. (2014). Alejandro Bustillo; Dirigido por Humberto González Montaner y Mario Sabugo. CABA, Arte Gráfico editorial.

ROCCHI, F. (2013). La economía bonaerense: del auge agroexportador a su crisis. En J. M. Palacio, Historia de la Provincia de Buenos Aires: tomo 4. De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943). Gonnet. Edhsa UNIPE. PP. 81 - 121.

Fuentes documentales

Información primaria

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Don Federico L. Martínez de Hoz a la Honorable Legislatura el 18 de febrero de 1932. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales. 1932.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Don Federico L. Martínez de Hoz a la Honorable Legislatura. Mayo de 1932, 1933, 1934. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Vicegobernador de la Pcia. de Bs. As. En Ejercicio del Poder Dr. Raúl Diaz a la Honorable Legislatura el 2 de mayo de 1935.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dr. Manuel Fresco a la Honorable Legislatura. Año 1935, 1936, 1937, 1938, 1939. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Señor Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dr. Rodolfo Moreno a la Honorable Legislatura. 7 de enero de 1942. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dr. Rodolfo Moreno a la Honorable Legislatura 2 de mayo de 1942. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dr. Edgardo Míguez a la Honorable Legislatura 3 de mayo de 1943. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Cnel. Domingo Mercante a la Honorable Legislatura. Mayo de 1947, 1948, 1949, 1950, 1951. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Don Vicente Carlos Aloé a la Asamblea Legislativa el 4 de junio de 1952. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Don Carlos Aloé leído en la Asamblea Legislativa. Mayo 1953, 1954, 1955. Eva Perón. Talleres de Impresiones Oficiales.

Informe sobre el estado general de la administración, 2 de mayo de 1952.

Juramento de los Señores Gobernador y Vicegobernador. 16 de mayo 1946 ante la Asamblea Legislativa. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales.

Memoria presentada a la Honorable Legislatura por el Doctor Edgardo J. Míguez. Año 1932. La Plata. Tomo I, II, III. Talleres de Impresiones Oficiales.

Memoria presentada a la Honorable Legislatura por el Doctor Edgardo J. Míguez. Año 1933. La Plata. Tomo I, II. Talleres de Impresiones Oficiales.

Memoria presentada a la Honorable Legislatura por el Ing. José María Bustillo. Año 1936. La Plata. Tomo I, II. Talleres de Impresiones Oficiales.

Memoria presentada a la Honorable Legislatura por el Ing. José María Bustillo. Año 1937. La Plata. Tomo I, II. Talleres de Impresiones Oficiales.

Memoria presentada a la Honorable Legislatura por el Ing. José María Bustillo. Año 1938. La Plata. Tomo I, II, III. Talleres de Impresiones Oficiales.

Memoria correspondiente al período 16 de mayo al 31 de diciembre de 1946. Elevada a la Honorable Legislatura por el Ministro de Obras Públicas Ing. Raúl A. Mercante. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Memoria Correspondiente al período 1949. Elevada a la Honorable Legislatura por el Ministro de Obras Públicas Ing. Raúl A. Mercante. La Plata 3 de mayo de 1950.

Memoria Correspondiente al período 1951. Elevada a la Honorable Legislatura por el Ministro de Obras Públicas Ing. Raúl A. Mercante. La Plata 3 de mayo de 1950.

Memoria Correspondiente al período 1952. Elevada a la Honorable Legislatura por el Ministro de Obras Públicas Ing. Raúl A. Mercante. La Plata 3 de mayo de 1952.

Memoria Correspondiente al período 1955. Elevada a la Honorable Legislatura por el Ministro de Obras Públicas Ing. Raúl A. Mercante. La Plata 3 de mayo de 1955.

Mensaje del P. E. a la Honorable Legislatura, dando cuenta de la realización del Plan General de Trabajos Pùblicos mayo 1950, mayo 1951. Raúl A. Mercante. La Plata. Taller de Impresiones Oficiales.

Páginas web

1. https://es.wikipedia.org/wiki/Rep%C3%BAblica_de_los_N%C3%ADos#/media/Archivo:Construcci%C3%B3n_del_Centro_C%C3%ADnico.jpg
2. Concurso que ganaron los arquitectos Andrés Kalnay y Guillermo V. Meincke.
3. Bustillo, Alejandro. "El estilo argentino". Diario la Nación, Buenos Aires. Ramos de Dios, Jorge. Alejandro Bustillo; Dirigido por Humberto González Montaner y Mario Sabugo. CABA, Arte Gráfico editorial. 2014.
4. Pastoriza, Elisa. «El turismo social en la Argentina durante el primer peronismo. Mar del Plata, la conquista de las vacaciones y los nuevos rituales obreros, 1943-1955.», Nuevo Mundo Mundos Nuevos [En ligne], Débats, mis en ligne le 16 juin 2008, consulté le 27 décembre 2023.
URL: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/36472>;
DOI: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.36472>

Notas

1. "Durante el año terminado han sido aprobados definitivamente por el Poder Ejecutivo los trazados de cinco nuevos centros de población, a saber: Pueblo «Francisco Álvarez», en jurisdicción del partido de Moreno; pueblo «Darragueira», en partido de Puan; pueblo «Villa Grisolía», en partido de Salto; pueblo «Del Valle», en partido de Veinticinco de Mayo», y un fraccionamiento para camping en Punta Indio, partido de Magdalena.". PBA (1933) Memorias del MOP. Tomo II. La Plata. PP.: 162
2. En este sentido el 18 de febrero de 1937 inició sus transmisiones radiales LS11 Radio Provincia de Buenos Aires.
3. "El progreso indiscutible de la aviación implica prever su difusión como medio de transporte. No basta la perfección técnica de los aparatos ni la pericia de los pilotos, son indispensables campos de aterrizajes con una reglamentación oficial que dé seguridad y confianza a los pasajeros que ya en otros países están familiarizados con estos servicios aéreos.... ...He designado una caracterizada comisión para que formule un plan y programa que podrá realizarse por etapas."
4. La Dirección de Escuelas era la encargada, mediante sus equipos técnicos, de llevar adelante los proyectos y obras de educación.
5. El Plan Trienal se financiaba con recursos propios de la provincia, con créditos internos y externos y con aportes del gobierno nacional.
6. El plan de obras quedó plasmado en seis tomos en que se manifiestan los objetivos del Plan trienal, y se documenta las obras por medio de fotografías, mapas, planos y cuadros estadísticos de sus años de gobierno. Provincia de Buenos Aires (1940) Cuatro años de gobierno. Volumen I-VII, La Plata.
7. La provincia contaba con una fábrica de caños de hormigón armado situado en terrenos del ferrocarril provincial en la ciudad capital, como así también contaba con las canteras de Sierra Chica para la provisión de material pétreo que junto con la cantera de granito proveían a la dirección todo material necesario para la elaboración del hormigón armado.

8. La Dirección Nacional de Vialidad construyó la conexión entre la ciudad de Buenos Aires y Dolores.
9. La ley trataba de la organización de una infraestructura aeronáutica en el territorio de la Provincia, como así también conformar la Comisión de Aviación para tal fin. ... Registro Oficial PBA (1937: 66).
10. El 30 de diciembre del año en curso existirán noventa edificios escolares en distintos partidos de la Provincia y se habrán perfeccionado, total o parcialmente, otros 21, con los que formarán un conjunto de 111 nuevas construcciones que se incorporarán al patrimonio escolar (Memoria, 1939:8).
11. Sucesión de Intervenciones provinciales: Octavio R. Amadeo - 13 de marzo de 1940- 27 de mayo de 1940 Interventor Federal (Roberto M. Ortiz) Carlos Herrera - 27 de mayo de 1940 - 4 de junio de 1940, Delegado. Octavio R. Amadeo 4 de junio de 1941 de febrero de 1941 Interventor federal. Interventor Federal (Roberto M. Ortiz) Eduardo T. López1 de febrero de 1941 3 de febrero de 1941 Interventor federal. (Ramón Castillo) Eleazar Videla 3 de febrero de 1941 - 2 de septiembre de 1941 Comisionado nacional. (Ramón Castillo) Enrique I. Rottje r2 de septiembre de 1941 - 9 de septiembre de 1941 Interventor federal. (Ramón Castillo) Dimas González Gowland- 9 de septiembre de 1941 - 7 de enero de 1942 Comisionado nacional. (Ramón Castillo).
12. Del mismo modo que se realizó un plan de obras públicas, Mercante implementó un Plan Integral de Edificación Escolar. Elevó a rango de Ministerio la Dirección General, en que funcionaba la Dirección de Arquitectura, encargada de realizar los proyectos y ejecución de las Escuelas. Se construyeron un aproximado de 1200 en los 6 años de gestión en todo el territorio de la provincia a los que se suman las obras de mantenimiento, refacción y ampliación que ser realizaron.
13. https://es.wikipedia.org/wiki/Rep%C3%BAblica_de_los_N%C3%ADos#/media/Archivo:Construcci%C3%B3n_del_Centro_C%C3%ADvico.jpg
14. Bajo su mandato, luego de la muerte de Eva Perón, por un proyecto de senadores peronistas se le cambia el nombre a la ciudad y partido de la Plata, por ciudad Eva Perón, el Golpe del 55 restituyó el nombre original.
15. Concurso que ganaron los arquitectos Andrés Kalnay y Guillermo V. Meincke.
16. Bustillo, Alejandro. "El estilo argentino". Diario la Nación, Buenos Aires. Ramos de Dios, Jorge. Alejandro Bustillo; Dirigido por Humberto González Montaner Y Mario Sabugo. CABA, Arte Gráfico editorial. 2014
17. Pastoriza, Elisa. «El turismo social en la Argentina durante el primer peronismo. Mar del Plata, la conquista de las vacaciones y los nuevos rituales obreros, 1943-1955.», Nuevo Mundo Mundos Nuevos [En ligne], Débats, mis en ligne le 16 juin 2008, consulté le 27 décembre 2023.
URL: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/36472>; DOI: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.36472>

CAPÍTULO 4

Democracias débiles, dictaduras y gobiernos contradictorios (1955-1983)



CONTEXTO 1955-1973

A partir del golpe de Estado que derrocó al Gral. Juan Domingo Perón en 1955, la autodenominada “Revolución Libertadora” tuvo como misión desmontar el aparato político, administrativo e institucional creado a partir de 1946 por el gobierno destituido, incluyendo la derogación de la Constitución de 1949 y la proscripción del peronismo por casi 18 años. En la provincia de Buenos Aires, dos fueron los interventores que ejercieron el Poder Ejecutivo al inicio de este período, los coroneles **Arturo Osorio Arana** (1955) y **Emilio Bonnecarrere** (1955-1958) quienes “siguieron una política que reflejaba fielmente aquel propósito” con: la derogación de la ley que adhería a los postulados del Segundo Plan Quinquenal; la restitución del nombre original a la ciudad de La Plata y la transferencia al patrimonio provincial de los bienes del ex Partido Peronista.

El partido de la Unión Cívica Radical se dividió en dos corrientes: una, liderada por Arturo Frondizi, denominada Intransigente (UCRI) y otra encabezada por Ricardo Balbín, que se denominó “del Pueblo” (UCRP). “Ocurridas entonces las elecciones de febrero de 1958 con el peronismo proscripto, Frondizi triunfó gracias al apoyo electoral del justicialismo luego del pacto que suscribió con Perón”. En la provincia de Buenos Aires, asumió su función el Gobernador **Oscar Alende** (1958-1962) y llevó adelante una gobernación pujante, “orientada hacia la promoción de un desarrollo equilibrado y armónico de todos los sectores”.

Las obras públicas de infraestructura tuvieron un lugar destacado en la planificación gubernativa con el Plan de Obras Eléctricas 1959-1962 y el Plan Vial de la Provincia 1959-1963. Encaró el problema habitacional, especialmente en el Gran Buenos Aires, impulsando la construcción de viviendas austeras y decorosas; y en materia educativa, planteó la necesidad de formar docentes para la enseñanza técnica de acuerdo con el plan de desarrollo industrial impulsado por el gobierno nacional;

Teniendo en cuenta la finalización del mandato constitucional del doctor Alende, el gobierno provincial fijó para el 18 de marzo de 1962 las elecciones de gobernador y vice. La cuestión principal para resolver por el gobierno nacional era la de permitir o no la concurrencia del peronismo a los comicios. Perón, mediante la utilización de la estructura de la Unión Popular propició la proclamación de la fórmula gubernativa Andrés Framini-Juan Perón, pero la respuesta del gobierno nacional fue inmediata: al día siguiente de los comicios decretó la intervención federal de la provincia con **Guillermo V. Salas Martínez** y **Jorge Bermúdez Emparanza**. Sin embargo, esto no evitó que Frondizi fuese derrocado diez días después. Lo sucedió el presidente provisional del Senado, **José M. Guido**, quien anuló las elecciones bonaerenses y, en la provincia Comisionados Delegados de facto entre los años 1962 y 1963: **Roberto Etchepareborda**, **Ceferino Merbilha**, **Félix Trigo Viera**, **Francisco Imaz**. Realizados los comicios en 1963, triunfó a nivel nacional Arturo Illia, de la UCRP, ocurrió lo propio en la provincia, con la fórmula **Anselmo Marini-Lavalle** (1963-1966).

Una gestión gubernativa correcta ejecutó Marini con la promulgación de la ley de Promoción Industrial; en materia habitacional dio continuidad al Plan de Viviendas de Alende; en el orden de las obras hidráulicas se preocupó en dar solución a los problemas de las inundaciones y anegamientos, sobre todo en el GBA; y también en integrar la política energética de la administración provincial con la nacional.

El 28 de junio de 1966 las Fuerzas Armadas derrocaron al presidente Arturo Illia y establecieron otra dictadura militar a la que llamaron “Revolución Argentina”. Esto significó en relación al gobierno de la provincia de Buenos Aires que se sucedieron al frente del Poder Ejecutivo cuatro interventores militares designados por el gobierno nacional (**J. F. Stecher** (1966), **Francisco Imaz** (1966-1969), **Francisco Llorente** (1969-1970), **Horacio C. Rivara** (1970-1971), **Miguel Moragues** (1971-1973) cuyas gestiones se caracterizaron por una actividad reglamentarista luego de un comienzo marcado por el cierre de la Legislatura y los concejos deliberantes y los reemplazos de los intendentes por comisionados. Lo mismo sucedió con los miembros de la Suprema Corte de Justicia, en tanto que los partidos políticos fueron disueltos. La política, efectivamente, quedó en suspenso, al menos durante el gobierno del general Onganía, para reactivarse luego durante el del general Lanusse, quien encabezó el último turno del gobierno militar luego del breve interregno del general Levingston. A comienzos de la década de 1970 la dictadura se había agotado tanto como la política de proscripción del peronismo instalada como norma desde 1955.

En el presente capítulo se indagan las distintas políticas de obra pública implementadas entre 1955 y 1983 por el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. La escritura de este capítulo se ha constituido como un verdadero desafío debido a los vaivenes políticos, económicos y sociales que han caracterizado la historia de nuestro país a lo largo del siglo XX. En este sentido, es fundamental recordar que el presente trabajo se basa principalmente en la recopilación, registro y procesamiento de los Mensajes de los Gobernadores a la Asamblea Legislativa, nutriendo esta fuente primaria a partir de leyes, decretos e investigaciones de diversos autores.

En el período aquí abordado, caracterizado por una gran inestabilidad debido a golpes de Estado que interrumpieron la vida democrática de nuestro país instaurando gobiernos fuertemente autoritarios y un aumento constante de la violencia, no podemos contar con sus mensajes de los gobernadores, debido a la suspensión de las asambleas legislativas evidenciando de manera sumamente clara las fisuras que estas dictaduras han tenido en la vida de los argentinos.

El capítulo se dividió en tres títulos y el primero se denominó “Estado planificador como apoyo al desarrollo” abarca el periodo 1955 a 1973. Este primer título busca recuperar los años de inestabilidad política, social y económica por una sucesión de gobiernos militares (1955, 1962, 1966) y civiles (1958 y 1963), este periodo caracterizado por la presencia de una democracia condicionada (Lenci, 2014; Ciappina, 2023), por el partido militar que tuteló la proscripción del peronismo. Estos años fueron signados por el desarrollismo, un modelo de acción política que apuntó hacia la salida del subdesarrollo en que se encontraba Argentina en términos de pobreza, desempleo y déficit en la región metropolitana; con una nueva política económica basada en el impulso estatal de las industrias de base para traccionar el desarrollo de distintos sectores productivos.

En este título se presenta la política pública de los gobiernos provinciales de Emilio A. Bonnecarrere (1955-1958), interventor durante la Revolución Libertadora; el gobierno de Oscar Alende (1958-1962), representante de la UCRI hasta el golpe del 62 donde se suceden siete interventores; la gobernación de Anselmo Marini (1963-1966), candidato de la UCRP hasta el golpe de Estado que se instauró con la “Revolución Argentina”. Finaliza con los interventores Jorge Federico Von Stecher, Francisco A. Imaz y Saturnino Llorente, desde 1966 hasta la victoria del peronismo en 1973.

El segundo título, “El inicio a las políticas de descentralización” abarca desde 1973 a 1983, se inicia con Oscar Bidegain (1973-1974) y luego de su renuncia, con Victorio Calabró (1974-1976) hasta el golpe de Estado de 1976 que instauró el autoproclamado “Proceso de reorganización nacional”, que contó con cuatro interventores: Adolfo Sigwald, Ibérico Saint-jean, Oscar B. Gallino y Jorge Aguado (1976-1983). Este título da cuenta de un ciclo que marcó el fin del modelo desarrollista y la introducción de dinámicas económicas neoliberales que perduran hasta hoy.

El tercer título pone el foco en obras públicas destacadas de los distintos gobiernos, dedicando especial atención y desarrollo por el valor que aportaron a la infraestructura regional y provincial. Las obras representativas del periodo del capítulo corresponden al Plan vial (1958-1962) impulsado por el gobernador Alende, y el dique Paso de las Piedras en Bahía Blanca (1970-1976). Dichas obras fueron consideradas como expresiones de una serie de políticas públicas que atravesaron diferentes gobiernos provinciales, ya hayan sido de facto o democráticos.

Planificando para el desarrollo (1955-1973)

En septiembre de 1955 las FFAA consumaron el golpe de Estado e instalaron lo que se autodenominó como Revolución Libertadora, comandada por el general Eduardo Lonardi. Las disputas dentro de las tres fuerzas llevaron a que Lonardi sea desplazado y Pedro Eugenio Aramburu ocupará su lugar hasta

el momento en que fuera asesinado por comandos subversivos. De esta manera, se inició un proceso de persecución política, desperonización y proscripción que se sostendría hasta 1973.

En ese contexto, a lo largo de la Revolución Libertadora, la Provincia de Buenos Aires contó con dos interventores: durante el breve periodo de Lonardi el gobierno provincial estuvo en manos de Arturo Osorio Arana para luego, menos de dos meses después, ser intervenida por Emilio Bonnecarrere. Dentro de su gabinete encontramos al Vice comodoro Ingeniero Eloy Guillermo Aguilera como Ministro de Obras Públicas, luego sucedido por Jaime Ruiz.

Bajo esta dirección, el Ministerio dio continuidad a las obras iniciadas en el periodo anterior, realizando tareas de mantenimiento; reajustes de obra en los desagües pluviales en la localidad de Berisso, a cargo de la Dirección de hidráulica (Decreto 4315/1956) (NOTA 1) (Diario de sesiones Senado PBA, 1956); aprobación de documentación presentada por YPF para la instalación de una cañería para transporte de productos livianos entre la localidad de La Plata y Berisso (Decreto Ley n°11268/56) (NOTA 2); recepción definitiva de los trabajos de construcción de los desagües pluviales en Berisso (Decreto Ley n°18336/56) (Ibid.) (NOTA 3); entre otras.

A partir de la Creación de Comisiones Interministeriales, se desarrollaron políticas con el objetivo de atender las problemáticas que involucraban a varios ministerios. Entre otras, para reactivar los puertos de la Provincia de Buenos Aires (Decreto Ley n°2534/57) (NOTA 4); y las que impulsan la declaración de autonomía de los partidos de Berisso y Ensenada.

El gobierno de Bonnecarrere llevó a cabo distintas acciones referidas a la obra pública que buscaron impactar en el sector obrero, tal como la creación de una Comisión Especial Ejecutiva que busque una solución integral a los problemas propios de la construcción de los “Barrios Obreros” mediante el Decreto Ley n°8245 en el año 1956, el cual sería derogado un año después; y, más importante aún, la creación de la Comisión Nacional de la Vivienda en 1955 y del Instituto de la Vivienda de la Provincia de Buenos Aires en enero de 1956.

Mediante el Decreto Ley n°469/1956, se creó el Instituto de la Vivienda, como organismo autárquico dependiente del ministro de Obras Públicas, tenía como objetivo estructurar “la acción oficial en materia de asesoramiento, coordinación y fomento de la iniciativa privada, en cuanto respecta a la adquisición y/o construcción de vivienda” (Decreto Ley 469/1956), mediante un régimen de cooperativas retomado de la experiencia producida en Dinamarca, Suecia, Noruega, Francia, entre otros.

De manera similar a la creación del Instituto de Vivienda, en noviembre de 1957 mediante el Decreto - Ley n°21.202, se constituye como entidad autárquica la Dirección de Energía de la Provincia de Buenos Aires (D.E.B.A), pensada como sucesora de la Dirección de Electricidad y Mecánica, con el fin de revertir el estado deficitario en el que se encontraba el servicio eléctrico público y la prestación ineficiente que generaba malestar social.

Entre los principales objetivos que se le atribuyeron a dicho ente se encontraba la producción, transformación, transporte, distribución, compra y venta de energía eléctrica; la construcción y explotación de fábricas de energía eléctrica, así como demás instalaciones necesarias; la proyección de la electrificación racional de la Provincia; la suscripción de acciones de sociedad cooperativas para facilitar la financiación de obras; el control de toda fuente energética destinada a servicios públicos; y el asesoramiento a las municipalidades en materia de seguridad, reglamentación y proyección de tarifas.

Entre las últimas acciones llevadas a cabo por el gobierno interventor de Bonnecarrere en materia de obras públicas, se encuentra la aprobación del Plan de Obras Públicas 1958 aprobado mediante el Decreto Ley n°1.841 en febrero, así como algunas de las modificaciones realizadas entre febrero y abril de 1958.

El 23 de febrero de 1958, con el Peronismo proscripto, tuvieron lugar las elecciones presidenciales, que tendrían como resultado el triunfo de Arturo Frondizi con el 44,8% de los votos; las elecciones legislativas nacionales, y la de Oscar Alende como gobernador de la Provincia de Buenos Aires...

"Hemos dedicado los recursos del Estado a la promoción económica de Buenos Aires y que, además, los hemos volcado para integrar un plan de desarrollo nacional; en suma, al servicio del hombre del común, pues detrás de las frías formulaciones económicas, palpita una profunda vocación humana y una sentida preocupación social" (Diario de sesiones Senado PBA, 1961:22-23).

El Doctor Oscar Alende asume el gobierno de la Provincia de Buenos Aires el 2 de mayo de 1958 y, a lo largo de su gobierno, conformaron su gabinete como ministros de Obras Públicas Ingenieros Horacio Zubiri, Belgrande Magno y Rafael Balcells. La asunción de Alende dio inicio al primer gobierno elegido por medio de elecciones desde el inicio de la Revolución Libertadora, con la inestabilidad del sistema democrático como uno de los protagonistas en el primer mensaje del gobernador a la Asamblea Legislativa afirmando que asumen:

...“bajo condiciones singulares y en tiempos difíciles. No hemos conquistado nuestros mandatos en virtud de un proceso democrático normal. Aspiramos a estar en condiciones de afirmar, dentro de cuatro años, cuando la ciudadanía ejerza en plenitud sus derechos cívicos y un gobierno constitucional suceda a otro gobierno constitucional, que el orden jurídico y la paz social están definitivamente consolidados en nuestra provincia...” (Diario de sesiones Senado PBA, 1958:26-27).

A lo largo de su discurso inicial realiza un diagnóstico que da cuenta de la situación en que se encontraba la obra pública y las diversas dificultades en esta materia. En este sentido, durante el discurso de 1958 hace hincapié en distintos aspectos que se deberían solucionar a partir de los planes de desarrollo. Entre los principales problemas que encuentra menciona la desoladora situación de los caminos y el déficit de energía eléctrica, condiciones que según Alende estarían afectando directamente a todas las esferas productivas y sociales de la provincia, por lo cual las destaca como sus principales objetivos. A su vez, destaca el gran atraso de los servicios sociales ante el incremento de la población bonaerense, un fuerte desequilibrio regional, un panorama grave de necesidades en materia de obra pública, un presupuesto insuficiente, la existencia de numerosas “villas miseria” y una amplia demanda no satisfecha de obras fundamentales como la instalación de redes cloacales y la provisión de aguas por red.

A este primer diagnóstico de la realidad material de la provincia, suma también la falta de conocimiento estadístico de la realidad bonaerense, la falta de estudios y proyectos, así como una legislación inadecuada y empresas constructoras descapitalizadas y con equipos inadecuados para la ejecución de obras.

En el mensaje de su asunción también da cuenta de las profundas dificultades económicas que atravesaba la provincia, producto de una gran “crisis funcional de desarrollo” afectando directamente a los sectores básicos de la economía y a los niveles de vida de la clase trabajadora. Es por esto, que se propone construir un plan de acción que apunte a la democratización de la economía, y un reajuste estructural que considere que...

“...Cuanto más se concentra la riqueza en pocas manos y cuanta más miseria hay en las manos populares, mayor es la proporción del ingreso y la riqueza social que se destina al consumo superfluo y a la inversión improductiva y más estrecho es el mercado para las actividades económicas de consumo popular. Esa aspiración redistributiva de los sectores del trabajo inspira hoy la política en los países de más avanzado desarrollo, contribuyendo a establecer un mercado de alto poder adquisitivo, que estimula el consumo y la producción...” (Diario de sesiones Senado PBA, 1958:58-59).

Comienza así una política económica, conocida como desarrollismo que, si bien tiene su origen en la dictadura previa, encontrará su auge en el plan político de Alende. El desarrollismo fue la expresión local del capitalismo de bienestar que se volvió hegemónico luego de la Segunda Guerra Mundial. Para este modelo de acción la cuestión del “subdesarrollo” debía tomarse bajo el movimiento económico y social de los países desarrollados.

La clave para alcanzar el desarrollo estaba dada por la necesidad de poder garantizar la modernización de la estructura productiva (Ciappina, 2023). Para eso eran necesarios dos supuestos: una fuerte inversión y una renovación tecnológica que permitiera el salto productivo. La implementación requería de: Estados nacional y provincial fuertes capaces de encauzar dicho proceso a través de la legislación y obras de infraestructura necesarias; un modo de producción caracterizado por la búsqueda del desarrollo de las fuerzas productivas como la industria semipesado y pesada; y la mejora en las condiciones de vida de la población en términos del desarrollo urbano integral.

Los límites de este modelo están dados por la crisis recurrente en la balanza de pagos, agravada por la remoción de utilidades y pagos al capital extranjero; y por la agudización del conflicto social con las protestas por parte de sectores populares (Manes, 2016).

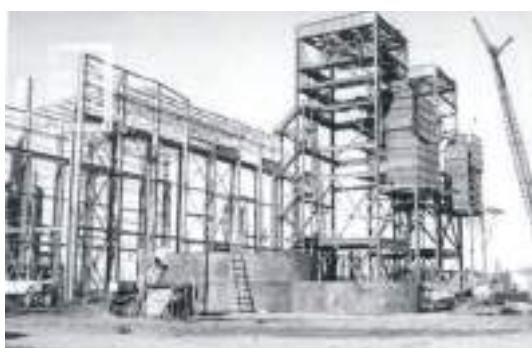
En función de la implementación plena de este nuevo modelo económico, el gobernador Oscar Alende pondrá en primer plano la obra pública, entendiéndola como dinamizadora necesaria para lograr el desarrollo deseado para el país. En el discurso inicial expone:

“... los planes de obras públicas deben cumplir con los preceptos fundamentales que hemos enunciado para fomentar el desarrollo económico y orientarse hacia lo netamente productivo; evitando todo lo que pueda considerarse como superfluo o de carácter ornamental o suntuario...”
(Diario de sesiones Senado PBA, 1958:58-59).

Desde esa concepción, el gobernador Alende propone ambiciosos objetivos políticos para afrontar los grandes problemas de la provincia. Su política de obras públicas tendrá dos planes estructurales: El Plan vial (1959-1963) y el Plan de Electrificación (1958-1962). Ambos planes, y todas las obras realizadas durante este gobierno apuntaron a crear las condiciones necesarias para promover el desarrollo industrial de toda la provincia, a partir de la adecuación del sistema de transporte, la solución al problema de energía y la

FIGURA 102

Montaje y Vista general Central Térmica San Nicolás (1958).



Fuente: Fototeca San Nicolás.

vivienda. Estos objetivos se reafirman en su mensaje del año 1959, remarcando su orientación en materia de obra pública:

“...promover con ella el desarrollo, sentar las bases de una economía pujante y de continua evolución y democratizar el mapa económico y demográfico de la Provincia”. (Diario de sesiones Senado PBA, 1959).

Tanto el Plan vial como el de Electrificación, los cuales se pueden englobar dentro de las políticas de desarrollo productivo y de trabajo, fueron mencionados a lo largo de los cuatro mensajes y ubicados en primer plano en todos ellos. La decisión de abordar prioritariamente las dificultades en materia de energía y caminos deviene de su entendimiento de ambas infraestructuras como fundamentales para avanzar en términos de desarrollo.

En el mensaje de 1958 asegura que “*...el desenvolvimiento eléctrico contribuirá eficazmente al progreso industrial y productivo que deberá complementarse con las políticas vial, impositiva y de vivienda de modo que acuerde solución integral a estas urgencias públicas...*” (Diario de sesiones Senado PBA, 1958), enfatizando a su vez, en la necesidad de establecer planes integrados con los objetivos a nivel nacional.

Durante su segundo mensaje supera la simple enunciación de los objetivos para demarcar políticas concretas prontas a iniciarse o ya encaminadas en ambos planes. Es en este mensaje donde Alende afirma que dichos planes son fundamentales para alcanzar los objetivos propuestos.

El plan de electrificación tuvo como objetivo integrar tres grandes sistemas. El sistema norte, apoyado sobre tres centros de generación (Central Termoeléctrica de San Nicolás (Figura 102); en la red de distribución primaria de alta tensión del conurbano bonaerense, línea Morón-Luján; y en la Central Regional de Chivilcoy (Figura 103).

FIGURA 103

Central regional de Chivilcoy (1958).



Fuente: Archivo Literario Chivilcoy.

Las obras en este sistema buscaban cubrir las necesidades inmediatas de las zonas más densamente pobladas (aproximadamente 1 millón de habitantes según el censo de 1960) de la Provincia abarcando 36 partidos. El sistema Sud, con base de generación en Bahía Blanca, buscó revitalizar la región sud, sudoeste, caracterizado por un deplorable servicio eléctrico, pero también con incalculables posibilidades de desarrollo debido al puerto de Bahía Blanca.

Este sistema abarcaría 16 partidos con una población de 650 mil habitantes en ese momento. El sistema Centro Sudeste con base de generación en Necochea, estaba destinado al sector industrial propio de Olavarría y su zona de influencia, al puerto de Necochea, y a nueve partidos con un estimado de 300 mil habitantes siguiendo el censo de 1960.

Al finalizar su gestión durante el discurso de 1961, el gobernador Alende destaca los grandes avances en el Plan de Electrificación, mencionando la puesta en marcha de la totalidad de las obras, así como la utilización del 90% del presupuesto previsto. El gobernador enumera 25 obras terminadas (Figura 104), 15 en ejecución, 23 recién iniciadas y 18 licitadas. Alende considera que, gracias al exitoso desarrollo del Plan, la Provincia está en condiciones de ofrecer electricidad en el territorio interior.

En cuanto a sus políticas de adaptación al medio natural y desarrollo ambiental, se buscó desviar aguas hacia el Oeste provincial mediante obras como la canalización y ensanche del arroyo Sauce Corto. A su vez, en la zona del conurbano se licitaron las obras de desviación de los arroyos el Gato y Pavón, así como la canalización y ensanche del arroyo Giménez.

A lo largo de sus mensajes, Oscar Alende hace hincapié fundamentalmente en las obras orientadas al desarrollo productivo, dejando en segundo plano las demás dimensiones de la política de obra pública.

Esto se evidencia al recuperar el lugar dado a las políticas de desarrollo social: viviendas, escuelas, hospitales, entre otros. El gobernador da cuenta de una problemática creciente en torno a la vivienda, entendiendo a esta temática como central “*por sus proyecciones para el desenvolvimiento de la familia que es una de nuestras instituciones sociales básicas*”. Sin embargo, también menciona la imposibilidad de

FIGURA 104

Hospital Interzonal General de Agudos San Roque, La Plata (1961).



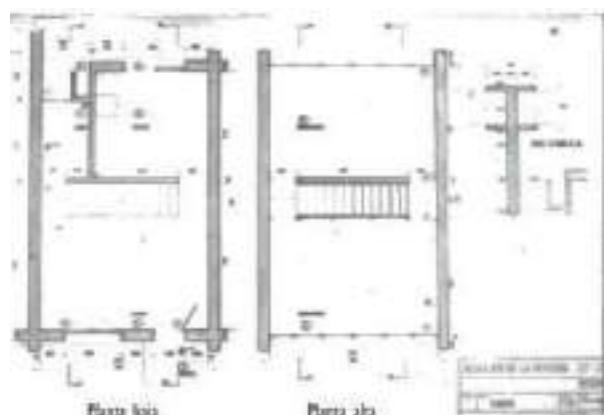
Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

dar respuesta de manera integral a la cuestión, que no implicó el abandono de la búsqueda de soluciones, ya que para el gobernador era necesario brindar un fuerte impulso a la construcción de viviendas austeras y dignas, optando siempre por promover en primer lugar el establecimiento de nuevas fuentes de trabajo antes que brindar “viviendas sin trabajo”.

En materia de política de vivienda, es importante mencionar el rol del Arquitecto Hilario Zalba, quien se desempeñó como Director del Instituto de la Vivienda entre los años 1958 y 1962. Durante su gestión impulsó tres políticas para atender la demanda de vivienda en la provincia: una de articulación entre provincias y municipios; otra ligada al Banco Hipotecario Nacional; y una tercera con la creación del Programa A.T.E.P.A.M, un sistema de autoconstrucción y ayuda mutua (Fiscarelli, 2021).

FIGURA 105

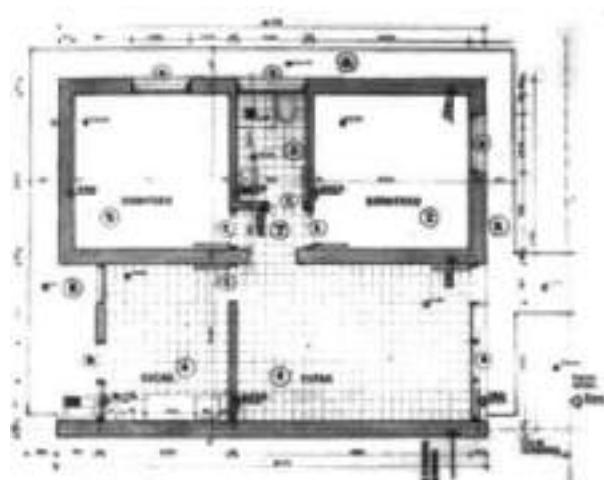
Prototipo ATEPAM de 2 plantas.



Fuente: “Hilario Zalba, su obra” Cosogliad (2011).

FIGURA 106

Prototipo ATEPAM de 1 planta.



Fuente: “Hilario Zalba, su obra” Cosogliad (2011).

Para llevar a cabo esta iniciativa, se proyectaron dos prototipos de vivienda: uno, de una planta de aproximadamente 60 m² (Figura 105), y otro, una vivienda de dos plantas de 80 m² para construir en hilera (Figura 106). Tanto la elección de materiales como los diseños responden al sistema de autoconstrucción mediante el cual quienes habitarían las viviendas proveerían la mano de obra (Cosogliad, 2011).

También la gestión de Zalba impulsó el diseño y la construcción de los blocks prototipos (Figura 107) destinados al sector obrero en distintas ciudades de la provincia como La Plata, Avellaneda y Quilmes. Para 1964 se habían construido 38 unidades.

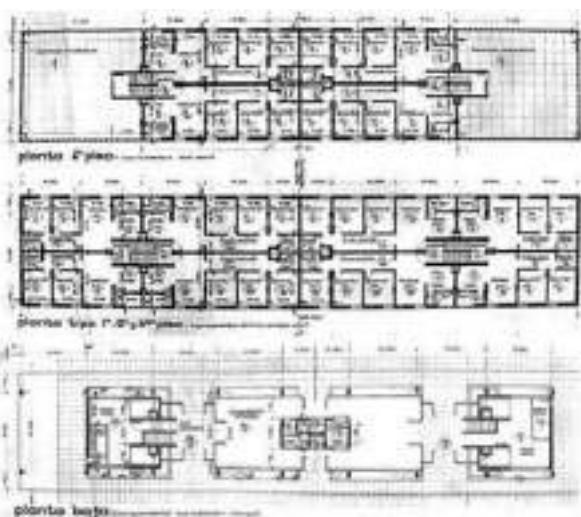
Por otro lado, en su primer mensaje anunciara que “se limitará la construcción de obras que no respondan a un claro sentido de desarrollo económico, o con inaplazables exigencias de carácter sanitario o social”, dando cuenta que de no constituirse como inaplazables, las obras de desarrollo social serían relegadas en función del desarrollo productivo. Hechas estas salvedades, Alende anuncia la construcción de 12 barrios con 61 monobloques; 8 barrios con 750 viviendas; 500 viviendas prefabricadas de emergencia; así como la ampliación del Hospital Melchor Romero, el Hospital de Niños de la Plata, el Hospital de Gonnet y unidades sanitarias en Lezama y Castelli.

Con la caída del gobierno nacional de Arturo Frondizi el 29 de mayo de 1962, el derrocado presidente es encarcelado y asciende a la presidencia provisional el senador Guido. Durante ese año de gobierno de facto se sucedieron siete interventores en la provincia de Buenos Aires. Esto se tradujo en una paralización completa del Estado bonaerense en cada una de sus áreas y el Ministerio de Obras Públicas no fue la excepción, con la sucesión de los ministros Ingenieros Pedro Pétriz y Félix Nieves, y escasos registros sobre las medidas implementadas desde el Ministerio de Obras Públicas. Respecto a las acciones de desarrollo social, el Decreto 7376/62 sancionado en septiembre establece la autorización para la adjudicación de viviendas en municipios de distintas zonas como Tigre, San Fernando, Moreno, La Plata, entre otros.

Con las elecciones de 1963, la línea triunfante sería la Unión Cívica Radical del Pueblo tanto a nivel nacional con el presidente Doctor Arturo Illia, quien se impuso en el poder ejecutivo nacional, como a nivel provincial con el gobernador Doctor abogado Anselmo Marini en la provincia de Buenos Aires, quien se propuso dar continuidad a un enfoque desarrollista.

FIGURA 107

Block Prototipo, Tolosa, La Plata, provincia de Buenos Aires.



Fuente: Longoni, L. E., Gregoric, A., Labra, C. S., & Carranza, M. (2023).

“...en acción armónica con la estructura nacional, respondiendo a una estricta política de prelación en las inversiones alentaremos con los instrumentos fiscales y crediticios a nuestro alcance la radicación y el desarrollo de la actividad industrial, dentro del ámbito jurisdiccional de nuestra provincia. Correrá a nuestro cargo la realización de las obras básicas, de economías externas a la empresa que, como el transporte, la energía eléctrica, etcétera, hacen posible la producción de las mejores condiciones de economicidad” (Diario de sesiones Senado PBA, 1963:33-34).

El gobernador A. Marini en su diagnóstico destaca el grave déficit financiero, una deuda flotante, una estructura impositiva pesada y onerosa, de baja productividad y alto margen de evasión. En términos productivos, identifica evidentes signos de estancamiento y retroceso, un déficit de obras y servicios públicos, producto de una deficiencia originaria y estructural en la concepción de los planes formulados. Esto a causa no sólo de la complejidad política y social de la provincia sino también, por la coparticipación regulada por el gobierno nacional.

“El déficit de obras y servicios públicos, es de gigantescas proporciones y la posibilidad de reducirlo está determinada por las dificultades de su financiación. De allí la necesidad de formular un estricto orden de prioridades que conjugue armónicamente los factores vinculados a la promoción económica con aquellos otros de significativo relieve social” (Diario de sesiones Senado PBA, 1964:30).

Ante tal diagnóstico, la gestión de Marini se propuso una serie de objetivos políticos: promover el bienestar general de la población; ofrecer oportunidades en las áreas de trabajo, cultura, vivienda y seguridad social; así como conformar una estructura de base integrada de caminos, energía y regulación hidráulica. Para ello, se elaboró un plan trienal (1965 a 1967) que contemplaba la elaboración de tres tipos de obras: las que ayudarían a la transformación de la estructura económica con la construcción de caminos para favorecer el desplazamiento de la producción agrícola ganadera; las enfocadas en trabajos urbanísticos de obras urbanas, desagües y servicios públicos; y por último las obras de conservación y mantenimiento de los bienes públicos.

Este Plan trienal fue llevado a cabo por los ministros Rivada y Rudi, aunque truncado por el Golpe de Estado de 1966. Para lograr esta serie de objetivos se desarrollaron varias propuestas en distintas áreas dados los beneficios directos e indirectos sobre la economía general provincial. Entre otras se proyectó la autopista que conecta la ciudad de La Plata, capital bonaerense, con la ciudad de Buenos Aires, capital nacional; el plan de electrificación en las zonas sur y oeste de la provincia; políticas de erradicación de las villas por medio de su urbanización; y la creación del Departamento de Erradicación de Villas de Emergencia y Viviendas de Interés Social.

La política de obras públicas del gobernador A. Marini referidas al desarrollo productivo se tradujo en una propuesta de pavimentación de 567 kilómetros (Figura 108) y un total de 17 licitaciones para la pavimentación de 332 km.

Por otro lado, distingue los objetivos pendientes del Plan Vial (1959-1963) impulsado durante el gobierno de Alende y, con ese marco se pavimentaron 430 km en menos de un año, y se propuso la construcción de una red vial mediterránea que multiplique los accesos tanto a las zonas de producción como de consumo. En todos sus mensajes, pone especial énfasis en la construcción de la autopista La Plata- Buenos Aires. Esta ambiciosa obra no fue concretada durante su gobernación, pero en ella se realizaron los estudios correspondientes a la ingeniería de proyectos y la evaluación técnica de las características estructurales y operativas.

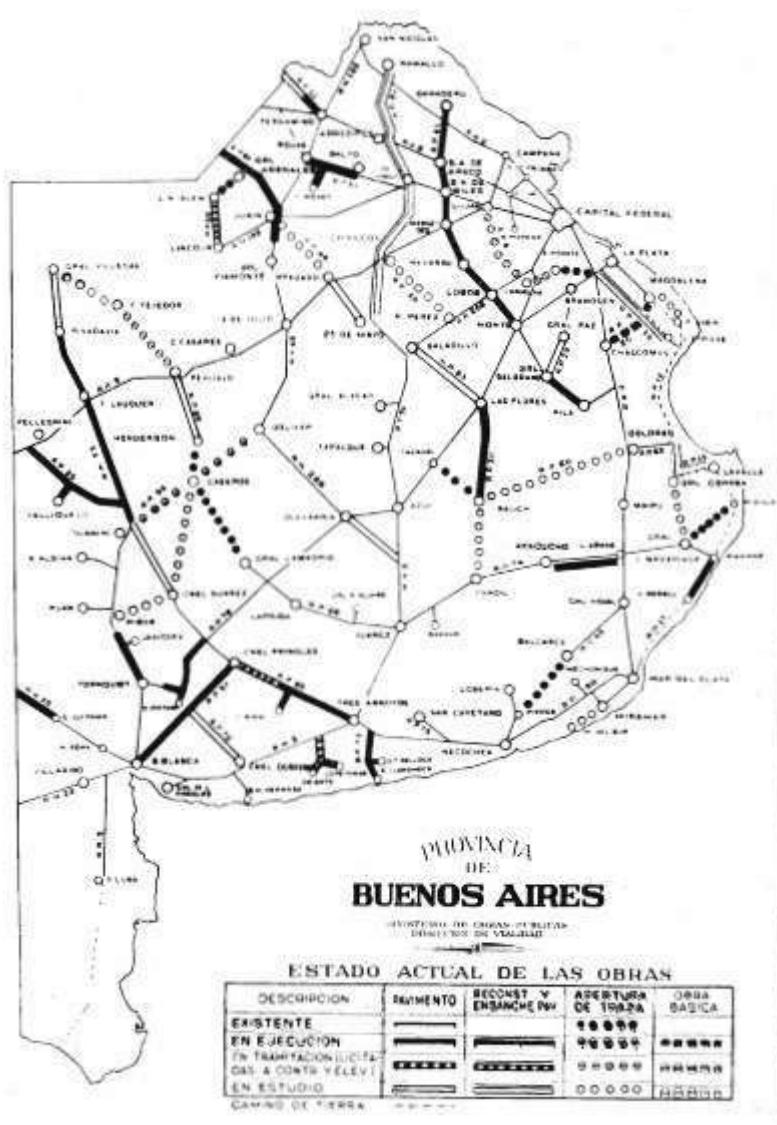
En el área de energía se proyectó el sistema eléctrico de Zona Oeste Pehuajó, la Central Regional Encoche y el sistema de Zona Sur, los cuales se esperaban inaugurar en 1966. También se destaca en el período la construcción de edificios, montajes de instalaciones, cableado, la construcción de dos subestaciones,

cámaras y puestos de transformación. Al igual que para su predecesor democrático, la energía eléctrica tenía un lugar fundamental para el cambio de la estructura económica bonaerense, ya que la misma le permitiría obtener una descentralización industrial que propiciara el desarrollo en el interior mediante la construcción de un sistema de trasmisión de mayor y mejor alcance con un total de 900 km de tendido eléctrico de alta tensión.

Con respecto a los proyectos de adaptación al medio se desarrollaron múltiples obras hidráulicas como la construcción del segundo tramo del acueducto 9 de Julio-Carlos Casares y Pehuajó, la canalización y rectificación del río Matanza, y la construcción del río subterráneo Paitovi-Lanús, obra inaugurada con un total de 9 km de longitud y realizada en conjunto con el gobierno nacional (Figura 109).

FIGURA 108

Estado de obras viales provinciales al 5/10/1965.



Fuente: Revista Vialidad N°32.

Se realizaron obras de saneamiento en diferentes partidos de la provincia, para la provisión de agua corriente en Carmen de Patagones, General Villegas, Pehuajó y Sierras bayas; y de desagües cloacales en Arrecife, Campana, Tres Arroyos, Berisso, Ensenada, Carmen de Patagones, Areco, Coronel Dorrego y Coronel Pringles.

Vinculada al desarrollo social, una de las preocupaciones principales planteadas por el gobierno y canalizado a través del Ministerio de Obras Públicas fue la política habitacional, en especial sobre el espacio metropolitano bonaerense. En la búsqueda de soluciones, Marini menciona en sus mensajes la ejecución de 4569 unidades habitacionales distribuidos en 64 monoblocks, 2859 departamentos y 1710 viviendas individuales, a esto se le suman 284 realizadas a través del instituto de la vivienda.

De esta manera se buscó dar respuesta a la crisis habitacional en la que se encontraba la provincia de Buenos Aires. Paralelamente, las obras comprendidas en el plan trienal darían respuesta a la recesión económica evidenciada en el diagnóstico de gestión, y la activación de múltiples obras públicas como el motor de la recuperación económica cada vez que se encontró estancado el desarrollo económico. Este modelo de desarrollo de la provincia se vio truncado por el golpe de Estado de 1966 llevado a cabo por las fuerzas armadas. La autoproclamada “Revolución Argentina” puso fin al modelo de acumulación desarrollista y abrió de esta manera un modelo de producción y acumulación nuevo que tendió hacia la apertura al capital extranjero de inversión directa en obras y empresas.

A lo largo de este periodo la documentación utilizada para la construcción del presente estudio es escasa, debido a la supresión de la división de poderes y las garantías constitucionales, los gobernadores interinos de Buenos Aires no brindaron mensajes al Senado entre los años 1966 y 1973, lo que no permite rastrear un eje estructurante de las diversas medidas tomadas, así como encontrar documentos oficiales que expresen las políticas en materia de obras públicas de la provincia que fueron implementadas desde el Ministerio de Obras Públicas en las sucesivas gestiones de los ministros Ingenieros Conrado Bauer, Pesce, Benavidez y por último, Bertoni.

FIGURA 109

Construcción del río subterráneo Paitovi-Lanús.



Fuente: AYSA.

En este marco, y ante la falta de mensajes de apertura de las sesiones legislativas, se consultaron diversos decretos y leyes que, si bien no dan cuenta de la totalidad de la política pública bonaerense acercan el conocimiento de obras significativas durante el período de la autodenominada “Revolución Argentina” (1966-1973).

Entre las obras de envergadura pensadas para el desarrollo productivo y el empleo vinculadas a los recursos energéticos, se puede destacar la “Nueva central eléctrica regional Bahía Blanca y su interconexión” presupuestada por ley el año 1970 con una programación de la obra hasta el año 1983.

En cuanto a las acciones destinadas a la adaptación al medio natural, durante este período se destaca la obra del “Dique y Acueducto desde Paso de las Piedras hasta la ciudad de Bahía Blanca” proyectada bajo la gestión del interventor Francisco Imaz en 1967 para dar respuesta al problema de abastecimiento de agua en la región. La obra finalmente fue inaugurada durante el año 1972.

Como instrumento de las políticas de desarrollo social el Plan General para la Construcción de Viviendas económicas tiene la finalidad de atender el crecimiento poblacional y reemplazar viviendas precarias o evitar la formación de las llamadas “villas de emergencia”, a través de un régimen de coparticipación entre la Provincia y las comunas” donde el Ministerio de Obras Públicas participaría a través del Instituto de la Vivienda.

Complementariamente, a través de leyes se consigna la expropiación de terrenos para la construcción de barrios obreros en distintas localidades Adolfo Alsina y Tornquist entre otras. Finalmente se pudo reconocer de acuerdo con el registro de leyes consultadas, la previsión presupuestaria para la realización de obras en el Hospital Subregional La Matanza y Hospital subregional Florencio Varela en los años 1968, 1968 y 1970.

CONTEXTO 1973-1983

En las elecciones generales del 11 de marzo de 1973 triunfó el candidato del FREJULI (Frente Justicialista de Liberación Nacional, integrado por el justicialismo, el desarrollismo, la democracia cristiana y el conservadurismo popular), Héctor Cámpora, y lo propio sucedió a nivel provincial con el binomio Bidegain-Calabró, seguido por el del radicalismo integrado por César García Puente y Raúl Vacarezza.

El respaldo brindado a **Oscar Bidegain** (1973-1974) “por los sectores juveniles y de la izquierda del movimiento permitió realizar un trabajo conjunto inédito entre las Fuerzas Armadas y la Juventud Peronista (JP): el Operativo Dorrego, destinado a paliar las consecuencias de las inundaciones que se produjeron en la zona centro-oeste de la provincia en el mes de junio. El operativo se desarrolló en octubre en municipios de la zona mencionada y participaron 4.000 efectivos del ejército y 800 integrantes de la JP (Juventud Peronista). Como resultado de este trabajo se lograron reparar centros hospitalarios, escuelas, caminos, canales de desagüe, puentes, calles y más de medio centenar de viviendas. La repercusión del emprendimiento fue, sin embargo, claramente política.

Oscar Bidegain renunció a su cargo el día 23 de enero, a consecuencia del ataque del Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP) al Regimiento de Caballería Blindada con asiento en Azul, que tuvo un saldo de varios muertos. Como consecuencia de este hecho, que produjo una lógica conmoción, el presidente Perón señaló, cuanto menos, la negligencia del gobernador: “Hechos de esta naturaleza evidencian elocuentemente el grado de peligrosidad y audacia de los grupos terroristas que vienen operando en la provincia de Buenos Aires ante la evidente desaprensión de las autoridades”. Lo sucedió el hasta entonces vicegobernador **Victorio Calabró** (1974-1976) gestionó en un clima político e institucional agitado. “Las pujas de poder dentro del justicialismo, entre sus alas derecha e izquierda primero, y verticalista y antiverticalista después, repercutieron en la Legislatura, que se transformó en un espacio de conflicto en los casi tres años en que funcionó (1973- 1976)”.

A partir de marzo de 1976 las Fuerzas Armadas llevaron adelante un gobierno dictatorial al que denominaron “Proceso de Reorganización Nacional”, a través del cual aspiraron a instaurar un nuevo orden económico y social que clausurase el ciclo de gobiernos civiles “débiles” y gobiernos militares “fuertes”, que se vinieron sucediendo desde 1930 (...) En el campo económico y financiero, se implementó un plan de reformas de carácter liberal que dio como resultado, entre otros, el desmantelamiento de la industria –seguida de desocupación– y el aumento geométrico de la deuda externa; en tanto que en lo social, una política de rígido disciplinamiento que derivó en la implantación del terrorismo de Estado y la consecuente violación sistemática de los derechos humanos.

Tres interventores federales *de facto* se sucedieron al frente del gobierno provincial en los casi ocho años de gobierno de facto: dos militares –los generales **Ibérico Saint Jean** (1976-1981) y **Oscar Gallino** (1981-1982) y el civil **Jorge Aguado** (1982-1983), que siguieron la orientación esgrimida a nivel nacional.

Fuente: Panella, Claudio (2014). Política bonaerense y gestiones gubernativas, 1943-2001. En Historia de la provincia de Buenos Aires: Del primer peronismo a la crisis 2001. Tomo 5 (pp.89-116), Director de Tomo Osvaldo Barreneche. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: UNIPE Editorial Universitaria-Edhsa, 1º Edición.

El Estado como motor de inversiones vs. el Estado descentralizador y privatizador (1973-1983)

“Hallamos una carencia programática y nuestra respuesta, a pesar de su carácter coyuntural, buscó poner la obra pública al servicio de un destino fecundo y liberador. (...) Por eso se regionalizaron problemas para buscar soluciones integrales (...) se ensancharon fuentes de consulta con la incorporación de activa de los municipios (...) se estructuró un programa de obras sin comunas excluidas (...) se atacó la centralización. Habida cuenta de que la mayor parte de las áreas del Ministerio de Obras Públicas carecían de expresividad y equilibrio dentro de la conformación interna de un cuerpo ministerial, se renovó ese esquema, se lanzó en todos los frentes un ambicioso plan de acción y se niveló cuidadosamente toda la estructura que aspiraba a un desenvolvimiento totalizador y coherente, donde cada una de sus dependencias no hiciera otra cosa que expresar una misma filosofía de trabajo” (MMOP, 1975).

El médico cirujano Oscar Bidegain asume la gobernación de la Provincia de Buenos Aires en mayo de 1973 -dos meses luego de los comicios- en un clima de pacificación luego de seis años ininterrumpidos de gobiernos de facto. Era la primera elección luego de 18 años de peronismo proscripto y lo había consagrado ganador con el 52% de los votos por el Frente Justicialista de Liberación. Sin embargo, las tensiones internas con agrupaciones de izquierda desatarían una ofensiva que lo terminaría empujando a la renuncia a menos de un año de asumir.

Quien va a sucederlo en el cargo es el vicegobernador y exsindicalista, Victorio Calabró, que permanecerá en el mismo hasta marzo de 1976 cuando las fuerzas armadas ejecutan el golpe y cae el gobierno democrático. Por este período de tres años pasan dos ministros de Obras Públicas: el ingeniero Alberto González y su sucesor Alberto Z. Liberman.

La obra pública adquirió significativa importancia en los mensajes de ambos gobernadores, dado que la consideraban clave para reorganizar el territorio y desarrollar equilibradamente a la provincia. Intentarán frenar la inercia “centralista” con un vasto programa de obras en toda la provincia persiguiendo el objetivo unificador de “paz, trabajo y desarrollo.”

“Los recursos estimados suman 5.300 millones (...) Las erogaciones estimadas alcanzan los 5.700 millones, lo que nos permite establecer que el presupuesto de 1973 (...) cerrará con un déficit de 600 millones de pesos ley”. (Diario de sesiones Senado PBA, 1973).

La situación económica que afronta el gobierno estaba en crisis, con un alto déficit dado por la amplia participación en impuestos nacionales, préstamos del Banco Provincia no reembolsados, y sobre todo la alta evasión impositiva y la salida de capitales al exterior.

Bidegain propone ampliar la capacidad de recaudación de la provincia con distintos instrumentos en orden de mejorar salarios y reactivar la demanda por intermedio de la inversión pública: aportes directos del Estado nacional, ampliar la coparticipación, modificación de la Carta Orgánica para el reintegro del préstamo del Banco de la Provincia otorgado en 1972, emisión de bonos, medidas impositivas, retorno a la Provincia de los capitales evadidos al exterior, uso de capitales ofertados por los países árabes y el Mercado Común Europeo.

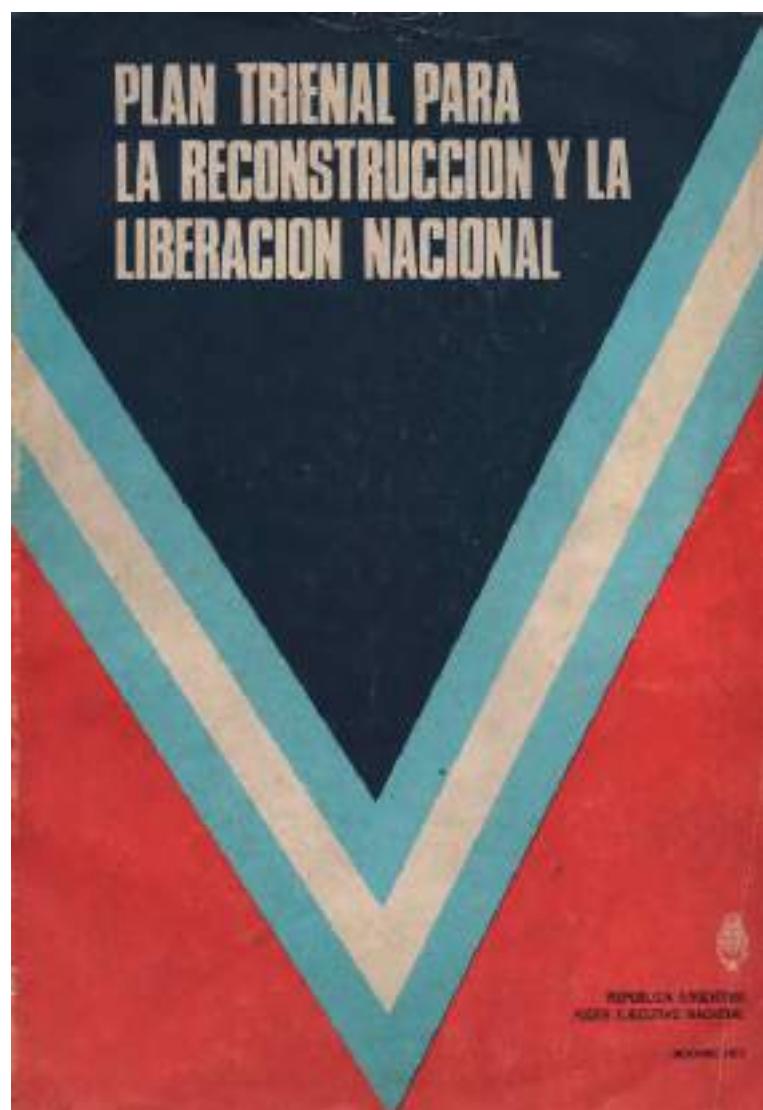
Pero no logrará revertir la situación y al año siguiente, al asumir Victorio Calabró destaca un “desorden financiero” con reclamos administrativos, y refiere al anterior gobernador como “un gobierno de transición” por la alta restricción presupuestaria que le toca como herencia. El gobernador entrante logra estructurar un presupuesto encuadrado dentro del Plan Trienal Nacional 1974-1977.

En materia de obra pública, ambos gobernadores expresan preocupación por el estado de deterioro de la infraestructura escolar y de salud, por la paralización general de las obras y se comprometen a darle un rol fundamental a la educación en este período.

“(...) me siento orgulloso de decir que el período que comienza hoy es la consolidación del cambio; el Estado no aparecerá consumiendo sus rentas sólo para el mantenimiento de sus servicios, sino impulsando una agresiva política de inversiones que será, sin lugar a dudas, el motor generador de la transformación que nos llevará hacia la liberación” (Diario de sesiones Senado PBA, 1974).

FIGURA 110

Plan Trienal Nacional 1974-77.



Fuente: Acceso Público.

El gobierno provincial consideraba que el Estado debía funcionar como motor de inversiones. Con la llegada de Perón a la presidencia en 1973, esta política queda formulada en el “Plan Trienal para la Reconstrucción y Liberación Nacional” presentado ese mismo año (Figura 110). El plan tenía un enfoque estratégico y expresaba el nuevo proyecto político abarcando todas las carteras de la administración.

Sus principales lineamientos tenían que ver con la conducción de la economía respecto a redistribución de ingresos, reforma tributaria y normas para la promoción y reactivación de actividades productivas. También proponía la reorganización de las empresas del Estado, el desarrollo de pymes y la organización de la exportación. Se incorporaba también un listado de obra pública para todas las provincias con presupuestos asignados nacionales o provinciales.

“(...) aportar con hechos a los grandes lineamientos del plan y poner la obra pública al servicio de una alternativa de cambio.” Ibid.

Calabró anuncia en Bahía Blanca, pocos días antes de su mensaje en la Asamblea Legislativa, un programa de obras públicas para todos los distritos bonaerenses, donde remarca el porcentaje que será destinado a cada área. La mayor jerarquía la asignará al sistema educativo dentro de la concepción del Plan Trienal. Esto se traduce en el 30% del presupuesto provincial destinado a la educación:

“Crear las condiciones urgentes y mínimas para el acceso de nuestra población a la educación que tiene derecho y que es la base para cualquier transformación efectiva que se proponga” (MMOP, 1975).

FIGURA 111

Camino Centenario, Inauguración de ampliación en Parque Pereyra, diciembre 1977.



Fuente: Archivo Fotográfico Ministerio de Infraestructura PBA.

Para el resto de la obra pública el presupuesto destinado se repartirá principalmente en Vialidad y Energía.

En el inicio de sesiones legislativas de 1975 hacen su exposición los ministros de Economía, Obras Públicas y Educación. En éste, el ministro de Obras Públicas, Alberto Liberman, menciona la creación del Consejo Inter provincial de ministros de Obras Públicas (CIMOP) cuyos objetivos eran impulsar la integración entre obras de las provincias y revertir el proceso centralista que las afectaba.

Para este programa se realizó un encuentro internacional sobre Desarrollo Urbano y Rural, con el objetivo de remediar el problema del crecimiento urbano irracional y descontrolado del territorio de la Provincia de Buenos Aires.

“Pero no se limitó (el gobierno) a un simple plan de distribución de obras. Todo el proceso constructivo debía afirmarse en un marco ideológico encargado de revertir viejos conceptos centralistas para iniciar, a partir de allí, una participación genuina de toda la población bonaerense, con la mirada puesta en el desarrollo armónico” (Diario de sesiones Senado PBA, 1975).

En el área de vialidad el Plan Trienal planteaba tres programas: Mejoramiento y reconstrucción de red de caminos rurales; Accesos a núcleos poblacionales e interconexiones; y Construcción y reconstrucción de 3.174 km de red troncal provincial. Hacia el año 1974 se habían finalizado las obras de la Ruta 85 Coronel Suárez-Guaminí, la Ruta 32 Salto-Pergamino, la ruta 46 Junín-Bragado, la reparación de la Ruta 14, y la terminación de la ampliación del Camino Centenario en el acceso a La Plata (Figuras 111 y 112).

Al año siguiente se licitan distintos tramos de la Ruta Provincial 11 a la Costa y la Ruta 46 Junín-Bragado. Se anuncia ese mismo año el desarrollo de un Plan Vial para conectar a través de la red vial el territorio de la Provincia y sus zonas productoras con el nudo metropolitano; la continuidad de las obras del tramo Morón-RP 8, Ruta 4 y Ruta Bolívar-Nueve de Julio; y se menciona el inicio para las obras de la Autopista Buenos Aires-La Plata.

FIGURA 112

Camino Centenario acceso a La Plata, diciembre 1977.



Fuente: Archivo Fotográfico Ministerio de Infraestructura PBA.

El gobierno tenía especial interés por reactivar el sector aeronáutico. En 1973 Bidegain anunció un Programa de Ampliación de Aeródromos, que luego fue tomado en el Plan Trienal, y posteriormente también menciona la creación de una línea de transporte aéreo provincial que conectaría las regiones más importantes, generando convenios con los aeródromos de La Plata (Figura 113), Arrecifes, San Nicolás, Sta. Teresita, Azul, Pedro Luro, Necochea, Chivilcoy y General Villegas. Pero de esta área sólo se llegan a ampliar y refaccionar algunos aeródromos.

En materia de energía se lanza un “Programa de interconexiones y reconstrucción de redes”, donde se encuentran las obras para las estaciones transformadoras en Ingeniero White y la línea de alta tensión Henderson-Olavarría (licitadas en 1974), y otros 39 proyectos más en estudio que se licitarían al año siguiente.

Entre los proyectos más ambiciosos energéticos estaban la realización de la Central Térmica de Bahía Blanca de 300MW (cuya obra no iniciará hasta 1978) y la Central de acumulación por bombeo Laguna Brava en Balcarce, de 400MW -potencia similar al Chocón- cuyo objetivo era abastecer la demanda de las “horas pico” del conurbano bonaerense. Se licitan ambas obras, pero esta última se desestima por no ser económicamente sustentable. También se estudia la posibilidad de una presa reguladora sobre el río Colorado con las provincias de Río Negro y La Pampa, pero tampoco prospera.

En el área de ambiente el gobierno debió enfrentar en 1973 una inundación en el oeste-centro de la provincia para la cual organizó el “Plan provincial de Reconstrucción Gobernador Coronel Manuel Dorrego” (Figuras 114 y 115).

FIGURA 113

Aeródromo de la ciudad de La Plata, 1975.



Fuente: Archivo Fotográfico Ministerio de Infraestructura PBA.

Dicho plan creó una comisión interministerial para la zona de Emergencia integrada por representantes de los diversos organismos del Gobierno Provincial y Municipal. Se llevaron a cabo obras de reparación de caminos, escurrimiento del agua en los sitios inundados, limpieza de calles, reparación de colectores cloacales, demolición de edificios en riesgo de derrumbe, reparación en inmuebles como viviendas afectadas, hospitales y escuelas.

Esta será la primera de una serie de grandes inundaciones de la cuenca del Salado que comienzan a afectar fuertemente la producción agraria y a los habitantes de las localidades de la región, y las cuales demandarán a los gobiernos políticas concretas para tratar de mitigarlas.

En 1974 se lleva a cabo un programa de recuperación y saneamiento de 1.500 hectáreas de depresión del Río Salado que conlleva obras de canalización, entubamientos y construcción de desagües pluviales. Se anuncia una obra de sistematización de las cuencas de los ríos Negro, Colorado, Salado, Reconquista y Matanza (cuencas más influyentes en el territorio por sus dimensiones) para la incorporación de 1.500.000 hectáreas a la producción agrícola. De estas obras no se mencionan avances en fuentes oficiales.

También se realiza un Convenio con la Provincia de Río Negro para el aprovechamiento de la cuenca del río Negro con irrigación y colonización de 400.000ha en la zona Patagones-Guardia Mitre (proyecto con más de 70 años de estudio), pero tampoco se obtuvo información oficial sobre su avance. Por último, el "Plan

FIGURA 114

Áreas operativas de la zona de emergencia hídrica.



Fuente: Diario La Opinión, (1973).

FIGURA 115

Finaliza el Operativo Dorrego. Tropas del Ejército desfilan bajo estandartes de la JP, la JUP, Montoneros y banderas del Che Guevara.



Fuente: Guerra de guerrillas, Ediciones Fernández Reguera (1987).

Trienal Nacional 1974-77" hacía mención a un programa de obras de conservación, defensa y mejoramiento de playas, que inició ese año, y se sumó la forestación de 80.000ha en el Delta y la Costa Atlántica.

En obras de infraestructura, la de mayor escala que realizará la gestión de Victorio Calabró es la finalización del "Dique y acueducto Paso de las Piedras", que iba a permitir abastecer de agua potable a Bahía Blanca y sus alrededores.

El gobernador promete inaugurarlo para finales de su gestión, para lo que se apuestan más recursos, triplicando el ritmo de trabajo. Esta obra se desarrollará al final de este capítulo.

Obras Sanitarias elabora también una serie de programas de provisión de agua potable para pequeños pueblos del interior de hasta 2.000 habitantes, donde se licitaron 113 obras para 52 poblaciones rurales y la nueva provisión para otras 24. Por su parte, desde Hidráulica se desarrolló en 1975 el Estudio para el acueducto de cintura entre el río Luján y la ciudad de La Plata para abastecer a más de 2 millones de habitantes, y para el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) se anunciaron una serie de programas de infraestructura para agua corriente, desagües cloacales, tratamiento de afluentes de grandes ciudades, y un programa de pavimentación de 4.000 cuadras troncales.

En materia de vivienda se ejecuta el Plan de Vivienda de Acceso a la "casa-habitación" para los sectores más necesitados, con financiamiento del Banco Provincia a través del cual se construyen 30.000 viviendas nuevas y se reparan 52.000 viviendas precarias.

En paralelo se desarrollan los planes Eva Perón, 17 de octubre y Plan Alborada para la construcción de 127.400 viviendas para el área metropolitana y 46.500 en el interior. Para 1975 se habían entregado 1.214 unidades, estaban en ejecución 1.584 y 2.852 licitadas.

FIGURA 116

Foto del Hospital Materno Infantil de Florencio Varela.



Fuente: hospitalmipueblo.org/historia/

El Plan Alborada tenía continuidad con las políticas de los Planes de erradicación de villas de emergencia (PEVE). Muchas de las obras iniciadas por el antecesor gobierno de facto serían continuadas en este gobierno y finalizadas en la dictadura militar 1976-1983. También se realiza la entrega de 102 títulos de propiedad a familias campesinas, con el Programa de Regularización Dominial en el interior de la provincia.

Desde la Dirección de Arquitectura del Ministerio se licitó la obra del Centro Administrativo Gubernamental de La Plata cuyo proyecto fue concursado en 1961; se finalizaron las obras de construcción y ampliación de los establecimientos carcelarios de Mar del Plata y la cárcel de encausados de Junín; y se crearon las Casas del niño, adolescente y materno-infantil. También se anuncia el inicio de obras de hospital en La Matanza para 230 camas, el Hospital Materno-Infantil en La Ferrere y comienza la gestión para el Hospital Mi pueblo en Florencio Varela de 6.740 m² cubiertos. La obra se realizó con asesoramiento del Ministerio de Bienestar Social y Obras Públicas de la Provincia y fue cedida al municipio en 1981 para su finalización (Figura 116).

En 1975 se genera un Convenio con el Organismo de las Naciones Unidas ONU para elaborar un proyecto de planificación física para el territorio provincial que constituye el antecedente del Decreto Ley 8912/77 Ordenamiento Urbano y Territorial de la Provincia de Buenos Aires. En palabras del gobernador, sería la primera provincia que toma esta iniciativa “preservando su plena autonomía”.

“El panorama de 1975 presenta características de excepción. Para este año la acción coordinada entre pueblo y gobierno ensanchará su horizonte, y durante los próximos tres meses la provincia de Buenos Aires superará nuevamente todo lo hecho en el último cuarto de siglo. El tope máximo de licitaciones realizado en 1974 será desplazado y el gobierno provincial licitará en 1975 más de 500 obras públicas” (MMOP, 1975).

El gobernador (interventor) de la Provincia de Buenos Aires, Ibérico Saint-Jean militar por las fuerzas armadas y abogado, es designado por la junta militar en abril de 1976, conformando el gobierno autodenominado “Proceso de Reorganización Nacional”, y permanecerá en ese cargo hasta la renuncia del General Jorge Rafael Videla en 1981. Durante su gestión clausuró la Legislatura y su jefe de policía fue el general de brigada Ramón Camps, responsable de una gran cantidad de centros clandestinos de detención.

En conformidad con las autoridades nacionales Saint-Jean ejerció la gestión provincial con orientación liberal y una paulatina disminución de la injerencia estatal, a fin de dar respuesta a reducir el impacto inflacionario, según lo anunciara el ministro del interior Albano E. Harguindeguy. En dicho anuncio el ministro señaló que las provincias transferirían a los municipios los servicios educativos, eléctricos, de irrigación, de obras sanitarias y de salud entre otros, así como también se aceleraría el proceso de privatización de empresas todavía en órbitas estatales, ya que formaba parte fundamental de los mecanismos para disminuir el déficit fiscal (Rodríguez, 2009).

Es entonces que Saint-Jean iniciará un proceso de “descentralización” donde “potenciar las instituciones locales y comunales y dinamizar la participación vecinal” NP1. En este sentido se planteaba la municipalización seguida de la privatización de servicios urbanos, por ejemplo. El gobernador transfirió de facto diferentes servicios a las respectivas comunas, como fue la jurisdicción, usufructo, uso y goce de las playas marítimas directamente a los municipios costeros. También creó nuevos municipios urbanos como el de Pinamar, el Partido De la Costa, Villa Gesell y Monte Hermoso.

En 1979 se sancionaron una serie de leyes que ofrecían un marco legal a la descentralización, como la Ley Orgánica de Ministerios para “reducir el aparato estatal a las dimensiones imprescindibles”, o la Ley nº9.347/79 de “Municipalización de funciones y servicios” que tenía por objetivo “desarmar la estructura provincial centralista”, delegando funciones a nivel local, no siempre acompañadas por recursos. Fueron

transferidas unidades sanitarias, aeródromos, playas, provisión de agua potable, desagües cloacales, alumbrado público, “casas del niño”, guarderías, institutos, hogares de ancianos y centros de promoción, entre otros. En este marco también se modificó en 1979 un artículo de la Ley Orgánica de Municipalidades (nº9443/79), en el que se habilitaba a los intendentes a ejecutar compras y contrataciones directas sin recurrir a licitación.

El ministro de gobierno provincial, por su parte afirmaba que los intendentes luego de las transferencias (de provincia a municipios) tenían que privatizar todo aquello que no tenía por qué estar en manos del Estado, y que sólo ocasionalmente este último podía colaborar en la construcción de caminos o en el tendido de redes de electrificación, pero era el municipio el que debía propiciar sus propios canales de inversión (Menazzi, 2018). Debido a la falta de mensajes oficiales del interventor, por la suspensión de las sesiones legislativas en 1976, la información de la obra pública recabada se ha obtenido de diversas fuentes, notas periodísticas y conferencias o entrevistas con la prensa del propio Saint-Jean.

En relación a las políticas de obras para aportar al desarrollo productivo y el empleo una de las principales problemáticas a abordar en el período se focaliza en el mejoramiento de la accesibilidad interna y externa del área metropolitana.

En el marco del Plan de Construcción de Autopistas de 1977, que buscaba ordenar la estructura de vías de comunicación, producción y accesos a la ciudad de Buenos Aires con las rutas principales, la provincia de Buenos Aires se verá afectada por la aparición de nuevas trazas en su configuración. La mayoría de estas obras eran desarrolladas desde la administración nacional, pero algunas se generaban por convenios con la provincia para su ejecución y seguimiento (Figura 110). En 1979 Nación cede a la Provincia la obra del Camino de Cintura, tramo San Isidro-Hurlingham.

Ese mismo año, mediante un decreto provincial (Decreto 2293/79) se declaran de utilidad pública los inmuebles necesarios para la liberación de la traza que resultaran afectados por el distribuidor de tránsito de la Autopista Perito Moreno y Acceso Oeste, en el sector de la provincia NP 2. También se celebra un convenio entre Nación y Provincia para la licitación internacional de la obra de la Autopista La Plata-Buenos Aires en tres secciones: La Boca-Hudson, Hudson-La Plata, y Avenida Martín García-Avenida 9 de Julio, Decreto Ley Provincial nº9343/79. Recién en 1981 se adjudica la obra a la Concesionaria Vial Argentino-española (Coviares). Finalmente, en 1982 cuando se inaugura el CEAMSE, se inaugura el Camino Parque del Buen Ayre, que conectaba ocho municipios en el noreste de la provincia.

FIGURA 117

Distribuidor de tránsito Pedro Benoit. La Plata. Inaugurado el 19 de noviembre 1979.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

Respecto a la planificación y gestión de las vialidades en el territorio provincial, hasta 1977 la Dirección de Vialidad tuvo a su cargo toda la conservación de la red vial primaria y secundaria provincial contando con 680 equipos, de los cuales 407 eran motoniveladoras.

Dichas tareas de mantenimiento se cumplían en 12 subdirecciones zonales, pero a partir de ese año se desafecta la atención de la red de tierra, se reducen a ocho las subdirecciones y, acompañando el proceso de descentralización la Provincia transfiere sin cargo a las comunas la gran mayoría de los equipos que disponía la repartición.” NP 3.

En lo que respecta a Energía, la obra de la “Central Termoeléctrica Luis Piedra Buena en Bahía Blanca”, anunciada e iniciada en el período anterior, se continúa en 1976 con la construcción de la chimenea, y el mayor avance corresponde al período 1983-87, razón por la cual se desarrollará en el capítulo 5.

En materia ambiental, se creó un nuevo sistema para el tratamiento de los residuos sólidos de la Ciudad de Buenos Aires y el Área Metropolitana. Para ese propósito y con el objeto de encarar una acción integral de recuperación ambiental en la región metropolitana, se crea en 1977 el organismo CEAMSE, decreto Ley 8782/77.

El proyecto territorial fue concebido como un cinturón parquizado que rodea la urbanización metropolitana capaz de receptionar usos recreativos, deportivos y a la vez abordar tres problemas: incrementar la superficie de espacios verdes acordes a una escala regional, recuperar tierras bajas insalubres, y dar destino con un tratamiento adecuado al creciente volumen de residuos de la región metropolitana. El CEAMSE se encargó de identificar los sitios de disposición final, la expropiación de tierras, de los municipios de Quilmes y Avellaneda y la ejecución de los rellenos sanitarios en Villa Domínico (Avellaneda-Quilmes), Bancalari, La Matanza y Ensenada.

Se crea mediante Decreto-Ley 9179/78, un Comité interprovincial entre Buenos Aires y La Pampa que declara de interés común las obras Casa de Piedra y los sistemas de riego con aprovechamiento de los ríos regionales, mediante una comisión coordinadora que integraría los órganos de Planeamiento de ambas provincias a fin de establecer acciones para el corto, mediano y largo plazo, tanto en los aspectos del desarrollo regional, zonal o sectorial. Por otra parte, hacia 1979 se realizan trabajos de dragado en el Puerto de Aguas Profundas de Quequén.Ibid:193.

FIGURA 118

Barrio Ejército de los andes, Instituto de la Vivienda 1972.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

FIGURA 119

Conjunto habitacional Florencio Varela, Estudio Staff.



Fuente: página web un día una arquitecta.

En el sector de salud, como se mencionó anteriormente, se realizaron en 1978 transferencias de hospitales de la órbita nacional a la Provincia de Buenos Aires en las localidades de General Rodríguez, Esteban Echeverría, Tres de Febrero, General José E. Uriburu, Lomas de Zamora, San Martín, Avellaneda y Lanús. También, proyectos anunciados en la gestión anterior como el Hospital Materno Infantil de La Matanza, se continúan y se da inicio a las obras.

En materia de vivienda, el gobierno militar continuó la tarea iniciada en el anterior período de Onganía, los grandes conjuntos habitacionales que se iniciaron en Buenos Aires y en el Conurbano Bonaerense se concluirían en este período. Tal es el caso de los Planes de Erradicación de Villas de Emergencia (PEVE) iniciados en 1968, cuyas obras se continuaron y cobraron significativa importancia durante este período, debido a que se intentó terminar de erradicar las villas de la Ciudad de Buenos Aires por la llegada de la celebración del Mundial de fútbol 1978.

Dichos barrios fueron relocalizados en grandes conjuntos de vivienda colectiva, en distintos distritos del AMBA. Uno de estos planes fue el Conjunto Habitacional de Florencio Varela, conocido como “Barrio La Pepsi”, hoy rebautizado como “Presidente Perón”. Este conjunto, de 103.000m² entre viviendas y equipamiento social, fue un proyecto ganado por concurso por el estudio de Arquitectura Staff. Las obras iniciaron en 1973 y finalizaron en 1978 (Figuras 118 y 119).

En la ciudad de La Plata se inició una obra de gran envergadura destinada al nuevo Teatro Argentino, cuyo edificio original se incendió en octubre de 1977 (Figura 120) y, pese a que parte de la comunidad solicitaba su reconstrucción, privó la idea de demolición y llamado a concurso internacional para un nuevo proyecto ese mismo año (Figura 121). También se continuaron las obras del Centro Administrativo Gubernamental en la misma ciudad, concursado en 1971, que no se terminarán hasta 1987.

FIGURA 120

Foto del antiguo Teatro Argentino de la Plata.



Fuente: Infobae.com.

Se da continuidad a la formulación de un instrumento normativo iniciado en el período de gobierno democrático, con el propósito de ordenar y orientar el desarrollo urbano y las transformaciones del territorio a través de marcos regulatorios eficaces, combinado con Planes de Ordenamiento Territoriales a escala provincial. Para ello el gobernador I. Saint Jean, suspende en 1976 la autorización de loteos y seis meses después, complementa esta medida con el Decreto-Ley 8912/77 de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo.

Esta legislación, vigente hasta la actualidad, define objetivos, principios y un modelo a alcanzar a través del ordenamiento territorial. Se basa en una concepción integral del hábitat que se traduce en sus normas entre otros criterios con la exigencia de loteos con dimensiones de superficie mínimas, e infraestructuras básica —agua, luz, cloacas, desagües—, condiciones de uso, ocupación, subdivisión y equipamientos, del proceso de ocupación del suelo que garanticen una adecuada calidad de vida a la población.

Entre otros rasgos innovadores, delega en el Municipio la responsabilidad primaria de ordenar el territorio, promueve procesos participativos, contempla distintos instrumentos de planificación y de gestión, y estaba pensada en forma articulada con un modelo de desarrollo territorial provincial formulado por la Secretaría de Planeamiento y Desarrollo (SEPLADE).

FIGURA 121

Imagen concurso para nuevo Teatro, 1980.



Fuente: wikiarquitectura.com.

El Plan Vial (1959-1963). Dique y acueducto “Paso de las Piedras” (1970-1976) El Plan Vial

El Plan Vial 1959-1963 se presentó como uno de los planes fundamentales y estructurante de toda la obra pública del gobierno de Oscar Alende. En la búsqueda de impulsar el desarrollo productivo, el estado de los caminos constituyó uno de los principales desafíos. En su diagnóstico el gobernador señala que la red vial provincial alcanzaba unos 1920 kilómetros pavimentados, por lo general en pésimo estado de conservación, y unos 30.000 kilómetros de camino de tierra, cuya transitabilidad era muy precaria.

“El plan Vial apoya su estructura en la construcción de rutas transversales al sistema de comunicaciones existentes obteniéndose así una intercomunicación eficaz entre los centros de producción, consumo y exportación de nuestra Provincia”.

Ante esta situación, el plan se formuló a partir de 3 metas: promover la construcción de 4050 km de pavimento; conservar la red pavimentada; y reconstruir y conservar los 30.000 km de caminos de tierra (Figuras 122 y 123).

De esta manera, las obras viales proyectadas tenían como objetivo mejorar la accesibilidad a nuevos centros de producción por fuera del Gran Buenos Aires, en consonancia con el impulso a los puertos de Bahía Blanca, Mar del Plata y Necochea, posibilitando así una descentralización gradual. Esta descentralización permitiría la reducción de las distancias de transporte redundando en una disminución de los costos de los bienes de consumo. La ejecución de este Plan implicó la sincronización de distintos factores financiero, técnico administrativo y empresario para la materialización de las obras.

En el mensaje del gobernador O. Alende de 1961 presenta un breve panorama del estado de ejecución de las obras, afirmando que:

“Las obras más importantes, aquellas con las que romperemos el clásico trazado de nuestra red caminera, símbolo de una dependencia que queremos superar definitivamente, están en plena ejecución” (Diario de sesiones Senado PBA, 1961).

FIGURA 122

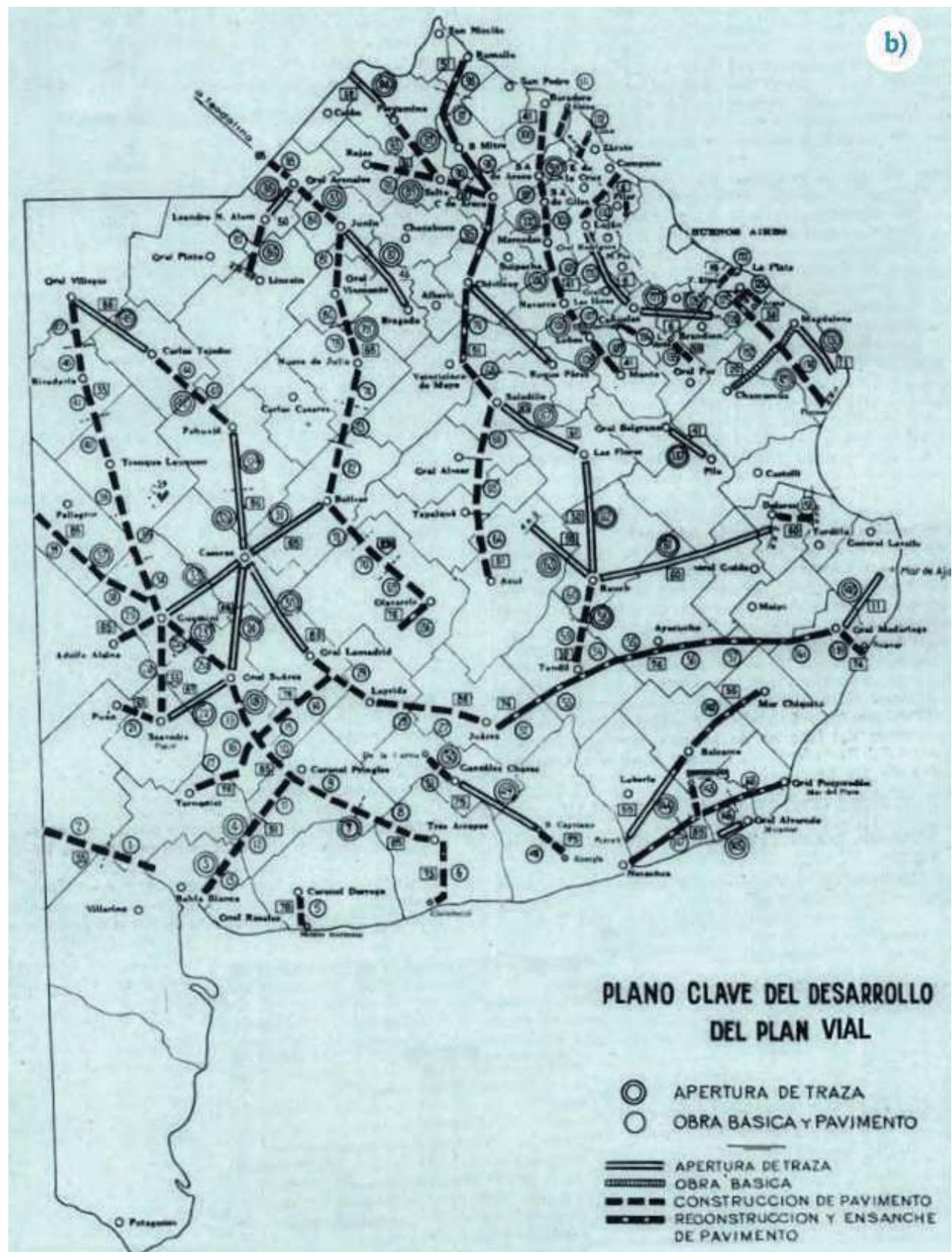
Plano de obras del Plan Vial para el conurbano.



Fuente: MOPBA, Dirección de Vialidad. Plan Vial 1959-1963. Tomo I.

FIGURA 123

Plano de obras del Plan Vial.



Fuente: MOPBA, Dirección de Vialidad. Plan Vial 1959-1963. Tomo I.

Entre las obras más importantes ya en ejecución en mayo de 1961 o por iniciarse durante dicho año el Dr. O. Alende menciona las acciones en las siguientes rutas provinciales:

RP 33: con 307.4 km Tramos Pigüé - Guamini, y en los accesos a Puán, Carhue y Saavedra; el tramo Guamini - Trenque Lauquen pronta a iniciarse.

RP 226: con 114.6 km entre Olavarría y Bolívar.

RP 65: con 317.9 km prácticamente terminada entre Bolívar y Nueve de Julio. En construcción entre Nueve de Julio y Junín. Y licitado el tramo Junín - Arenales - Teodolina.

RP 51: íntegramente en construcción entre 25 de mayo y Azul, con 198.5 km.

RP 31: con 101.7 km entre Rojas - Salto - Carmen de Areco y acceso a Inés Indart.

RP 41: entre Baradero y Pila, pasando por distintas localidades, pronta a licitarse.

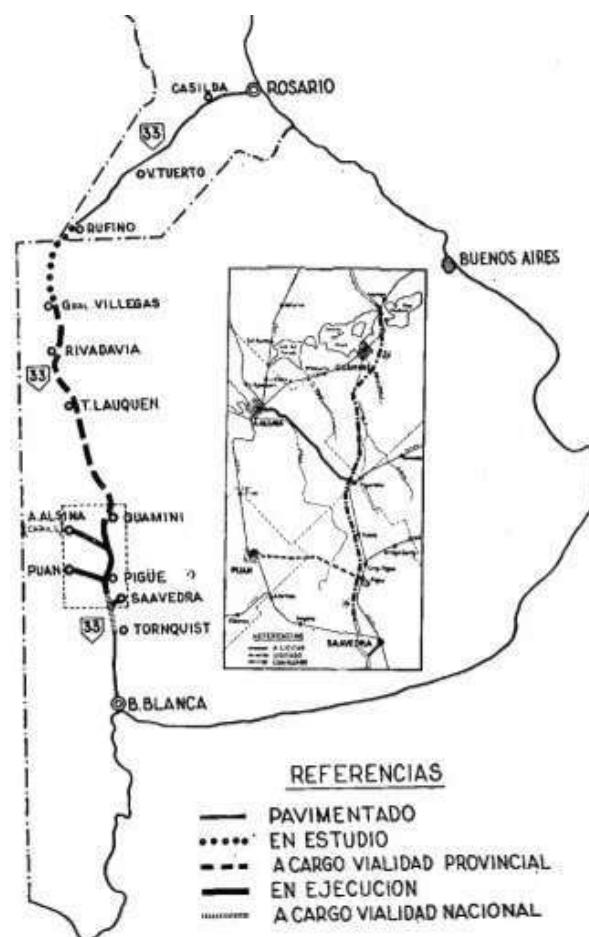
RP 76: involucrando 336.5 km, Tornquist - Olavarría, juntamente con las rutas 85 y 86 (Figura 125).

En los primeros tres años del plan se habían terminado 20 obras de pavimentos nuevos con una totalidad de 248.3 kilómetros de longitud. Se encontraban 42 obras en ejecución con un estimado de 1595.6 kilómetros y 12 obras contratadas, adjudicadas o licitadas por un total de 551.6 kilómetros.

A estas obras se sumarían las 25 obras de aperturas de traza, de aproximadamente 1143 kilómetros y 33 obras de arte.

FIGURA 124

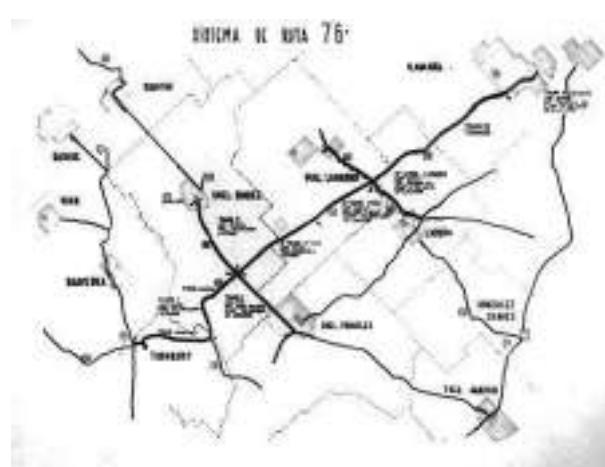
Sistema ruta 76.



Fuente: Revista Vialidad N° 13 (1960).

FIGURA 125

Vista pavimento asfáltico 3er tramo Ruta 76.



Fuente: Revista Vialidad N° 13 (1960).

Dique y Acueducto “Paso de las Piedras” Bahía Blanca

“La labor sin pausa que se viene realizando permite asegurar que esta obra trascendental, una de las mayores encaradas hasta ahora por la provincia, podrá ser inaugurada antes de que finalice 1976” (MMOP, 1975).

La obra del Dique Paso de las Piedras (Figura 126) se licitó en 1969 por un presupuesto que tres años más tarde se triplicaría. Se inició en 1970 y en dos años fue habilitada, comenzándose a llenar al año siguiente, pero restaban realizar una serie de obras clave para que el dique funcionara con toda su capacidad.

La obra constaba de la ejecución de un dique que reúne agua del Sauce Grande, río que nace en Sierra de la Ventana, abarca una cuenca de 2.900 km² y desemboca en el Océano Atlántico, a la altura del balneario Monte Hermoso. El dique debía estar vinculado aguas arriba con una torre de toma, por donde ingresaría el agua pasando luego por un túnel de 235 metros de largo y 4,80 de diámetro cavado en la roca, y desembocando en una torre de descarga (Figuras 127 y 128).

El complejo disponía de una presa de tierra, con un coronamiento de 1.706 metros. Para su construcción fueron compactados 6 millones de metros cúbicos de tierra y se utilizaron 50.000m³ de hormigón en revestir los taludes. Preveía un lago artificial con capacidad para almacenar 328 m³ de agua, ocupando un área de 4.000ha con un perímetro de 60 km y una profundidad máxima de 28 metros.

El proyecto contempló la realización de un acueducto de 60km de desarollo que llevaba el agua hasta Bahía Blanca, fue construido con caños de hormigón pretensado de 1.50 y 1.70m de diámetro, llevando el líquido por gravedad (el desnivel era de 90 metros) y contaba en su trayecto con nueve torres disipadoras de presión. Su caudal máximo era de 3m³ por segundo.

FIGURAS 126 y 127

Dique Paso de las Piedras, Bahía Blanca. Obra iniciada en 1970, habilitada 1972 y finalizada en 1982.



FIGURA 128

Foto Dique Paso de las Piedras. Obra terminada (1982).



Fuente: Diario La Nueva, Bahía Blanca (2022).

Bibliografía

Departamento de Historia, Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata., Berisso y Ensenada en los planes de la Revolución Libertadora". En "XVI Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia".

Cosogliad, H. N. (2011). "Hilario Zalba, su obra". Editorial de la Universidad Nacional de La Plata (EDULP).

Manes, R. (2016). "Trayectoria histórica del Instituto de la Vivienda de la Provincia de Buenos Aires en el período 1956-2009". Tesis Doctoral, Universidad Nacional de La Plata.

Menazzi, Luján (2018). "¿Una comunidad profesional de la obra pública? Empresarios, ingenieros y funcionarios durante la última dictadura (1976-1981)". Revista Perspectivas de Políticas Públicas vol. 8 Nº 15: 13-40.

Rodríguez, Laura G. (2009). "Descentralización municipal, intendentes y 'fuerzas vivas' durante el Proceso (1976-1983). Cuestiones de Sociología (5-6), 369-387. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, UNLP. En Memoria Académica.

Disponible en http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.4065/pr.4065.pdf

Fuentes documentales

Información primaria

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Sr. Oscar Alende a la Honorable Legislatura. Mayo 1958, 1959, 1960. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Sr. Oscar Alende a la Honorable Legislatura el 2 de mayo de 1961.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Sr. Anselmo Marini a la Honorable Legislatura el 12 de octubre de 1963.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Sr. Anselmo Marini a la Honorable Legislatura. Mayo 1964, 1965. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dr. Oscar Bidegain a la Honorable Legislatura. La Plata, mayo de 1973. En diario de sesiones.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Pcia. de Bs. As. Sr. Victorio Calabró a la Honorable Legislatura. La Plata, mayo de 1974 y de 1975. En diario de sesiones.

Mensaje del Ministro de Obras Públicas de la Pcia. de Bs. As. Alberto Liberman a la Honorable Legislatura. La Plata, mayo de 1975. En diario de sesiones.

Mensaje del Ministro de Obras Públicas de la Pcia. de Bs. As. Memoria Mensual. Diciembre 1963.

Mensaje del Ministro de Obras Públicas de la Pcia. de Bs. As. Memoria Mensual. Febrero de 1964.

Mensaje del Ministro de Obras Públicas de la Pcia. de Bs. As. Memoria Mensual. Enero de 1965.

Mensaje del Ministro de Obras Públicas de la Pcia. de Bs. As. Memoria Mensual. Enero de 1966.

Plan Trienal para la Reconstrucción y Liberación Nacional 1974-1977. Poder ejecutivo nacional, Buenos Aires, diciembre de 1973.

Leyes y Decretos

Decreto Ley nº4315/56 - Tareas de mantenimiento de desagües pluviales. Localidad de Berisso.

Decreto Ley nº18336/56 - Final de obra. Mantenimiento de desagües pluviales. Localidad de Berisso.

Decreto Ley nº8245/56 - Comisión especial - “Barrios Obreros”.

Decreto Ley nº469/56 - Creación del Instituto de la Vivienda.

Decreto Ley nº21.202/57 - Dirección de Energía de la Provincia de Buenos Aires (D.E.B.A).

Decreto Ley nº1.841/58 - Plan de Obras Públicas.

Decreto Ley nº7.661/70 - Presupuesto “Nueva central eléctrica regional Bahía Blanca y su interconexión”.

Decreto Ley nº7.419/68 - “Dique y Acueducto desde Paso de las Piedras hasta la ciudad de Bahía Blanca”.

Decreto Ley nº5114/67 - “Plan General para la Construcción de Viviendas económicas”.

Decreto Leyes nº7.435 y nº7.437 - Expropiación de tierras para la realización de conjuntos de vivienda.

Decreto Ley nº7.447/68 - Presupuestos obras en Hospitales de La Matanza y Florencio Varela.

Decreto Ley Provincial nº2293/79 - Utilidad pública de inmuebles.

Decreto Ley Provincial nº9343/79 – Convenio Nación y Provincia. Licitación internacional. Obra Autopista La Plata-Buenos Aires.

Decreto Ley 8782/77 - Creación del CEAMSE.

Ley nº9.347/79 - “Municipalización de funciones y servicios”.

Fuentes periodísticas electrónicas

1. Directiva nº20. Citada en Revista de Educación y Cultura, Año 4, N° 2 y3, La Plata, 1979.

2. Historia de Acceso Oeste. Revista Castelar digital.

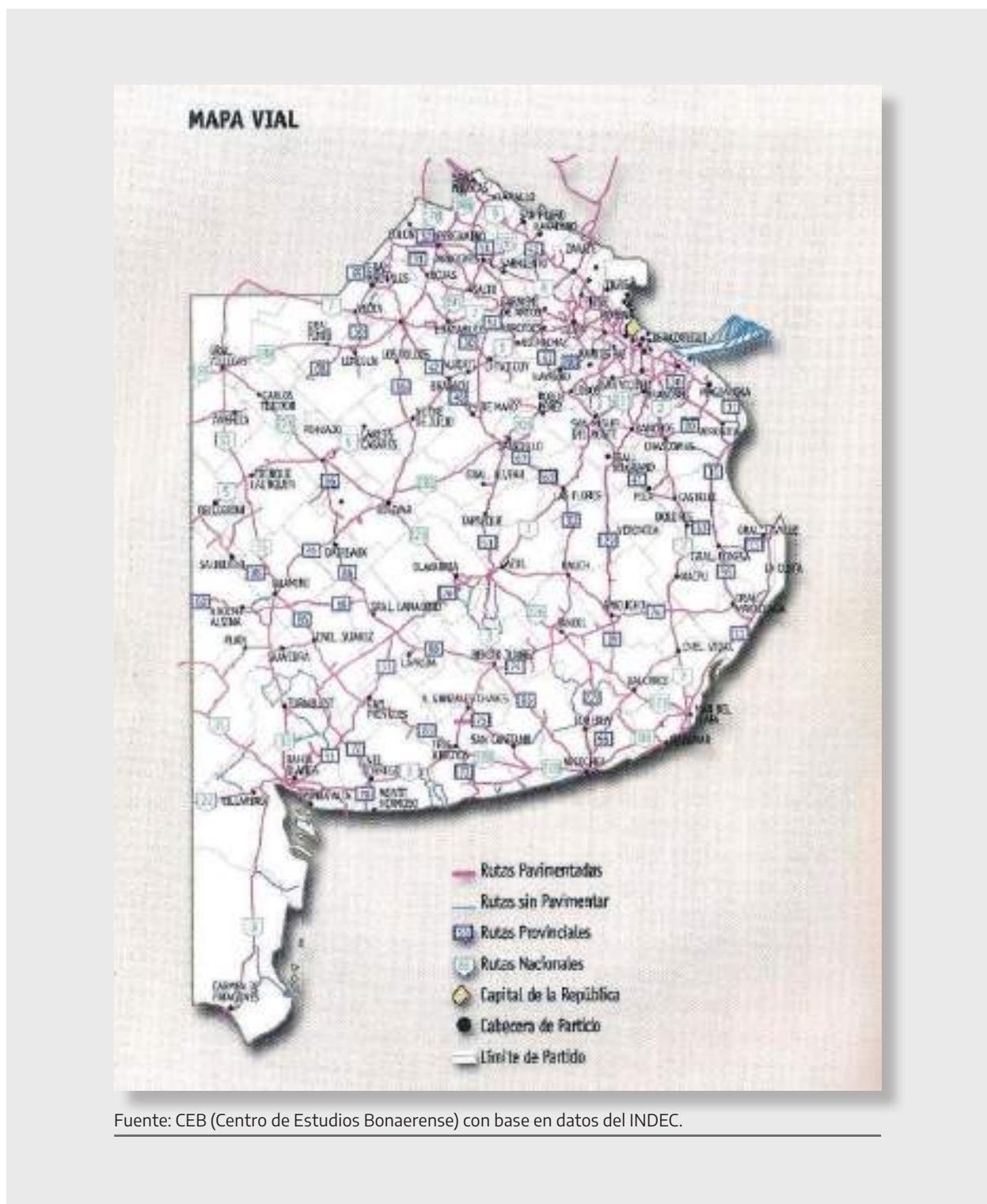
3. Revista Vialidad N°89. Dirección de Vialidad Buenos Aires, Provincia de Buenos Aires. 1º semestre 1985.

Notas

1. Realizando tareas de mantenimiento; reajustes de obra como los desagües pluviales en la localidad de Berisso, a cargo de la dirección de hidráulica.
2. Instalación de una cañería para transporte de productos livianos entre la localidad de La Plata y Berisso a cargo de YPF.
3. Recepción definitiva de los trabajos de construcción de los desagües pluviales en Berisso.
4. Creación de la Comisión interministerial para reactivar los puertos de la Provincia de Buenos Aires.

CAPÍTULO 5

La democracia recobrada. Dinámicas inflacionarias y desequilibrios ambientales y regionales (1983-1999)



CONTEXTO 1983-1999

Claudio Panella (2024) titula “La democracia recobrada (1983-2001)” al capítulo de la historia política argentina que con “La derrota en la guerra de Malvinas en junio de 1982 marcó el principio del fin del gobierno militar”. Casi un año y medio después, la ciudadanía elegía como presidente de la nación al radical Raúl Alfonsín (...) También triunfó el radicalismo en territorio bonaerense accediendo al Gobierno **Alejandro Armendáriz** (1983-1987).

En el orden de su gestión gubernativa, Panella recalca el restablecimiento de la Dirección General de Escuelas en reemplazo del Ministerio de Educación y, en materia de justicia, la promoción de más de medio millar de propuestas de acuerdos para magistrados y funcionarios. Respecto de la salud se pusieron en funcionamiento nuevas unidades sanitarias, en tanto que se ampliaron y remodelaron algunas de mayor envergadura. En el área de los asuntos agrarios, se creó la Comisión de Emergencia y Desastre Agropecuario y con relación a la obra pública, se concretaron la pavimentación de vías de comunicación, la ampliación de redes de agua corriente y la construcción de nuevos conjuntos habitacionales.

En la elección gubernativa del 6 de septiembre de 1987, **Antonio Cafiero** (1987-1991) conformó el nuevo gobierno que estuvo signado por dos variables, una política y otra económica. La primera presenció las aspiraciones del gobernador a ser presidente de la nación y, cuando ésta posibilidad se frustró, la intención de ser reelecto en su cargo. “Respecto de la variable económica, el gobierno de Antonio Cafiero debió soportar dos procesos hiperinflacionarios: el primero en 1989 y el otro a comienzos de 1990. A esto deben sumársele las inundaciones que afectaron a una amplia región del interior bonaerense y los efectos de la crisis energética en el verano de 1988-1989. No debe extrañar entonces la declaración del estado de emergencia administrativa, económica y financiera de la provincia en diciembre de 1989.

La gestión gubernativa fue intensa –con las limitaciones aludidas– en materia de salud, educación, vivienda y energía. En 1990 se creó la empresa de energía ESEBA (Empresa Social de Energía de Buenos Aires), sobre la base de la Dirección de Energía de la provincia (DEBA), en la que el 51% de las acciones correspondían al propio Estado provincial. La acción social se manifestó a través de varias vías, una de las cuales fue la del Consejo Provincial de la Mujer.

En las elecciones presidenciales de 1989 se impuso el justicialista Carlos Menem, quien asumió el gobierno y puso en marcha una gestión de carácter neoliberal, bien diferente de la que prometiera en la campaña electoral. Dos años después, en las elecciones para elegir gobernadores provinciales, el justicialismo aseguró su dominio en territorio bonaerense a través de la candidatura del entonces vicepresidente de la nación, **Eduardo Duhalde** (1991-1999). Respecto de su gestión gubernativa, uno de los pilares en materia económica y política fue el Ente del Conurbano Bonaerense, creado en 1992, que financiaría “los estudios, proyectos, obras, mantenimientos y suministros que se requieran para la ejecución de programas sociales de saneamiento, infraestructura urbana, salud, educación, seguridad, empleo y todos aquellos compatibles con la reparación y garantías de los derechos humanos básicos”. Entre esas obras: ampliación de los accesos norte y oeste a la Capital Federal, autopista Buenos Aires-Mar del Plata y autopista Buenos Aires-La Plata.

La acción social del gobierno se canalizó a través del Consejo Provincial de la Familia y Desarrollo; en el orden municipal, trascindió por su importancia la implementación del programa Génesis 2000, el cual contemplaba la subdivisión de partidos del conurbano densamente poblados y con deficiencias de infraestructura, atento a la necesidad de mejorar su gobierno y administración. En materia educativa, la sanción de una nueva ley de Educación y entre otras medidas la sanción de la ley de Cupo Femenino –por la cual el 30% de los cargos electivos debía ser integrado por mujeres–, la privatización de ESEBA, la creación del Consejo de la Magistratura y del Instituto Provincial del Medio Ambiente.

Fuente: Panella, Claudio (2014). Política bonaerense y gestiones gubernativas, 1943-2001. En Historia de la provincia de Buenos Aires: Del primer peronismo a la crisis 2001. Tomo 5 (pp.89-116), Director de Tomo Osvaldo Barreneche. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: UNIPE Editorial Universitaria-Edhsa, 1º Edición.

Este capítulo aborda las políticas del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires entre los años 1983 y 1999. Está caracterizado por crisis económicas y sociales, endeudamiento, hiperinflación, recesión y desempleo, pero también crisis ambientales por sucesivas inundaciones en todo el territorio con pérdidas materiales, productivas y humanas. Con el regreso a la democracia se inicia un período democrático de diecisésis años hasta la crisis de 2001, con alternancias de gobiernos provinciales: el primero radical y los tres siguientes justicialistas, pero con perfiles diferenciados. Esta alternancia no es sinónimo de diferenciación total respecto de algunas políticas en la gestión de obra pública. Existen continuidades entre el gobierno de Alejandro Armendáriz (1983-1987) y Antonio Cafiero (1987-1991), por ejemplo, en algunos aspectos de la política de vivienda, o en política energética, como es la finalización de la Central Termoeléctrica (anunciada en el último gobierno peronista y comenzada en dictadura); como así también procesos de planificación y gestión incorporando múltiples canales de participación. A su vez, entre Antonio Cafiero y Eduardo Duhalde (1991-1999) los procesos de concesiones o privatizaciones de empresas o servicios del Estado, profundizados por este último gobernador en sus dos gestiones (en sintonía con lo que sucedía a nivel nacional), y con rupturas respecto a los modelos de gestión, siendo más verticalista en el caso de Duhalde.

El capítulo se divide en dos títulos en relación con las gestiones que se llevan a cabo desde 1983. El primer título “Reconstrucción de la organización estatal”, comprende el comienzo de la restitución democrática y de la reorganización de la gestión pública hasta la primera crisis en 1989, que da por finalizado antes de tiempo el mandato del gobierno nacional. Expone aspectos referidos al gobierno de Alejandro Armendáriz, quien destaca que se encontró con un Ministerio de Obras casi desmantelado por la dictadura militar que había desinvertido y transferido gran parte de las competencias a municipios o en concesión privada, además de dejar desfinanciada la provincia. Gran parte de su gestión la destinó a intentar recuperar el Estado, restableciendo las instituciones, reincorporando áreas abandonadas de la administración, reconformando áreas técnicas y creando nuevas áreas para nuevas demandas. Propondrá la modificación de la Ley Orgánica de las Municipalidades (Decreto-Ley 6769/58) que otorga más facultades a los municipios; una idea de descentralización, pero con carácter federal, distinta a la que propondrán los siguientes gobernadores.

El segundo título “Modelos de descentralización para las políticas públicas”, aborda el cambio de gestión política con el partido justicialista y su continuidad hasta el año 1999, momento en que volverá el partido radical a gobernar la nación con la Alianza. Y finalmente el tercer título “Plan para las lagunas encadenadas del oeste”, compila las obras de hidráulica llevadas a cabo por los tres gobiernos en dicha región.

En esta parte del período, el gobernador Antonio Cafiero pondrá un manto de duda sobre la idea de tener un Estado grande como garante de una gestión eficiente, apoyándose en el problema de la burocracia y de la herencia que recibe con un profundo déficit, y plantea la idea de que el Estado puede ceder competencias en la medida en que estas sean más eficazmente desarrolladas por el sector privado. Promueve la “descentralización” en todos los niveles administrativos como herramienta donde el Estado “baja a la sociedad”, viabilizando la mayor participación posible de todos los actores, y con esto garantizar el financiamiento de la gestión, en un escenario de crisis económica. La descentralización en la ejecución tendría una planificación centralizada, con ejes y lineamientos hacia el desarrollo de la provincia; así promueve el Plan Trienal Provincial 88-91, donde recupera la experiencia de otros gobiernos peronistas orientados al desarrollo económico.

Duhalde por su parte tendrá un poder más concentrado por su alianza con el gobierno nacional que le permitirá gestionar con mayor presupuesto y reformar la constitución de la Provincia. Acelerará algunos procesos de privatización con lo que obtendrá un mayor impulso a la obra pública y en su segundo mandato promoverá varios planes donde la obra pública ocuparía un rol central.

Mejoramiento de la organización estatal, austeridad y regionalización (1983-1987)

“(...) debemos percibir, analizando el pasado próximo y mirando en derredor, que hay que hacer en gigantesca arquitectura, la política que integre a la sociedad de nuestro país, tenemos que realizar ese gran esfuerzo filosófico, intelectual y científico en tarea ciclópea para dar el nuevo matiz a la convivencia política de los argentinos. Queda a los hombres y en especial a los políticos de raza, instrumentar ese singular destino para consolidar la perdurabilidad de nuestro futuro democrático (...) El pueblo todo ha reivindicado al Político” (Diario de sesiones Senado PBA, 1983).

En el contexto de un debilitamiento del gobierno de facto tras más de siete años ininterrumpidos, se encauza una salida democrática restableciendo las elecciones, aunque con un régimen de boletas separadas, convencidos los comandantes militares que ganaría el Partido Justicialista. Pero Alejandro Armendáriz, por la Unión Cívica Radical obtiene el triunfo en la Provincia de Buenos Aires (51.98%), lo mismo que Raúl Alfonsín en la Nación. En diciembre de 1983 asume la gobernación de la provincia Alejandro Armendáriz —médico— y Elva Roulet —arquitecta— como vicegobernadora, en un escenario social que, pese a las discrepancias ideológicas, había demostrado una fuerte adhesión y acompañamiento al restablecimiento del sistema democrático.

El gobernador ve fundamental fortalecer la plena vigencia de los derechos civiles y políticos de los habitantes de la provincia, por medio de la aplicación irrestricta de los preceptos constitucionales y legales. Propone una reforma Político-Constitucional, como herramienta fundamental para asegurar y fortalecer los derechos civiles y políticos, incorporando nuevos derechos sociales. Para ello, actualizar la constitución sería según su visión, el único camino donde Estado y sociedad transitarían armónicamente y con estabilidad. Desde el plano administrativo, el gobernador consideraba necesaria una reforma que optimice “con austeridad” el aprovechamiento de los recursos humanos, financieros y materiales del gobierno:

“El inicio de este programa se sitúa en las modificaciones a la Ley de Ministerios y su desarrollo implica la reestructuración de la Administración central y descentralizada de la Provincia” (Diario de sesiones Senado PBA, 1984).

En un intento reivindicitorio de la autonomía municipal, y como entidad básica de la nacionalidad y expresión del federalismo, Armendáriz propondrá en su asunción la modificación de la Ley Orgánica de las Municipalidades para “devolverles las facultades cercenadas por los regímenes de facto, ampliando a la vez su campo de expresión y actuación política” (Ibid).

Durante este período de gobierno —de cuatro años, no coincidente con el gobierno nacional que era de seis— pasaron tres funcionarios por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos: el ingeniero Pablo Pedro Marín, quien murió en 1984; el ingeniero Daniel Castro hasta 1986, y el contador Enrique Serra hasta el final del mandato.

Desde este ministerio se llevaron a cabo obras en el área habitacional, educacional, de salud, así como obras para la producción energética. Pero pese a los avances logrados en esta área, el déficit habitacional estuvo lejos de solucionarse. Además, el gobierno de Alejandro Armendáriz debió enfrentar algunos conflictos, como las inundaciones ocurridas entre 1985 y 1987 que generaron una baja en la producción, la pérdida de siete puntos de la coparticipación federal, que debió ceder a nación (pasó del 29% al 21,7%) y el estallido inflacionario en 1987. Ese año el gobierno radical fue derrotado en las elecciones provinciales.

“No es posible silenciar tampoco el desastre económico y financiero en que quedó sumida la Provincia cuando la estrategia de la plutocracia fue expandir la especulación—convertida en medio instrumental para adquirir riquezas— a costa de la destrucción del sistema productivo, basado en el esfuerzo y el trabajo del hombre argentino” (Diario de sesiones Senado PBA, 1983).

En el discurso de asunción el gobernador interpreta la situación económica heredada como de un “alto déficit fiscal”, con evasión, inequidad tributaria, agravada por un contexto de juicios contra el Estado provincial y a municipalidades. El presupuesto para 1983 se enfrentaba a una suma en erogaciones que lo superaba. Esta deuda fue nacionalizada, pero continuaría teniendo impacto al año siguiente. El Banco de la Provincia por su parte también tenía comprometido su patrimonio por una política tributaria regresiva, deuda interna en millones de pesos y deuda en divisas. Para el año 1984 se sumó más deuda, generando una limitación para el futuro accionar en el campo de las finanzas provinciales.

El principal objetivo mencionado por el gobernador al asumir fue el de reducir el déficit fiscal, para lo que planteó “austeridad y cuidado” en asignaciones presupuestarias, reordenamiento administrativo y fortalecer estructuras como las del Banco de la Provincia de Buenos Aires, en situación deficitaria.

En el ámbito de la obra pública, Armendáriz consideraba que anteriormente no se había invertido en obras prioritarias, evidenciado en la disminución del presupuesto nacional para la Red Vial Nacional en la provincia; en la política energética deficitaria; en la carencia en los servicios e infraestructura educativa y cultural por bajos presupuestos y deficiente organización y en la estructura en equipamiento del sistema de salud. En contrapartida, denunciaba “el enorme gasto público en obras faraónicas desarrolladas durante el gobierno militar, que no se traducían en ventajas económicas o sociales para la comunidad, exigiendo entonces que se revisen adjudicaciones realizadas innecesarias, que pudieran comprometer futuras acciones del gobierno. Un caso fue la adjudicación “discrecional” de la concesión del Hipódromo de La Plata realizada treinta días antes de las elecciones de 1983, la cual afectaría los recursos de la Provincia por más de tres períodos constitucionales.

En mayo de 1984, con algunos meses de gestión, el gobernador precisa sobre la situación del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, revelando el intento de desintegración de los organismos estatales, con la disolución de cuadros profesionales y técnicos, desmantelamiento de equipos y maquinarias, vaciamiento en áreas de proyecto, ejecución y control. También refiere al deterioro de las actividades públicas y el crecimiento desproporcionado de la acción privada en proyectos y servicios a través de consultorías y empresas de servicios con altos costos. En esta misma línea, denuncia la municipalización de muchas obras mediante convenios que conllevaron un deterioro general en la dirección de Arquitectura: imposibilidad en la conservación de edificios públicos, mala calidad edilicia, complejidad en la asistencia técnica, elección de terrenos no aptos, etcétera.

“Exagerado desarrollo en su litoral portuario, con su epicentro en el Gran Buenos Aires, a expensas de un interior postergado y con marcado retroceso. Esto se traduce en la carencia de un hábitat aceptable para el desarrollo de la vida tanto urbana como rural” (Diario de sesiones Senado PBA, 1984).

A nivel territorial, el gobernador advierte sobre el marcado desequilibrio estructural en el desarrollo de la provincia de Buenos Aires, que con el desmantelamiento de las vías ferroviarias se llegó a la casi extinción de muchos pueblos al ser desprovistos de su única red de abastecimiento y comunicación, mientras que otras regiones concentraban la mayor actividad industrial de la provincia, configurando una ocupación asimétrica del territorio, con un alto grado de polarización, zonas despobladas y economías regionales en crisis.

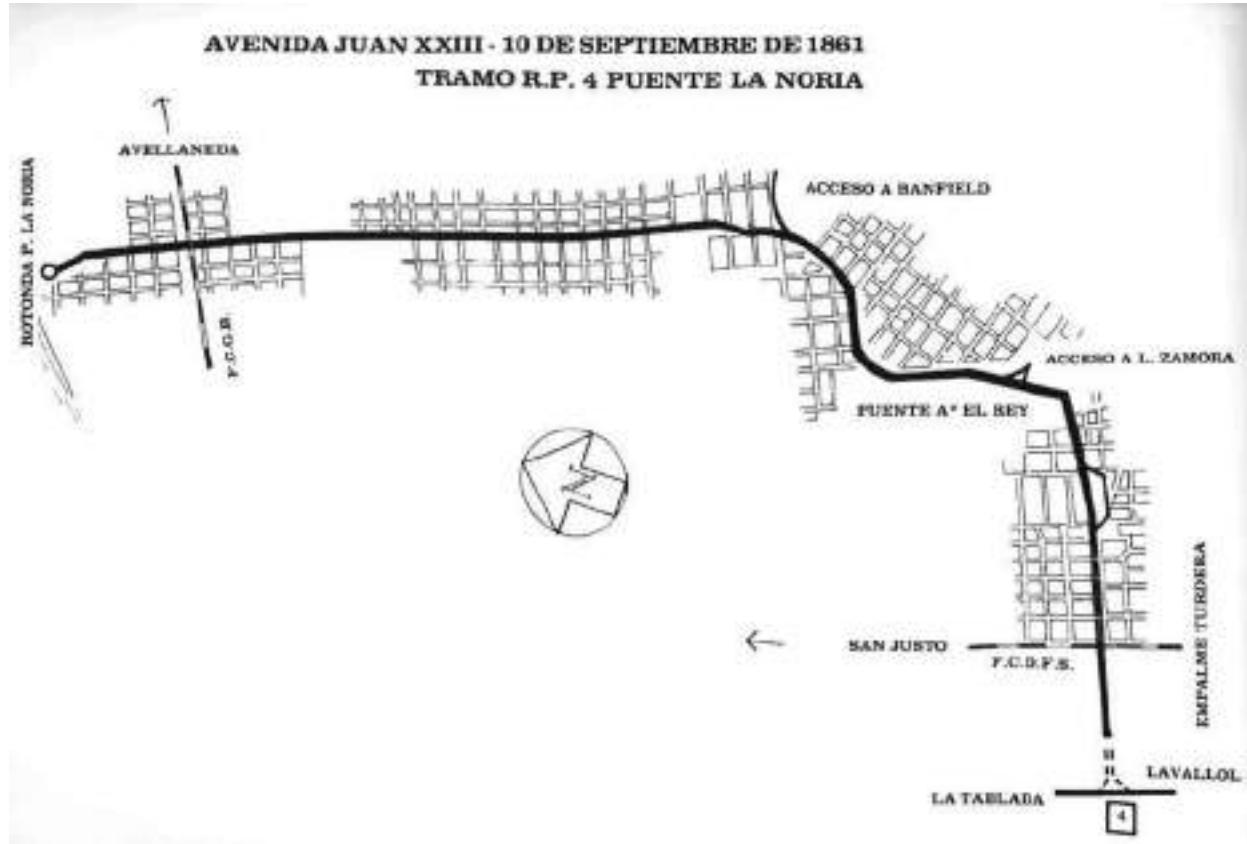
“El área de Obras y Servicios Públicos deberá implementarse sobre la base de la regionalización del estado provincial, priorizando las realizaciones en función de un desarrollo armónico del territorio y sin privilegiar una región sobre otra; orientando la inversión pública y estimulando la privada con espíritu de complementación regional, y en función del mejor aprovechamiento de los recursos naturales, humanos, tecnológicos. Las inversiones deberán canalizarse en el corto plazo hacia el sector de mayor efecto multiplicador, y a tenor de los mayores beneficios sociales, hacia el desarrollo regional. El ministerio dará asistencia técnica a todas las áreas de su competencia, aumentando a los máximos valores posibles la coparticipación entre el gobierno provincial, municipal y la comunidad” (Diario de sesiones Senado PBA, 1983).

Las primeras propuestas realizadas por Armendáriz tuvieron que ver con el restablecimiento del orden administrativo y económico de la provincia, como fue la Reforma Político-Constitucional que actualizaba la normativa a las problemáticas presentes y a las perspectivas futuras del desarrollo provincial, con alcance en la administración de justicia, el sistema educativo y el régimen municipal; la Reforma Administrativa para optimizar el aprovechamiento de los recursos humanos, financieros y materiales con los que contaba el Estado, que implicaba modificar la Ley de Ministerios en favor de la reestructuración de la Administración central y descentralizada de la provincia.

El plan económico 1984-1987 tenía dos lineamientos principales: “sanear” las finanzas públicas, mediante ajuste del gasto público, reestructuración del aparato tributario y reforma de las relaciones fiscales con la Nación; y reactivar la economía provincial.

FIGURAS 129

Plano obra remodelación de “Camino negro” de 11 km.



Fuente: Libro MOSP, 10/12/83-10/12/87.

En materia de presupuesto, el principal objetivo estaba orientado a revertir el crecimiento del déficit fiscal, ampliando la base imponible de ingresos, por un lado, y combatiendo la evasión fiscal e inequidad tributaria por el otro. Esto último iba acompañado de una reestructuración orgánico-funcional de la Dirección Provincial de Rentas, hacia la descentralización administrativa. Una tercera acción ejecutaría la actualización catastral y revalúo reconociendo los cambios zonales operados en el valor de la propiedad del inmueble, para lo que también se reestructuró la Dirección Provincial de Catastro Territorial.

Se incorporó una Oficina Institucional de Reclamos para la atención de los habitantes de la provincia, para ampararlos frente al no cumplimiento de distintas entidades estatales, organismos descentralizados o empresas concesionarias de servicios públicos.

Como se mencionó en el capítulo anterior, la política de “descentralización” durante el proceso militar, sin abastecer de recursos a los municipios, trajo como consecuencia una degradación en la calidad de servicios, obras sin terminar, falta de capacidad técnica y equipos, etcétera.

En el área de vialidad, los funcionarios que llegaron en diciembre de 1983 la encontraron en un estado de casi desmantelamiento. El objetivo de la Dirección de Vialidad fue recuperar los cuadros técnicos profesionales y reequipar el parque de maquinarias que había quedado escaso y obsoleto, y comenzar un vasto programa de obras.

El Plan Vial abarcaba 1.900 kilómetros entre vías de acceso a centros poblacionales y de producción (Figura 129), establecimientos educacionales y centros de salud en el interior; accesos a escuelas, jardines de infantes, unidades sanitarias en el Área Metropolitana de Buenos Aires; mejoramiento de rutas provinciales deterioradas, o de tierra; y la obra vial más importante según la Dirección como era la obra para la Autopista La Plata – Buenos Aires (Ing. Ripa, Adm. Gral. de la Dirección de Vialidad) (Figura 130).

FIGURAS 130

Puente Autopista La Plata - Buenos Aires sobre riachuelo. Inicio de obra fines de la década de 1980 (88/89). Min. Carlos Castro 1994.



Fuentes: Archivo de Vialidad PBA.

Hacia fines del año 1987 la dirección de Vialidad tenía un total 314 obras entre licitadas, en ejecución y ejecutadas (Informe de la Dirección de Vialidad 1983-1987). Entre las más significativas ejecutadas se destaca la Ruta Provincial 29 tramo Brandsen-Ranchos de 360km, el Camino Negro de Lomas de Zamora de 11km (Figura 129), y la Ruta Provincial 68 Balsa-Roberts-Carlos Tejedor de 60km. La Autopista La Plata-Buenos Aires contaba con un contrato firmado desde la dictadura militar que obligaba a la Provincia a avalar hasta un 80% de los créditos a obtener por la concesionaria, es por ello que el gobernador no la consideró obra prioritaria en los primeros años de gestión.

En materia energética, la Dirección de Energía de la Provincia de Buenos Aires (D.E.B.A.) intentó revertir el deficitario abastecimiento eléctrico que, según sus nuevas autoridades, había limitado históricamente la expansión del sector industrial, principalmente en las zonas de Zárate, Campana, Bahía Blanca, Costa Atlántica y Olavarría.

Se puso en marcha la obra para nuevas estaciones transformadoras de 500/132KW de vinculación con el sistema nacional y se reforzó la existente en Henderson. Con estas subestaciones situadas en Bahía Blanca, Olavarría y Campana, se calculaba que la provincia lograría tener cubierto su potencial energético hasta el año 2020.

“La culminación de la Central Termoeléctrica Luis Piedrabuena no sólo beneficiará a Bahía Blanca y su zona de influencia, asegurando el desarrollo actual y futuro de su polo industrial, sino que sus beneficios, mediante su incorporación al sistema interconectado (S.I.N.) se proyectarán al ámbito provincial y nacional” (Diario de sesiones Senado PBA, 1987).

La gestión de Armendáriz decidió continuar para finalizar la obra de la Central Termoeléctrica Bahía Blanca “comandante Luis Piedrabuena”, ya que la consideraban como una obra prioritaria por la necesidad de infraestructura de generación eléctrica, no solo a escala provincial sino también nacional, y su capacidad

FIGURAS 131

Central Termoeléctrica Luis Piedrabuena durante su construcción 1985, Bahía Blanca.



Fuente: Diario La Nueva, 2023.

FIGURAS 132

Publicidad del Termobonos II.



de generación equivalente al 70% del consumo total del mercado provincial, lo cual significaba que la Provincia podría desactivar sus centrales obsoletas en cuanto a rendimiento, y tendría mayor capacidad negociadora en la fijación de los precios de la compra y la venta en las transacciones del Despacho Unificado de Cargas (DUC), que regula al Sistema Interconectado Nacional (SIN).

La construcción de la Central comenzó a tomar forma en 1975, cuatro años antes de que se plantara el primer pilote. En 1979, bajo el gobierno militar, la obra dio inicio con el relleno de 60 hectáreas ganadas al mar y se conformó el consorcio de empresas Benito Roggio, Sebastián Maronese y Ormas entre otras, con un contrato de 250 millones de dólares. Al recibirla Armendáriz en 1983 se contaba con el 40% de avance.

Al año siguiente se calcula el presupuesto para la finalización de la central, y en 1985 se logra gestionar un préstamo internacional ante la Banca Nazionale del Lavoro y el Vneshtorg Bank, para completar la playa de almacenamiento de carbón, mientras que desde el ministerio de Economía de la Nación se aportan otro préstamo proveniente del Banco Di Napoli. (NOTA 1)

Hacia 1986 la obra contaba con el 18% ejecutado (Figuras 131 y 132). Se establece un convenio entre la DEBA y la administración de Puertos para fijar las condiciones de uso de sus instalaciones para recuperar la operatoria del Puerto de Ingeniero White. Un año después, Armendáriz debe equilibrar el presupuesto de la provincia por el déficit originado en la financiación de la Central y los servicios de deuda.

Parte de esta política lo lleva a lanzar dos series de títulos de Deuda Interna Consolidada, bautizados como Termobonos (Figura 133), buscando los millones de dólares que se necesitaban para pagar certificados de obra atrasados. A finales de ese mismo año la obra superaba el 80% para su finalización, pero la Provincia llegó al borde del colapso luego de que el Banco Central (BCRA) le inmovilizara varios millones de dólares por la deuda que mantenía por la obra.

FIGURAS 133

Chimenea y salas de calderas, durante su construcción en (1985), Bahía Blanca.



Fuente: Diario La Nueva, 2023.

Se preveía la puesta en marcha de la primera turbina a fines de 1987, para su entrada en servicio en 1988, pero recién entraría en funcionamiento en 1991. Ese año se planearía su privatización porque por la deuda resultaba prácticamente invendible. Finalmente se decide, en el gobierno de Eduardo Duhalde, estatizar la deuda y se acuerda un pago en cuotas mediante bonos del Tesoro de los Estados Unidos.

La usina tuvo al menos tres inauguraciones: una realizada con Armendáriz cuando, viendo que terminaba su mandato y la obra no estaba lista, procedió en diciembre de 1987 al encendido de un dispositivo como “prueba pre-operacional”. En mayo de 1989 hubo una segunda inauguración por parte de Antonio Cafiero, quien puso en marcha una de las dos turbinas y, en julio de 1991, volvió para encender la segunda. Además de la chimenea, otro elemento que marca la identidad del complejo son los dos cubos negros. Se trata de las salas de calderas, donde el vapor se convierte en la energía encargada de mover las turbinas generadoras de electricidad.

Cuando la termoeléctrica entró en operatividad ya estaba habilitado el Sistema Interconectado Nacional (SIN) y también la línea Alicurá-Abasto, con lo cual su producido sería un complemento de alivio que aportaría al SIN en caso de necesidad (*Ibid*).

“El territorio bonaerense se vio afectado por los desbordes originarios del Río V y las devastadoras precipitaciones pluviales que cuadruplicaron la media anual de lluvias, innumerables anegamientos en zonas rurales como urbanas provocaron perjuicios materiales y lo que es más doloroso, con pérdida de vidas humanas” (Diario de sesiones Senado PBA, 1986).

En 1985 la provincia tuvo una de las mayores inundaciones de su historia, tanto en el interior como en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Cuatro millones y medio de hectáreas del oeste y centro de la provincia quedaron anegadas por un desborde del Río Salado conllevando pérdidas por evacuación, por poblaciones incomunicadas y por deterioro global de la economía de los distritos afectados.

Los daños en las infraestructuras pública y privada en los sectores urbanos de las 52 cabeceras de partidos afectados se estimaron por 250 millones de australes, y las pérdidas de producción agropecuaria por 600 millones, pero más tarde se calcularía que sumaron los mil quinientos millones de dólares.

El gobernador anunció una serie de acciones en el interior del sistema de Lagunas Encadenadas del Oeste, y en el norte del río Salado (que se desarrollarán en el último título de este capítulo) y un programa de más de 30 obras para las cuencas del interior y el área metropolitana. En el AMBA, la cuenca del Río Reconquista de 1.700km², con 500.000 habitantes en la franja anegable había atravesado cuatro inundaciones en 1985.

Ese mismo año comenzaron las obras de sistematización de la cuenca, lo que implicaba la rectificación y canalización, aumento de la capacidad de drenaje y la construcción de terraplenes para contener los desbordes. También se realizan aliviadores para el arroyo Maldonado en La Matanza y Morón, la canalización del Arroyo Sarandí (Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora), el entubamiento y canalización de Arroyo Santa Catalina en Esteban Echeverría y el entubamiento del Arroyo Giménez (Berazategui y F. Varela).

En 1987 se crea la CIMOP, para el estudio y la coordinación de acciones tendientes a mitigar inundaciones en los distintos sectores de la provincia, y, dentro del Ministerio de Obras Públicas, se crea la Dirección de Geología, Minería y Aguas Subterráneas.

“Dentro de los objetivos prioritarios del gobierno, se encaró la disminución del déficit habitacional existente, mediante un vasto Plan de viviendas del orden de las 61.277 unidades, y con los recursos del FO.NA.VI y FO.PRO.VI., ambicioso en su número y solidario en su finalidad” (Diario de sesiones Senado PBA, 1987).

Para el desarrollo social se restableció el Ministerio de Acción Social, el cual abarcaría las áreas de Trabajo, Acción Social, Familia y Minoridad. A su vez el gobernador anunció la creación de la Dirección Provincial del Conurbano Bonaerense para promover programas de desarrollo, obras o servicios de interés común a esta área tan demandante.

En 1984 se lanza el Plan “Ingeniero Pablo P. Marín” para el desarrollo de obras de vivienda, equipamiento urbano, transporte, saneamiento energía y servicios, para los municipios con necesidades más acuciantes, llegando a ejecutar mil de ellas hacia el año 1986. Además, el Ministerio de Obras Públicas realizó varias políticas de vivienda y trazó distintas líneas de acción: construcción en forma directa de conjuntos habitacionales, sistemas de créditos individuales o a entidades intermedias sin fines de lucro para la ampliación, refacción, o edificación de la vivienda, promoción de la participación de la comunidad en el proyecto, construcción y adjudicación de las viviendas, propiciando la formación de cooperativas, etc.

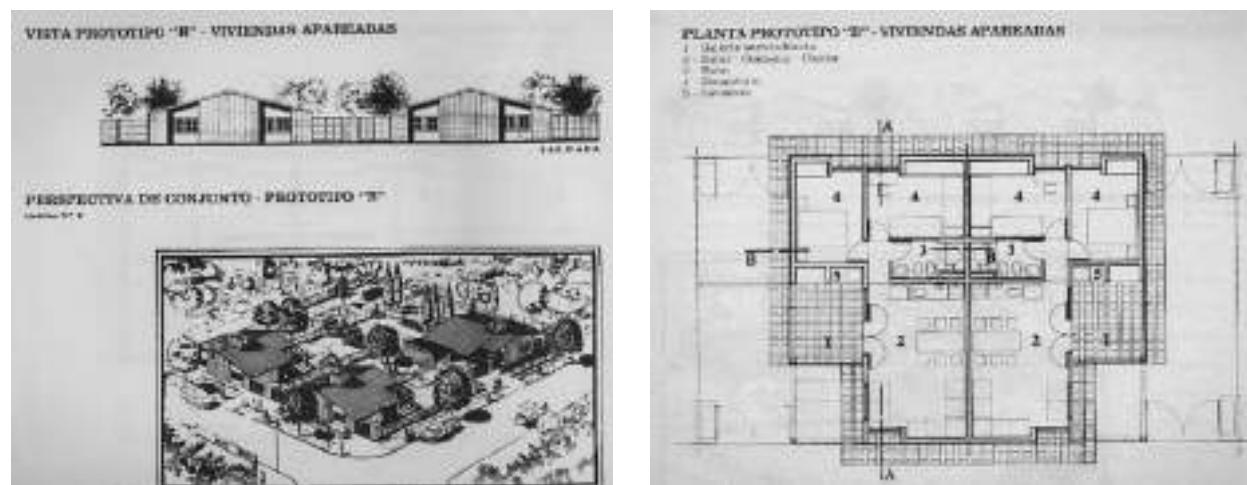
En línea con estas políticas se creó el Fondo Provincial para la Vivienda (FO.PRO.VI.), que permitió atender operaciones de manera más flexible que las desarrolladas con recursos nacionales, y así instrumentar un convenio para la autoconstrucción con asistencia financiera y técnica a los municipios, y la participación del usuario con su mano de obra.

El Programa de Viviendas para Centros de Servicios Rurales (Figura 134) fue el primero que intentó revertir la situación dispar de la provincia respecto a su desequilibrada ocupación, desarrollo y calidad habitacional. Este programa consistía en la mejora de las condiciones de habitabilidad de núcleos urbanos ubicados en áreas rurales, de distritos con producción agrícola-ganadera, con poblaciones entre los 100 a 5.000 habitantes.

El plan preveía diversos tipos de acciones: desde el relevamiento y estudio de los casos para establecer prioridades y destinatarios concretos (trabajadores rurales que no fueran propietarios de tierra), el diseño de instrumentos para la concreción de las obras por parte de pequeñas empresas constructoras que reactiven a su vez la economía local, y el diseño del prototipo (vivienda progresiva) (Libro MOP 1987).

FIGURAS 134

Prototipo Plan Viviendas para Centros de Servicios Rurales.



Fuente: Libro MOSP, 1987.

Este plan servirá como antecedente para las gestiones de Cafiero y Duhalde, quienes también intentarán responder a la problemática de la vivienda rural. En cuatro años se lograron terminar 13.000 viviendas desde el Instituto de la Vivienda, y 30.800 en ejecución. También se implementó el programa Construir para la vivienda, donde se generaron acciones legales tendientes a la titularidad de las tierras. Desde la Comisión de Regularización Dominial con colaboración de la Escribanía General de Gobierno, se lograron entregar 16.621 títulos adjudicatarios de unidades habitacionales.

La problemática por los crónicos y crecientes déficits en los sistemas de provisión de agua potable y desagües cloacales en el Área Metropolitana de Buenos Aires, así como el control de los recursos hídricos superficiales y subterráneos, agredidos por los efluentes industriales en un contexto de hacinamiento ambiental, fue abordada como prioritaria para su remediación.

También se llevaron a cabo programas desde la dirección de Obras Sanitarias como el plan Pro-Agua para la extensión de la red y habilitación de agua potable abasteciendo a 204.000 habitantes en el AMBA, y unos 85.000 beneficiarios en el interior; la instalación de plantas depuradoras en 28 partidos, y obras de desagües pluviales urbanos en el AMBA y en polos provinciales de desarrollo. El Servicio Provincial de Agua potable Rural (SPAR) llevó a cabo el Plan Nacional de Abastecimiento de Agua Potable y Saneamiento Rural para poblaciones entre 500 a 15.000 habitantes.

FIGURAS 135

Gran Hotel Provincial, Mar del Plata.



Fuente: Archivo Fotográfico de MOP.

La Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras y Servicios Públicos cobró jerarquía en el período, abarcando áreas como educación, salud, minoridad, administración y vivienda. En los cuatro años de gestión se concretaron 854 obras entre proyectos a licitar, obras en ejecución y terminadas, que sumaban un total de 700.000m².

Se desarrolló un Plan de Construcción de escuelas en convenio con FO.NA.VI. para la finalización de 12 edificios escolares ubicados en complejos habitacionales, y la construcción de 89 escuelas primarias y diferenciadas, 34 jardines de infantes y 13 unidades sanitarias. A su vez se firmaron convenios para refaccionar 1.200 establecimientos educacionales, finalizar 35 escuelas, y para el Plan de Construcción de emergencia “Francisco Latrubesse”, para instalar 607 nuevas aulas de nivel primario y 211 de nivel pre escolar.

Desde esta misma dirección se llevó a cabo la apertura del Gran Hotel Provincial de Mar de Plata (Figura 135), la continuación de las obras para el Teatro Argentino (aunque en el inicio el gobernador no la consideraba prioridad) y para el Centro Administrativo Gubernamental (Figuras 136, 137 y 138), ambos en la ciudad de La Plata, iniciados durante la dictadura. Se proyectó además una nueva cárcel de encausados en el conurbano bonaerense, para los departamentos judiciales de San Isidro, San Martín, Morón y Lomas de Zamora.

“El resguardo del hombre, de su hábitat, la retención de la población en su lugar de origen, el fortalecimiento y jerarquización de la totalidad de los asentamientos humanos, el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, así como el desarrollo integral del territorio bonaerense nos indujeron a impulsar la Obras Pública, con 2.100 emprendimientos, producto de un notable esfuerzo técnico y económico que implica la iniciación de dos obras por cada día hábil durante cuatro años, en medio de la más difícil y crítica situación en que está inmersa la Provincia” (Diario de sesiones Senado PBA, 1987).

FIGURAS 137

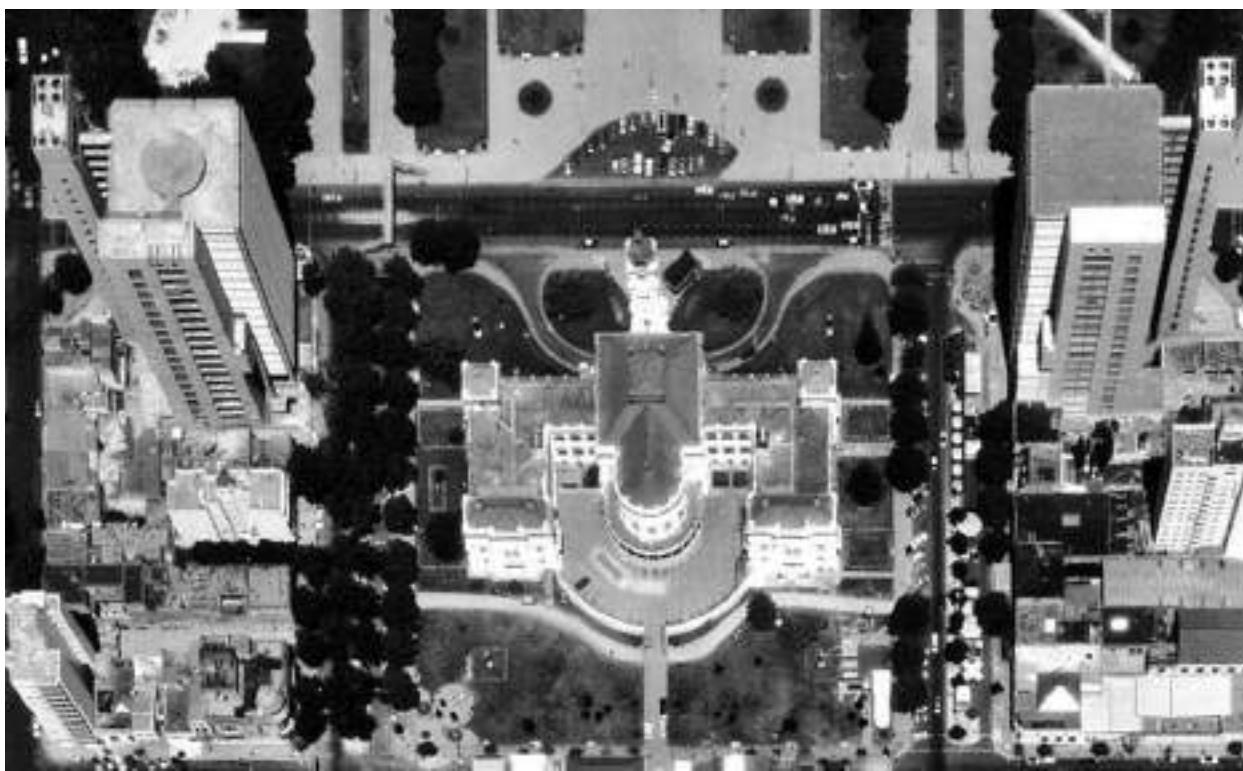
Obra en ejecución y obra terminada.



Fuente: Archivo Fotográfico de MOP.

FIGURAS 138

Centro Gubernamental La Plata.



Fuente: Archivo Fotográfico de MOP.

Desde la Dirección de Ordenamiento Urbano (DOU) se llevaron a cabo estudios base para el registro y evaluación de tierras fiscales para la conformación del banco de tierras; el estudio sobre la ocupación de suelo, la infraestructura, espacios verdes, equipamiento, asentamientos precarios y áreas legalmente subdivididas del área metropolitana; el estudio y evaluación del impacto de la aplicación del Decreto Ley 8912; el diagnóstico de la situación del Río Reconquista con evaluación de alternativas de recuperación y utilización del espacio en función de su regulación.

Se presentaron propuestas normativas para la creación del Banco de Tierras Provincial, y el Fondo para tierras y desarrollo urbano. Este antecedente también será tomado por la gestión de Antonio Cafiero. Desde Geodesia se impulsó un programa cartográfico para producir la Carta Planialtimétrica y así poder incorporar las curvas de nivel a la tradicional Carta 1:25.000. Se constituyó el AMBA en 1985, definiendo así el Área Metropolitana de Buenos Aires.

“Sabemos que muchas de las acciones comenzadas no terminarán en esta gestión. Constituyen la herencia sana de un gobierno sano. Es la apuesta social, franca, es el pensamiento que mira al futuro, es decir a los que vienen, que iniciamos un camino que seguramente se puede perfeccionar... pero que el rumbo está marcado para quienes lo deban continuar” (Ibid:214).

Promoviendo prácticas de gestión entre niveles del Estado y nuevos financiamientos (1987-1999)

“Todos sabemos que existe en nuestros días una ola privatista en el mundo, basada en la idea que la concentración excesiva de funciones en el Estado no resulta ser la fórmula más eficiente para asegurar un funcionamiento adecuado de las actividades que el Estado ha ido administrando a lo largo del tiempo” (Diario de sesiones Senado PBA, 1988). El contador Antonio Cafiero asume la gobernación de la Provincia de Buenos Aires para el período 1987-1991 junto a Luis María Macaya como vicegobernador por el Partido Justicialista Renovador.

El ministro de Obras y Servicios Públicos fue el contador y economista Alieto Guadagni, quien permaneció en ese cargo hasta el final del mandato. En aquellas elecciones no se renovaban las autoridades nacionales, por lo cual los primeros años de su gestión fueron bajo la presidencia de Raúl Alfonsín.

El contexto en el que Antonio Cafiero gobernó se caracterizó por tener que gestionar con una profunda crisis económica y la hiperinflación del año 1989, en un marco político nacional adverso controlado por la UCR (Aritz Recalde 2018). En un marco recesivo a nivel nacional, el gobernador se propuso ejercer políticas con escasos recursos, y dirigir un programa de obras y servicios para el desarrollo económico de la provincia.

“La democracia transformadora tiene varios ejes: la cultura del trabajo y de la producción; la planificación y concertación; la participación de la comunidad y de los sectores sociales; la creatividad personal; la descentralización burocrática; la propiedad social, entre otros” (Ibid:16).

Para Antonio Cafiero, la planificación de las políticas públicas debía ser centralizada y ejecutada de manera descentralizada. Tenía la idea de separar las funciones que tiene concentradas el Estado y transferirlas a la sociedad que, según la doctrina peronista le llamaba “la comunidad organizada”. Esta separación tenía que ver con la propia política del servicio público y el ente que la realizaba, que para el gobernador “debería bajar a la comunidad”, otorgando protagonismo al desarrollo de los gobiernos municipales.

Quizás el dato más relevante a la hora de la planificación y la ejecución es haberle dado entidad a la conformación de cuadros técnicos profesionales para este menester (Cuello, 2020). Estas ideas quedaron plasmadas en las políticas de obras públicas que se destacaron durante su gobierno: Vivienda; Gestión Urbana; Vialidad; Saneamiento Ambiental, Transformación del Sector Energético provincial, Transporte, Sistematización de la Información y Geodesia.

“(...) plantearse la exigencia de desarrollar los recursos de la Provincia en un contexto global recesivo como el que soporta la Nación, obliga a ejecutar políticas audaces y creadoras; a utilizar eficientemente los escasos recursos públicos, constantemente erosionados por la inflación en el gasto y la depresión en el ingreso como consecuencia de la caída en las recaudaciones y a dirigir un programa de obras y servicios públicos que privilegie los grandes temas de reconstrucción económica provincial” (Diario de sesiones Senado PBA, 1988).

El escenario político económico en el año 1987 se caracterizó por un elevado ritmo inflacionario, acompañado por la pérdida progresiva de recursos provinciales, y el éxodo de fábricas de la provincia a otras con privilegios fiscales.

Predominaba una cultura especulativa y desaliento a la inversión, con su lógica caída del empleo traducida en datos alarmantes de desocupación (250.000 trabajadores) y subocupación (400.000), y la incorporación de 75.000 jóvenes por año sin respuesta a requerimientos laborales. Además, la situación económica estaba agravada por la limitada producción agropecuaria debido a las inundaciones en el noroeste de la provincia, y la falta de fondos del Gobierno Nacional.

El sistema de financiamiento era insostenible, con partidas presupuestarias agotadas casi en su totalidad, recursos inferiores a los previstos por las autoridades salientes y el endeudamiento del Banco de la Provincia con el Banco Central de la República Argentina (sin computar DEBA y Vialidad) que llevó al gobernador a suspender el inicio de obras públicas.

La ausencia de mecanismos de programación de la inversión pública provincial, incluía los compromisos financieros contraídos con las contrataciones de obras ya realizadas y las de inminente realización. Durante 1987 en la gestión anterior, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos había contratado 543 obras, cifra similar al total de obras contratadas en los 3 años anteriores juntos. Se habían dejado licitadas, y en muchos casos preadjudicadas, 150 obras más.

Es por ello que el gobierno entrante consideró promulgar un decreto para suspender los trámites de adjudicación de nuevas obras, hasta tanto no se analizara el impacto presupuestario de su prosecución y la disponibilidad de recursos para afrontarlas (desvinculando las obras de emergencia hídrica, vivienda, y energía que estaban financiadas con fondos propios).

De la estructura administrativa, el gobernador cuestiona su eficacia, por el crecimiento que ha tenido sin planificación, control de resultados, recursos públicos disponibles ni eficiencia social. La situación de los municipios también la considera apremiante, con deudas por préstamos acordados, aportes jubilatorios y asistenciales, y de energía eléctrica. Critica además la participación “injusta” en los recursos del FONAVI respecto de las demás provincias.

“Los planes y programas surgen actualmente de la burocracia y no de las prioridades de la comunidad que carece de canales adecuados de consulta y participación, situación que habremos de revertir (...). Tanto la metodología del Plan Trienal, la creación del Consejo de Desarrollo y la participación provincial, como la reforma del sistema de recaudación tributaria y la descentralización administrativa se orientan a esos objetivos” (Ibid).

Como fue mencionado en la introducción, la descentralización estaba referida al modelo de gestión y alcanzaría todos los niveles, dotando a los municipios de mayor capacidad financiera con una reforma administrativa tributaria, en el modelo de gestión de la obra pública, en el suministro de los servicios y en los programas de vivienda. Por ejemplo, se creó el “Fondo Provincial para Obras Hídricas”, pensado para que pueda ser manejado directamente por los municipios, en los que se implementarían los Programas “Pro-hidro (para la ejecución de desagües y canalizaciones) y Pro-san (para el saneamiento y provisión de agua potable).

En 1989 Antonio Cafiero presenta una serie de proyectos de ley para consolidar el modelo de gestión que se proponía: Reforma Constitucional Provincial, Sistema Provincial de Planeamiento y el Plan Trienal Bonaerense 1988/1991. Para este último constituyó la Comisión del Plan Trienal, que iba a establecer los programas que debían ejecutarse en el trienio y la metodología para asegurar la participación de todos los sectores representativos de la provincia. También se constituyeron Mesas de Formulación de Proyectos y de Programas Municipales.

Como resultante de las jornadas de discusión y de los distintos intercambios se conformaron los ejes del Plan Trienal: reforma de la Constitución Provincial; seguridad social; calidad de vida y distribución del ingreso; educación participativa e igualitaria; reconstrucción industrial; reforma judicial; aspectos regionales: el Gran Buenos Aires, el Gran La Plata y la Cuenca del Salado; inundaciones en el conurbano y río Salado; transformaciones del Estado (administrativa, empleo público, presupuesto, control, etc.); carta orgánica municipal, coparticipación, asistencia crediticia; infraestructura económica: caminos, energía, transporte y puertos; actividad económica: parques industriales, apoyo a Pymes, créditos; comercio; sector primario;

organismos de apoyo: Banco Provincia y Comisión de Investigaciones Científicas.

“Bajo el lema ‘El plan lo hace Usted’ el CEPARI (Centro de Estudios para la Renovación Justicialista) ha convocado a todo el pueblo, sus técnicos, profesionales, científicos y expertos, para que unidos en la búsqueda de su destino generen las bases programáticas de la transformación provincial”.

Claudia Bernazza (2021) refiere al rol característico que tuvieron las iniciativas de formulación sistemática de programas y proyectos en el gobierno de Cafiero, destacando principalmente el Plan Trienal, presentado ante la Asamblea Legislativa. Pero según la autora, éstas resultaron de alguna manera insuficientes, porque no lograron instalarse como cultura, lo que derivó en el diseño sucesivo de planes y programas sectoriales que, al no contar con normas que obliguen a formularlos, fueron el producto de las iniciativas que en cada momento tuvieron los diferentes titulares del Poder Ejecutivo o sus ministros, secretarios y subsecretarios. (Bernazza, 2021).

Desde la Dirección de Ordenamiento Urbano (DOU) se ejecutaron 17 Planes Directores Urbanos para un total de 350.000 habitantes y la firma de Convenios para otras cinco ciudades con una población de 200.000 habitantes, además de la asistencia técnica a los municipios en Planificación y desarrollo urbano.

“Quiero dejar claramente constancia que mi gobierno no cuestiona la ejecución de obras viales a través de concesiones privadas (...) todo lo contrario, las alienta (ya que son) convenientes para la comunidad: el otorgamiento de la concesión mediante licitaciones competitivas y abiertas, la toma de riesgo empresario por parte de los operadores privados y la completa prescindencia del Estado en el otorgamiento de avales y financiamiento” (Diario de sesiones Senado PBA, 1988).

La obra de la Autopista Buenos Aires - La Plata, que había sido renegociada en 1987 por Vialidad Nacional y Provincial por fuera de la asamblea legislativa, implicaba subsidiar firmas privadas con fondos públicos, cuestión que Cafiero se opuso, exigiendo alternativas de financiamiento por parte de las empresas, como la posibilidad de la concesión por peaje.

En la búsqueda del financiamiento para la ejecución o mantenimiento de las obras, la concesión o la descentralización resultaría la alternativa más elegida por el gobierno de Cafiero. Como ejemplo cabe mencionar la prueba piloto del peaje en la Ruta P N° 11, que les permitió recaudar importantes fondos en una temporada, por lo que se decide licitar la concesión del mantenimiento a firmas privadas, las cuales deberían invertir en el mejoramiento de la misma y en la provisión de servicios de apoyo a los usuarios. Lo recaudado sería destinado a obras de mantenimiento de rutas en los distritos afectados por las inundaciones (Plan de Solidaridad, por transferencia de recursos de Vialidad Provincial).

Pero la zona inundada contaba con su propio Plan de Emergencia Vial. Un plan de 228 obras viales para 45 partidos para la recuperación y mejoramiento de la Red caminera en la prevención de inundaciones, donde se lograron rehabilitar 6.700km de caminos de tierra (Figura 139) y se repavimentaron 470 km en la zona de emergencia hídrica con el financiamiento del BID por 34 millones de dólares.

En consonancia con la política de descentralización, el gobierno presentó un Plan Provincial de Gas para que la prestación de servicios comience a suministrarse a través de cooperativas o de los propios municipios. Tenía un alcance de 365.000 nuevas conexiones para el conurbano y 86 localidades del interior (1.5 millones de beneficiarios), que representaba el 20% en la prestación en 1988 en la provincia. El gobierno daría el apoyo técnico y financiero para el período 88-94 para 6.300.000 metros de cañerías.

La política en energía eléctrica no sería ajena a este proceso. En 1988 se presentó un proyecto a la legislatura para la transformación de la Dirección de la Energía de la provincia de Buenos Aires (DEBA) (Figura 140) en Empresa Social de Energía (ESEBA). Se trataba de la creación de una sociedad público-privada para la prestación del servicio en la provincia. En palabras del gobernador:

"(...) se propondrá la creación de un organismo autárquico que asumiría las funciones correspondientes a la política energética de la Provincia, promoviendo el desarrollo energético, planificando los servicios, ejercitando el poder de policía, formulando la política tarifaria y administrando los fondos específicos con capacidad profesional calificada y estable" (Ibid).

Se buscaba desconcentrar la propiedad del Estado, pero no privatizando, sino ir transfiriendo gradualmente la propiedad a los trabajadores, los usuarios, las entidades de bien público, las municipalidades. Se entendía que así podría hacer más eficiente la empresa pública y avanzar hacia formas más democráticas y participativas en la concepción y circulación del poder en la comunidad. Se creará para este fin un directorio con representantes de los trabajadores, de las cooperativas y de los inversores.

Respecto a la finalización de la obra de la “Central Termoeléctrica Luis Piedrabuena”, el gobernador debió afrontar el presupuesto sin la ayuda nacional, como había sido hasta el año anterior, encontrándose con atrasos en los plazos de obra y desorden jurídico, para lo cual comenzaron por fijar nuevos plazos de entrega y un nuevo presupuesto.

FIGURAS 139

Camino rural en Benito Juárez.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

“(...) la lucha contra las inundaciones. Un problema pavoroso que heredamos al asumir el gobierno, resumido a 5 millones de hectáreas de la mejor tierra del mundo inundadas en el noroeste y de cuatro a cinco millones de habitantes del Conurbano expuestos a sucesivas migraciones masivas, cada vez que sucedía una lluvia un poco más que la normal. Hoy este problema está virtualmente resuelto” (Diario de sesiones Senado PBA, 1991).

Resolver la problemática de las inundaciones, que en 1987 volvieron a impactar fuertemente en el oeste de la provincia, por la cuenca del río Salado, fue uno de los temas más demandantes en la gestión de Cafiero, que implicó la protección de los cascos urbanos, la evacuación de las aguas, la ayuda a los habitantes damnificados y a las zonas rurales productivas afectadas. Estas obras se desarrollarán al final de este capítulo.

El AMBA también había sufrido múltiples inundaciones que requerían una pronta respuesta, particularmente las cuencas de los ríos Reconquista y Matanza, y de otros arroyos y canales que desembocan en el río de La Plata. Se puso en marcha el estudio integral de la cuenca del río Reconquista para la remoción de puentes carreteros y reubicación de asentamientos (2,3 millones de habitantes), además de acciones con los municipios en la reconstrucción de puentes ferroviarios y limpieza de cauce del río para mejorar el escurrimiento, y la licitación con financiamiento del BID de la construcción del puente de ruta 197.

En el área de ambiente además se conformó un Plan de Huertas urbanas y rurales en convenio con municipalidades del AMBA y se lanzó un plan de arbolado urbano mediante el cual se plantaron 60.000 unidades de especies en 1988 con viveros oficiales. Se creó en el Parque Pereyra Iraola el Centro de Formación de Guardaparques, primera escuela provincial en todo el país y se declaró reserva natural a la selva marginal de Punta Lara “con el objetivo de promover y difundir la conciencia conservacionista” (Cafiero, 1988).

En el marco del Plan Trienal provincial 1988/91, para el eje “inundaciones”, se desarrollaron reuniones regionales con los 126 municipios y se establecieron 4 programas regionales: a) Programa integral del conurbano bonaerense en el saneamiento ambiental y calidad de vida; b) Programa integral de la zona inundada; c) Programa integral del Delta del Paraná; y d) Programa integral de la Cuenca del Salado. También propuso la creación del “Consejo para el Desarrollo y la Participación Provincial” y los “Comités de Manejo de Cuencas” y/o sistemas hídricos, retomando la experiencia de la gestión de Armendáriz.

“Hemos podido dotar a lo largo de los cuatro años (...) 150 mil soluciones habitacionales. Hemos duplicado el número con respecto a la gestión anterior. Si bien es cierto que esas viviendas fueron terminadas

FIGURAS 140

Edificio de la dirección Provincial de Energía. La Plata 1975.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

porque fueron iniciadas en la gestión anterior, también es cierto que nosotros tuvimos a nuestro cargo el costo de terminarlas y entregarlas a sus adjudicatarios naturales” (Ibid).

Hasta ese momento, el modelo tradicional de política habitacional se basaba en la construcción de grandes conjuntos de vivienda mediante licitación a empresas privadas: la vivienda terminada era entregada llave en mano sin participación del usuario. Como alternativas a dicho modelo se diseñaron varias operatorias, y los equipos técnicos que estuvieron al frente de la Dirección de Ordenamiento Urbano (DOU) y del Instituto de la Vivienda de Buenos Aires (IVBA) instalaron políticas novedosas sobre las funciones del Estado en materia de vivienda social con la articulación con otros actores (municipios y ONG) y la diversificación de soluciones adecuadas a diferentes tipos de situaciones del déficit de vivienda que padecía la población, fundamentalmente en el AMBA (Relli, 2011).

Los programas Pro-Tierra, Pro-Casa, Autogestión Constructiva, Financiación Compartida, Solidaridad, Pro-Techo, E.V.A. (Elementos de Vivienda Ampliable), Reconstrucción de barrios y Vuelta al Pago, conformaron un grupo de “operatorias descentralizadas” en políticas de tierra y vivienda basado en tres ideas fuerza: la descentralización, la solidaridad y la participación popular. La descentralización tuvo que ver con la participación de los municipios en la construcción de infraestructura de los lotes de Pro-Tierra, la construcción de viviendas por el Pro-Casa, la selección de adjudicatarios para el FO.NA.VI., o la cobranza de cuotas de los conjuntos habitacionales ya construidos.

La solidaridad propugnaba intensificar la cobranza de las cuotas de los que ya tenían su vivienda para poder volcar esa recaudación en nuevas obras. Y finalmente la participación popular se promovía a través organizaciones sin fines de lucro, como Sindicatos, Cooperativas y mutuales que al promover barrios FO.NA.VI., participaban en los programas de Autogestión Constructiva, el E.V.A., o de Reconstrucción de Barrios, instrumentos que permitieron obtener respuestas más racionales, económicas y adecuadas a las expectativas de la gente.

Para llevar adelante estas operatorias, el Instituto de la Vivienda (IVBA) contó con parte del Fondo Provincial de la Vivienda (FO.PRO.VI., instrumento creado en la anterior gestión) y lo utilizó para financiar dos tipos de operatorias provinciales: las diseñadas bajo el modelo tradicional y las diseñadas bajo el nuevo modelo alternativo y descentralizado (proyectos propuestos por actores locales y financiados por el Instituto).

Podemos ver, entonces, la superposición en esta época en el territorio bonaerense, con los programas centralizados dirigidos desde la Secretaría de Estado de Urbanismo y Vivienda (SEDUV), las operatorias tradicionales del mismo IVBA con financiamiento del FO.PRO.VI. y las operatorias alternativas descentralizadas y solventadas, también con recursos provinciales (Relli, 2011).

De los conjuntos habitacionales realizados con fondos del FO.NA.VI se lograron terminar en la gestión de Cafiero 29.000 viviendas, y otras 20.000 quedaron iniciadas, mientras que con el fondo FO.PRO.VI se iniciaron en el año 1988, 3.000 viviendas progresivas. Se concretaron además 13.000 préstamos del Banco Provincia para completamiento de viviendas y la entrega de recursos como materiales para la autoconstrucción de 3.500 viviendas.

De los programas Pro-Tierra 1 y 2, que constaban de la entrega de lotes con servicios o con las tierras ociosas, equipándose para su uso urbano (vivienda y equipamiento social), fueron entregados 10.000 lotes y se iniciaron 15.000 obras de infraestructura. La ocupación informal también fue abordada con el programa Tierras Ocupadas, donde se intentaba regularizar la situación legal y mejorar la infraestructura de servicios. Otro programa como Desde la tierra hacia el hábitat, destinado a asentamientos sobre tierras fiscales, provinciales o nacionales, posibilitaba la venta directa para sus ocupantes. Se implementó para 70.000 familias en 75 asentamientos del AMBA.

El *Plan Vuelta al Pago con Trabajo* toma la experiencia comenzada en el gobierno de Armendáriz con la vivienda rural. Apuntaba a revertir la emigración del interior bonaerense, ofreciendo tierra, vivienda y trabajo permanente a las familias que habían emigrado de sus pueblos. Fue implementado en 9 municipios, con la ejecución de las viviendas, y la creación de trabajo en tareas agrícolas y emprendimientos productivos beneficiando a 600 familias.

Se implementó también el plan Pro-Casa que tenía distintos alcances, según la situación de cada familia, desde la entrega del lote, la construcción de la vivienda, o la regularización dominial. Con él se llegaron a entregar 7.000 viviendas y a escriturar 28.000. Para el abastecimiento de infraestructura se instrumentaron mecanismos de cooperación con los municipios para la ejecución tanto de obras de desagües pluviales y defensa contra erosión e inundaciones en áreas urbanas, y proyectos para la provisión y posterior prestación del servicio de gas. El Banco de la Provincia de Buenos Aires fue el encargado del financiamiento, mientras que los fondos eran mayoritariamente externos (SNAP).

Desde la Dirección de Ordenamiento Urbano, se llevó adelante el Programa de Planificación y Desarrollo Urbano y la Asistencia Técnica en forma permanente a los municipios bonaerenses para la elaboración y actualización de sus Planes Directores Urbanos, con objetivos comunes previamente concertados con distintos actores.

“Gobernó la provincia durante cuatro años durísimos, en los que pasaron nada menos que tres estallidos hiperinflacionarios, tres asonadas militares, un rebrote subversivo, siete ministros de Economía nacionales, doce planes de ajuste, una traumática sucesión presidencial y los dramáticos saqueos del hambre” (Cafiero, 2011).

El 11 de diciembre de 1991 asume el abogado Eduardo Duhalde la gobernación de la Provincia de Buenos Aires junto a Rafael Romá como vicegobernador por el Partido Frente Justicialista Federal (FREJUFE). Los tres años anteriores había acompañado como vicepresidente a Carlos Menem, cargo al que renunció para presentarse como candidato en la provincia. La gobernación de Duhalde perduró 8 años, hasta 1999, gracias a la reforma constitucional que en 1994 logró modificar, en paralelo a la modificación de la Constitución Nacional, y que permitió su reelección en 1995. Por el Ministerio de Obras Públicas pasaron dos funcionarios en cada gestión, el arquitecto Eduardo Quiñones en la primera y el escribano Hugo Toledo en la segunda.

“Mantendremos en manos del Estado aquellas actividades que sean ejercidas con eficiencia y que den beneficios a la gente y privatizaremos aquellas otras en las que la iniciativa privada ha demostrado una mayor aptitud” (Diario de sesiones Senado PBA, 1991).

Al gobernador Dr. Eduardo Duhalde le tocará gobernar en un contexto de recesión industrial, con cierre de empresas, concentración, extranjerización de actividades y privatizaciones que generarán hacia el final del siglo un aumento importante de la desocupación en la provincia. Sin embargo, desde el gobierno provincial y nacional vieron en el financiamiento privado una salida para estabilizar la economía y fortalecer la moneda.

“Estamos avanzando en los procesos de reestructuración del Estado, de desregulación de la economía y de privatizaciones de empresas y servicios públicos. A partir de esta nueva realidad, se abre la oportunidad de desatar una verdadera explosión de iniciativas privadas y particulares (...) Es hora, entonces, de que la iniciativa privada ponga en juego toda su capacidad creativa y su espíritu de riesgo” (Diario de sesiones Senado PBA, 1991).

La gestión de los servicios ferroviarios fue traspasada de nación a provincia, para su posterior privatización, mientras que la empresa ESEBA pasaría a ser totalmente privada. Con ese mismo espíritu el gobernador quería iniciar una reforma política que concibiera al municipio como una “auténtica empresa comunitaria de servicios, capaz de dar respuesta a las renovadas demandas de la sociedad”.

La quita de puntos en la coparticipación federal, iniciada en 1970 y profundizada en la gestión del gobernador Alejandro Armendáriz, era considerada uno de los problemas estructurales de la provincia, traduciéndose en 1.000 millones de dólares. Había sido planteado por Antonio Cafiero en 1989, así como la asimetría en los cupos de vivienda FO.NA.VI. asignados respecto a las demás provincias. En este marco, el gobernador E. Duhalde logra un acuerdo con el presidente Dr. Carlos Menem en la campaña de 1991, no ya para la recuperación de la coparticipación, sino para la obtención de un fondo especial que le permitiera a la provincia revertir en parte la inequidad de los recursos que recibía Buenos Aires.

Es así como consigue sancionar la ley para el *Fondo especial del conurbano bonaerense* (LN 24.073), que además establecía que la recaudación del impuesto a las ganancias se distribuiría en un 10% al Fondo de Financiamiento de Programas Sociales en el Conurbano Bonaerense para ser ejecutado y administrado por la Provincia de Buenos Aires, y los importes correspondientes deberían ser girados en forma directa y automática (Recalde, 2018). Conseguido este fondo, el gobernador decidirá destinar el presupuesto FO.NA.VI al Plan de Reconstrucción del Interior Bonaerense, en respuesta a su preocupación por el proceso migratorio provincial, y en línea con los programas comenzados por su antecesor en el gobierno.

En el comienzo, el gobernador Duhalde logró revertir algunas inercias obteniendo un crecimiento de la actividad productiva y las exportaciones luego de una década de crisis y estancamiento, lo que le permitió aumentar la inversión en programas productivos y en importantes obras públicas (Recalde, 2021).

En su segundo mandato presenta el Plan Quinquenal de Obras y realizaciones: “el más vasto de la historia bonaerense y que transformará estructuralmente a la Provincia, está conformado por un 70% de obra pública” (Diario de sesiones Senado PBA, 1999). El mencionado Plan Quinquenal incluyó el “Plan Hidráulico”, el “Plan de Puertos”, el “Plan Vial”, el “Plan de Reconversión Productiva y Generación”, el “Plan de Recuperación de la Región Capital” y la “creación de dos grandes ejes de desarrollo regional en torno de las ciudades de Bahía Blanca y Mar del Plata”.

“Nos negamos firmemente a privatizar el Banco de la Provincia de Buenos Aires. Dimos una batalla dura contra los poderosos intereses que intentaron muchas veces presionarnos y doblegarnos”.

Uno de los pilares de la política económica de Duhalde fue el Banco de la Provincia de Buenos Aires, desarrollando una estratégica tarea financiera y social en sus más de 300 filiales distribuidas en todo el territorio bonaerense. A fines de 1997 se crea el Grupo Banco Provincia S.A. como sociedad holding, propiedad del Banco Provincia, a la cual se transfirieron las acciones de las empresas que se habían ido creando en esos años. Algunas de ellas eran Provincia Bursátil, Provincia Valores, Provincia Seguros, Orígenes (AFJP), Provincia ART y Bapro Pagos S.A. entre otras. La creación del Grupo Banco Provincia y sus empresas, se hizo en un momento político y económico en que el Estado se retiraba de casi todos los sectores de la economía y los servicios, por lo que se tomó como un modelo alternativo al implementado en la década de 1990.

“A esta corrupción, propia del sistema y que llamo estructural, vengo a declararle abiertamente la guerra”.

Al asumir, el gobernador advierte que existe una corrupción estructural que se viene arrastrando en los diferentes gobiernos, y asocia el problema a un “Estado sobredimensionado e ineficaz”, que consume

la mayor parte del presupuesto en sueldos: “*El empleado hace como que trabaja y el Estado hace como que le paga*” (Diario de sesiones Senado PBA, 1991). Este tipo de discurso moral le permitirá a Duhalde tener un consenso social para implementar las medidas “de modernización”, de achicamiento del Estado, privatizando diversas áreas, empresas estatales y servicios públicos. (Erbetta, 2011)

Respecto a la obra y servicios públicos el gobernador objeta que han sido escasas comprometiendo fundamentalmente al AMBA, con déficits infraestructurales (el 80% de la población carece de cloacas y el 63% carece de agua potable), y problemas sociales como la falta de empleo, la deserción escolar y la inseguridad. En la Dirección de Vialidad habían quedado paralizadas 23 obras importantes, en las que se encontraba la Autopista La Plata-Buenos Aires, y de 12.575 unidades habitacionales también se encontraba paralizada su construcción.

La situación de las inundaciones, ya cíclicas, continuaba castigando las áreas productivas con 5 millones de hectáreas deprimidas en la región del Salado, y varias localidades del AMBA. El Gobernador tuvo que afrontar el desafío de retrotraer una economía en crisis luego de una década de recesión, de alta inflación y de aumento de la pobreza. A diferencia de su antecesor Dr. A. Cafiero, quien gestionó en épocas de hiperinflación, E. Duhalde gobernó en el marco de la convertibilidad caracterizada por la estabilidad de precios (Recalde, 2021).

“*Remediar las asimetrías y frenar el proceso de migración del interior al conurbano bonaerense: arraigar a nuestra gente en el interior de la Provincia y tratar de descomprimir el conurbano*” (Diario de sesiones Senado PBA, 1992).

El gobernador Cafiero ya en 1987 había manifestado su preocupación por las asimetrías que presentaba la provincia en la desigualdad de oportunidades y servicios. En su gestión, Eduardo Duhalde continuará con programas que intenten revertir esta dinámica, retomando la idea que la vivienda es un derecho y no un privilegio. Propone aumentar de 30.000 a 50.000 las viviendas finalizadas por año para disminuir el déficit habitacional del interior provincial.

En su segundo mandato propone avanzar en cambios estructurales que impulsen un aumento de la producción y el empleo. Sostiene que “a pesar de la dura realidad económica, se pueden generar grandes emprendimientos sociales manteniendo el equilibrio fiscal y sin endeudamiento” (Duhalde 1996). La obra pública será un instrumento fundamental para este desarrollo proyectado y continuará con la descentralización en la ejecución de las obras por considerarlo un sistema dinámico que permitía llegar a soluciones en cada rincón de la provincia. En 1995 presenta el *Plan Quinquenal de Obras 1995-1999* para la realización de 15.000 emprendimientos, de obras en tres segmentos, municipal, regional y de gran escala, con una inversión que contemplaba el 70% para obra pública.

Los aspectos más importantes eran el Plan Hidráulico para resolver el problema de las inundaciones y recuperar hectáreas para el agro; el Plan de Puertos, para potenciar económicamente vastas regiones de la provincia y facilitar la comunicación entre los países del Mercosur a través de un corredor bioceánico; un Plan de reconversión productiva y generación de empleo; un Plan de recuperación de la Región Capital convirtiendo a La Plata en un polo productivo, comercial, cultural y de espaciamiento con proyección nacional e internacional; la creación de 2 grandes ejes de desarrollo regional en torno a Bahía Blanca y Mar del Plata; planes de inversión y protección de la familia (salud, acción social y educación). Algunas obras consideradas las más importantes fueron el saneamiento del río Reconquista y las autopistas a Mar del Plata y a la ciudad de Buenos Aires; las obras hidráulicas en el río Salado y en las Lagunas Encadenadas para recuperar hectáreas de producción para terminar con el problema de las inundaciones; el Plan de Reconstrucción del Interior Bonaerense para frenar la tendencia migratoria en busca de mejores condiciones de vida; y el mejoramiento de la infraestructura.

En 1997 el Dr. Eduardo Duhalde reorganiza el Plan Quinquenal en un Plan Trienal Bonaerense con el que realizaría 7 mil emprendimientos con una importante inversión. Entre los ejes principales trataría la Reforma en Educación, Salud, Justicia y Seguridad, Acción Social, Fomento de la Producción y el Empleo e Infraestructura Social Básica. Parte de los emprendimientos incluidos en el Plan Trienal correspondían al Ministerio de Obras y Servicios Públicos y ya se encontraban en ejecución.

Al inicio del mandato los objetivos planteados fueron reiniciar o terminar obras paralizadas, como importantes avenidas del conurbano y rutas en el interior. La ampliación de Ruta 2, convertida en autovía (Figura 141), era el emprendimiento vial más ambicioso según el gobernador, respondía a dos necesidades: seguridad para millones de personas que la transitaban anualmente, y para la actividad turística, de la que una gran población costera dependía. En el año 1995 logró concretar un Programa Vial que comprendía 4.300km de caminos, la inauguración de dos tramos de la autopista a Mar del Plata y el reinicio de las obras de la Autopista a Buenos Aires, las rutas del conurbano 205 y 210, y cientos de cuadras que se pavimentaron gracias a los recursos del Fondo del Conurbano.

El Plan Vial Quinquenal presentado en 1996 promovía 5 ejes estructurantes incorporando obras en ejecución o proyectadas dentro de una planificación estratégica: el completamiento de los tres anillos que circunvalan el Gran Buenos Aires (Figura 135) y sus ejes transversales por 1.400km; el Corredor bioceánico, que implicaba la conformación en red para vincular los puertos bonaerenses sobre el Océano Atlántico con puertos chilenos sobre el Océano Pacífico; el Corredor Atlántico, que se trataba de la Ruta 2 desde Berazategui a Mar del Plata, y la ampliación y reconstrucción de rutas provinciales 11, 19, 62, 63, 74, 36, 88 y 55; la reconstrucción y señalización de 233 obras distritales de importancia; y la recuperación y mejoramiento de caminos de tierra del interior.

El gobierno nacional del Dr. Carlos Saúl Menem inició el proceso de privatización de los ferrocarriles en junio de 1991 y en mayo del año siguiente anunció a través del decreto 1168/92 que los servicios de pasajeros interurbanos dejarían de funcionar, a menos que las autoridades provinciales se hicieran cargo

FIGURAS 141

Autovía 2. Obra de gestión provincial y nacional, inaugurado primer tramo en 1996.



Fuente: Acceso público.

de su prestación o seleccionaran un concesionario privado para operarlo (NOTA 2). Así es como se termina conformando en la provincia la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario, más conocida como Ferrobaires, encargada de administrar los ramales ferroviarios en todo el territorio bonaerense. El objetivo era privatizar los trenes, pero finalmente no pudo concretarse el negocio. Durante la gestión de Duhalde se rehabilitó el Ramal Guido-Madariaga-Pinamar, y se proyectó reanudar el tramo Bahía Blanca-Zapala, para unir el puerto Ingeniero White con el puerto chileno de Talcahuano (Figura 143).

La administración de los puertos también fue transferida de Nación a Provincia por convenio en 1991 para su posterior concesión privada. Al finalizar su gestión en 1999, Duhalde destacaría que se habían recuperado los doce puertos “reclamados por la provincia desde 1905”. Se conformaron los Consorcios de Gestión público-privada de los puertos de Quequén, Bahía Blanca, Mar del Plata, Campana, Olivos, San Isidro, Dock Sud y Coronel Rosales, así como un convenio con la Dirección de Construcciones Portuarias de la Nación para la asistencia técnica desde la provincia. El *Plan Quinquenal de Puertos* contemplaba obras de dragado, balizamiento, saneamiento, infraestructura, remodelación, pavimentación, mantenimiento, iluminación, construcción de muelles, redes contra incendio, escolleras y reparación de vías ferroviarias.

Entre las obras finalizadas se encuentran la Terminal de contenedores del Puerto Dock Sud, inaugurada en 1995, con inversión de la concesionaria, la modernización del Puerto La Plata con un modelo de gestión autónoma y su nueva Zona Franca, y la expansión del polo petroquímico y puerto de Bahía Blanca.

Como fue mencionado anteriormente la empresa de energía en el gobierno anterior había cambiado su estructura, pasando de “empresa estatal” a “sociedad del Estado”, con más de la mitad de las acciones públicas, como salida para su financiamiento. Pero apenas iniciado el gobierno Duhalde toma la decisión de privatizarla completamente.

FIGURAS 142

Ruta Nacional 1, conocida como «Autopista Buenos Aires-La Plata» y cuya denominación oficial es desde 2004 «Autopista Doctor Ricardo Balbín». Construcción tramo Hudson - La Plata 1996. Foto Eduardo Tellechea.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

FIGURAS 143

Mapa ferroviario de la provincia de Buenos Aires antes y después de la aplicación del decreto 1168/92.



Fuente: Escenarios del desarrollo industrial bonaerense (1820-2020) Marcelo Rougier

El gobernador un año después, destaca el éxito de esta operación por su mejoramiento en el desempeño, en el que una vez “saneada” la empresa, pudo efectuar reducción de tarifas para la actividad productiva rural e industrial generando un beneficio económico.

En materia gasífera, se ejecutó una importante obra al sur de la provincia: el Gasoducto Villarino-Carmen de Patagones, de 117 km que dotaría de gas a las localidades de Tte. Origone, Mayor Buratovich, Pedro Luro, Pradere, Hilario Ascasubi, Villalonga y Stroeder. En 1999 se presentó el Plan Gasífero que incluía una amplia red, como el Gasoducto de la Costa, del Noroeste, y Magdalena-Punta Indio.

El gobierno de Duhalde dará un empuje a la actividad industrial promoviendo un desarrollo en diversas regiones de parques industriales, corredores productivos, zonas francas, y su vinculación con los puertos.

Entre los proyectos que se comenzaron a desarrollar en el marco del Plan Quinquenal fue el de la ciudad de La Plata como “Polo Productivo”, con su nueva Zona Franca, que en 1998 llegó a tener 474 empresas y una importante inversión. Ciudades como Bahía Blanca y Mar del Plata también fueron destinatarias de inversiones para su desarrollo como “Polos Provinciales de crecimiento”, a la vez que se crearon 40 parques industriales con 3.000 hectáreas de infraestructura.

FIGURAS 144

Inundación del año 1994 en Carhue y Guaminí Pcia. Buenos Aires.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

“Yo sentí, como ustedes, la desesperanza de nuestra gente en Carhué y Guaminí en 1992, cuando no se veía otro destino que la tragedia de Epecuén. Hoy todo eso ha quedado en el olvido. Las obras de Las Encadenadas están terminadas y se acabó el fantasma de la inundación” (Diario de sesiones Senado PBA, 1999).

Entre 1992 y 1995 la región del Salado y de las Lagunas Encadenadas se volvió a inundar (Figura 144). Durante ese período se ejecutaron trabajos de canalización, defensa, alteos, puentes drenajes, bombeo, etc., que según el gobernador fueron “las más gigantescas obras hidráulicas realizadas en un siglo”.

El Plan Maestro que comenzó a realizarse en estos años para contener y dar una solución definitiva a este problema, se desarrollará en un título aparte al final del capítulo. La región metropolitana de Buenos Aires también fue azotada por las crecidas del río Paraná por lluvias extraordinarias, lo que obligó a un Plan de Emergencia Hídrica para la limpieza de arroyos y reacondicionamiento con canales aliviadores. Por su parte, las cuencas del río Reconquista y Matanza-Riachuelo continuaban con desbordes, pero se le sumaba la contaminación por efluentes domiciliarios e industriales, afectando a miles de habitantes.

En su discurso de asunción, el gobernador se comprometió a profundizar el saneamiento y

control de desbordes con 4 plantas de tratamiento para los desagües en el río Reconquista, y la ejecución del Plan Director para la regulación, rectificación del cauce y saneamiento del río Matanza.

Del primero se desarrollaron en el período 93-99, obras de saneamiento como limpieza y desobstrucción, y otras de puentes vehiculares, canales y terraplenes de defensa, hasta que se crea en 1999 la Unidad de Coordinación para el Proyecto río Reconquista (UNIREC). Dicho proyecto preveía obras de ampliación del canal aliviador, compuerta, ampliación de puentes, drenaje de arroyos, nuevos puentes vehiculares y peatonales y estaciones de bombeo.

Del segundo, se sanearon 13 arroyos, se realizaron obras de limpieza y recuperación de las aguas y se creó también en 1999 el Programa de Gestión Ambiental Cuenca Matanza-Riachuelo. En la franja costera San Isidro-Magdalena se elaboró un proyecto para el aprovechamiento integral y balneario, y se realizaron obras para la recuperación de las playas marítimas afectadas por la pérdida de arena. Además, se implementó el Pacto Ecológico para la preservación integral del medio ambiente en toda la provincia, con estudios e investigaciones declarados de interés provincial a cargo de Hidrografía Naval y Obras Sanitarias de la provincia.

“Este fondo nos permitirá volcar 1.000 millones de pesos íntegramente a programas sociales en el conurbano durante mi gestión. Pondremos en marcha de inmediato obras de agua, luz, gas, cloacas, pavimento, regularización dominial de villas y asentamientos, infraestructura educacional y sanitaria, atención de la niñez, de la juventud, de la tercera edad, etcétera” (Diario de sesiones Senado PBA, 1992).

Con la ley aprobada en el congreso nacional en 1992, para el “Fondo Especial para el Conurbano Bonaerense” el gobernador Duhalde intentará resolver el déficit de infraestructura y ordenar el crecimiento de los 23 municipios que conforman el área. Se hará una gran inversión en salud construyendo ocho hospitales nuevos, la ampliación de otros cinco y la dotación de equipamiento para distintas especialidades, consultorios externos con tecnología moderna. En educación, con la transferencia de nación a provincia de los servicios, el gobierno se vio obligado a destinar nuevas partidas para su financiamiento, siendo el Fondo Especial, entre otros financiamientos propicios para este fin. Se invirtieron grandes sumas para la construcción de escuelas y jardines.

La ley provincial 11.612 de 1994, hizo obligatorio el nivel preescolar y se construyeron 234 jardines, de 424m² de superficie cada edificio, para más de 40.000 alumnos. Para la Enseñanza General Básica se construyeron 37 escuelas totalizando una superficie de 22.500 m². La Unidad Ejecutora construyó 18 establecimientos de enseñanza media, 11 de enseñanza técnica con una superficie de 44.500m², y otros 13 edificios para Escuelas Especiales de 13.000m². Con recursos del Fondo se financió el “Plan PIBES” y el Plan de Reciclado “No comes vidrio, reciclalo”, ambos dependientes de la Dirección General de Cultura y Educación (Recalde, 2018). En total las obras sumaron 614 nuevos edificios, 1.747 ampliaciones y 818 refacciones.

Desde el sector vial en el AMBA se implementó el “Programa de Pavimentación de Acceso a Escuelas, Unidades Sanitarias y Barrios”, el programa “Pavimentación de Redes Troncales, para unir los barrios con los centros y “Mejorando calles”. Hacia 1995 se habían ejecutado 7.097 cuadras de acceso a escuelas, la rehabilitación de 1.200 cuadras y el mejoramiento de 14.000 en zonas alejadas.

Se llevó a cabo un Plan Director de Agua Potable, formulado entre la Unidad Ejecutora y la Facultad de Ingeniería de la UNLP para la realización de obras de desagües pluviales, control de crecidas y saneamiento, alcanzando una superficie de 22.500 hectáreas y beneficiando a 1,2 millones de personas y se terminó el muro costero de Punta Lara con 3.500 metros lineales sobre la costa del Río de la Plata, derruido por el oleaje de las múltiples sudestadas.

Se amplió la red de agua potable beneficiando a 600.000 habitantes y se modernizó y amplió el establecimiento potabilizador Donato Gerardi de La Plata, Berisso y Ensenada, obra paralizada desde 1988. Se financiaron obras para desagües cloacales beneficiando a 300.000 habitantes, donde se destaca la obra de la Planta de Tratamiento Paso del Rey en Moreno (Figura 145).

Así como los gobernadores Armendáriz y Cafiero, Duhalde impulsará políticas para intentar equilibrar el desarrollo del interior de la provincia con el del AMBA, y continuará con acciones que fomenten el arraigo con infraestructura, vivienda y trabajo. En 1995 se aprueba por ley el Plan de Reconstrucción del Interior Bonaerense para la ejecución de obras hidráulicas, gasoductos, electricidad, carreteras, escuelas y hospitales. A su vez también se dedica un Fondo Especial para el Desarrollo Eléctrico del interior (FEDEI) con líneas de alta tensión en 5 municipios.

El Plan Trienal por su parte también destina “obras de carácter regional” en áreas de salud, educación, vialidad y saneamiento ambiental, y “obras en municipios”. En la primera etapa (93-94) se realizan 250 emprendimientos, como la reconstrucción de 2.600km de caminos, obras de agua y cloacas (equivalentes al 50% de lo hecho en los últimos 100 años) para 35 municipios del interior de la provincia. En la segunda etapa se desarrollan 475 obras, 207 regionales y 188 distritales para los 104 municipios en equipamiento (escuelas, dependencias judiciales, hospitales, cárceles, etc.).

El avance de la Dirección de Obras Sanitarias (OSBA) en la provisión de agua potable pasa del 38% de cobertura en 1991, al 60% en 1999, según lo dicho por el gobernador, mientras que el servicio de cloacas pasa del 30% al 40% en el mismo período, con una inversión que beneficiaría a 1.750.000 bonaerenses. Desde esta dirección se ejecutaron obras de reparación del Dique Paso de Piedras en Bahía Blanca, para aprovechar su máxima capacidad: la provisión de agua para 270.000 habitantes. También se realizó la Planta depuradora cloacal en Bahía Blanca y en otros 8 municipios.

FIGURAS 145

Planta de Tratamiento Paso del Rey en Moreno.



Fuente: https://www.aysa.com.ar/Que-Hacemos/Saneamiento/Plantas-de-depuracion/planta_paso_del_rey.

En 1999 el SPAR inaugura 70 obras en localidades rurales y del Conurbano, con la administración de 150 cooperativas proveedoras de agua potable, desagües cloacales en 20 localidades del interior, el Programa PROSAN, con empleo de mano de obra local y la planta de tratamiento cloacal en San Bernardo beneficiando a 9 localidades. El conjunto de nuevos programas que había puesto en marcha el gobernador Antonio Cafiero para responder a las distintas demandas en el déficit habitacional, como los programas de entrega de materiales, o la vivienda evolutiva entre otros, fueron paulatinamente desarmándose a partir del cambio de gobierno, concluyéndose sólo unos pocos proyectos que estaban en marcha y reemplazándose por los programas del Plan Bonaerense de Tierra y Vivienda (PBTV) (Relli, 2011).

Este plan, gracias al Pacto Fiscal Federal, entregaba en concepto de coparticipación, los recursos del FO.NA.VI, FOP.RO.VI y los recuperos de los créditos, directamente al Instituto de la Vivienda de la Provincia, consolidando así la política descentralizada, y dejando que por primera vez el Instituto de la Vivienda contara con los recursos y autonomía para decidir respecto al camino a seguir en la resolución del problema de la vivienda.

Entre los programas descentralizados de la provincia, se implementó el Programa Provincial de Viviendas, que constaba de créditos a los municipios o cooperativas para la construcción de viviendas, con los que en 1995 consiguieron entregar 20.000 créditos acordados por el Banco Provincia (amortizables entre 8-10 años al 13%, tasa subsidiada por los fondos del Conurbano y de la Vivienda). Ese mismo año se creó la Unidad Provincial de Tierras y Desarrollo Urbano y las Casas de Tierras, instaladas en diez municipios, y el Programa “Cada Familia en su Lote”, donde se inscribieron 200.000 familias. Otro de estos programas fue el Plan Barrios Bonaerenses (1998), donde mediante convenios con municipios del AMBA se ejecutaban obras de mantenimiento en los barrios por sus propios vecinos, generando fuentes de empleo.

En el año 1993, con la ley aprobada del “Fondo Especial para el Conurbano Bonaerense”, el gobierno se propone invertir todo el presupuesto FONAVI para el interior de la provincia, exceptuando las obras que ya habían sido asignadas. Además, con el “Plan de Reconstrucción del Interior Bonaerense” aprobado por ley en el congreso, se presenta el plan “Familia Propietaria”, para familias con o sin terreno, o con casa sin escriturar. Mediante un Censo de familias sin terreno, se establecía un Plan de compra de terrenos por parte de los municipios y otro de pago a las familias.

En 1994 se aprueba la Ley Nacional 24374/94, la “Ley Pierri”, que dio un marco regulatorio para determinadas situaciones de ocupación no regularizadas. En la provincia de Buenos Aires, por otro lado, más de un millón de personas no podían escriturar sus terrenos por lo que ese mismo año se configura un Plan de regularización urbana y dominial e implementación de leyes de expropiación.

En 1995 se establece por ley provincial que toda familia tiene derecho a poseer una parcela de tierra en todas las localidades de hasta 50.000 habitantes, y se crea la Unidad Ejecutora y Coordinadora del Plan. Este programa funcionó para los 104 municipios del interior de la provincia, financiado 100% por el presupuesto FO.NA.VI, y con el Banco de Tierras Provincial, se inició la compra de tierras fiscales en 23 municipios.

Los planes tradicionales de entrega de vivienda “llave en mano” continuaron con los FO.NA.VI. y en los primeros años de gestión lograron según el gobernador un récord en la construcción de viviendas: para el año 1992 habían terminado 14.800, 26.700 al año siguiente y 40.000 en 1994, dando un promedio anual de viviendas terminadas de 10.000 unidades. El Plan Quinquenal de 1996 intentó triplicar los emprendimientos FO.NA.VI. con financiamiento público y privado.

Paralelamente a la política habitacional, el gobernador Eduardo Duhalde impulsa la jerarquización de la ciudad capital de la provincia posicionando a la ciudad de La Plata como la “capital del futuro” Esto

sería sumándole al carácter administrativo de origen, una matriz cultural como factor fundamental de consolidación de la identidad bonaerense, y una matriz productiva para impulsarla como polo de desarrollo integral de escala nacional, a través de un conjunto de obras de millonaria inversión previstas para el quinquenio.

“(...) convertir a La Plata en una capital de verdadera proyección internacional, que sea el mayor orgullo de todos los bonaerenses (que) tenemos -y en particular los ciudadanos platenses- la obligación y a la vez la oportunidad de dejar una huella indeleble, a través de grandes obras y realizaciones, que serán nuestro mayor legado para las generaciones del siglo XXI” (Diario de sesiones Senado PBA, 1996).

Con ese propósito, en el área cultural se retomaron hasta su finalización las obras del Teatro Argentino (Figura 147) y las de reparación de las torres de la Catedral, manteniendo el diseño ideado por el ingeniero Pedro Benoit, ambas inauguradas en 1999 (Figura 146). Otra de las obras, de las más ambiciosas encaradas por el gobierno, fue la del Estadio Único, cuyo proyecto original se remonta a 1947 cuando Mercante expropió las tierras para el Complejo Deportivo La Plata.

En 1972 se realizó un concurso previendo la realización del mundial '78 pero no fue asignado. Finalmente, Duhalde retoma la iniciativa y realiza un nuevo concurso en 1992 (Recalde, 2021). Las obras comenzaron en 1998 y el estadio se inauguró parcialmente en el año 2003 cuando Duhalde se desempeñaba como presidente de la Nación y Felipe Solá como gobernador (Figura 148). También había propuesto una serie de museos como el Museo de Arte Moderno, el Museo Interactivo de Ciencia y Tecnología, el Museo Histórico, la restauración y ampliación del Museo de Ciencias Naturales, el Centro Internacional de Convenciones y Exposiciones, pero no se realizaron en el período de su gestión.

FIGURAS 146

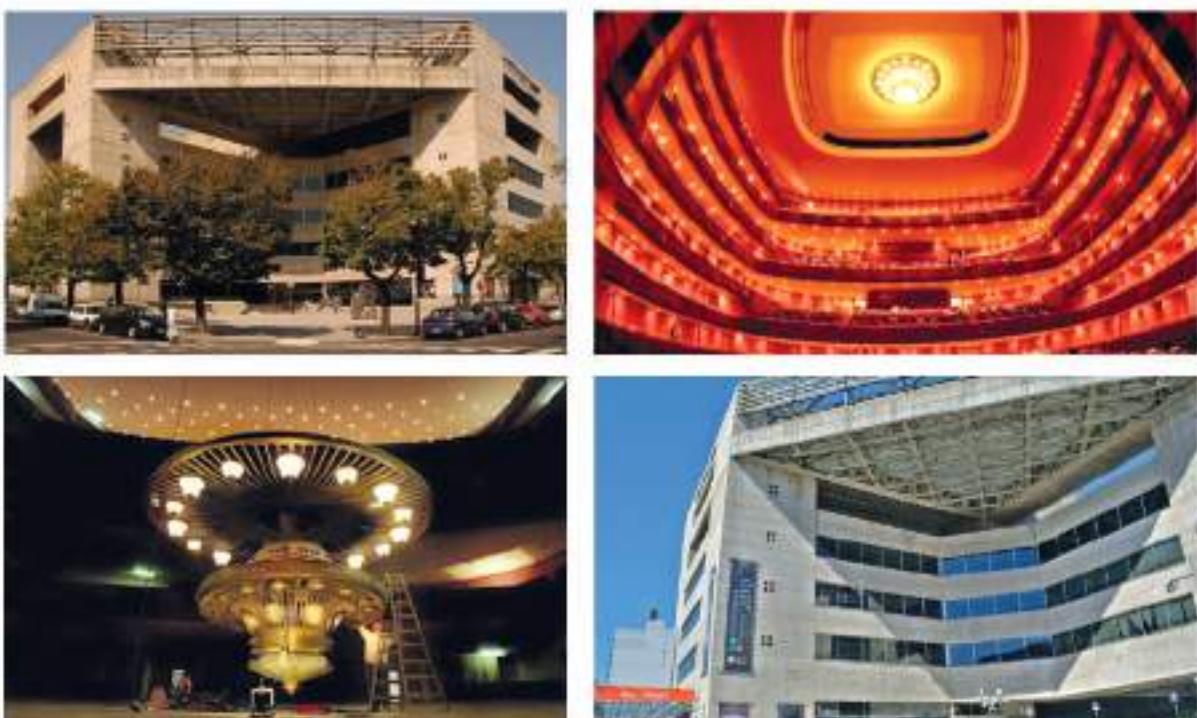
Catedral de La Plata 1925- 1998 – actualidad con todas sus obras finalizadas.



Fuente: Archivo fotográfico MOP – Acceso Público.

FIGURAS 147

Teatro Argentino ciudad de La Plata. Sala Ginastera y araña de Sala Ginastera.



Fuente: Archivo fotográfico MOP.

FIGURAS 148

Obras den el Estadio Único de la ciudad de La Plata.



Fuente: Archivo fotográfico MOP.

En el área productiva impulsaron la modernización del Puerto La Plata, a través de infraestructura, equipamiento y un modelo de gestión autónoma, y de la Zona Franca con el concesionamiento privado.

Durante las dos gestiones Eduardo Duhalde sostuvo su preocupación en el área seguridad orientado a incrementar la planta carcelaria. Con el Plan Penitenciario Bonaerense para el quinquenio se habilitaron la Unidad 23 y 24 de Florencio Varela y el traspaso del penal militar de Magdalena. Se construyeron las unidades de Campana y Melchor Romero para 580 internos, en la última se diseñaron celdas individuales para reclusos de alta peligrosidad.

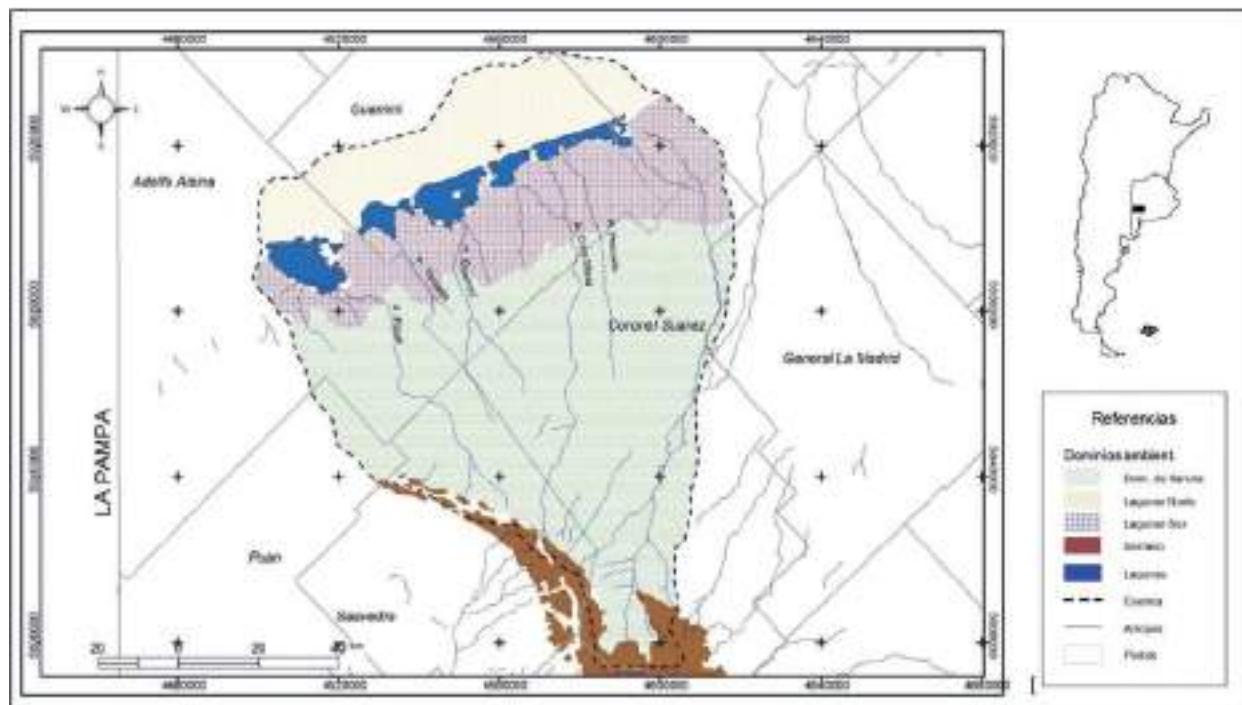
Desde el Desarrollo territorial, el proyecto “Génesis 2000” creó las municipalidades de Presidente Perón, Ezeiza, José C. Paz, Malvinas Argentinas, San Miguel, Punta Indio, Ituzaingó y Hurlingham. Dichos municipios tenían que organizarse con un modelo de gestión de modernización tecnológica administrativa, descentralización funcional, presupuesto y control, calidad de servicios, etc. Se estableció entonces la subdivisión de partidos, y se construyeron los primeros edificios municipales o centros logísticos de varias de estas nuevas municipalidades.

Plan para las Lagunas Encadenadas del Oeste

En el sudoeste de la provincia de Buenos Aires se localiza una serie de lagunas alineadas a lo largo de una depresión longitudinal con dirección noreste-sudoeste, de laguna Alsina al lago Epecuén. Alguna vez estuvieron separadas, pero hoy están juntas por efecto de la gran crecida de las últimas décadas. Influyeron a esto varios factores como cambios climáticos y la construcción de canales que alteraron el régimen natural de estas lagunas. Según el estudio realizado por Banzato (2015), las primeras obras hidráulicas diseñadas

FIGURAS 149

Dominios ambientales en la Cuenca la Encadenadas del Oeste que diferencian las áreas de dominio de las lagunas, llanuras y sierras.



Fuente: Estudio geoambiental de la cuenca laguna de las Encadenadas del Oeste. Alejandra M. Geraldi, U.N.S. Bahía Blanca (2009).

para dar respuesta a las contingencias climáticas se realizaron entre los años 1879 y 1889, en oportunidad de realizar el reparto de las tierras para financiar la campaña del desierto sin tener en cuenta las áreas que solían anegarse. Florentino Ameghino ya en 1884 había propuesto un proyecto que reconocía los ciclos de sequía e inundación y fomentaba su administración para soportar la escasez construyendo reservorios. Lejos de desarrollarse esa idea, se optó a principios del siglo XX por la construcción de canales de desague que fracasaron a poco de inaugurarse en una nueva inundación en 1913. Entre las décadas de 1930 y 1970 hubo un largo período de sequías, y la gestión de los recursos hídricos perdió relevancia. No sólo eso, sino que se construyó un canal -denominado “canal Ameghino”- entre otras obras, para llevar agua a las lagunas basándose en el interés por el turismo termal y la pesca deportiva. Pero esta obra en el período de lluvias, terminó por constituir un agravante (Monachesi, 1995) (Figuras 149 y 150).

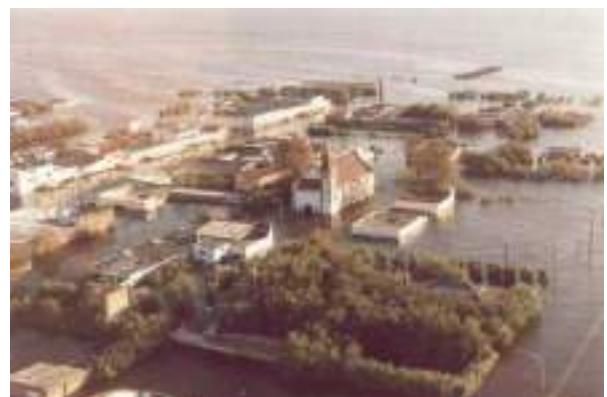
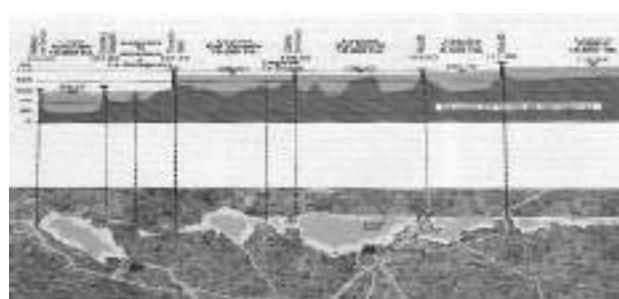
Como se vio en el capítulo anterior, desde el “Operativo Manuel Dorrego” en 1973, hasta principios de siglo XXI, las inundaciones en las Lagunas Encadenadas y el Salado se sucedieron con relativa frecuencia, y las acciones llevadas a cabo se limitaron a paliar segmentadamente el problema. En 1985 la gran inundación provocó la desaparición del pueblo de Epecuén y casi también de Pehuajó. Las primeras obras encomendadas por el gobernador A. Armendáriz estuvieron orientadas a salvaguardar en el período más crítico las ciudades de Carhué y Guaminí, a expensas del anegamiento de la villa Epecuén (Figura 143). Se intentó, aunque sin suerte, desactivar el canal Ameghino, se eliminaron los aportes de otros arroyos, se reconstruyeron caminos, se inició la defensa en el Balneario Cochicó y se desarrolló un programa de viviendas para los evacuados.

Para definir las acciones subsiguientes, el gobierno de A. Armendáriz creó el *Comité de Cuencas de Lagunas Encadenadas del Oeste*, donde se elaboraría un programa considerando todos los intereses en conflicto de la zona. Este fue un intento de trabajar a nivel regional, pero no consiguió más que reflejar los reclamos de cada sector representado sin poder sortear los intereses particulares -de cada municipio, pueblo o campo- en favor del sistema integral.

El 17 de diciembre de 1986 el gobierno expropia la Villa Epecuén por Decreto-Ley 9320/86. Esta medida era necesaria para ordenar el desplazamiento del volumen de agua propio de la cuenca, y mantener el área urbana de Villa inundada, de modo que el Lago Epecuén operaría con una capacidad accesoria de regulación que, complementada con construcciones adicionales, proveería una significativa capacidad reguladora de las masas de aguas del sistema. Para la zona noroeste afectada se tomaron acciones de emergencia aprovechando áreas deprimidas a los efectos de salvaguardar colonias y áreas agrícola-ganaderas en explotación.

FIGURAS 150

Sistema de Lagunas Encadenadas del Oeste. Planta y sección. Villa Epecuén, inundación de (1985).



Fuente: Revista Vivienda N-366 (1993).

FIGURAS 151

Foto inundación de Pehuajó en 1987.



Fuente: Portal de noticias 365 Pehuajó (1987).

FIGURAS 152

Portada Diario Noticias Pehuajó.



Fuente: Portal de noticias 365 Pehuajó (1987).

Se ejecutaron también canales aliviadores como el de Laguna Alsina y el canal del noroeste (Trenque Lauquen, Bragado). Con estas obras, se lograba descomprimir la situación de desborde de las lagunas encadenadas. Posteriormente se crea la comisión de Desarrollo del Salado —CODESA— cuya misión era revertir la crónica situación deprimida -económicamente- que afectaba a esa zona. Este tipo de políticas se había implementado con la Corporación COFRO de Río Colorado, donde se realizaban obras de mejoramiento de infraestructura y otras acciones tendientes a consolidar los programas agroindustriales con miras a la exportación. Para el caso de CODESA, la comisión llegó a elaborar planes, como el Plan Integral de Forestación que proyectaba la forestación de 5.000 hectáreas por año, y gestionó un apoyo de Naciones Unidas por 250.000 dólares

Armendáriz encomendó un Plan Maestro de Ordenamiento Hídrico para el Salado y la obra para la rectificación y desembocadura en el océano, además de la canalización de 100km, pero las obras no se llegaron a iniciar. Dos años después de la inundación de Epecuén (año 1987) en el gobierno de Antonio Cafiero, la región se volvió a inundar (Figuras 151 y 152), por lo que fue necesario, al tiempo que se adecuaban los sistemas de protección (bombeo, terraplenes de defensa) en las ciudades de Pehuajó, Bragado, Carlos Casares, Guaminí, Carhué, Alberti, dinamizar los excedentes hídricos hacia el río Salado y, a través de éste, al Océano Atlántico. Para ello, se llevó a cabo un canal de vinculación de 7.000 metros de extensión, con capacidad de trasladar 70m³ de agua por segundo de la laguna de Bragado al río Salado.

Complementariamente se ejecutó un conjunto de obras llamado "Cortes de Lomas" para facilitar el desplazamiento de las aguas de los bajos mediante nuevos canales hacia la Laguna de Bragado y se intentó volver a desactivar el canal Ameghino, con lo que lograron cierta mejoría por esos años. Sin dudas la obra más importante a la que el gobernador Alejandro Armendáriz calificó como "la obra del siglo en la provincia de Buenos Aires", era la Canalización del Salado, aunque en su gestión sólo se llegó a estudiar un proyecto con asistencia técnica de la República Popular China para la canalización de 130km, desde la desembocadura en la Bahía de

Samborombón hasta la ciudad de General Belgrano. También se procuraba la cooperación de la Unión Soviética y Japón para otros estudios y trabajos hidráulicos.

Pese a esto, se concretaron algunos instrumentos de gestión como los “consorcios canaleros”, para el manejo de los recursos hídricos entre los distintos municipios afectados. Estos consorcios público-privados se creaban desde la Autoridad del Agua de la Provincia de Buenos Aires, para la realización de distintas obras rurales en favor de un beneficio común, pero hasta hoy este instrumento, por trabas administrativas, no logró el éxito esperado.

Entre 1992 y 1995 la cuenca del río Salado y el sistema de Encadenadas se volvió a inundar, afectando a 14.500 productores y abarcando una superficie de 6,5 millones de hectáreas. El gobernador Duhalde inició obras para paliar la situación crítica con estaciones de bombeo para derivar las aguas de la laguna Cochicó a la laguna Alsina. Para esto acordó con técnicos holandeses un préstamo de bombas y la instrumentación de un Plan Maestro.

“Sin embargo, queda pendiente aun lo que yo llamaría la obra magna: la ejecución del Plan Maestro para las Lagunas Encadenadas, la Cuenca del Salado y la Cuenca Superior del Arroyo Vallimanca” (Diario de sesiones Senado PBA, 1995).

El estudio encomendado para la elaboración Estudio para “Master Plan para las Lagunas Encadenadas (Figura 153) y la cuenca superior del arroyo Vallimanca” supuso un plan de obras destinado a fijar las pautas de manejo para controlar los niveles de agua de las lagunas, tanto en períodos lluviosos como de sequías. Este plan tenía que ver con llevar las aguas de la laguna Cochicó a la laguna Alsina mediante sistemas de bombeo en contra pendiente, y de allí a un sistema de lagunas que se vinculan con la cuenca del río Salado.

FIGURAS 153

Plano obras estructurales en Región C Lagunas Encadenadas.



Fuente: Ing. Marcelo Rastelli.

Entre 1993 y 1998 se hicieron las obras de ampliación del canal aliviador de laguna Alsina a laguna Tordillo de 23km; un terraplén de defensa en ruta 65; el mejoramiento de taludes en defensas de Carhué y Guaminí; estaciones de bombeo desde laguna Cochicó a laguna Alsina (con bombas cedidas por los Países Bajos); ampliación del canal aliviador y construcción de puentes sobre tramo laguna Alsina-Inchauspe; defensas de la laguna de Puán y construcción de 6 puentes sobre el arroyo Vallimanca.

Hacia 1998 se recuperaron 3.700.000 hectáreas para la producción agropecuaria. Ese mismo año se presentó el Plan Maestro para el control de las inundaciones de la Cuenca Media e Inferior del Río Salado que permita recuperar para la producción y el desarrollo económico de más de 5 millones de hectáreas que estaban deprimidas.

“Sin embargo, la solución definitiva al problema de las inundaciones en la provincia será la ejecución del Plan Maestro (de la cuenca del Salado), que reconocidos especialistas internacionales nos entregarán antes de fin de año, un siglo después de que Ameghino entreviera la necesidad de este proyecto, que se está realizando con fondos provenientes del Banco Interamericano de Desarrollo (...) El otro gran emprendimiento hidráulico de este siglo es el saneamiento de la cuenca del río Reconquista, financiado con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo, que estará terminado en el año 2001 y donde ya realizamos las primeras tareas” (Diario de sesiones Senado PBA, 1999).

Bibliografía

ARITZ RECALDE (2018) “Cuatro pilares de la Gobernación de Antonio Cafiero 1987-1991”. Revista Movimiento. ISSN 2618-2416. Editada por Arkho Ediciones ©2018.

BANZATO, G. (2015). “Convivir con el agua: las políticas de gestión del recurso hídrico ayer y hoy”. En VI Jornadas Interdisciplinarias de Investigaciones Regionales, FAHCE-UNLP.

BERNAZZA, C. (2021). “Situación institucional de la provincia de Buenos Aires: debilidades y fortalezas de su configuración histórica. Problemas emergentes de su configuración actual”. En: Amaya, Paula (Comp.) “Estado y Política en la Provincia de Buenos Aires. Decisiones Prioritarias”. Ed. U.N. Arturo Jauretche. Florencio Varela.

CUELLO, ESTEFANÍA (2020). “Antonio Cafiero y la mística” Revista Movimiento. ISSN 2618-2416. Disponible en <https://revistamovimiento.com/resenas/antonio-cafiero-y-la-mistica/>

CAFIERO, A. (2011). “Militancia sin tiempo. Mi vida en el peronismo”. Editorial Planeta, 2011.

ERBETTA M. C. (2011). “La reconversión del Estado durante la primera gobernación de Duhalde en la Provincia de Buenos Aires”, en Dossier: Procesos políticos provinciales en Argentina. ISSN 1514-6871.

MONACHESI, A. “Las inundaciones en el sudoeste de la Provincia de Buenos Aires: un problema de actores y estrategias”. En la revista Desastres y Sociedad, N-5. Red de Estudios Sociales en Prevención de desastres en América Latina. 1995.

PANELLA, C. (2014). “Política bonaerense y gestiones gubernativas, 1943-2001. Del primer peronismo a la crisis del 2001”. En Historia de la provincia de Buenos Aires (Tomo 5) (pp.89-116) Dir. Barreneche, O. UNIPE, Editorial Universitaria-Edhsa 1º Edición.

RECALDE, A (2018). “Cuatro pilares de la Gobernación de Antonio Cafiero 1987-1991”. Revista Movimiento. ISSN 2618-2416. Editada por Arkho Ediciones ©2018.

RECALDE, A. (2018). “Reparación histórica en la provincia de Buenos Aires: el Fondo de Financiamiento de Programas Sociales en el Conurbano Bonaerense” en Revista Movimiento, ISSN 2618-2416.

RECALDE, A. (2021). “La economía bonaerense durante la gobernación de Eduardo Duhalde” en el portal Investigación en Movimiento, de la Universidad Nacional de Lanús.

RELLI, M. (2011). “Provincia de Buenos Aires: el Estado frente al déficit habitacional de los sectores desafiliados durante la década del ‘90”. En Caleidoscopio de las políticas territoriales. Un rompecabezas para armar. Buenos Aires, 2011.

Fuentes documentales

Información primaria

Boletín. Asamblea 121. 1993.

Boletín. Asamblea 123. 1995.

Boletín. Asamblea 124. 1996.

Boletín. Asamblea 125. 1997.

Boletín. Asamblea 126. 1998.

Boletín. Asamblea 127. 1999.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Dr. Alejandro Armendáriz a la Honorable Legislatura, el 11 de diciembre de 1983. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Dr. Alejandro Armendáriz a la Honorable Legislatura. Mayo 1984, 1985, 1986, 1987. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Dr. Antonio Cafiero al asumir el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires ante la Honorable Legislatura el 10 de diciembre de 1987. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Dr. Antonio Cafiero a la Honorable Legislatura. Mayo 1988, 1989, 1990, 1991. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Discurso inaugural del 11 de diciembre de 1991 del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Dr. Eduardo Duhalde ante la Honorable Legislatura. Talleres de Impresiones Oficiales.

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. Dr. Eduardo Duhalde a la Honorable Legislatura. Mayo 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998 y 1999. La Plata. Talleres de Impresiones Oficiales.

Ing. Mario A. Ripa, Administrador General de la Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires. Período Constitucional 10/12/83 – 10/12/87. Libro MOSP, 1987.

Libro del Ministerio de Obras Públicas año 1987.

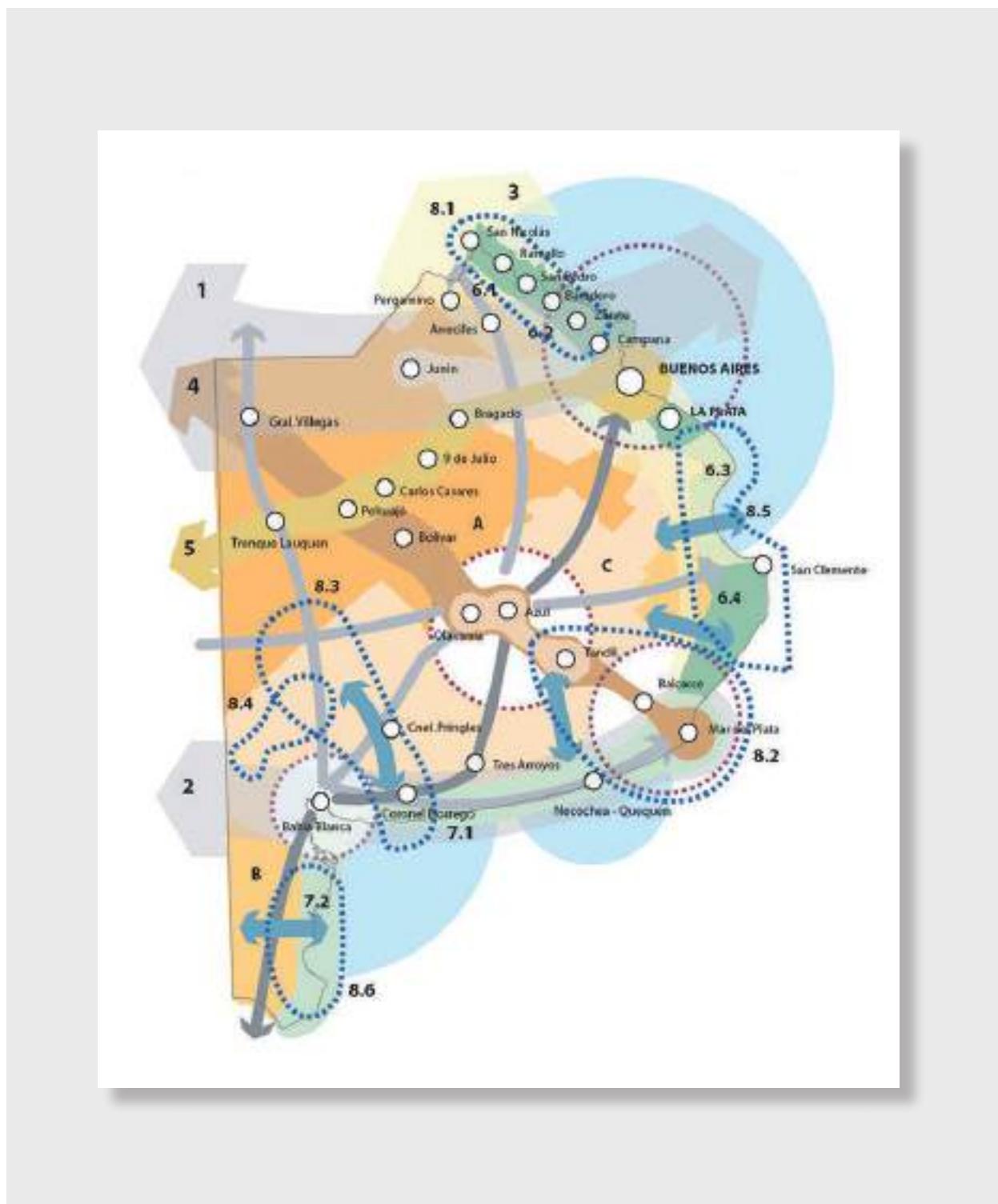
Notas

1. “Termoeléctrica Piedra Buena: la obra que llevó al borde del colapso a la Provincia”. Diario La Nueva. Bahía Blanca, 2023.

2. “Una empresa con la marca en el orillo” Krakowiak, Fernando. Diario Página 12, 2011.

CAPÍTULO 6

CONTINUIDADES Y RUPTURAS EN LA GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA (1999-2020)



CONTEXTO 1999 – 2020

En las elecciones presidenciales de 1999 triunfó la Alianza, una coalición política conformada por la Unión Cívica Radical y el Frente País Solidario. La Alianza enfrentó desafíos en términos de gobernabilidad y estabilidad política. Las tensiones internas dentro de la coalición sumado al derrumbe del modelo neoliberal generaron conflictos y dificultades para implementar políticas públicas que evitaran desembocar en la crisis económica y social que se desató en Argentina en el año 2001.

En la provincia de Buenos Aires el gobernador **Carlos Ruckauf (1999-2002)** perteneciente al Partido Justicialista, implementó una serie de políticas para enfrentar la crisis entre otras el Programa de Asistencia a Desocupados que tenía por objetivo brindar ayuda económica a los desempleados y promover la generación de empleo a través de proyectos de infraestructura. Producto de la misma crisis –Argentina tuvo cinco (5) presidentes en este período–, Carlos Ruckauf renunció y su vicegobernador **Felipe Solá (2002-2003)** completó el mandato en un contexto particular: ya circulaba el Patacón (entre otras cuasi-monedas), la caída del PBI acumulada en cuatro años era del 20%, el desempleo se acercaba casi al 25% y la población bajo la línea de la pobreza superaba el 50%.

Felipe Solá descentralizó el poder político y la administración, impulsó la producción agropecuaria –había sido ministro de Asuntos Agrarios de la provincia durante parte de la gobernación de Antonio Cafiero y Secretario de Agricultura de la Nación durante nueve años–; sustituyó importaciones, promoción del turismo, mejoró el cobro de impuestos, construyó viviendas populares, aumentó la equidad educativa y la promoción la ciencia, la tecnología y la innovación. En la segunda mitad del año 2002, el Consejo Provincial de la Familia y Desarrollo Humano ejecutaba el programa interministerial “Plan Más Vida”.

En forma anticipada, el 25 de mayo de 2003 asumió la presidencia Néstor Kirchner con una evidente debilidad política atento a que había obtenido sólo el 22,24% de los sufragios, pero con una sólida base macroeconómica producto del ajuste a las cuentas públicas realizado en parte por la crisis y la salida de la misma durante la presidencia de Eduardo Duhalde (2002-2003, proclamado por la Asamblea Legislativa, y precios relativos en un “equilibrio bueno”. Gestionó asimismo superávit del balance comercial y primario consolidado –“superávits gemelos”–. Resolvió el default mediante exitosa propuesta de canje de deuda y canceló la deuda pendiente con el Fondo Monetario Internacional (FMI).

Felipe Solá (2003-2007) fue reelecto gobernador en setiembre de 2003 cuando se mantenían desafíos estructurales que comprometían el desarrollo como la inseguridad, creó la Policía Local buscando mejorar la respuesta ante el delito; la salud, implementó el programa “Más Salud” que tuvo como objetivo principal mejorar la atención primaria de salud y la asistencia social y trabajo, implementó el “Plan Jefes y Jefas de Hogar” creado por el gobierno nacional con la finalidad de brindar subsidios a las personas desempleadas y promover la generación de empleo a través de la realización de obra pública.

Las elecciones presidenciales de 2007 fueron ganadas por Cristina Fernández de Kirchner junto al comienzo de la “crisis de las hipotecas subprime” en USA que desembocó en 2008 en una “crisis financiera internacional”; potenciada en Argentina por la “crisis de la 125”. En 2011 Cristina es reelecta con el 45% del sufragio y al día siguiente comenzó “el cepo cambiario” y las trabas a las importaciones que anteceden a la devaluación de 20% en 2014. En este periplo donde la Provincia era gobernada por **Daniel Scioli (2007-2015)**, el “Ex-Fondo del Conurbano” representaba una cifra exigua con lo cual la participación en la renta federal cayó a un 18,2%. Se crearon el Programa de Promoción, Preservación y Regularización del Empleo (PREBA) y las Unidades de Pronta Atención “UPA”, que buscaba acercar la salud a la gente ampliando el acceso a la atención médica y mejorar la infraestructura sanitaria.

En 2015, por primera vez en ballotage desde su introducción en la Reforma de la Constitución de 1994, obtuvo la presidencia Mauricio Macri proveniente del frente Cambiemos, una coalición entre Propuesta Republicana (PRO), la Unión Cívica Radical (UCR) y la Coalición Cívica (CC). Se levantó el cepo cambiario. En 2018 ante la suba de la tasa de interés internacional hay huida de capitales de los países emergentes, se produjeron devaluaciones entre mayo y setiembre (50% y 120% interanual). Volvió el Fondo Monetario Internacional (FMI). En Provincia el gobierno de **María Eugenia Vidal (2015-2019)** firmó el “Consenso Fiscal” con Nación, el resto de las provincias y la CABA, poniendo fin al diezmado “Ex-Fondo del Conurbano” y recuperando parte de la renta federal (22,7%), reduciendo el impuesto sobre los Ingresos Brutos, Sellos y Energía y bajando la presión tributaria.

En este capítulo se describen y analizan las políticas de obra pública, que se planificaron y ejecutaron en el Ministerio de Infraestructuras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, durante las gestiones del período 2000-2019. Para cumplimentar ese propósito se interpretaron los mensajes que los gobernadores anunciaron en la Asamblea Legislativa al inicio de cada año de gestión.

Se presentan aspectos de la política de obras públicas de cada gestión de gobierno provincial; los condicionamientos de sus contextos políticos, sociales, ambientales, económicos; el direccionamiento hacia objetivos coyunturales y no coyunturales a los que respondieron; y recursos económicos y financieros y modelos de gestión. También se identifican estudios y proyectos de distinto alcance que contribuyeron a estructurar el territorio provincial, así como a fortalecer la gobernabilidad institucional de la Provincia y de los municipios.

La estructura del capítulo define tres títulos, a través de los cuales, se podrán interpretar las lógicas que guiaron las políticas de obra pública.

En el primero "Descentralización y Reestructuración", se analiza el desarrollo de la obra pública en el período 2000-2015, donde la continuidad está dada en la línea sucesoria de gestiones vinculadas al mismo partido político Justicialista. Pertenece a este período los gobernadores Dr. Carlos F. Ruckauf (1999-2001), Ing. Felipe Solá (2002-2007) y el Sr. Daniel O. Scioli, (2008-2015), estuvo vinculado a reconocer y poder analizar la relación entre rupturas y continuidades en las obras públicas, que se manifestaron a través del desarrollo de sus gestiones y que contribuyeron a definir sus posicionamientos políticos.

En el segundo "En la búsqueda de una nueva Ley de Obra Pública", se analiza la gestión de la gobernadora Lic. María Eugenia Vidal, en el período 2016-2019, como representante de la Coalición Juntos por el Cambio, y su decisión de mostrar una nueva forma de administrar el Estado provincial, asociado a la necesidad de diferenciar su gestión, respecto de las que la precedieron, en términos de transparencia y eficiencia y ligado a los compromisos electorales contraídos que le permitiera gestionar los recursos provinciales.

El tercer título "El Plan Maestro del río Salado", incluye el desarrollo de las bases programáticas lineamientos, planes y proyectos para la ejecución de una obra considerada estructural en el ámbito territorial de la Provincia de Buenos Aires, como es la cuenca del río Salado, tanto en razón de su magnitud, en términos espaciales, como por su incidencia en la matriz ambiental y económico-productiva provincial y nacional, como el Plan Maestro del río Salado.

Gestión de obras públicas y prácticas de descentralización (2000-2015)

"El sistema centrado en el Estado dio paso, luego de la larga agonía del modelo del Estado beneficiario, a un sistema centrado en el mercado. En sus tres niveles –nacional, provincial y municipal–, el Estado llevó a cabo las llamadas reformas de primera generación (...)."

(...) A partir de ahora, asoman las denominadas transformaciones de segunda generación de reformas del Estado, que vienen a satisfacer estas demandas que los ciudadanos formulan (...). En este contexto, las obras y servicios públicos adquieren una nueva dimensión. Los entendemos como medios de una nueva política y no como fines en sí mismos. Son medios para promover el desarrollo económico y productivo" (Diario de sesiones Senado PBA, 2000).

El Dr. Carlos F. Ruckauf (1999-2001), asumió su gestión como gobernador en la Provincia de Buenos Aires, junto al Ing. Agr. Felipe C. Solá como vicegobernador en diciembre de 1999, en un contexto económico recesivo a nivel nacional, caracterizado a nivel provincial por la disminución de los fondos coparticipables y la necesidad de financiamiento y recaudación propia del Estado provincial para hacer frente a la crisis.

Las repercusiones de la situación planteada en el diagnóstico al asumir la gestión, se plasmaron con distintas características en el territorio provincial, focalizándose en creciente pobreza y disminución en la oferta de empleo por la migración de empresas a Brasil; restricciones de acceso a la infraestructura de servicios básicos, accesibilidad y conectividad con mayor retraso en los municipios metropolitanos; problemas vinculados a cambios en la política de justicia, con déficit en la oferta de plazas en los establecimientos carcelarios; y problemas vinculados a las inundaciones y a la necesidad de dar respuestas para el desarrollo del sector agropecuario en los municipios pampeanos de la provincia.

En el Plan de gestión 2000-2004, Ruckauf prioriza 3 ejes estructuradores: Seguridad, Trabajo y Educación, que constituyeron sus objetivos principales. Particularmente la Seguridad fue un componente central de la campaña electoral con el discurso de “mano dura” en la provincia de Buenos Aires. Esta política se profundizó en el período 1999-2003, con un aumento de la comisión de delitos registrados del 20%, en un proceso que incluyó dinámicas de movilización y reclamos sociales por mayor punitividad y la decisión política de ampliación de plazas en establecimientos carcelarios (Ayos, 2013).

Otros objetivos, vinculados a la gestión, hacían mención a obras para el mejoramiento de la infraestructura portuaria; las obras de saneamiento ambiental y control de las inundaciones; la recuperación y expansión de la red vial pavimentada; la refacción y ampliación de establecimientos educativos; las obras necesarias para el mejoramiento de la calidad urbana barrial y la continuación de las obras significativas, por su valor simbólico, de la ciudad capital de la Provincia de Buenos Aires.

El discurso del Gobernador ante la Asamblea Legislativa en el año 2000, alude a las reformas de segunda generación, que estarían destinadas según Ruckauf, a “satisfacer las demandas de la población”. Según explica Talavera (2007), las reformas consideradas representaban desafíos ligados tanto a apoyar el sostenimiento de adecuados niveles de crecimiento económico y mantener los resultados logrados en materia de estabilización, como a generar condiciones para legitimar la democracia como sistema político, en un contexto de serio déficit institucional y de creciente crisis de gobernabilidad.

El gobernador Ruckauf planteaba el escenario de su gestión expresando el orgullo de constituir el sucesor de la gestión Duhalde, desde su aporte a la provincia de Buenos Aires, y manifestando su voluntad continuadora de dicha política, dentro de una gestión que caracterizaba como “descentralizada” impulsando el traslado de competencias de la provincia a los municipios.

Cravacuore (2014) explica que dicha política “descentralizadora”, se ha expresado a través de dos criterios: desde lo “formal”, generando nuevos campos de intervención para los gobiernos locales, o de “facto”, definida por la transferencia de poderes, que implica tareas que deben ser asumidas por la emergencia de los acontecimientos, ante la ausencia en el cumplimiento de estas funciones por parte de los niveles superiores de gobierno.

Según Vilas (2003), la importancia adquirida en la década del 90 por la descentralización de las políticas públicas, continuó en la primera parte del año 2000, y estuvo directamente ligada al conjunto de recomendaciones y condicionalidades impuestas por varios organismos financieros multilaterales explicando que el énfasis estuvo puesto en los equilibrios macroeconómicos a alcanzar, en el ajuste fiscal a aplicar y en la circunscripción de la gestión estatal a un reducido núcleo de bienes públicos conceptualizados de manera muy restrictiva, que hicieron de la descentralización una consecuencia lógica, así como una herramienta importante, de los programas de reforma institucional y ajuste macroeconómico. La descentralización provincial, significó el traslado de competencias (en salud, educación y vivienda) al nivel municipal, sin la correspondiente transferencia de recursos, explicando a su vez, que la desregulación y las privatizaciones que modificaron la calidad y el alcance de los servicios que estaban en manos del Estado Nacional, generaron una nueva estructura social con polarización y aumento de las desigualdades (Manes, 2013).

El 13 de abril del 2000, se lanzó oficialmente el “Plan Quinquenal de Obras Públicas” (FPE 1), el cual se financiaría con recursos genuinos, endeudamiento externo –créditos del BID, BIRF y Eximbank de Tokio– y aportes de concesionarios, en especial, en el rubro cloacas y agua potable.

La primera etapa de dicho Plan, contemplaba la finalización de las grandes obras iniciadas en la gestión anterior de Duhalde, planteándose a su vez, el mejoramiento del servicio de agua y cloacas, en 5 años, e inversiones en obras hidráulicas y rutas provinciales del territorio provincial. La concreción de las obras hidráulicas, mientras tanto, se llevarían adelante con créditos externos que representaban un crecimiento en el nivel de endeudamiento provincial.

La ley 12.504/00 (NOTA 1) que se menciona en el segundo mensaje del gobernador Ruckauf ante la Asamblea Legislativa, el 1º de marzo de 2001, permitió convenir la reformulación de los términos de contratos de obra pública a fin de adecuarlos a las mejores posibilidades financieras de la Provincia. Las políticas de obra pública que se llevaron a cabo, desde el Ministerio de Obras y Servicios públicos siendo su titular el Dr. Julián Domínguez, se pueden clasificar de acuerdo a los objetivos que buscaron dar respuestas con proyectos que, con diferentes niveles de concreción alcanzados, formaron parte de la agenda provincial.

Entre las políticas de Desarrollo Ambiental, cuyo organismo ejecutor fue la Dirección de Hidráulica de la Provincia, se planificaron obras de saneamiento y control de las inundaciones en la Cuenca del río Salado, a partir de la puesta en marcha del “Plan Maestro de Saneamiento integral de la cuenca del río Salado”. En los primeros años de la década del 2000, se delimitó el territorio y se llevaron adelante los trabajos necesarios para la elaboración de cada Proyecto Ejecutivo de las obras identificadas en el mismo (Banzato, 2020). Otra de las obras más relevantes iniciadas durante la gestión del Dr. Carlos Ruckauf, corresponde a los trabajos sobre la Cuenca del río Reconquista (Figura 154). Para ello, mediante la sanción de la ley 12.653/01 (NOTA 2) de 2001, se creó el Comité de Cuenca del río Reconquista (COMIREC), estableciendo su naturaleza como ente autárquico y para la gestión integral del Proyecto río Reconquista. Una de las primeras obras previstas en el Proyecto del río Reconquista, fue la adecuación del canal aliviador aumentando su capacidad, con la construcción de dos compuertas radiales que permitirían regular el flujo. Para esto último, en agosto de 2000, se elevó un terraplén que obstruyó el desagüe del Reconquista por su cauce natural, desviando la totalidad de su caudal por el canal aliviador (Figura 155).

FIGURAS 154

Cuenca del río Reconquista.



FIGURAS 155

Obra Canal Aliviador Alsina que une las aguas del río Reconquista con el río Luján se encuentra en el partido de Tigre.



Se planificaron a su vez, obras de saneamiento para el Arroyo Morón, afluente del Reconquista, el cual se atraviesa los partidos de Morón, Castelar, Hurlingham y El Palomar, y el mantenimiento y refuerzo de los terraplenes laterales de los canales de la laguna La Dulce-Los Hinojos.

Entre las obras públicas vinculadas al desarrollo económico-productivo de la Provincia, se incluyeron las de infraestructura portuaria, con el dragado de los puertos más importantes, la construcción de Gasoductos de la Región Centro Este y Atlántica y el acceso al Parque industrial de Zárate. Entre las obras cuyo organismo ejecutor fue la Dirección de Vialidad y Dirección de Autopistas, se pueden mencionar: el “Plan Caminos Provinciales” de recuperación de la red vial pavimentada y la red de servicios y de recuperación y expansión de rutas en el interior bonaerense, la Autopista del Oeste, el acceso al Parque Industrial de Zárate y Autovía 2 (segunda calzada).

En relación con el desarrollo Social, y cuyas obras llevó adelante la Subsecretaría de Obras Públicas, se puede mencionar el Plan de obras públicas “Más Cerca”, que incluyó obras de asfalto de calles, construcción de plazas y espacios verdes, y ampliación de redes de agua y cloacas. Durante la gestión del gobernador Ruckauf, continuaron las dificultades en la prestación del servicio de agua y cloacas por parte de la empresa AZURIX (privatizada en la década del 90) para los usuarios de la provincia, y comienza lo que sería un proceso de rescisión del Contrato con la prestataria que conduciría en el año 2002, a la estatización del servicio a cargo de la empresa Aguas Bonaerenses Sociedad Anónima (ABSA).

Con respecto a la política de Seguridad, una de las prioridades de gestión fue la construcción de 4 unidades penitenciarias para 1500 reclusos cada una, con un 10 % de mano de obra aportada por internos y/o liberados, a través del sistema leasing, que según explicó el gobernador, estaba vinculado a los problemas para disponer de fondos públicos para la ejecución de las mismas. El 6 de abril del año 2000, quedó inaugurada la Cárcel de General Alvear (Figura 156).

La Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, a través de sus 2 departamentos: Escolares y especiales y Hospitalarios y generales, tuvo a su cargo las obras de mayor volumen en equipamiento educativo y de salud, compartiendo a su vez con las respectivas unidades ejecutoras las obras de menor envergadura, referidas a ampliaciones, refacciones y mantenimiento (NOTA 3). Asociado a uno de los ejes prioritarios de la gestión del Dr. Carlos Ruckauf, el gobernador daba cuenta en su mensaje del año 2001 de la inversión, durante el período 2000-2001, en establecimientos escolares unas 556 obras de refacciones mayores y ampliaciones, y más de 1.000 nuevas aulas.

FIGURAS 156

Cárcel del General Alvear.



Fuente: Diario Clarín (2015/2019).

Respecto del equipamiento para la salud, se concluyó la obra del Hospital de la Matanza, y se llevó adelante las obras de remodelación del Hospital Sor María Ludovica (Figura 157) y del Hospital San Martín de la Ciudad de La Plata. Finalmente, en relación con el equipamiento para la Justicia, se llevaron adelante las obras para la terminación de los Tribunales de Lomas de Zamora y Morón.

En relación con la política habitacional, el trabajo de Manes (2013), clasifica a la etapa 1992-2003, dentro de lo que denomina “La subetapa descentralizada”, explicando que la definición de la política habitacional en dicha etapa, estuvo signada por las recomendaciones de los organismos multilaterales de crédito (FMI, BID y Banco Mundial), considerándose un “gasto social”, por lo que se pretendía reducir su peso y se concebía como un complemento de la “estrategia de lucha contra la pobreza” que proponían dichos organismos.

Respecto de los recursos, explica Manes, que la privatización del Banco Hipotecario Nacional (Cravino, 2000) y la modificación de la ley FONAVI (NOTA 4), impulsó la descentralización de los mismos hacia los Institutos de Vivienda Provinciales, produciendo una focalización sobre los problemas locales, y una diversificación de las operatorias para dar respuesta a las diferentes demandas.

Es así, como la construcción de viviendas tipo “llave en mano”, fue cediendo paso a nuevas “soluciones habitacionales”, como los emprendimientos de autoconstrucción dirigida y de vivienda progresiva o vivienda semilla. En cuanto a las misiones y funciones del IVBA, se produjo una transferencia de las mismas hacia los Municipios y las Entidades Intermedias, en relación con la selección de las personas adjudicatarias, proyecto de las viviendas (por ejemplo en la Operatoria de Autogestión constructiva), reservándose el IVBA las tareas de asesoramiento y supervisión, y asumiendo solo el control de la obra (los materiales, la ejecución de los trabajos, el avance de la misma y el cumplimiento de los requisitos para recibir una vivienda social); con lo cual se puso en evidencia el abandono de tareas por parte del organismo (Manes, 2013).

FIGURAS 157

Ampliación del Hospital de Niños Sor María Ludovica de la ciudad de La Plata, 6 de mayo de 2009.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

Respecto de la vivienda pública, los mensajes del período dan cuenta de la construcción de viviendas sociales en distintos municipios de la Provincia, con el objetivo de “mejorar las condiciones de vida de los sectores más vulnerables” y refiere al programa, ejecutado por el Instituto de la Vivienda.

En su último mensaje el gobernador Ruckauf, expresaba su satisfacción ante la puesta en marcha del Plan de Infraestructura para la Provincia, respaldado por un Fondo Fiduciario Nacional, y se pronunciaba como contrapartida, acerca de la necesidad de aprobación del Presupuesto nacional para el año 2001.

“(...) me siento muy contento de decir que la puesta en marcha del Plan de Infraestructura de la Provincia, del Fondo de Infraestructura, con la participación de todos los sectores políticos, constituye sin duda, uno de los grandes objetivos cumplidos por parte de todos nosotros, de los que conduciremos la provincia hasta diciembre del 2003, y de quienes hoy son nuestra eventual oposición” (Diario de sesiones Senado PBA, 2001).

El escenario de crisis económica y política, sumadas al descontento popular, que se desencadenó hacia fines de 2001, precipitó la salida anticipada del presidente Fernando De la Rúa, la finalización del gobierno de la Alianza y el término de la gestión del Dr. Carlos Ruckauf, quién fue reemplazado por su vicegobernador, el Ingeniero Felipe Solá para finalizar la gestión en la Provincia de Buenos Aires.

El Ing. Felipe Solá (2002-2007) asumió su gestión como gobernador, en un contexto de profundización de la crisis económica y política a nivel nacional, que implicaría una primera gestión presidencial interina del Dr. Eduardo Duhalde (2001-2003) a la que sucedió la gestión del Dr. Néstor Kirchner (2003-2007).

“(...) Hoy sabemos que la Argentina es un país quebrado, en el que sus riquezas naturales nada tienen que ver con los 15 millones de compatriotas que viven en la pobreza y con los 5 millones de excluidos.” (...) Somos un país empobrecido y, lo que es peor aún, un país injusto e inequitativo”.

“(...) Si algo de positivo tiene la crisis en que nos encontramos es que ha puesto en marcha el camino hacia nuevos mecanismos de participación y de control popular” (Diario de sesiones Senado PBA, 2002).

En el mensaje inaugural como gobernador, el 1º de marzo de 2002, de la primera etapa de su gestión (2001-2003), establecía los rasgos fundamentales que guiarían su política de gobierno, haciendo un breve, pero contundente diagnóstico, en el marco de una crisis profunda, acentuada por un gran déficit presupuestario, que agravaba los problemas de desempleo y pobreza. Solá se mostraba crítico a su vez, con las políticas sociales de corte asistencialista, llevadas a cabo en la gestión Ruckauf. Mencionó también problemas asociados al déficit de vivienda y cobertura de infraestructura de servicios; inundaciones en áreas urbanas y rurales; atraso en las obras planificadas y falta de mantenimiento del estado de rutas y caminos; dificultades de gestión e inefficiencia en el gerenciamiento de las empresas prestadoras de servicios públicos y problemas de erosión en las costas del litoral marítimo, falta de planificación en el uso y apropiación privada.

Los objetivos trazados para la gestión del Ing. Felipe Solá estuvieron referidos al mejoramiento, ampliación y regulación de los servicios públicos con un nuevo modelo de participación privada; obras nuevas y equipamiento en hospitales, escuelas y establecimientos penitenciarios (Figura 158); la construcción de viviendas sociales con financiamiento del estado nacional; las obras de saneamiento ambiental y control de las inundaciones; las obras de infraestructura vial y mejoramiento de rutas y caminos rurales; y las obras para el tratamiento de la erosión del litoral atlántico. De esta forma, se establecieron prioridades de inversión en obras públicas e infraestructura para el desarrollo socioeconómico de la Provincia, a través de un Programa de acuerdo estratégico y financiamiento de obras con el Banco Mundial.

“(...) He definido como uno de los ejes centrales de mi gestión, iniciar un profundo proceso de cambio. Este cambio comienza con nosotros y seguramente no finalizará con nosotros, porque le proponemos a la Provincia transitar un camino inédito, el de la reforma de su propio Estado” (Ibid).

El escenario de gestión del gobernador Ing. Felipe Solá planteaba un “proceso de cambio”, apoyándose en la reforma y modernización del Estado, con el objetivo de “mejorar la calidad del servicio a los ciudadanos”, buscando marcar diferencias respecto de la gestión Ruckauf y resignificando las estrategias de descentralización, desconcentración y regionalización, aclarando que ninguna medida descentralizadora, tendría como objetivo desentenderse de las funciones propias del estado provincial en cuanto a sus competencias, en los servicios de salud, educación y seguridad y enfatizando a su vez que “descentralizar no necesariamente es municipalizar”.

Se planteó para ello algunos ejes fundamentales, como el fortalecimiento de la gobernabilidad institucional de la Provincia y de los municipios, el rol planificador del estado, en cuanto a la regulación de los servicios públicos y la inversión sustentable en Infraestructura.

En esta misma línea de pensamiento, en el documento "Ejes conceptuales, objetivos y estrategias del Gobierno Provincial" (NOTA 5), expresó su voluntad descentralizadora respecto de la coparticipación provincial, manifestando la voluntad de que los distritos pampeanos, cobraran el impuesto inmobiliario rural, en caminos rurales y obras hidráulicas, aludiendo a la efectividad de los mismos para hacerlo.

El crecimiento económico sostenido, a partir de la segunda etapa de su gestión (2003-2006), posibilitó una gran inversión en obra pública, a través de la reconstrucción de la validez de los contratos y la puesta en valor de los recursos provinciales, a los que se sumó la posibilidad de obtención de diferentes créditos multilaterales. El gobernador planteaba en su mensaje del año 2003, seguir con una política sostenida de inversión para el corto y mediano plazo, fijando prioridades de obra pública en la Provincia de Buenos Aires.

FIGURAS 158

Unidad 26 de Lisandro Olmos, La Plata, puesta en funcionamiento el mes de octubre del año 2002.



Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

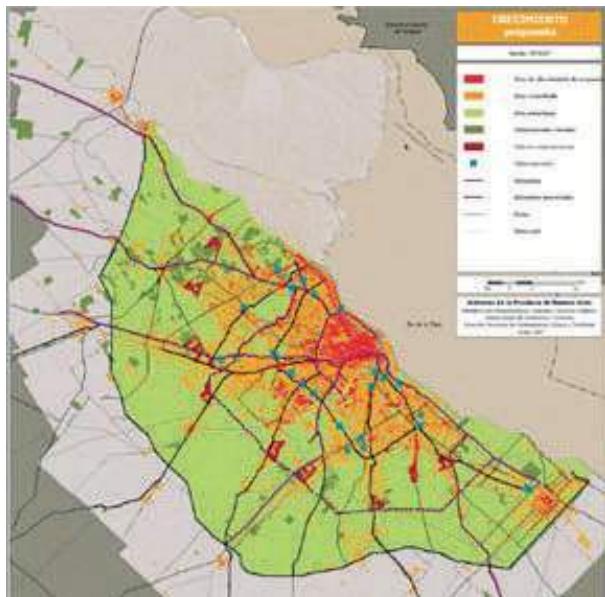
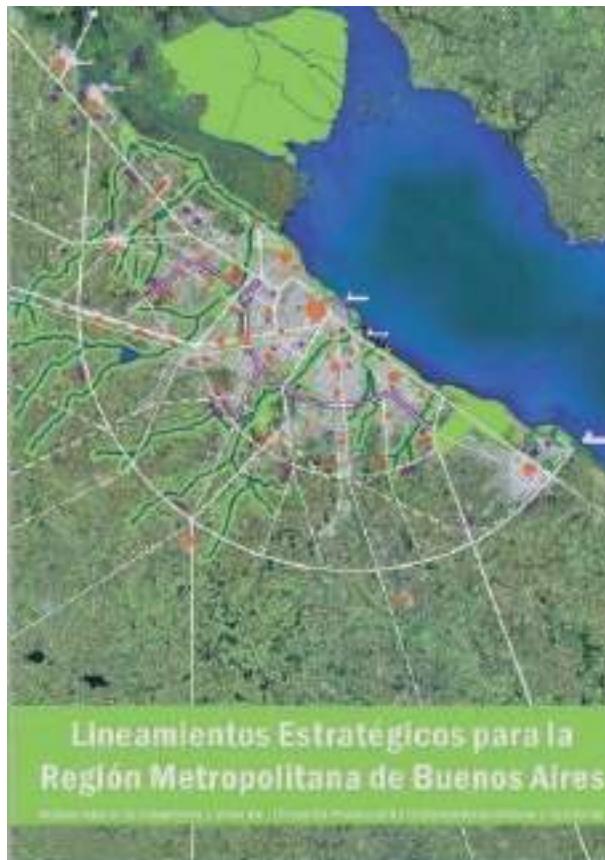
“(...) en Obras Públicas, hemos trabajado simultáneamente en adecuar las estructuras administrativas del ministerio a un presupuesto menor sin afectar la productividad en su trabajo. Iniciar las obras que se consideran prioritarias para el desarrollo socioeconómico de nuestra Provincia; ese es el primer objetivo de la obra pública y llevar adelante el nuevo modelo de participación privada en la regulación y control en el caso tan mentado de los servicios públicos” (Diario de sesiones Senado PBA, 2002).

En 2004, el Gobierno Provincial decidió reconstruir el área responsable del ordenamiento urbano y territorial, y encomendar la elaboración de lineamientos que orienten la acción de las principales aglomeraciones y regiones de la provincia, dando lugar a “Los lineamientos estratégicos para la región metropolitana de Buenos Aires” (NOTA 6) (Figura 159).

El trabajo se apoyaba en la inserción de la Provincia en una nueva dinámica de crecimiento que tenga en cuenta los territorios de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Con ese motivo se elabora un proyecto para ordenar el accionar del gobierno desde sus distintos niveles de decisión, orientando la inversión hacia las cuestiones de carácter estratégico, proponiendo una alternativa que articule recursos del Estado y de la sociedad en el marco de un proyecto coherente. El trabajo tenía como objetivo, proponer la discusión de la sociedad respecto de un conjunto de escenarios alternativos, que combinaban decisiones que se podrían o deberían tomar en el corto plazo y que, en función de sus posibles combinatorias, orientarían el futuro de la aglomeración hacia destinos bastante diferentes.

FIGURAS 159

Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires (2007).



En el año 2005 a través de la Ley 13296/05, se autorizó al PE a tomar un préstamo con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) para el Programa de Desarrollo de Inversión Sustentable en Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires (NOTA 7). El desembolso del préstamo, se haría en 2 tramos y afectaría las reservas provenientes de la coparticipación federal de impuestos.

El objetivo del Programa a su vez, era apoyar la reactivación productiva y el crecimiento de la economía provincial, a través de la mejora de la red vial provincial y la recuperación de tierras productivas. Incrementar la cobertura en la provisión de servicios básicos de agua, saneamiento y drenaje urbano a la población, especialmente a los estratos más pobres en áreas de alta vulnerabilidad del Conurbano Bonaerense.

Durante este período, se creó también la Unidad de Coordinación y Control de Obras Públicas (UCCOP), encargada de supervisar y controlar la ejecución de las obras públicas y a la Empresa ABSA, a partir de la declaración de Emergencia Sanitaria de la Provincia. El gobernador Felipe Solá anunciaba así, la rescisión del contrato de concesión con la empresa Aguas del Gran Buenos Aires (AGBA) y el traspaso del servicio a la estatal Aguas Bonaerenses (ABSA), que se encargaría de la operación y la ampliación de las redes en los siete partidos del Conurbano que venía atendiendo la concesionaria privada.

Finalmente, la empresa ABSA, integraría su capital accionario, con un 90% para la PBA, siendo el tenedor el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos (MIVSP), y un 10% a los ex trabajadores de OSBA transferidos a dicha prestataria, de acuerdo a la Ley N°19.550 de sociedades comerciales.

Las políticas de obra pública que se llevaron adelante en el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos durante la gestión Solá, a quién acompañó como ministro de esa cartera Eduardo Sícaro, correspondieron a diferentes temas de la agenda de su gobierno, que se concretaron en el marco de proyectos estructuradores claves, definiendo las obras que deberían ejecutarse y planificarse en el corto y mediano plazo.

Respecto de las políticas de saneamiento ambiental y control de las inundaciones, que se ejecutaron en el período 2003-2006 a través de la gestión de la Dirección de Hidráulica, se encuentran las que buscaban dar solución al problema de la emergencia hídrica en la Cuenca deprimida del Salado al noroeste de la Provincia. Para ello, se anunció en el comienzo de la gestión, “El Plan hidro vial” para la defensa de los cascos urbanos de las cabeceras de distrito y de las poblaciones en riesgo, y la transitabilidad de la red vial, con el objetivo de impedir el anegamiento y aislamiento de las comunidades. Dentro de la misma política, el gobernador Ing. Felipe Solá obtuvo un consenso definitivo de productores y técnicos, para continuar las obras del Plan Maestro del río Salado, definiéndose así cinco etapas para la ejecución de las obras de ampliación de la capacidad del cauce del río Salado (Figura 160).

Respecto de las obras ejecutadas en el Área metropolitana, se pueden mencionar el saneamiento de los arroyos Sarandí, Morón, Las Perdices, Santo Domingo, Don Mario en La Matanza, el canal San Emilio, el arroyo Torres y el canal 11. Los arroyos San Francisco y Las Piedras, en Quilmes, y Santa Catalina, en Lomas de Zamora, entre otros.

Otro de los proyectos que muestra continuidad con la gestión anterior del gobernador Ruckauf, es el Proyecto del Río Reconquista. En abril de 2002, iniciando lo que sería la segunda etapa, se crea por Decreto N°1019/02 de la provincia de Bs. As., la Dirección Unidad de Coordinación del Proyecto río Reconquista-UNIREC, con rango equivalente a Dirección y dependiente de la Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos.

Esta etapa recibe fundamentalmente financiación provincial, lo cual queda evidenciado en el mensaje del Gobernador Solá, que da cuenta de la realización de obras en el río Reconquista, haciendo mención

a tareas de limpieza y mantenimiento, estaciones de bombeo, la adecuación del llamado canal DPH, el puente Carupá y la rectificación de la sección por debajo del puente de la Panamericana.

Completando las políticas de Saneamiento ambiental, se puede mencionar el Plan de gestión ambiental de la Cuenca Matanza-Riachuelo, que incluyó tareas de desagües pluviales de la cuenca Camino de Cintura, arroyo del Rey, arroyo Olazábal y en barrios Las Achiras y General Urquiza de La Matanza.

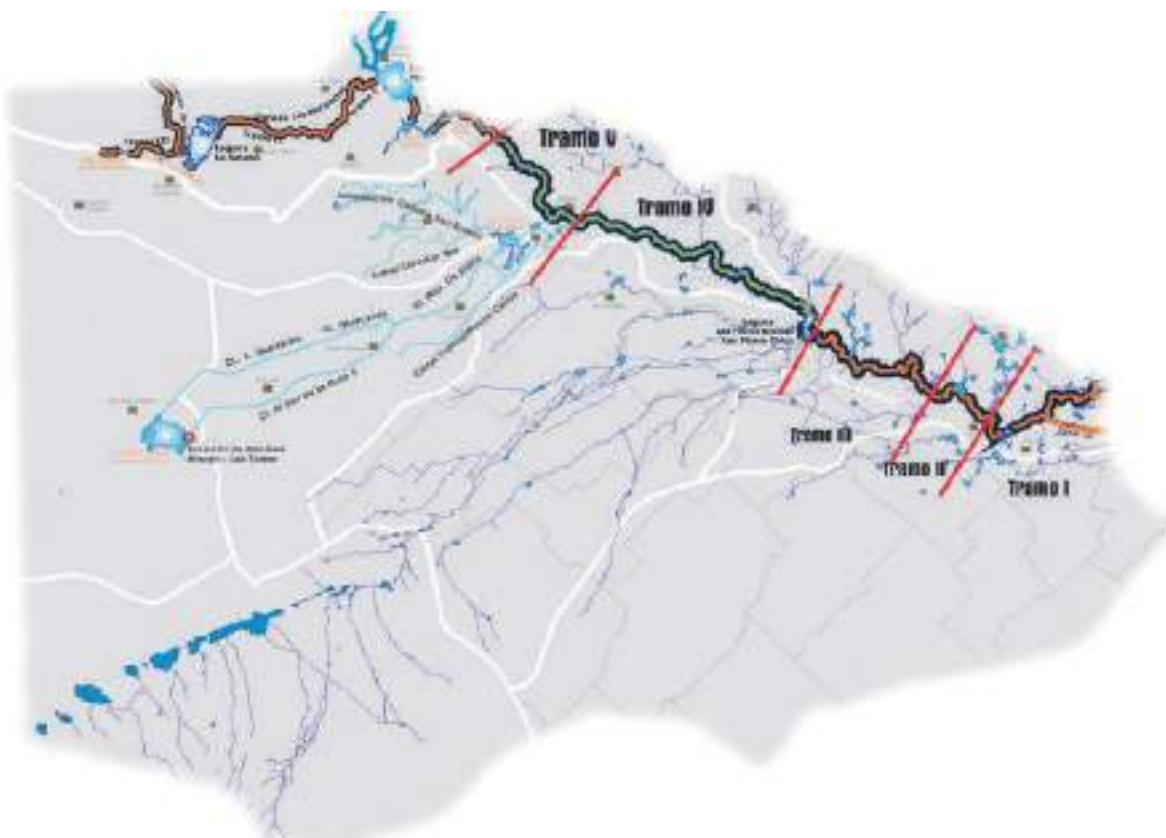
Una problemática acuciante que preocupó a la gestión del gobernador Solá fue el tratamiento de la erosión del litoral marítimo, que dio lugar a la elaboración de un plan de tratamiento, para el uso racional y sustentable de las costas, con la formulación de normas orientadoras, cooperación técnica, regulación y coordinación, con el objetivo de “armonizar un desarrollo territorial no especulativo y con equilibrio socio-territorial”.

En relación a las políticas vinculadas al desarrollo Productivo, las obras viales entre el 2003 y el 2006, que se llevaron adelante a través de la Dirección de Vialidad provincial, se focalizaron en el mejoramiento de la seguridad vial de accesos a municipios costeros del litoral marítimo, y se programaron obras para 2007, que incluían cruces a nivel, y trabajos de pavimentación e iluminación en rutas y calles de municipios pampeanos y metropolitanos.

Entre las obras más importantes, Solá anunció en su mensaje de 2003, el que constituía uno de los ejes estratégicos del desarrollo de obras, refiriéndose al comienzo de la construcción de la nueva ruta

FIGURAS 160

Área de estudio Plan Maestro del río Salado.



Fuente: Seminario riesgos hidrológicos (2017).

6 o autopista del Mercosur de 187 km, con calzada de hormigón, como vía vertebradora del territorio y conexión productiva del puerto de La Plata, con el puerto de Campana y el complejo Zárate-Brazo Largo. Hacia el final de su mandato, se anunciaba la inversión para dicha ruta de fondos nacionales y se planificaba la finalización para 2008.

En relación a los servicios ferroviarios, y en virtud del convenio celebrado entre el Estado Nacional y la Provincia, el Decreto 1021/07 (NOTA 8) establecía la firma de un Acta-Acuerdo con el Estado nacional, donde se anunciaba la transferencia a la nación de los servicios ferroviarios que habían sido concesionados a la Provincia, y que incluían los servicios interurbanos de pasajeros de las líneas Roca, Sarmiento, San Martín, Urquiza y De cargas y de Pasajeros Buenos Aires - Mar del Plata - Miramar.

En el año 2007, se anunciaba la inauguración del “Nuevo Puerto de Quequén”, con la construcción de la escollera sur para la defensa de las mareas y como parte de un Convenio nación-provincia-municipio (Figura 161).

Sobre las políticas de desarrollo social en su mensaje de 2003, el gobernador anunció las obras públicas vinculadas a la Seguridad haciendo mención a la necesidad de incrementar en 6.000 el número de plazas en las cárceles de toda la Provincia, para descomprimir las comisarías del Conurbano. Para ello, anunciaba la inauguración de las unidades de Sierra Chica, Magdalena, Gorma, Barquer, en Saavedra y en Ituzaingó y la culminación de los trabajos de ampliación en las cárceles de Campana, Magdalena, Junín, Mar del Plata, San Nicolás, La Plata y Florencio Varela.

Respecto al equipamiento vinculado a educación y salud, en 2004 el gobernador daba cuenta de la iniciación de obras en 200 escuelas de jornada extendida del tercer ciclo de EGB y la programación de obras en 300 escuelas junto con Nación. También se refería a las obras generales en hospitales, junto con la adquisición de equipamientos, y el nuevo hospital El Cruce en Florencio Varela (Figura 162).

En el período 2003-2006, se ejecutaron obras en los hospitales General San Martín, Gandulfo, General Pacheco, Petrona V. de Cordero y Sor María Ludovica de La Plata y los complejos sanitarios en las cárceles de Magdalena, Melchor Romero, Los Hornos (Unidades N°8 y 33) y Lisandro Olmos.

En lo relativo a la infraestructura de servicios, la gestión Solá, se propuso instrumentar una política de redefinición del rol del Estado, en la prestación de los servicios públicos, y en su relación con la comunidad,

FIGURAS 161

Escollera Sur-Nuevo Puerto de Quequén.



Fuente: Histarmar (2007).

a fin de instalar una nueva concepción sobre la regulación de la provisión de servicios de agua y cloacas aplicable a todos los proveedores en el territorio de la Provincia ya sean públicos o privados.

Desde el 2002 la Provincia debió asumir la prestación del servicio de agua y cloacas en el área de concesión de La Plata, Gran La Plata, Bahía Blanca, Gran Bahía Blanca y otras localidades del interior. Para ello se creó la empresa Aguas Bonaerenses Sociedad Anónima, con participación mayoritaria del capital estatal. A través de la misma empresa se hicieron obras en Bahía Blanca, Chivilcoy, Pehuajó y Suipacha. Para 2007, se anunciaban obras en La Plata, General Viamonte, General Villegas, Alem, Tapalqué, General Belgrano, Ayacucho, Mar Chiquita, González Chávez, San Cayetano, Salliqueló, San Nicolás, Pinamar, San Vicente y Dolores. Durante el año 2006 se rescindió el contrato de concesión de la empresa Aguas del Gran Buenos Aires, del cual se hizo cargo del servicio ABSA, en 8 distritos con una población de casi cuatro millones de habitantes, el Poder Ejecutivo Nacional rescindió a su vez el contrato con la empresa Aguas Argentinas y asumió la prestación del servicio.

La provincia de Buenos Aires y los municipios del área intervinieron en la Agencia de Planificación de la nueva Empresa AISA, y su compromiso se efectivizó a partir del Plan Quinquenal de Saneamiento, que preveía entre 2007 y 2011 la incorporación de dos millones de personas al servicio de agua potable y cloacas. En el 2004 también fue creada la empresa Buenos Aires Gas Sociedad Anónima, integrada por capital mayoritario de la Provincia, cooperativas y trabajadores, con el objetivo de implementar el “Programa Llegas”, destinado a 60 localidades del interior bonaerense que no tenían la instalación final y por lo tanto no tenían gas.

Respecto de la construcción de viviendas sociales, entre los años 2005 y 2006, se llevó adelante el Plan Federal de Vivienda, con recursos del gobierno nacional, en todo el ámbito de la provincia de Buenos Aires.

FIGURAS 162

Hospital El Cruce-Florencio Varela.



Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-cruce-nestor-kirchner-fue-rankeado-entre-los-hospitales-lideres-de-la-argentina>

En el mensaje final de su mandato, Solá sintetizaba su gestión:

“En materia de inversión pública, obras y servicios, debimos recomponer desde cero la gestión del gobierno provincial, para llevar los montos de ejecución de obras desde niveles insignificantes a niveles compatibles con la década anterior, además de reconstruir la validez de los contratos, potenciar los recursos de financiamiento provinciales con el apoyo de la Nación y la obtención de créditos multilaterales, establecer un nuevo modelo de regulación de los servicios públicos y reasumir el rol planificador del Estado para los servicios esenciales con una visión estratégica” (Diario de sesiones Senado PBA, 2007).

La sucesión en la Provincia de Buenos Aires, la encarnó Daniel O. Scioli (2007-2015) quien asumió la gestión como gobernador a fines del año 2007, bajo la presidencia de la Dra. Cristina F. de Kirchner. Lo acompañaron como vicegobernadores, el Dr. Alberto D. Balestrini (2008-2011), en lo que constituyó la primera etapa de su mandato y el Dr. Gabriel Mariotto (2012-2015), en la segunda etapa.

“(...) El ciclo de crecimiento económico más exitoso de los últimos cien años demuestra su solidez y su capacidad de asumir nuevos desafíos. Desde el Estado provincial acompañamos con toda nuestra responsabilidad, por todo lo que significa la provincia de Buenos Aires de representar un 40 por ciento del producto bruto, (...) mi profunda satisfacción por la sanción de la ley de adhesión a los programas nacionales de iniciativa privada y público-privada, un cambio fundamental que nos permite ahora avanzar con más obras de infraestructura social y productiva” (Diario de sesiones Senado PBA, 2008).

Dentro de la continuidad de un contexto nacional favorable en términos de estabilidad económica, y desde una voluntad fundamentalmente pragmática, se proponía recuperar el equilibrio fiscal provincial, aumentando la recaudación sobre la base de la actividad productiva, en el convencimiento de que ello le permitiría enfrentar las problemáticas provinciales existentes, a través del impulso de la obra pública. El diagnóstico al inicio de la gestión, estuvo centrado en las obras públicas necesarias para el equipamiento de hospitales, escuelas y establecimientos penitenciarios; obras de saneamiento ambiental y control de las inundaciones, infraestructura vial y mejoramiento de rutas, caminos rurales y tratamiento de la erosión del litoral atlántico.

Entre sus objetivos, impulsaba a su vez, la promoción de normas orientadoras de cooperación técnica, regulación y coordinación en su relación con los municipios y el mejoramiento, ampliación del servicio y regulación de los servicios públicos con un nuevo modelo de participación privada.

Para lograr dichos objetivos, Scioli impulsó la sanción de la normativa que le permitiría adherir a los programas nacionales de iniciativa privada y público-privada, en el convencimiento de que la misma representaba un cambio fundamental en la manera de gestionar la provincia.

“(...) Si articulamos con mucha inteligencia esta inversión pública con la privada, vamos a lograr transformarnos en una Provincia cada vez más competitiva, con mayor productividad, generando puestos de trabajo para seguir bajando de esta manera la pobreza y a la vez mejorar la distribución del ingreso...” Para seguir creciendo tenemos que seguir estimulando en todo momento lo que es un eje central de las políticas que se están llevando adelante respecto del mercado interno. Y tenemos que buscar en todo momento un mayor impulso para la inversión privada, a fin de darle sustentabilidad a este crecimiento” (Diario de sesiones Senado PBA, 2013).

Dentro del escenario de gestión, el gobernador D. Scioli, se propuso continuar y profundizar las políticas de obras públicas programadas por el gobernador Solá, intentando sin éxito, desde antes del comienzo de

su gestión, que la Nación se encargara de realizar algunas obras en la provincia, como forma de compensar el déficit provincial del sistema previsional, a cargo de la provincia (NOTA 9).

La inversión en obra pública fue un eje fundamental dentro de la política de la gestión Scioli, contando para ello con el financiamiento nacional y el acceso a crédito externo para obras nuevas y en ejecución. Artículos periodísticos y fuentes institucionales, daban cuenta por esos años del financiamiento de obras que resultaban prioritarias para la gestión provincial. Dentro de las políticas de Saneamiento Ambiental, la temática del control de los residuos se focalizó en la clausura de los basurales a cielo abierto en los municipios de Tigre, Florencio Varela, Quilmes, Ensenada y Tres de Febrero, recuperándose tierra apta para espacios públicos y recreativos.

Durante la gestión Scioli, se continuaron los trabajos sobre las cuencas hídricas desde la Dirección de Hidráulica provincial. Respecto del Plan Maestro de la Cuenca del Salado, se ejecutaron el tramo 2 y parte del tramo 3. Al respecto, el trabajo de Banzato (2020), da cuenta de que desde 2010, no existieron avances en la continuidad de las obras de dicho Plan. La gestión de la Cuenca del Río Reconquista, en la continuación de las obras, vuelve a aparecer en la agenda del gobernador Scioli con la continuación del “Proyecto Reconquista”. En el año 2009, el trabajo se enfoca en la atención de la problemática urbana y ambiental especialmente compleja de la Cuenca Media, donde se registra la mayor extensión de asentamientos informales en situaciones ambientalmente degradadas, con acciones de relocalización de viviendas, obras de infraestructura pública, programas de monitoreo de efluentes, mitigación ambiental del curso del río y desarrollo social.

Durante la gestión del gobernador Scioli, en el año 2008, y posteriormente a las inundaciones que afectaron áreas urbanas cercanas a los arroyos del eje noroeste, se creó el Comité de Cuenca Hídrica Vertiente Río de La Plata, integrado por los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada, con el objetivo de proyectar e impulsar la realización de obras para prever y enfrentar eventuales inundaciones y establecer un plan de conducción integral del agua en la región del Gran La Plata, pero según trascendidos de la Autoridad del Agua Bonaerense (ADA), dicho Comité nunca logró constituirse a causa de desavenencias entre los jefes comunales.

El 2 y 3 de abril de 2013, ocurrió la terrible inundación que tuvo que afrontar la Ciudad de La Plata. Considerado un evento extremo, los 392 milímetros de agua caídos, constituyeron la peor catástrofe hidrometeorológica en la historia de las ciudades argentinas. La catástrofe señalaba a la Cuenca del Arroyo del Gato, como el territorio sobre el que se había producido el mayor daño.

FIGURAS 163

Proyecto Estructural canalización Arroyo del Gato.



Fuente La Política Online (2014).

FIGURAS 164

Obras de limpieza Arroyo del Gato, La Plata y Ensenada.



Fuente: La Tecla Info (2015).

En el año 2013, a instancias de la Ley 14.527, se autorizó al Poder Ejecutivo el endeudamiento para comenzar las obras de la primera etapa del Plan Maestro del Arroyo del Gato, correspondiente al Proyecto estructural de canalización del mencionado arroyo (Figuras 163 y 164).

Con relación a las políticas vinculadas al desarrollo productivo, uno de los proyectos que impulsó la gestión Scioli, estuvo vinculado a las obras de infraestructuras viales de vinculación de la Terminal de contenedores del Puerto de la Plata operada por la empresa privada TEC-PLATA con la autopista Dr. R. Balbín. El proyecto aún pendiente permitiría aumentar la capacidad logística anual a 1.5 millones de contenedores (Figura 165).

En relación a la temática del transporte, el proyecto de la terminal Ferroautomotor de Mar del Plata, con la financiación de fondos nacionales, (operativa desde 2009, pero inaugurada oficialmente en 2011), representó la factibilidad de integración del transporte provincial y un proyecto restructurador del territorio a escala urbana (Figura 166).

En referencia a las obras viales, en enero de 2013, Scioli anunció la continuación de la obra de Rehabilitación de la Ruta Provincial N°6 (NOTA 10) (Figura 167). El Gobierno provincial, a través de la Dirección de Vialidad dependiente del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos adjudicó a las empresas ganadoras los cinco subtramos de la obra “Rehabilitación de la Ruta Provincial N° 6”. Los trabajos incluían la reconstrucción de losas, construcción de segunda calzada y obras complementarias, y comprendían los partidos de La Plata, Coronel Brandsen, San Vicente, Cañuelas, General Las Heras, Marcos Paz, General Rodríguez, Luján,

FIGURAS 165

Terminal de Contenedores TEC-PLATA.



Fuente: Terminal C Berisso (2014).

Pilar, Exaltación de la Cruz, Campana y Zárate. Finalmente, en mayo de 2015, la gestión anunciaba a través de los medios de comunicación la terminación de la misma.

Se realizaron obras en el Camino de la Rivera, para evitar el ingreso de tránsito pesado a los barrios y se realizaron obras de repavimentación en el Camino de Cintura, facilitando la conexión norte a sur en los municipios metropolitanos y atravesando once partidos. Se realizaron trabajos en las rutas 67, la ruta 72, la ruta 50 y el Camino del Cereal, con la ejecución de 2500 kilómetros de obras viales, para poder sacar la producción a través de una moderna logística de transporte. Dentro del proyecto del nuevo Sistema Vial Integrado del Atlántico, se realizaron obras de construcción, mantenimiento y ampliación de 1150 kilómetros de sus principales rutas de acceso a la Costa, cuyo objetivo era mejorar el turismo provincial.

El mensaje del Gobernador Scioli, en el año 2014, anuncia ante la Asamblea Legislativa del financiamiento, a través del Fondo Fiduciario de Infraestructura Vial, para la concreción de obras de rehabilitación de rutas a través de la Dirección de Vialidad. En este sentido, y dentro del Plan Vial Integral de Mantenimiento, Conservación y Rehabilitación de rutas, en febrero de 2015, el ministro Arlia, desde la página oficial de la Dirección de Vialidad, daba cuenta de los trabajos viales de rehabilitación y conservación de la capa de rodamiento en rutas 29, 41, 57 y 74.

En relación a la política energética, se llevó adelante la Repotenciación energética de las centrales de Villa Gesell y Mar del Plata, con la extensión de 55 kilómetros de líneas de media tensión en 5 municipios, lo cual significaría la cobertura del servicio eléctrico para 1.5 millones de habitantes.

El mensaje del gobernador del año 2014, hacía una breve descripción del enfoque y la proyección de su gestión: Las políticas públicas vinculadas al desarrollo social, incluyeron obras de inversión en

FIGURAS 167

Rehabilitación de la Ruta Provincial N°6.



Fuente: DVBA (2013).

FIGURAS 166

Terminal Ferro automotor de Mar del Plata.



Fuente: Plataforma WIX.com



infraestructura de servicios de agua y cloacas), especialmente dirigidas al mejoramiento y ampliación de las plantas potabilizadoras y de tratamiento de efluentes, en los municipios metropolitanos cuyas áreas de concesión correspondían a las Empresas ABSA y AISA.

Respecto a las obras de la empresa Buenos Aires Gas S.A. (BAGSA), sub distribuidora de Gas Natural y Propano por redes, dependiente de la Subsecretaría de Energía del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, se ejecutaron obras de conexiones de gas en los municipios pampeanos con menos de 2.500 habitantes de la Provincia de Buenos Aires (NOTA 11).

Sobre el equipamiento en salud, en 2014 se anunciaba la terminación del Hospital Materno Infantil Alberto Balestrini de La Matanza y la etapa final de construcción los hospitales de Ituzaingó, Esteban Echeverría, Cañuelas, Laferrere y Rafael Castillo, financiados por el PAMI, ACUMAR y la Nación.

Por otro lado, también dio cuenta de la finalización de la ampliación del Hospital Ramón Carrillo en Tres de Febrero y de la Maternidad de Moreno y la puesta en pleno funcionamiento del nuevo hospital de Ezeiza. Con el propósito de mejorar la infraestructura sanitaria y resolver las consultas sin tener que ir a los hospitales tradicionales de alta complejidad, el gobernador Scioli creó las Unidades de Pronta Atención (UPA) (Figura 168), instalando 28 en la provincia.

En relación con las obras de infraestructura escolar, Scioli anunció en 2011, la inauguración de 220 edificios escolares, refacciones en 600 existentes y la creación de 44 jardines de infantes. Respecto al equipamiento vinculado a la Seguridad, se anunció la creación de 4 alcaidías, la ampliación de la infraestructura carcelaria en 9.000 plazas, y la descentralización del Patronato de Liberados, estableciendo convenios con cinco universidades para la capacitación de reclusos.

FIGURAS 168

Obra terminada de UPA 1 de Lomas de Zamora año 2015.



FIGURAS 169

Estadio Único Ciudad de La Plata.



Fuente: Ministerio de Salud Provincia de Buenos Aires.

Fuente: Archivo Fotográfico MOP.

Durante la gestión Scioli, se continuó con la ejecución de las obras que se consideraron emblemáticas de la Ciudad de la Plata como Capital de la Provincia de Buenos Aires: La Catedral, el Teatro Argentino (1999) Plan de mejoras, el Techado del Estadio Único para que sea la sede central de la edición 2011 de la Copa América de Fútbol y de todo tipo de eventos culturales, sociales y deportivos de jerarquía internacional y cuya inauguración fue en febrero de 2011 (Figura 169). También se realizaron los trabajos de restauración en el Anfiteatro Martín Fierro, conocido como el Anfiteatro del Lago.

Se llevaron a cabo los proyectos para la puesta en valor del Hotel Provincial de Mar del Plata y el Hotel de Sierra de la Ventana y se llevó adelante la gestión del Museo de Arte Contemporáneo de Mar del Plata, todos ellos vinculados a la oferta turística provincial. (Figuras 170 y 171).

A través del PRO.ME.BA (Programa de Mejoramiento de Barrios), desde el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, se llevaron a cabo obras de asfalto de calles, iluminación pública, instalaciones deportivas y servicios públicos para mejorar la calidad de vida de las familias más necesitadas de los municipios metropolitanos.

En el mensaje ante la Asamblea Legislativa de marzo de 2010, el gobernador Scioli anunciaba su decisión de seguir profundizando el “Programa Provincial de Urbanización de Villas y Asentamientos”, con la urbanización de las zonas de mayor conflictividad, como el barrio Ejército de Los Andes, Villa Fiorito o

Villa Hidalgo. Daba a conocer las obras realizadas, respecto de la recuperación de espacios públicos, playones deportivos, escuelas, jardines, comedores y centro de atención primaria de la salud en 87 barrios de 26 municipios.

FIGURAS 170

Hotel de Sierra de la Ventana.



Fuente: La Política On line (2008).

FIGURAS 171

Hotel Provincial de Mar del Plata.



Fuente:https://www.eldiarioar.com/sociedad/historia-hotel-provincial-mar-plata-sueno-colosal-caida-resurreccion_130_7073238.html

Entre las leyes más importantes sancionadas dentro de la gestión Scioli, en el año 2014, se aprobó la Ley 14.449/14 de Acceso Justo al Hábitat, la cual definía los lineamientos generales de las políticas de hábitat y vivienda y regulaba las acciones dirigidas a resolver en forma paulatina el déficit urbano habitacional, dando prioridad a las familias bonaerenses con pobreza crítica y necesidades especiales.

Se sancionaron también distintos marcos legales para mejorar la gestión de las obras públicas como la Ley 13.810/08, en la cual la provincia manifestó su adhesión al "Régimen Nacional de Iniciativa Privada" y al "Régimen Nacional de Asociación Pública Privada", aprobados por Decretos del Poder Ejecutivo Nacional 966/05 y 967/05, del 16 de agosto de 2005. En el artículo 2º de dicha ley, se establecía que los regímenes citados serían aplicables a los proyectos de infraestructura, obras públicas, concesión de obras públicas, concesión de servicios públicos, licencias y/o cualquier otra modalidad, a desarrollarse mediante los diversos sistemas de contratación local regulados por la Ley 6.021 de Obras Públicas.

Durante esta gestión, y a instancias de la Ley 13757/07, se creó el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS), como autoridad ambiental de la provincia, encargado de la planificación y control de la gestión ambiental, que funcionaría en la órbita del Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno.

El gobernador Scioli, fue sucedido al término de su mandato por la gestión de María Eugenia Vidal, integrante de la Coalición Juntos por el Cambio.

“(...) Quien me suceda recibirá una Provincia desendeudada, con equilibrio fiscal, pujante en lo productivo e inclusiva en lo social. Contra todo lo que se decía, he demostrado que la provincia de Buenos Aires es viable dentro de este proyecto nacional” (Diario de sesiones Senado PBA, 2015).

Gobernando bajo la Ley de emergencia de obra pública (2015-2019)

“Vamos a proponer una ley de modernización del Estado que nos va a permitir incorporar tecnologías de información y comunicación para tener una gestión activa y transparente, que nos va a permitir que los expedientes no recorran decenas de oficinas. Eso se va a traducir en obras más rápidas, en mejores servicios y en una ventanilla única para hacer trámites. En este camino también vamos a acompañar a los intendentes para que estén más cerca de los vecinos, y los vamos a ayudar con herramientas” (Diario de sesiones Senado PBA, 2016).

La gestión de la gobernadora María Eugenia Vidal (2015-2019), acompañada por el Vicegobernador Dr. Daniel M. Salvador, ambos de la Coalición Cambiemos, asumió al cargo el año 2015. En su primer mensaje ante la Asamblea Legislativa, el 1º de marzo de 2016, dio cuenta del diagnóstico de situación encontrado y anunció un cambio de rumbo político, refiriéndose al endeudamiento económico y social, y el compromiso de sanear las cuentas públicas.

Los objetivos de su gestión para la obra pública, estuvieron dirigidos a redireccionar gastos, con prioridades de inversión en: equipamientos para la salud, la educación, la infraestructura hidráulica, la extensión de las redes de agua y cloacas a mayor cantidad de población; el mejoramiento de rutas y caminos rurales; el mejoramiento urbano de los barrios populares; y poniendo un especial acento en el uso de las energías renovables para el mejoramiento de la calidad ambiental en el ámbito del territorio provincial.

En el reconocimiento del escenario propuesto al asumir la gestión, Vidal se propuso como eje fundamental de su política de obra pública provincial, mostrar un cambio respecto de la gestión Scioli, en relación a la eficiencia y transparencia del Estado, con la incorporación de tecnologías de la información y comunicación, cuestión que, según la gobernadora, se traduciría en obras más rápidas, mejores servicios y una ventanilla única para hacer trámites.

La propuesta de modificación de la Ley de Obra Pública, dirigida a la agilización de los procesos de licitación para las obras públicas provinciales, representó el principal objetivo de su gestión y para el cual no consiguió aprobación en la Legislatura provincial, cuestión por la cual, debió gobernar con la ley de emergencia de infraestructura todo el período de gobierno. A través de la Ley 14.828/16 (NOTA 12) impulsó el Plan Estratégico de Modernización de la Administración Pública de la Provincia de Buenos Aires, con el objeto de instalar “un nuevo modelo de gestión de los recursos públicos”.

“(...) Vamos a convocar a todos los bloques de todos los espacios políticos a discutir una reforma política en serio, una reforma que esta Provincia se merece y que está esperando hace muchos años. Como parte de esa reforma, hace unas horas firmé un decreto que espero que esta Legislatura convalide como ley. Ese decreto me obliga a mí y a todos los ministros de mi gabinete a presentar nuestra declaración jurada públicamente. Queremos que esta información sea pública, que todos puedan conocerla y que eso nos ayude a transformar y a fortalecer la transparencia del gobierno” (Diario de sesiones Senado PBA, 2016).

Como ya se dijo, el proyecto de Ley de emergencia de infraestructura en el año 2016, fue su prioridad en el inicio del período de sesiones ordinarias, y dispuso la agilización de los procesos de licitación de obras públicas acortando los plazos de actuación de los organismos de control, estableciéndose además la vigencia de la emergencia por un año, y previendo crear con una Comisión Bicameral de Seguimiento y Fiscalización de Obras. Para ello, mediante el Decreto 653/18, Vidal propuso una serie de modificaciones a la ley de obra pública 6021 (vigente desde el año 1959).

La razón de esta modificación estaba fundamentada en que el aumento constante de los costos de los materiales, mano de obra y otros insumos necesarios para la construcción, había generado una desactualización de los montos establecidos en la reglamentación de dicha ley, resultando necesario adoptar un parámetro de reajuste que resulte adaptable a las variaciones constantes. Dicho decreto, aprobaba un “cuadro de competencias” para todos los procesos de contratación, esquema que marcaría las responsabilidades de cada funcionario según la modalidad de contratación.

Para el año 2017, y en virtud de no poder modificar la Ley de Obra pública, Vidal dio la orden de volver a prorrogar por segundo año consecutivo la Ley de Emergencia de Obras Públicas (NOTA 13), cuestión que complicaba el funcionamiento respecto de las licitaciones de obras a ejecutarse dada la imposibilidad de prorrogar la emergencia por más de 2 años. En este contexto, se resolvió un aumento del 70% más para obras, en las partidas destinadas al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos y la provincia además fue una de las primeras en adherirse a la ley Nacional de Contratación de Obra Público-Privada.

Dentro del Fondo de Infraestructura Municipal, en enero de 2017, los municipios presentaron 1000 proyectos llamados de “vista rápida”, por su impacto inmediato en los distritos, en relación a obras de asfalto, refacción de plazas, etcétera, que, según datos oficiales, La Plata, Bahía Blanca, Lomas de Zamora y La Matanza, los municipios que más dinero recibieron.



Fuente: Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda, 2018.

El 12 de abril de 2018 se sancionó la Ley N°15.022, de declaración de emergencia en materia de infraestructura, hábitat, vivienda y servicios públicos, por la cual se volvió a extender la emergencia por un año, sin lograr durante su mandato aprobar la nueva ley de Obra Pública (NOTA 14).

Las políticas de obra pública que se llevaron a cabo, desde el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos siendo su titular el Lic. Roberto Gigante, se pueden clasificar de acuerdo a los objetivos que buscaron dar respuesta con proyectos que formaron parte de la agenda provincial (Figura 172).

En relación a la política de Saneamiento Ambiental, desde la Dirección de Hidráulica del Ministerio, los temas de agenda prioritarios, se circunscriben a las obras en las cuencas, a través del “Plan de Obras de Emergencia Hídrica”. Dichas obras, tuvieron como objetivo la prevención de inundaciones en los municipios metropolitanos y pampeanos, que se tradujeron en beneficios, tanto para la población

sometida a dichas catástrofes, como para la recuperación de tierras productivas. Durante la gestión de la gobernadora Vidal se realizaron obras con distinto grado de ejecución, en ríos y arroyos de gran envergadura y alto impacto para mitigar las inundaciones en los grandes centros urbanos y regiones productivas de la Provincia.

La gobernadora María Eugenia Vidal se propuso continuar con las obras del Plan Maestro del río Salado, terminando la etapa 3 y 25 km de la etapa 1 del Tramo 4, desde el Puente Romero hasta el cruce con la ruta 205 (Figura 173).

Las obras en la Cuenca del río Reconquista, estuvieron referidas al entubamiento del arroyo Tres Horquetas (Figura 174) y su afluente Miguel Cané, en San Fernando, que consistió en la conducción de los cursos de agua hacia el río Reconquista con una mejor salida y más rápido escurrimiento y el saneamiento de la cuenca del arroyo Tres Horquetas, que atraviesa los barrios Virreyes, Miguel Cané y el sector cercano a la Ruta 202. lo que reduciría el riesgo de inundaciones pluviales en los barrios, además de prevenir focos infecciosos. También se realizaron obras de entubamiento del Zanjón Fate (Figura 175), en San Fernando, cuyo estado provocaba inundaciones periódicas y generaba riesgos importantes para la salud de los vecinos.

FIGURAS 173

Plan Maestro del río Salado Tramo IV- Localidad de Roque Pérez.



Fuente: Diario La Nación (2019).

FIGURAS 174

Entubamiento Arroyo Tres Horquetas (2018).



FIGURAS 175

Entubamiento Zanjón Fate (2019)



Las obras ejecutadas en la Cuenca Matanza-Riachuelo, se circunscribieron a la construcción de nuevos aliviadores, el mantenimiento de estaciones de bombeo, el acondicionamiento de cauces y desagües pluviales en diferentes arroyos y la reconstrucción de conductos de agua para un mejor escurrimiento.

Como parte del Plan Maestro del Río Luján (Figura 176) las obras realizadas en esta gestión involucraron la ampliación del Canal Santa María en la zona de la Reserva Otamendi. Se preveía que cuando finalizara dicha obra disminuirían las crecidas, mejorando las condiciones de escurrimiento del agua para evacuar excedentes hídricos. El financiamiento sería en conjunto entre el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).

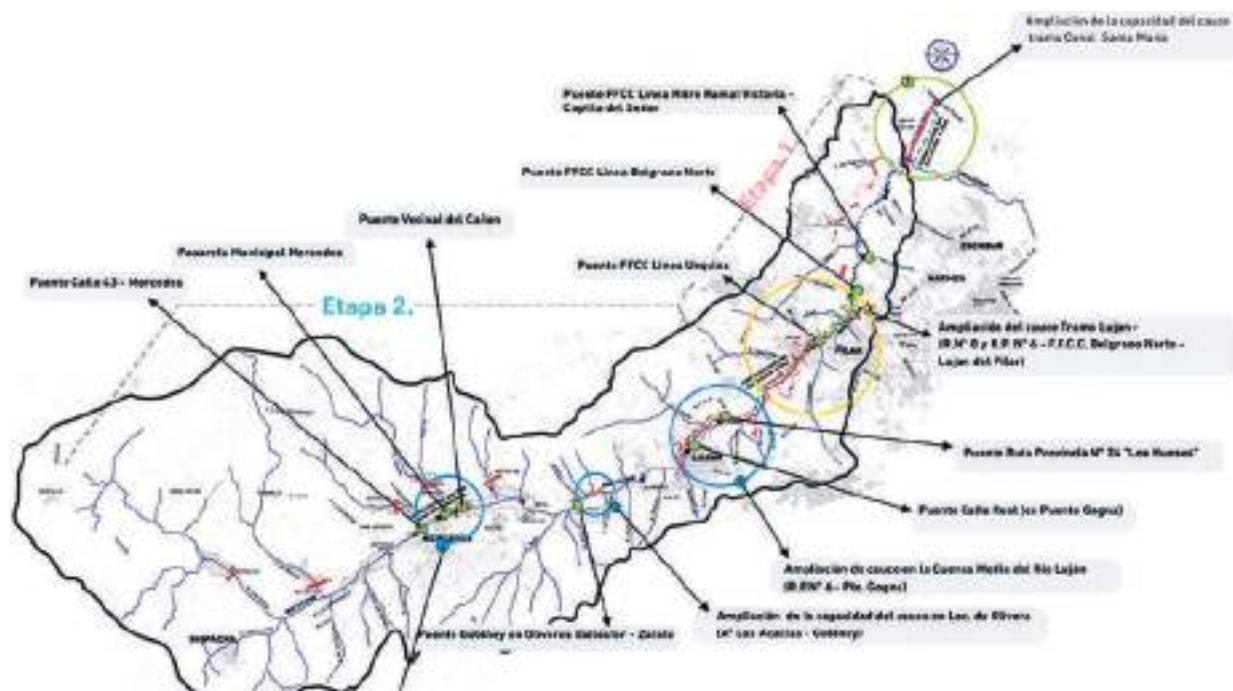
Respecto del Plan de Manejo Hídrico de la Cuenca del Río Areco (Figura 177), se realizaron obras referidas a la ampliación del cauce en una extensión de 12,4 kilómetros aguas abajo desde la Ruta Nacional N°8 que impactarían directamente en el casco urbano de San Antonio de Areco.

Respecto del Arroyo Pergamino, las obras estuvieron referidas a la construcción de una presa y obras de alivio y alteo del puente que está sobre la Ruta Nacional N°178. El objetivo sería mitigar y prevenir las inundaciones causadas por el desborde del curso del arroyo.

La gestión de Vidal, se propuso continuar en la ciudad capital de la provincia, las obras estructurales iniciadas en la gestión Scioli, a través del Plan Integral para el ensanche y profundización del cauce del Arroyo Del Gato. En febrero de 2019, la gobernadora anunciaba que a través del financiamiento del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y el Gobierno Nacional, se inaugurarían las obras pertenecientes al Plan Maestro Integral del Arroyo Del Gato (Figura 178) que permitirían el aumento de la capacidad de transporte de caudales originados en la cuenca ampliando el cauce en 13 kilómetros para una recurrencia de lluvia de 25 años.

FIGURAS 176

Plan Maestro del río Luján.



Fuente: Pcia. de Bs.As. (2019).

Se construyó un canal a cielo abierto entre el río Santiago y las vías del ferrocarril Roca y otro canal revestido en hormigón entre las vías y la avenida 143, y derivadores en las avenidas 31 y 143 (NOTA 15) (Figuras 179 y 180).

FIGURAS 177

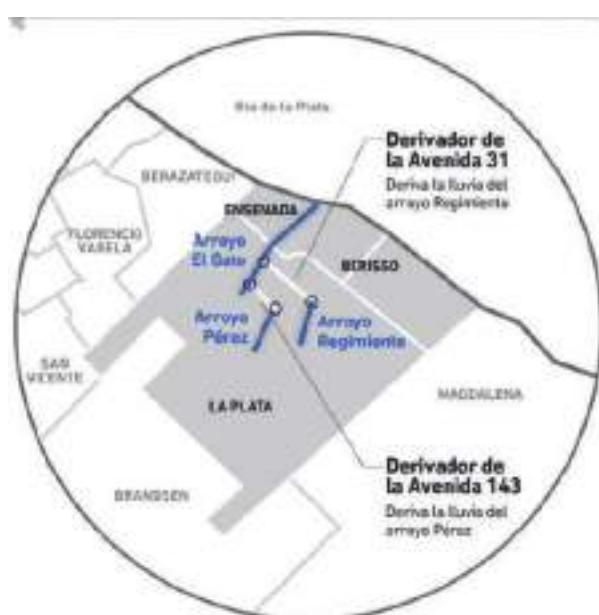
Plan de Manejo Hídrico de la Cuenca del Río Areco.



Fuente: Pcia. de Bs.As. (2019).

FIGURAS 178

Obras Plan Maestro integral del Arroyo del Gato (2019).



FIGURAS 179 y 180

Las obras de ensanche y profundización del cauce del Arroyo dell Gato (2019).



Fuente: Diario La Nación (2019).

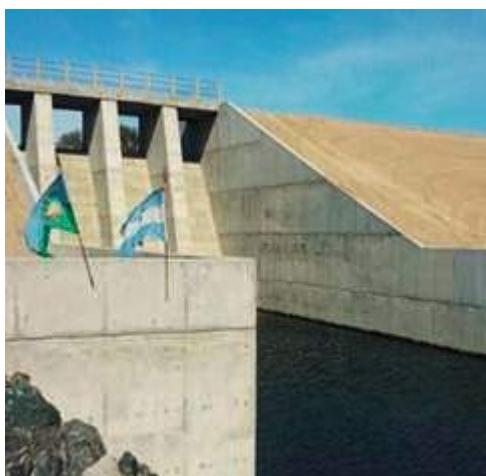
Otras obras hídricas realizadas fueron la reconstrucción del Partidor Piñeyro (Figura 181) en Coronel Suárez; el conducto aliviador Calle Esmeralda en San Martín; los desagües pluviales Yapeyú en Almirante Brown; la Presa Isidora en Azul (Figura 182); y los desagües pluviales y el saneamiento del Arroyo Los Berros en José C. Paz y San Miguel. También se realizaron tareas de limpieza de canales, arroyos y obras de protección de los cascos urbanos.

En relación a las políticas vinculadas al desarrollo productivo y el trabajo, desde la Dirección de Vialidad, se llevaron a cabo obras en varias rutas, algunas se terminaron, como el caso de las rutas: 8, 25, 29, 30, 32, 41, 60, 65, 67, 70, 88, 215.

Respecto de la Ruta del cereal, corredor rural de 96 kilómetros de largo, que va desde la RP N°86 a la RN°33, entre los partidos de Pehuajó y Daireaux, dentro de la provincia de Buenos Aires, en el oeste bonaerense, durante el gobierno de Vidal, se le dio impulso a través de la inversión de fondos, a una vía considerada estratégica para la producción agrícola y ganadera, donde desde hacía 25 años los vecinos y productores reclamaban obras.

FIGURAS 181

Presa La Isidora- Azul.



Fuente: Infome (2017).

FIGURAS 182

Nuevo Partidor Piñeyro Coronel Suárez.



Fuente: Agrositio (2019).

FIGURAS 183

Autopista Pilar-Pergamino.



Fuente: Sitio oficial Argentina.gob.ar (2019).

También se realizaron obras para terminar la RP N°8 desde Comodoro Rivadavia en Malvinas Argentinas hasta Chopin en José c. Paz; y en el caso de la RP N°6 se realizaron tareas de repavimentación en 2 tramos: entre la RP N°24 y la RP N°8, y entre la RP N°7 y la RP N°8.

La Autopista Pilar-Pergamino (Figura 183), dentro de las obras vinculadas a la ruta nacional 8, fue una obra de más 160 km de extensión cuyo objetivo es mejorar la seguridad y agilizar el tráfico de los más de 33.000 vehículos, en gran medida transporte de carga y de pasajeros. Además del doble carril por sentido de circulación, los trabajos incluyen accesos más dinámicos a las ciudades, variantes o circunvalaciones para que el transporte pesado evite el paso por los ejidos urbanos y señalización inteligente para reducir el índice de accidentes. Se terminaron las obras de conexión con las rutas productivas y la cuenca lechera, en los caminos rurales, a lo largo de 4.000 km de tierra en 69 municipios.

Respecto de la temática de la energía, las obras en las Centrales de Energía Eléctrica de la Costa Atlántica estuvieron vinculadas con el aumento de capacidad energética en Mar del Plata, Balcarce, Miramar. La gobernadora Vidal, le dio gran impulso a la generación de energías renovables con 13 proyectos de Parques Eólicos, de los cuales tres estaban en construcción, el de Necochea terminado, y para el término de su gestión, el Parque Eólico Corti, en Bahía Blanca, se preveía que estaría generando energía.

Las políticas de desarrollo social, estuvieron dirigidas a la provisión de infraestructura de servicios para el mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones provinciales. Vidal dio cuenta de la terminación de 300 obras de agua y cloacas, 100 kilómetros de cañerías nuevas y mantenimiento de más de 400 km de redes sanitarias.

En el marco del “Plan nacional de integración de barrios populares”, se llevó adelante una política integral de urbanización, con obras de provisión de servicios de agua potable y cloacas, llegada del transporte público y acceso a la vivienda, en los Barrios Costa Esperanza de San Martín, Porá de Lanús, Itatí de Quilmes, Libertad de Almirante Brown, Carlos Gardel de Morón y la Cava de San Isidro.

Respecto al equipamiento en educación, se llevaron a cabo obras de terminación en escuelas que estaban suspendidas, para equipamiento e inauguración en el año 2016.

FIGURAS 184

Plan integral de guardias hospitalarias.



FIGURAS 185

Emergencia médica Hospital Larrain.



En relación con el equipamiento en salud, Vidal tomó la decisión de no inaugurar hospitales vacíos, sino arreglar el equipamiento existente.

"con este nuevo plan que ya funciona en 30 hospitales de la Provincia, cuando lleguemos a la guardia va a haber alguien que nos va a hacer un primer diagnóstico y nos va a decir si es urgente o no, si puede esperar o si debe atenderse enseguida. No va a pasar más eso de entrar a una guardia y que pasen horas y horas sin que nadie diga nada. Vamos a darle prioridad a los que no pueden esperar, para que todos estemos más cuidados, seguros y más tranquilos".

Para ello, llevó adelante desde el comienzo de su gestión, el llamado “Plan de salvataje para el mejoramiento de la infraestructura hospitalaria” (Figura 184) en 27 hospitales públicos provinciales. Se llevó adelante, no sólo el reacondicionamiento físico de las dependencias, sino la renovación del mobiliario, mayor equipamiento médico, conectividad para desarrollar el Sistema Triage de recepción de pacientes y mejora de la seguridad.

Las obras de mejoramiento y terminación en guardias de hospitales provinciales y municipales, como el Hospital Larraín de Berisso (Figura 185), Hospital San Martín (un quirófano y una maternidad) y en los Hospitales San Martín, Hospital Alende (salas de internación), Penna, Güemes, Belgrano, Eva Perón de San Martín y H. Gandulfo de Lomas de Zamora. También se terminaron 9 hospitales municipales.

En relación al equipamiento vinculado a la Seguridad, se llevó adelante la Unidad modelo en Campana (Figura 186) para jóvenes de entre 18 y 21 años que tienen condenas menores a 5 años, que proyectaba la incorporación de 3 mil plazas.

La gobernadora Vidal, rindió cuentas al finalizar su gestión y destacó como un logro de la misma, la concreción de una gran inversión en obras públicas y la recuperación del Fondo del Conurbano. A partir de la firma de un consenso fiscal con el gobierno nacional y todas las provincias, se recuperarían 21 mil millones de pesos para la Provincia de Buenos Aires en el 2018; 44 mil millones de pesos en el 2019 y; a partir del 2020 estas sumas se preveía fueran actualizadas por inflación en automática.

En su discurso final ante la Asamblea legislativa en el año 2019, la gobernadora expresaba algunos rasgos que sintetizaron su gestión:

FIGURAS 186

Unidad modelo de Campana.



Fuente: Impulso baires-Infobae (2019).

“(...) Pasamos de una Provincia que en 2015 tenía 109 municipios con déficit, a tener 90 municipios con superávit; de una que otorgaba recursos a dedo, según el color político del intendente, a una que trabaja en equipo con todos y en la que los 135 recibieron fondos provinciales para obras. Se terminó la discrecionalidad.

Pasamos de una Provincia que invertía muy poco en infraestructura a una que invierte más del doble. Modernizar la administración no solo es que sea más ágil y accesible a los ciudadanos, sino también que sea más transparente (...”).

“(...) Hemos demostrado que se puede gobernar respetando a las instituciones, respetando las diferencias de poderes, dialogando con todas las fuerzas políticas distintas; que se puede empezar y terminar obras.”

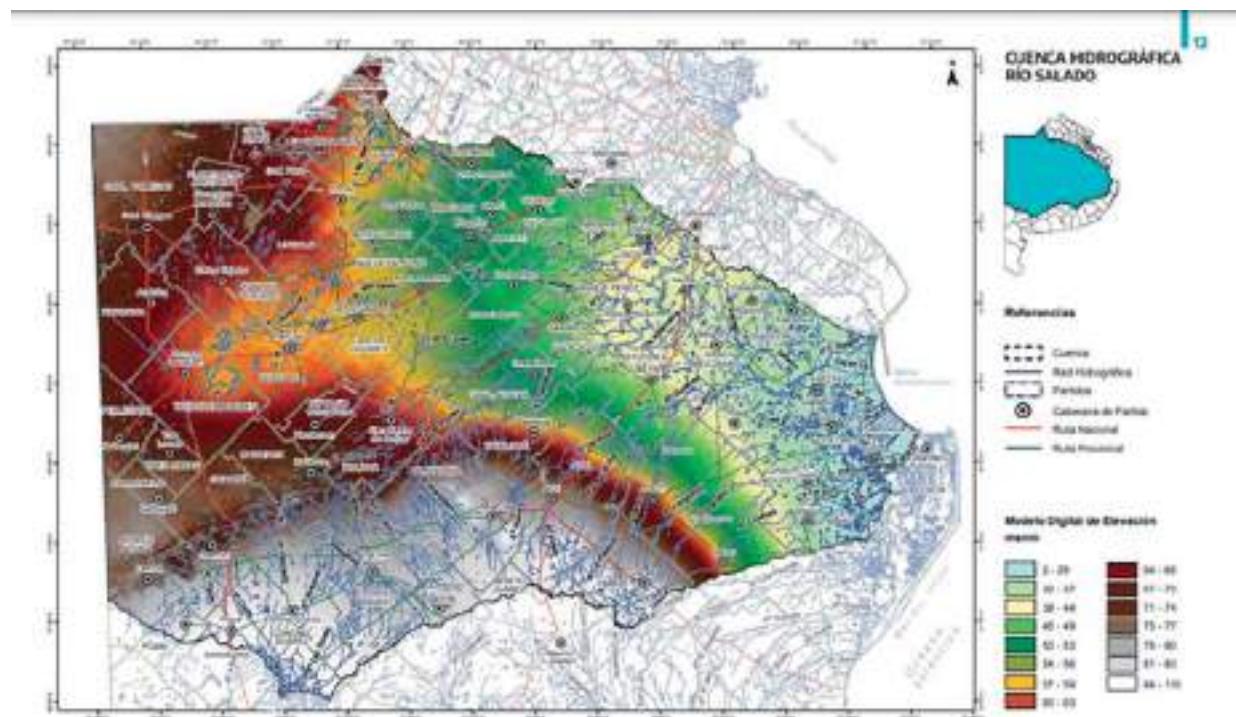
Con mandato cumplido, la gobernadora María Eugenia Vidal fue sucedida en la gobernación por el Lic. Axel Kicillof en el año 2020.

Plan Maestro de Saneamiento Integral de la Cuenca del río Salado

“(...) en la búsqueda de soluciones al problema estructural de las inundaciones rurales en la provincia de Buenos Aires, y sin perjuicio de desarrollar obras que atiendan la emergencia que enfrentamos en otros distritos, tenemos una meta que obtuvo un consenso definitivo de productores y técnicos, y sobre la cual ya no hay discusión: el Plan Maestro del río Salado. Su desarrollo implica integrar 170 mil kilómetros cuadrados de la provincia de Buenos Aires; es la única solución estratégica al problema de las inundaciones rurales de nuestra Provincia (Diario de sesiones Senado PBA, 2003).

FIGURAS 187

Cuenca del río Salado.



Fuente Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (2020).

El río Salado nace en la laguna del Chañar, de la localidad de Teodolina, Santa Fe, y desemboca en el río de La Plata, en la bahía de Samborombón. Su cuenca hidrográfica natural abarca 59 localidades y 17 millones de has. (Figura 187). A lo largo de su recorrido, pasa por las localidades de Junín, Roque Pérez, Alberti, General Belgrano y Villanueva (entre otras), recibiendo numerosos afluentes, en su recorrido y dando lugar a la formación de lagunas, en su tramo inferior. Dicha cuenca, reconoce a la actividad agropecuaria como predominante en la economía de aquella, con el 25% al 30% de la producción nacional de granos y carne en la Argentina, lo cual explica su continuidad a través de las diferentes gestiones provinciales y el financiamiento nacional de las obras públicas en territorio provincial.

Desde el siglo XIX a la actualidad, todo el territorio de la cuenca sufrió alteraciones sobre el soporte natural vinculadas al uso intensivo del suelo, por la actividad agropecuaria, a la fundación de ciudades y pueblos, al trazado de vías férreas, caminos y a una red de canales de desagüe (Banzato, 2020).

La cuenca del río Salado se caracteriza por presentar, en forma periódica y frecuente, inundaciones y sequías prolongadas. Esta situación se ha agravado desde comienzos de la década de 1970, donde se inició un período más húmedo y un aumento en la frecuencia de los eventos de inundación y anegamiento, afectando en forma generalizada a toda la región del Salado, con las consecuentes pérdidas de la producción vinculada al sector agropecuario y la infraestructura vial y urbana.

La primera obra del Salado realizada entre los años 1995 y 1996 que se financió con fondos provinciales, fue la creación del Canal 15, también llamado Canal Aliviador en una extensión de 32 Km de longitud para facilitar la salida del río Salado al mar (Figura 188).

Las inundaciones en el período 1998-2001, afectaron 5 millones de hectáreas de la Cuenca, con gran

FIGURAS 188

Ampliación Canal Aliviador.



número de evacuados y entrada de las aguas a diferentes ciudades, empeorando las condiciones sobre dicho territorio y dando lugar al Plan Maestro Integral (PMI), que elaboró la consultora HALCROW, entre 1998 y 1999, estimando un plazo de once años para la concreción de las obras.

"(...) La obra de canalización y dragado del río, iniciada en el año 2003, tiene por objeto retirar las construcciones y altos fondos y ampliar su capacidad a los requerimientos hidráulicos del Plan. Quedan así definidas cinco Etapas para la ejecución de obras de ampliación de la capacidad del cauce del río Salado (...) (NOTA 17).

El área de intervención del Plan Maestro Integral, fue delimitada estableciendo 3 regiones, basadas en las sub-cuencas hidrológicas (las que se dividieron en subregiones), para la implementación y el manejo futuro de toda la Cuenca del río Salado (Figura 187):

- Región A Noroeste (66.000km²)
- Región B Salado – Vallimanca – Las Flores (99.000km²)

Fuente: Subs. Recursos Hídricos Pcia. de Buenos Aires (2019).

- Región C de Las Encadenadas del Oeste (11.000km²).

El PMI desarrolló una serie de medidas institucionales, estructurales y no estructurales, y alternativas para proyectar su implementación en una serie de fases.

Las subregiones intentaron proveer unidades geográficas apropiadas para separar en fases la implementación del PMI y para un futuro manejo integrado de la cuenca. Durante el desarrollo del PMI, surgieron diferentes divisiones de las subregiones en base a unidades hidrológicas, ecológicas, sociológicas y físicas. No obstante, se decidió que, principalmente, la división regional de la cuenca debería permitir un manejo eficiente a largo plazo del ambiente hídrico y la promoción e implementación del PMI (NOTA 18).

El Plan Maestro, se planteaba desde sus objetivos, y a diferencia del anterior paradigma del desagüe, implementado en la década de 1990, reducir los impactos negativos que tienen las inundaciones y sequías en la economía de la cuenca. Se proponía mejorar la economía desde la visión del desarrollo sustentable, integrando una mirada medioambiental, ya que los suelos extraídos del cauce, serían empleados para elevar zonas inundables, en general ubicadas en bajos y/o bañados marginales; por último, tenía en cuenta la necesidad de implementar un marco institucional.

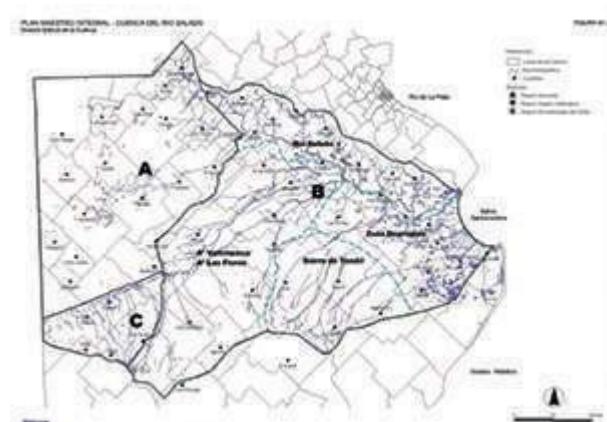
A pesar de las críticas que lo consideraban un “plan teórico”, que ni siquiera contemplaba el real aporte de aguas de Córdoba y Santa Fe; que, planteando sólo aspectos de prefactibilidad, y lejos de ser un proyecto, que contemplaba algún tipo de implementación; con el consenso de productores y técnicos el gobernador Solá resolvió iniciar los trabajos necesarios para la elaboración de cada Proyecto Ejecutivo de las obras identificadas en el mismo (Banzato, 2020).

En el año 2003, el gobernador Solá, creó por decreto el “Consejo Auditor del Plan Maestro Integral de la Cuenca del río Salado”. El mismo, estaría integrado por representantes de la Unión Industrial Argentina, CARBAP, CONINAGRO, FAA y la Sociedad Rural Argentina. Dicho Consejo, solicitó al Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos bonaerenses, la contratación de una auditoría externa para dar mayor transparencia al control de las obras, para lo cual se evaluaba recurrir a una universidad nacional.

También se resolvió encargar el diseño de un modelo matemático para definir un plan de manejo de las obras complementarias y evitar así conflictos entre partidos o decisiones arbitrarias. En agosto de 2003, se licitaron las obras de dragado de la cuenca inferior del Salado, hacia la bahía de Samborombón. La obra abarcaría un área de 4 millones de hectáreas y el río Salado podría transportar así unos 700 metros cúbicos por segundo. La financiación provendría del Fondo Hídrico Nacional y de un crédito del Banco de Inversión y Desarrollo (BICE).

FIGURAS 189

Área de Intervención del Plan Maestro.



Fuente: Dir. Pcial. de Obra Hidráulica (2016).

FIGURAS 190

Tramos de ejecución- Plan Maestro río Salado.



Fuente: Ing. Marcelo Rastelli (2017).

En el año 2004, se resolvió a través de un fallo judicial, la prosecución de las obras paralizadas del Plan Maestro Integral del río Salado, dividiendo los casi 700 kilómetros del río en cinco tramos (NOTA 19), e incluyendo, además, la creación de un sistema de protección de ciudades y la remoción y reemplazo de puentes.

El ministro de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos bonaerense, Raúl Rivara, de la gestión Solá, presidió la apertura de sobres de la licitación para la construcción del puente La Postrera, primera obra estructural del Plan Maestro del río Salado.

El nuevo puente La Postrera (Figura 191) sería emplazado sobre el río Salado en el camino que une las localidades de Pila y Lezama, y tendría una longitud de 275 metros y 8 metros de ancho. La obra permitiría la circulación de caudales hídricos excepcionales con unos 2.500 metros cúbicos por segundo y una cota de caudal máximo de 8,10 metros. Esto implicaría, además, la reconstrucción de caminos, para darles la dimensión y la cota adecuadas, y los trabajos comenzarían a mediados de septiembre (NOTA 20).

El consorcio que finalmente desarrollaría la obra del tramo 1, estaba compuesto por Dragados y Obras Portuarias SAIC (Dyopsa) y Pentamar SA. Durante 730 días corridos, deberían remover unos 19 millones de metros cúbicos de lecho de río a lo largo de 49 km. Entre 2004 y 2007 se avanzó sobre 48 kilómetros del recorrido del río en lo que fuera el tramo 1.

FIGURAS 191

Puente la Postrera-Castelli.



Fuente: Foto particular.

FIGURAS 192

Obras en Tramo 1.



Fuente: Archivo Subsecretaría de Recursos Hídricos (2023).

FIGURAS 193

Obras en Tramo 2.



Fuente: Subsecretaría de Recursos Hídricos. Fuente Archivo Subs. de Recursos Hídricos (2023).

La obra total se extendería desde la desembocadura del río a través del Canal 15, sobre la ruta provincial 11 en el municipio de Castelli, hasta la laguna El Carpincho, en Junín.

Los tramos 1 y 2 se ejecutaron entre 2005 y 2008 (NOTA 21). Su desarrollo integraría 170 mil kilómetros cuadrados de la provincia de Buenos Aires y para ello, se contó con aportes del Banco de Inversión y Comercio Exterior, y del Banco Interamericano de Desarrollo.

Durante la gestión Scioli, entre 2010 y 2014, Banzato (2020), da cuenta de que no existieron avances en la continuidad de las obras del Plan Maestro. Las lluvias caídas entre 2012 y 2014, produjeron nuevamente inundaciones tanto en la zona rural, como en varias ciudades con gran cantidad de barrios anegados (Figuras 194 y 195). La magnitud de lo ocurrido hizo que diecinueve partidos fueran declarados en estado de emergencia y/o desastre. Una vez más, las notas periodísticas se hicieron eco de la falta de obras, especialmente la postergada ejecución del Plan Maestro Integral Cuenca del río Salado.

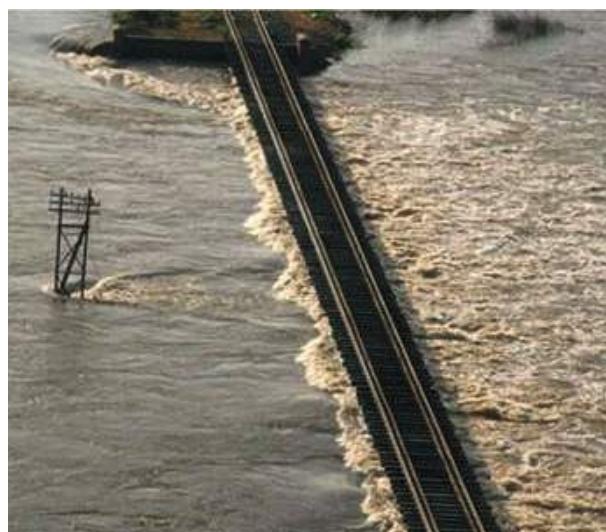
En 2014, se anunciaba la terminación del tramo 2 y el llamado a licitación del tramo 3 de las obras del Plan (Arroyo Los Poronguitos - Laguna Las Flores). La etapa 3, que comprendía 65 kilómetros de extensión y la excavación de 25 millones de metros cuadrados, beneficiaría a los partidos bonaerenses de Nueve de Julio, Lobos, 25 de mayo, Roque Pérez, San Miguel del Monte, Navarro, Chivilcoy y Alberti, entre otros, incluyendo también la construcción y readecuación de todos los puentes emplazados sobre el río, entre las rutas 2 y 3.

En 2015, la Confederación de Asociaciones Rurales de Buenos Aires y la Pampa (CARBAP) dio a conocer un informe con registro de lluvias y situación de los partidos rurales de la provincia, señalando el grave estado de aquellos aledaños al río Salado e instando a la Provincia a intervenir con tareas de reparación de las compuertas rotas existentes desde hacía muchos años, levantando y reforzando los terraplenes y ensanchando todos los canales que estaban obstruidos y resultaban insuficientes para la cantidad de agua que se les incorporaba desde los partidos más altos.

La gestión Vidal, por su parte, se propuso continuar con las obras del Plan Maestro integral, terminando la etapa 3 y 25 km de la etapa 1 del Tramo 4, desde el Puente Romero hasta el cruce con la ruta 205. Los trabajos, según se desprende de los informes previos, beneficiarán a las localidades de Nueve de Julio,

FIGURAS 194

Zona rural de Alberti.



Fuente: Diario La Nación (2015).

FIGURAS 195

Casco urbano Villanueva-Gral. Paz.



Fuente: Diario Hoy (2015).

Lobos, 25 de mayo, Roque Pérez, San Miguel del Monte (Figura 198), Navarro, Chivilcoy y Alberti, entre otras.

En el trabajo del Ing. Marcelo Rastelli (NOTA 22), se especifica que el objeto de la obra en dicho tramo, consistió en la canalización, adecuación del cauce e incremento de las superficies de terreno por encima de la cota de inundación a través de la ubicación de suelos de excavación en determinados sectores y la realización de las obras complementarias. Desde el punto de vista tecnológico, se explicaba que el proyecto contemplaba la creación de un sistema de “recintos” para depositar el refulado proveniente del dragado del río.

El sistema se realizaría sobre campos, con una medida mínima y que no pertenecían al sistema de humedales naturales. Consistiría en levantar la capa de tierra productiva en terrenos bajos, llenar y luego reponer la tierra que se extrajo para mantener la productividad del suelo. El alcance del proyecto, refería a conformar secciones de río, para obtener capacidad de conducción para una recurrencia de 10 años. También se tendrían en cuenta los posibles efectos positivos sobre el turismo, la pesca y las actividades sociales recreativas.

Dicho proyecto, que contó con la financiación conjunta entre el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, el Banco Europeo de Inversiones, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y el Gobierno Nacional, permitiría la recuperación de 1 millón de hectáreas productivas, quedando pendiente la terminación del Tramo 4 y el Tramo 5 del Plan Maestro.

A modo de síntesis, el Ing. Rastelli, expresó (NOTA 23) que El Plan Maestro Integral del río Salado fue en términos generales, un “Plan de gestión” y que las obras estructurales que se ejecutaron podrían ser

FIGURAS 196

Inundaciones en la provincia.



Fuente: Sub. de Rec. Fuente Hídricos (2023).

superadas a futuro por las características geomorfológicas de su relieve y su sistema de drenaje natural, al que se suma la alternancia de períodos de lluvias y de sequía. Esta dinámica natural, según Rastelli, debería ser conocida por la población.

Respecto de las obras no estructurales, se refirió a una instancia institucional, definida por una organización descentralizada y participativa, con la formación de Consorcios de carácter privado, entre las empresas que tienen a cargo la ejecución de las obras y los propietarios de las tierras involucradas en el Plan, siendo la Autoridad del Agua de la Pcia. de Buenos Aires (ADA) quién regula su funcionamiento.

También se menciona la creación de los Comité de cuencas para el fortalecimiento de la gestión provincial y municipal y la difusión pública de las obras. Las medidas de monitoreo y análisis ambiental, manejo de humedales y áreas de inundación, como así también de especies y hábitat, formaron parte también de las obras no estructurales y estuvieron dirigidas al fortalecimiento de la gestión ambiental de la Cuenca del río Salado.

FIGURAS 197

Obras en Tramos 3 y 4 - Cuenca del río Salado.



Fuente: Subs. de Rec. Hídricos (2023).

FIGURAS 198

Tramo IV.



Fuente: Subsecretaría de Recursos Hídricos (2023).

Bibliografía

AYOS E. (2013) - ¿Una política democrática de seguridad? Prevención del delito, políticas sociales y disputas en el campo conformado en torno a la inseguridad en la Argentina de la última década. XVIII Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública. Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo, Montevideo, 2013. Disponible en: <https://www.aacademica.org/emilio.ayos/3.pdf>

CRAVACUORE D. Y OTROS (2004)-La articulación en la gestión municipal-Actores y políticas. Universidad Nacional de Quilmes. Disponible en:<http://biblioteca.municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/agm.pdf>

CRAVINO C. Y OTROS (2000). Notas sobre la política habitacional en el AMBA en los años '90. Disponible en: <http://municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/Notas%2520sobre%2520la%2520politica%2520habitacional%2520en%2520el%2520AMBA.pdf>.

MANES RR. (2013)- Trayectoria Histórica del Instituto de la Vivienda de la Provincia de Buenos Aires en el período 1956-2009, Facultad de Trabajo Social Maestría en Trabajo Social. Disponible en:http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/57632/Documento_completo__.pdf-PDFA.pdf?sequence=3

PIANA, R. (2017) El Plan Estratégico de Modernización de la Administración Pública Bonaerense- Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/115571>

RASTELLI M. Seminario Riesgos Hidrológicos-Facultad de Ciencias Astronómicas y Físicas- UNLP Disponible en: https://www.fcaglp.unlp.edu.ar/uploads/docs/seminario_riesgos_hidrologicos_rastelli.pdf

TALAVERA P., ARMijo M. (2007) Instituciones y desarrollo: reformas de segunda generación en América Latina.

Síntesis realizada por el Lic. Andrés Duguine, Profesor Adjunto. Cátedra Economía del Turismo. Enfoque Micro. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de La Plata

Fuentes documentales

Información primaria

Diario de Sesiones. Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Sr. Carlos Federico Ruckauf a la Honorable Legislatura. Marzo de 2000, 2001. La Plata.

Diario de Sesiones Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Ing. Agr. Felipe Carlos Solá a la Honorable Legislatura. Marzo de 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007. La Plata.

Diario de Sesiones Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Sr. Daniel Osvaldo Scioli a la Honorable Legislatura. Marzo de 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015. La Plata.

Diario de Sesiones Mensaje de la Gobernadora de la Provincia de Buenos Aires Sra. María Eugenia Vidal a la Honorable Legislatura. Marzo de 2016, 2017, 2018, 2019. La Plata.

Fuentes institucionales y normativas

Ejes conceptuales, objetivos y estrategias del Gobierno Provincial. Disponible en: http://municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/ds_ejes1Sol%E1ll.pdf

Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires (2007). disponible en: <https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-reg/Lineamientos-Estrategicos-para-la-Region-Metropolitana-de-Buenos-Aires.pdf>

Plan Estratégico Territorial (2008-2011). Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/secretaria/sistema-de-identificacion-y-ponderacion>

Ley 12504/2000. Reformulación de los Contratos de Obra Pública. Disponible en: <https://intranet.hcdiputados-ba.gov.ar/refleg/lw12504.pdf>

Programa de Financiamiento Ordenado. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/75000-79999/79440/norma.htm>

Ley 13296/05 disponible en: <https://normas.gba.gob.ar/documentos/BMylOuaB.pdf>

Ley 14.449/14 de Acceso Justo al Hábitat. Disponible en <https://normas.gba.gob.ar/documentos/B3mgaUj0.html>

Dirección de Vialidad. Disponible en: http://www.vialidad.gba.gov.ar/noticiadvba.php?pagina=link_noticia&id_noticia=304

Plan Integral de Mantenimiento, Conservación y Rehabilitación de rutas-disponible en: http://www.vialidad.gba.gov.ar/noticiadvba.php?pagina=link_noticia&id_noticia=621

Ley 14828/17- Plan Estratégico de Modernización de la Administración Pública de la Provincia de Buenos Aires. Disponible en: <https://normas.gba.gob.ar/documentos/0X53DSax.html>

Ley 15022/18 -Declaración de prórroga de la ley de Emergencia por 1 año-Disponible en: https://intranet.hcdiputados-ba.gov.ar/includes/ley_completa.php?vnroley=15022

Rendición de Cuentas Gobernadora Vidal (2019)- Disponible en: https://www.gba.gob.ar/comunicacion_publica/gacetillas/vidal

ATLAS- Cuenca y Regiones hídricas ambientales de la Provincia de Buenos Aires<https://www.infra.gba.gov.ar/web/Hidraulica/Atlas.pdf>

Fuentes periodísticas electrónicas

Diario La Nación (1996). Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/economia/privatizaran-en-1997-el-banco-hipotecario-nid168977/>

Diario Página 12 (1999) <https://www.pagina12.com.ar/1999/99-12/99-12-11/pag13.htm>.

Diario La Nación (2000) Plan Quinquenal de Obras Públicas Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/economia/ruckauf-promete-obras-publicas-nid12813/>

Diario La Prensa (2000). Disponible en: <https://www.laprensa.com.ar/313268-Nuevo-pl-unan-de-infraestructura-provincial.note.aspx>

Sitio oficial Catedral de La Plata. Disponible en: <https://catedraldelaplata.com/catedral/completamiento/>

Diario La Nación (2002). Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/politica/felipe-sola-es-el-nuevo-gobernador-de-buenos-aires-nid363814/>

Diario Página12 (2007). Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-95324-2007-11-27.html>

La Política online (2015). Disponible en: <https://www.lapoliticaonline.com/nota/90339-otro-guino-de-scioli-a-dominguez-le-prometio-un-fondo-de-infraestructura-para-la-provincia/>

Diario El Cronista. Disponible en: <https://www.cronista.com/economia-politica/Scioli-advierte-que-la-banca-privada-va-a-tener-que-financiar-el-plan-Procrear-20>

La Tecla (2015). Disponible en: <https://www.latecla.info/70874-s-al-financiamiento-para-obras-hidraulicas>.

Infoplatense (2015) Disponible en: <https://www.infoplatense.com.ar/nota/2015-9-30-aprobaron-ampliacion-de-1-185-millones-para-obras-hidraulicas-en-la-plata>.

Revista Vivienda (2003). Disponible en: <http://www.revistavivienda.com.ar/destacadas/urbanizar-1000-villas>

Diario El Cronista (2017) Economía y política. Disponible en: <https://www.cronista.com/economiapolitica/Vidal-se-queda-sin-ley-de-obra-publica-para-este-año-y-prorroga-la-emergencia-20170630-0018.html>.

Cronos-Tiempo de Noticias (2019). Disponible en: <https://infocronos.com.ar/nota/10315/y-la-ley-de-obra-publica-vidal-volvio-a-extender-por-un-ano-la-emergencia-en-infraestructura/>.

Diario Clarín (2019) Disponible en: https://www.clarin.com/politica/ahora-arroyo-gato-dron_0_8MGGhBnRJ.html

Diario La Nación (2020) <https://www.lanacion.com.ar/politica/inundaciones-obras-simbolicas-otras-continuar-legado-hidrico-nid2507915/>

Infobae (2021). Disponible en: <https://www.infobae.com/politica/2021/08/07/rio-salado-la-megaobra-que-lleva-25-anos-atravesia-59-municipios-bonaerenses-y-busca-recuperar-mas-de-8-millones-de-hectareas/>

Evaluación del impacto Ambiental y Socia I(2016).Disponible en <https://documents1.worldbank.org/curated/en/929181481147820767/pdf/SFG2736-EA-Box396331B-PUBLIC-ACS.pdf>

Revista Infográfica (2023). Plan Maestro del río Salado 1997/2023-Subsecretaría de Recursos Hídricos Provincia de Buenos Aires. Disponible en: <https://www.presentenoticias.com>

News Agrofy (2003). Disponible en: <https://news.agrofy.com.ar/noticia/40080/comenzaran-el-mes-proximo-las-obras-hidraulicas-en-el-salado>.

La política online (2016). Disponible en: <https://www.lapoliticaonline.com/nota/96743-el-senado-aprobo-la-emergencia-en-infraestructura-y-vidal-tiene-via-libre-para-licitar/>

Diario La Capital (2016). Disponible en: <https://www.lacapitalmdp.com/la-gobernadora-vidal-cuenta-con-la-ley-de-emergencia-para-acelerar-obras-publicas/>

Infocronos (2019). Disponible en: <https://infocronos.com.ar/nota/10315/y-la-ley-de-obra-publica-vidal-volvio-a-extender-por-un-ano-la-emergencia-en-infraestructura/>

Letrap (2019). Disponible en: <https://www.letrap.com.ar/nota/2019-4-24-10-55-0-vidal-y-una-gestion-entera-bajo-emergencia-en-infraestructura>.

Notas

1. Ley 12504/00 Artículo 2º.- Autorizase al Poder Ejecutivo a convenir la reformulación de los términos de contratos de obra pública. Disponible en: <https://intranet.hcdiputados-ba.gov.ar/refleg/lw12504.pdf>

2. Ley 12.653/2001 – Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/provincial/ley-12653-123456789-0abc-defg-356-2100bvorpyel/actualizacion>.

3. Entrevista con la Arq. Nora Campañaro, integrante de la Dirección de Arquitectura del MOP.

4. En 1998, el Banco Hipotecario Nacional privatizó el manejo de su cartera bajo una figura que se denomina Banco Hipotecario S.A. cuyo control mayoritario está ejercido por el grupo IRSA, que en los años '90 devino en uno de los mayores propietarios de tierras urbanas del país. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/economia/privatizaran-en-1997-el-banco-hipotecario-nid168977/>

5. Ejes conceptuales, objetivos y estrategias del Gobierno Provincial. Disponible en: http://municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/ds_ejes1Sol%E1ll.pdf

6. Lineamientos Estratégicos para la región Metropolitana de Buenos Aires. Disponible en: <https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-reg/Lineamientos-Estrategicos-para-la-Region-Metropolitana-de-Buenos-Aires.pdf>

7. Programa de Desarrollo de Inversión Sustentable en Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires. Disponible en: https://www.gba.gob.ar/hacienda_y_finanzas/organismos_multilaterales_y_financiamiento_bilateral/prestamos_terminados/birf_7472_programa_de_desarrollo_de_la_inversion_sustentable_pba

8. Decreto 1021/07. Disponible en: <http://www.hcdiputados-ba.gov.ar/refleg/p200701021127.htm>

9. “El déficit de Scioli ya fue motivo de discusión en la Casa Rosada”- Publicación Página 12, año 2007. Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-95324-2007-11-27.html>

10. http://www.vialidad.gba.gov.ar/noticiadvba.php?pagina=link_noticia&id_noticia=237

11. Empresa BAGSA - “Una herramienta para llevar el gas al interior”. Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/545261-hay-que-darle-potencialidad-al-interior-la-potencialidad->

12. Ley 14.828/16.Plan Estratégico de Modernización de la Administración Pública de la Provincia de Buenos Aires.
13. El Cronista-Economía y política - Art." Vidal se queda sin Ley para Obra Pública". Disponible en: <https://www.cronista.com/economiapolitica/Vidal-se-queda-sin-ley-de-obra-publica-para-este-año-y-prorroga-la-emergencia-20170630-0018.html>
14. Cronos-Tiempo de Noticias. -Art. ¿Y la Ley de Obra Pública? Disponible en: <https://infocronos.com.ar/nota/10315/y-la-ley-de-obra-publica-vidal-volvio-a-extender-por-un-ano-la-emergencia-en-infraestructura/>
15. https://www.clarin.com/politica/ahora-arroyo-gato-dron_0_8MGhBnRJ.html
<https://www.lanacion.com.ar/politica/inundaciones-obras-simbolicas-otras-continuar-legado-hidrico-nid2507915/>
16. Rendición de Cuentas. Disponible en: https://www.gba.gob.ar/comunicacion_publica/gacetillas/vidal_rindi%C3%B3_cuentas_de_su_gesti%C3%B3n_y_dijo_%E2%80%9Cme_voy_con_la_convicci%C3%B3n
17. https://www.fcaglp.unlp.edu.ar/uploads/docs/seminario_riesgos_hidrologicos_rastelli.pdf
<https://www.infobae.com/politica/2021/08/07/rio-salado-la-megaobra-que-lleva-25-anos-atraviesa-59-municipios-bonaerenses-y-busca-recuperar-mas-de-8-millones-de-hectareas/>
18. Evaluación de Impacto Ambiental y Social. Disponible en: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/929181481147820767/pdf/SFG2736-EA-Box396331B-PUBLIC-ACS.pdf>
19. <https://www.presentenoticias.com/noticias/2023/10/18/11413-kicillof-sobrevoló-la-megaobra-que-elevara-el-precio-de-la-tierra-y-potenciará-el-turismo-en-la-zona>
20. "Comenzarán el mes próximo las obras hidráulicas en el Salado". Disponible en:
<https://news.agrofy.com.ar/noticia/40080/comenzaran-el-mes-proximo-las-obras-hidraulicas-en-el-salado>
21. Revista Infográfica. Plan Maestro del río Salado 1997/2023-Subsecretaría de Recursos Hídricos Provincia de Buenos Aires. Disponible en: <https://www.presentenoticias.com>
22. Plan Maestro integral del río Salado -Seminario de Riesgos Hidrológicos de la Facultad de Ciencias Astronómicas y Geofísicas de la UNLP https://www.fcaglp.unlp.edu.ar/uploads/docs/seminario_riesgos_hidrologicos_rastelli.pdf
23. Entrevista al Ingeniero Marcelo Rastelli, ex Director de la Dirección de Hidráulica del Ministerio de Infraestructura y Servicios de la Pcia. de Buenos Aires.



Las Políticas de obras públicas y realizaciones (1880-2020) consiste en un documento que concentra información descriptiva y analítica sobre la organización del territorio de la provincia de Buenos Aires, la gestión de proyectos y la ejecución de obras de infraestructura en el marco de las políticas públicas que se infieren de cada uno de los mensajes de los Gobernadores a la Asamblea Legislativa durante esos períodos.

En ese marco, se indagan desde una perspectiva histórica los problemas del territorio provincial desde la mirada de las distintas gestiones provinciales; las políticas de obras públicas como herramienta para el desarrollo; las orientaciones ideológicas de los cambios en la organización territorial y el modelo de Estado; las continuidades y rupturas de los sistemas políticos; y los principios generales acerca de su funcionamiento.

Como parte de este recorrido, se muestran aspectos de la relación entre la decisión gubernamental de impulsar obras públicas acordes con las políticas del gobierno; diferenciando los objetivos coyunturales y los no coyunturales a los que buscaron dar respuesta. Asimismo, se reconocen proyectos que, por su envergadura, dieron respuesta a numerosa cantidad de beneficiarios, o que, por su incidencia en la economía nacional, tuvieron continuidad a través de las distintas gestiones de gobierno y contribuyeron a estructurar el territorio provincial.

A 140 años de la creación de este Ministerio, y transcurridos más de 40 años desde el retorno a la democracia, el objetivo es poner en valor su rol como organismo ejecutor de las políticas de planificación y ordenamiento territorial de la provincia de Buenos Aires, como parte de un Estado que garantice el abordaje de las problemáticas estructurales de desigualdad y favorezca un modelo de desarrollo con inclusión.

ISBN 978-631-91480-2-2

9 786319 148022