

Provincia de Buenos Aires

**EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS**

**Cristina E. VITALONE**

**PRIMERA PARTE**

**HISTORIOGRAFÍA DEL PROCESO DE ORGANIZACIÓN  
POLÍTICO-INSTITUCIONAL  
(1820-2020)**



**SEGUNDA PARTE**

**POLÍTICAS Y PRIMERAS REALIZACIONES  
(1821-1880)**



**Subsecretaría de Planificación y Evaluación de Infraestructura**

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

**La Plata, Agosto 2023.**

Vitalone, Cristina Elena

El Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires: Historiografía del proceso de organización político-institucional 1820-2020: Políticas y primeras realizaciones 1821-1880 / Cristina Elena Vitalone. - 1a ed ilustrada. - La Plata: Cristina Elena Vitalone, 2023.

Libro digital, DOC

Archivo Digital: online  
ISBN 978-631-00-0855-4

1. Ministerios. 2. Política de Obras Públicas. 3. Historia de la Provincia de Buenos Aires. I. Título.  
CDD 982.12

©Cristina E. Vitalone 2023

Todos los derechos reservados.

ISBN 978-631-00-0855-4



La Plata, 2 de marzo de 2020

1820- 11 de febrero - 2020

“Quiero aprovechar esta oportunidad, porque andan dando vuelta algunos con un pin, que ahora vamos a repartir. Verónica (Magario) lo tiene puesto. Ese pin es un pin, y no importa que sea ese o cualquiera. Lo preparamos desde el gobierno porque ustedes saben que este año es un año de celebración. El presidente (Alberto Fernández), el día de ayer, decía que se cumplen 250 años del nacimiento de Belgrano y 200 años de su muerte. El otro día estuvimos en Pilar, con los 200 años del Tratado de Pilar, recordando la historia...

Me dio mucha pena escuchar el otro día casualmente en una radio que se cumplían 200 años de la Provincia y que nadie sabe y nadie celebra, algo así. Nosotros, hoy, como encabezado, como membrete de todos los documentos oficiales, hemos decidido que va a decir que este es el año del Bicentenario de la Provincia, pero no se trata de una cuestión ni de hojas ni de membretes, sino que necesitamos que toda la dirigencia política, que toda la dirigencia social, que todos los que somos y formamos parte de la provincia de Buenos Aires logremos este año recuperar el orgullo de ser bonaerenses, ponerla arriba de todo, volver a poner a la Provincia en ese lugar que tiene que ver con recuperarse...

Se dice y se habla que la Provincia es inviable, que la Provincia es demasiado extensa, muy diversa, que hay que dividirla, y que no se puede abordar...

Quiero decir que este es un buen año, el de los 200 años, para que dejemos en claro, primero, que la provincia de Buenos Aires no solo es viable, sino que es potente, poderosa y grandiosa... Soy de los que creen que de la historia tenemos que aprender, no la podemos olvidar. La tenemos que recuperar y este año cumplimos 200 años, el Bicentenario de la Provincia de Buenos Aires...

Tenemos una tarea. Es cierto que es necesario recuperar estos elementos de la historia, no solo mirando para atrás, mirando ese proceso de formación de la Provincia, sino mirando también para adelante”

(firma) **Gobernador Axel Kicillof** (2019-2023).

Mensaje del Gobernador Axel Kicillof a la Asamblea Legislativa, 2 de marzo de 2020. Diario de Sesiones. Senado de la Provincia de Buenos Aires. Período 148º.

Después del triunfo del ejército federal en la Batalla de Cepeda (1º de febrero de 1820), el derrotado Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, Gral. José Rondeau, renunció el 11 de febrero de 1820 dejando acéfalo el gobierno del país y la provincia de Buenos Aires. El Cabildo se autoproclamó Legislatura (Junta de Representantes) con carácter provincial y nombró a Manuel de Sarratea como primer gobernador. Jurídicamente el 11 de febrero de 1820 es considerado el día del nacimiento de la provincia de Buenos Aires, y el Tratado de Pilar, firmado el día 23 de ese mismo mes y año, el instrumento que impulsaría su organización.

## Introducción

*“el Estado es lo que hace. Su naturaleza puede ser inferida a través de sus acciones. Estas se ejecutan necesariamente a través de un aparato institucional, cuya configuración y patrón de asignación de recursos le confieren una determinada identidad”,*  
Oscar Oszlak (1997).

La historia del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos reconoce antecedentes políticos y técnico-legales que requieren ser observados e interpretados a la luz del nacimiento de la Provincia de Buenos Aires como entidad autónoma de derecho público en 1820 y, de un prolongado proceso de transformaciones funcionales a la materialización de grandes proyectos de obras y trabajos públicos en pos de su integración territorial y desarrollo económico, social y cultural.

Ese proceso no puede ser dissociado del ciclo de organización constitucional de la provincia, como tampoco de la sanción de leyes especiales para la creación, renovación y/o ampliación de los organismos responsables de llevar a la práctica políticas públicas en sus diversas especificidades: los Ministerios del Poder Ejecutivo Provincial, Secretarías o Departamentos de Estado que, de acuerdo con Corbetta (1983) y Moreno (2019), reconocen como antecedente de creación la considerada primera ley de Ministerios del 18 de julio de 1821 donde aparecen, por primera vez, con tal denominación al comenzar la gestión de gobierno del Brigadier General Martín Rodríguez.

En materia constitucional también encontramos el primer antecedente en 1821, cuando la Junta de Representantes de Buenos Aires se declaró Constituyente y si bien no logró dictar una Carta Orgánica, sí promulgó numerosas leyes de carácter constitucional en uso de su “soberanía ordinaria y extraordinaria”.

El conjunto de leyes dictadas entre los años 1821 y 1823, fue sistematizando un orden constitucional que comprendía al Poder Legislativo, y las facultades de la Junta de Representantes; al Ejecutivo, con atribuciones en el orden militar, gobierno, hacienda y justicia y al Poder Judicial. Para Pérez Portillo (1988) estas instituciones tendrían una larga vida en la Provincia ya que pasarían al proyecto constitucional de 1833 que, si bien no se sancionó, sistematizó lo legislado entre 1821 y 1823 y su articulado, incorporado a la Carta Magna de 1854, dio origen a la primera constitución codificada, a la asunción del primer Gobernador Constitucional Pastor Obligado (1853-1862) y a las reformas de los años 1873 y 1889. En el siglo XX, a las constituciones de los años 1934, 1949 y 1994 sancionadas, respectivamente, durante los gobiernos provinciales de Federico Martínez de Hoz (1932-1935), Domingo A. Mercante (1946-1952) y Eduardo Duhalde (1991-1999).

Ese proceso fue acompañado por la creación, organización y reorganización de los organismos que implementarían políticas públicas, y entre ellos, las de obras y trabajos públicos desde la elaboración de los procedimientos para conocer, relevar, mensurar, dividir el territorio provincial, hasta los propios de planificación, gestión y ejecución de infraestructuras y servicios: el Departamento de Ingenieros-Arquitectos (1821-1826) creado durante la gestión del Gobernador Martín Rodríguez (1820-1824), encargado también del Poder Ejecutivo Nacional; el Departamento de Topografía y Estadística o simplemente Topográfico (1826-1852), creaciones de Bernardino Rivadavia, Presidente de las Provincias Unidas del Río de la Plata; el Departamento de Ingenieros (1875-1885) reorganizado por el gobierno de Carlos Casares (1875-1878) y su internalización, hasta 1913, en el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (MOP), creado en 1885 durante la gestión del Gobernador Carlos D'Amico (1884-1887) y vigente con el nombre de Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos a partir del año 2002.

Desde su creación como Ministerio de Obras Públicas en 1885, fue sometido a sucesivas reestructuraciones, desmembramientos, ampliaciones y/o fortalecimiento de su estructura orgánico - funcional y competencias, como también a modificaciones de denominación, reuniendo en su seno a numerosas e importantes dependencias que atesoran parte de la bicentenario provincia de Buenos Aires en documentos de indudable riqueza histórica e institucional.

Ese extenso proceso, ha sido observado, problematizado y estudiado desde diferentes ópticas disciplinarias que, con mayor o menor grado de profundidad, alcanzaron valiosos resultados. La documentación conocida sobre las diferentes temáticas de abordaje al complejo universo de las políticas de obras y servicios públicos, en particular, se encuentra parcialmente tratada en artículos, monografías y tesis. Sin embargo, en el año 2022 aún se carecía de antecedentes sistematizados que entretujeran, entre los años 1820 y 2020, las aspiraciones de gobiernos de diferentes ideologías y signos partidarios; sus estrategias para implementar políticas y ejecutar obras y trabajos públicos vinculados con otras de justicia, seguridad, salud, educación y económicas y, con la priorización de proyectos internalizados en las diferentes áreas responsables de su ejecución.

En el transcurso de dos siglos, la planificación, gestión y ejecución de esos emprendimientos combinaron diferentes aspiraciones, siempre signadas por la visión ideológico-estratégica de cada gobierno sobre el desarrollo provincial, y por los éxitos y fracasos de decisiones técnicas, legales, administrativas y financieras para el logro de objetivos de planes, programas y proyectos que enfrentaron cíclicas crisis económicas, y políticas, transferidas a dificultades de ejecución por períodos prolongados, incumplimiento o discontinuidad de procesos de obras, o a agendas interrumpidas por golpes de estado con sus respectivas delegaciones *de facto* a cargo de la administración pública de la provincia de Buenos Aires.

La “Historiografía del proceso de organización político institucional (1820-2020)” del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, entretuje palabras de los Gobernadores de la provincia de Buenos Aires y su obligada recurrencia, por mandato constitucional, a temas de políticas públicas y de organización de los Ministerios para ejecutarlas, en cada uno de los Mensajes anuales transmitidos a los miembros de la Asamblea Legislativa en ocasión de la apertura de las sesiones parlamentarias. Esos mensajes también les explicaban los avances y retrocesos, las dudas y cuestionamientos, los aciertos y desaciertos, los éxitos y fracasos sobre la producción de sus antecesores, tamizando el balance con las convicciones político-ideológicas de cada gobernante.

*“Un mensaje es un documento difícil que debe aspirar en lo posible a ser atendido y a ser creído, lo que hasta ahora se ha conseguido rara vez; y para ello debe tratar de ser breve, y ser sencillo para no desplazar la verdad con las palabras”,  
Gobernador Julio A. Costa (1890-1893).*

Aún antes de sancionarse la Constitución de 1854, los Gobernadores de la provincia de Buenos Aires presentaban anualmente los planes de políticas públicas, los presupuestos de gastos y recursos para el año en ejercicio y pasaban revista a la inversión realizada el año anterior. Frente a esas Asambleas exponían no solamente sus aspiraciones políticas y los logros alcanzados durante la gestión de gobierno sino, las dificultades a las que se enfrentaban para la implementación de proyectos a futuro en relación con las crisis políticas y económicas, la presión de los acreedores externos, o la falta de presupuesto. La secuencia de párrafos seleccionados de esos mensajes, ilustra en parte ese derrotero histórico y, a la vez, permite conocer algunas de las razones de un proceso de planificación y ejecución de obras y trabajos públicos que giró en torno a éxitos y fracasos de gestión en la Provincia de Buenos Aires.

Suman a este derrotero los contenidos de las Memorias de los Ministros a cargo de la puesta en práctica de esas políticas y el procesamiento de diferentes instrumentos técnico-legales, leyes, decretos y resoluciones, resguardados en Diarios de Sesiones de las Cámaras de Diputados y Senadores y en Registros y Boletines Oficiales resguardados en bibliotecas y archivos históricos, gráficos y/o fotográficos de la Provincia de Buenos Aires.

*El Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires fue creado por Bernardino Rivadavia el 24 de agosto de 1821 con el fin de “dar una amplia publicación a los actos de su gobierno para conseguir así la debida trascendencia de los mismos y para que el funcionario público encargado de resolver los asuntos administrativos, hallara los antecedentes buscados con la necesaria certeza y celeridad” (Registro Oficial 1930).*

Esta historiografía abarca un extenso lapso temporal entre los años 1820 y 2020. Se estructura en dos partes que engloban, a la vez, varios períodos de gobierno para acercarnos, primero, al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos a través de la organización político-institucional y sus dependencias de planificación, gestión y ejecución de obras y trabajos públicos a partir de su creación en 1885, sin olvidar sus antecedentes desde 1821. La segunda parte nos introduce en las políticas de obras y trabajos públicos de los primeros gobernantes implementadas por los organismos que operaban sobre el territorio bonaerense antes de la creación del MOP e ilustradas en la Ciudad de Buenos Aires y la Campaña con algunos ejemplos de obras, entendidas como agentes de la apropiación e integración del territorio, asociados al avance de las fronteras interiores con los pueblos indígenas consecuencia de las denominadas campañas militares al “desierto” hacia el sur y el oeste de la provincia, entre 1821 y 1880.

Para facilitar la mejor comprensión de esta bicentenaria historia apelamos, también, al procesamiento de información producida por científicos sociales que en artículos y trabajos de tesis profundizaron temas análogos desarrollados, muchas veces, con las mismas dificultades que enfrentó esta investigación en la búsqueda de algunos documentos difícilmente ubicables por encontrarse dispersos, no sistematizados o inidentificados.

En Agosto de 2022, el Subsecretario de Planificación y Evaluación de Infraestructura Arq. Norberto Iglesias impulsó el desarrollo de un proyecto de investigación histórica que centrara la atención en la organización político institucional del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (MISP) entre los años 1885 y 2020, sin olvidar a los organismos que precedieron su creación entre 1821 y 1880 (1885, año de creación del Ministerio de Obras Públicas, MOP) tampoco a las políticas y algunas de las obras más relevantes que ejecutaron.

Nació entonces el proyecto titulado “POLÍTICAS DE OBRAS PÚBLICAS en la Provincia de Buenos Aires (1820-2020). Del Departamento de Ingenieros Arquitectos al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos” (MISP) que, instalado en Agosto de 2022 en la Subsecretaría de Planificación y Evaluación de Infraestructura, propuso el desarrollo de un trabajo de investigación histórica consolidado en este documento “Historiografía del Proceso de Organización Político Institucional (1820-2020)” y “Políticas y Primeras Realizaciones” de los que fueran sus organismos precursores entre 1821 y 1880. En esta segunda parte, cada período estudiado está precedido por una “viñeta de contexto” que, como breves reseñas de la historia política y militar de la provincia, ubican al lector en los acontecimientos que condicionaron la implementación de políticas, la gestión y la ejecución de obras y trabajos públicos. Para conformarlas recurre a la transcripción de contenidos del valioso documento titulado “Funcionarios Bonaerenses (1810-1950)” de Rubén Mario De Luca (2008).

Destaco en esta introducción el agradecimiento al personal de las siguientes instituciones de la Provincia de Buenos Aires que supieron disipar las dudas planteadas durante el desarrollo de la investigación: Archivo Histórico de Geodesia (AHG-ARBA); Archivo Histórico “Dr. Ricardo Levene”, Instituto Cultural; Dirección de Información Legislativa, Honorable Cámara de Diputados; Centro de Documentación e Información Educativa (CENDIE), Dirección General de Cultura y Educación, y al Sr. Luis Aispuro, Director Provincial de procesos de adquisiciones y contrataciones con financiamiento internacional del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos.

Esta historiografía es un encuentro con una herramienta de consulta y, a la vez, es prólogo de nuevos aportes que se construyan en torno a subsanar errores involuntarios o completar vacíos que aún perviven para mantener viva la historia del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos en el devenir de la Provincia de Buenos Aires.

Mgr. Arq. **Cristina E. Vitalone**

La Plata, Agosto de 2023.

# Índice

## PRIMERA PARTE

### Capítulo 1. Del Departamento de Ingenieros al Ministerio de Obras Públicas (1821-1885)

#### La organización institucional

- El Departamento de Ingenieros Arquitectos (1821-1826)  
y el Departamento de Ingenieros Hidráulicos (1822-1829).
- La Comisión Topográfica (1824-1826)  
y el Departamento de Topografía y Estadística (1826-1852).
- El Consejo de Obras Públicas (1852-1875)  
y el Departamento Topográfico reorganizado (1852-1875).
- Comisiones y Comisionados de Obras Públicas Municipales.
- El Departamento Topográfico y sus relaciones con el Consejo de Obras Públicas.
- La creación de un Departamento de Ingenieros (1875).

#### El Departamento de Ingenieros en un nuevo Departamento de Estado: el MOP (1885)

### Capítulo 2. El Departamento de Ingenieros en la estructura del MOP (1885-1930)

#### Reorganización del Departamento de Ingenieros (1890)

- Supresión del “puesto de Ministro”, continuidad del Departamento de Ingenieros.
- El Departamento de Ingenieros en la primera década del siglo XX.
- Descentralización del Departamento de Ingenieros (1913)

#### Fortalecimiento del MOP, reacomodamiento de sus direcciones (1913-1930)

### Capítulo 3. La organización del MOP entre crisis económicas y políticas (1930-1955)

#### El MOP entre Interventores Federales y un Gobernador electo (1930-1935)

#### La moderna gestión del Gobernador Manuel Fresco (1936-1940)

- Los planes de trabajos públicos que acompañaron una moderna gestión de gobierno
- La Ley Orgánica de Obras Públicas, “primera por su naturaleza”.
- Los organismos responsables de la ejecución de los Planes de Obras y Trabajos Públicos.

#### El mandato interrumpido del Gobernador Manuel Fresco,

### Capítulo 4. La búsqueda de un nuevo Estado (1946-1955)

#### El reordenamiento del “aparato estatal provincial”

- La formación del corpus legal para el fortalecimiento político-técnico del MOP.
- Una “gran inyección de optimismo” a las reparticiones del MOP (1946-1947).
- Balance de gestión, entre mayo de 1950 y mayo de 1952, la “Asamblea de pie”.

#### La gestión del Gobernador Vicente Carlos Aloe, punto y aparte (1952-1955).

### Capítulo 5. El MOP, entre Interventores Federales y Ministros constitucionales (1955-1976)

#### La estructura orgánico funcional de los Ministros Delegados Federales (1955-1958)

- Apuntes sobre el quehacer del MOP durante la Intervención Federal (1956-1957)

#### Hacia una nueva estructura orgánico funcional del MOP (1958-1966)

- La estructura funcional al desarrollo del Plan de Obras Públicas (1959-1960)
- “Crear trabajo movilizandando la capacidad instalada del sector privado (1963-1966)

#### El MOP en la organización del espacio bonaerense (1966)

#### La “resignificación de la política institucional” (1973-1974)

- El efecto derrame del Plan Trienal Nacional 1974-1976 en la gestión del gobierno provincial
- La “caída anunciada” del gobierno y de sus políticas públicas

### Capítulo 6. “Tras una etapa de usurpación del poder”, el establecimiento pleno de la Constitución (1976-2000).

#### El MOP en el proceso de organización territorial y uso del suelo bonaerense (1977).

- Nuevas normas regulatorias para la organización de los Ministerios (1979).

#### El establecimiento pleno de la Constitución (1983).

- “No existe crecimiento posible” sin desarrollo de la obra pública (1983-1987)

## **Capítulo 7. Los '90, entre la reforma del Estado y las privatizaciones (1987-1999)**

### **Un proceso transformador consumado en nuevas formas de gestión.**

Se aceleran los tiempos de la reforma del Estado provincial.

Una nueva herramienta de gestión para el siglo XXI.

**“El plan nos sitúa en el terreno de las realizaciones”.**

**“A la hora de evaluar lo realizado”, pensamos en...**

## **Capítulo 8. Por un gran futuro para la provincia de Buenos Aires (2000-2015)**

### **Hacia una renovada identidad ministerial “para que sepan para adónde vamos”**

Innovación y actualización de las herramientas de gestión.

Planificación estratégica y fortalecimiento institucional.

La lenta recuperación del nivel de ejecución de obras de infraestructura.

### **Profundizando políticas de obras públicas e implementando nuevas.**

Una nueva regulación de la ley de ministerios.

Fortalecimiento de la gestión en materia de servicios públicos.

**“Con infraestructura social se construye ciudadanía”**

## **Capítulo 9. Dos momentos en las antípodas de las políticas públicas (2015-2020)**

**“Vamos, Vamos, Vamos”, a impulsar una agenda de cambio.**

**Repensar el MISP-BA en el Año del Bicentenario de la provincia de Buenos Aires.**

## **SEGUNDA PARTE**

## **Capítulo 10. Políticas de Obras Públicas en la Agenda Rivadaviana (1821-1827)**

**El estado de los “negocios públicos”.**

**La obra pública en el contexto de la burocracia estatal rivadaviana.**

**Realizaciones en los Pueblos de Campaña.**

Una obra hidráulica decimonónica: el Canal de San Fernando.

## **Capítulo 11. Obra pública en el Gobierno del “Coronel del Pueblo” (1827-1835)**

**Continuidad de la obra pública con escasos recursos.**

Un Templo en la Campaña: Nuestra Señora de La Merced en Chascomús.

## **Capítulo 12. Obras públicas de corte federal “Viva la Confederación” (1835-1852).**

**El Departamento Topográfico inmerso en las “penurias del erario”.**

Una obra de Vialidad: el “Camino del General Quiroga”.

## **Capítulo 13. Obras públicas en los primeros gobiernos constitucionales (1852-1860).**

**Reingeniería institucional y gestión de obras y trabajos públicos.**

**Edificios para Escuelas, uno en la Ciudad de Buenos Aires, otro en la Campaña.**

En la Ciudad, la Escuela Superior de Catedral al Norte.

En la Campaña, la Escuela Superior de Baradero.

## **Capítulo 14. Políticas, obras y trabajos públicos “progresistas” (1860-1880)**

**Obras y trabajos públicos tan “deferentes al progreso de la Campaña”**

Un recorrido por las Vías públicas de la Campaña.

Puentes carreteros y ferroviarios.

La construcción de escuelas.

Las obras de canalización del Riachuelo.

**El Plan General de Construcción de Puentes.**

Del Puente de Barracas al Viejo Puente Pueyrredón.

## **Bibliografía**

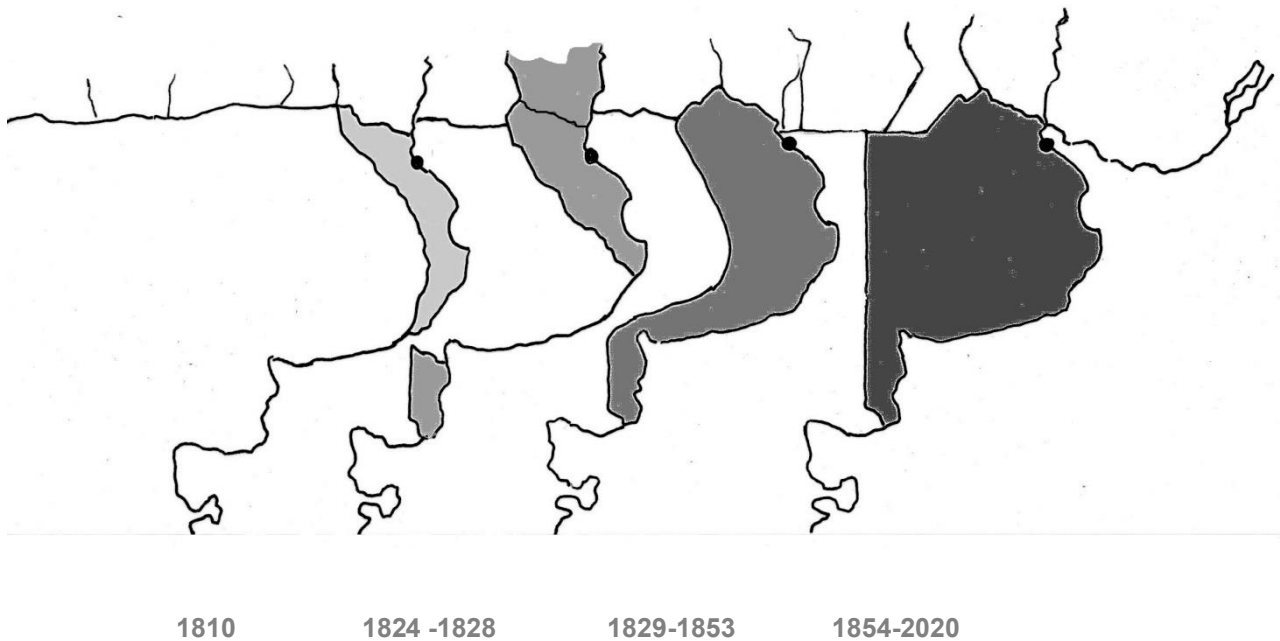


*A la memoria del Arquitecto Norberto Iglesias quien, en julio de 2022, transmitiera la idea de construir una herramienta de consulta con la finalidad de legar a la gestión de gobierno, parte de la historia del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires.*

## PRIMERA PARTE

*El Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires*

### HISTORIOGRAFÍA DEL PROCESO DE ORGANIZACIÓN POLÍTICO INSTITUCIONAL (1820-2020)



Proyecto “POLÍTICAS DE OBRAS PÚBLICAS en la Provincia de Buenos Aires (1820-2020).  
Del Departamento de Ingenieros Arquitectos  
al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos”.

## **Capítulo 1. Del Departamento de Ingenieros-Arquitectos al Ministerio de Obras Públicas (1821-1885).**

La construcción del corpus técnico legal que precede la creación del Ministerio de Obras Públicas en 1885 fue gestada durante la Gobernación de Martín Rodríguez (1821-1824) y de su Ministro Bernardino Rivadavia; transcrita en 1826 a una Constitución rechazada por los gobiernos provinciales y en 1833 a otro documento de orden constitucional (no aprobado) durante el gobierno del General Juan Ramón Balcarce (1832-1833). Más tarde, fue trabajado al amparo de la Constitución sancionada el 11 de abril de 1854, considerada primera de la provincia de Buenos Aires al igual que al Dr. Pastor Obligado primer Gobernador Constitucional (1853-1857).

Con la gestión del Gobernador Martín Rodríguez comenzó también el proceso fundacional de la Administración Pública Bonaerense cuando aparecen por ley del 18 de julio de 1821 los Ministerios, al efectivizarse el nombramiento de Bernardino Rivadavia como Ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores. Completaban el gabinete los Ministros de Hacienda Manuel J. García y de Guerra y Marina, Francisco Fernández de la Cruz.

El 1° de octubre de 1853, el Dr. Pastor Obligado recalcó la necesidad de dictar una Constitución del Estado de Buenos Aires. La Sala de Representantes designó entonces una comisión para su tratamiento integrada por siete miembros: Valentín Alsina, Miguel Estévez Seguí, Nicolás Anchorena, Carlos Tejedor, Manuel Escalada, Eustaquio Torres y Mariano Acosta. Debatida intensamente, la Constitución se aprobó el 11 de abril de 1854 y promulgó por bando el 18 de abril del mismo año tomando así estado público.

El ejercicio de Gobierno “popular representativo”, fue delegado en tres poderes: Legislativo, Ejecutivo y Judicial, siendo el Gobernador el “Jefe de la Administración General del Estado” con numerosas atribuciones, entre las que se encontraban informar a la Legislatura “el estado político y administrativo y las mejoras y reformas que considere dignas de su atención” y presentar en el día de la apertura de las sesiones parlamentarias el presupuesto de gastos, el plan de recursos y “las cuentas de la inversión hecha en el anterior” año de gestión.

El despacho de los “negocios del Estado” se desempeñaría por intermedio de Ministros Secretarios “que no pasarán de tres, con sus respectivas oficinas” y bajo las inmediatas órdenes del Gobernador autorizarían todas las resoluciones “sin cuyo requisito no tendrán efecto, ni se les dará cumplimiento; pero podrán expedirse por sí solos en lo concerniente al régimen especial de sus respectivos departamentos”.

La reforma de la Constitución del 29 de noviembre de 1873, ratificó las atribuciones del Gobernador en los aspectos tratados en 1854, y agregó que con el acuerdo del Senado nombraría los Directorios Administradores de los Bancos y Ferrocarriles, las comisiones encargadas de la construcción y administración de las obras públicas de la Provincia, como asimismo al Presidente del Departamento Topográfico y al Jefe de la Oficina de Tierras Públicas dependientes, respectivamente, del Ministerio de Gobierno y del Ministerio de Hacienda.

Esa Constitución establecía que los negocios administrativos estarían a cargo de dos o más Ministros Secretarios y que “una ley especial deslindará los ramos y las funciones adscritas al despacho de cada uno de los Ministerios”. Detallaba las facultades de los Ministros Secretarios al señalar que “despacharán de acuerdo con el Gobernador, y refrendarán con su firma las resoluciones de éste”, dictarán resoluciones de trámite y expedirán por sí solos en todo lo referente al régimen económico de sus respectivos Departamentos.

Además de presentar “en los treinta días posteriores a la apertura del período legislativo”, una Memoria detallada del estado de la administración, correspondiente a cada uno de los Ministerios, indicando en ellas las reformas que más aconsejara la experiencia y el estudio de los asuntos bajo su responsabilidad (Corbetta 1983:54-80/ 81-130).

Cuando el Dr. Dardo Rocha asumió como Gobernador de la provincia de Buenos Aires, el 2 de mayo de 1881, los asuntos de Estado se resolvían en el seno de dos Ministerios, Gobierno y Hacienda y, muy especialmente todos los comprendidos en la toma de decisiones del complejo proceso de fundación y construcción de una Ciudad *ex novo*, La Plata Capital de la Provincia de Buenos Aires. Entre esos asuntos destacaban, por un lado la reinstalación de los poderes públicos en la nueva ciudad fundada en 1882, la realización de un plebiscito para decidir sobre la reforma de la Constitución de 1873 y la resolución el 15 de julio de 1884 para convocar a una Convención Constituyente que funcionaría en la ciudad de La Plata. Por otro, la creación de un Ministerio de Obras Públicas en 1885 que internalizaría todos los asuntos sobre obras, servicios y trabajos públicos para la nueva ciudad y el territorio bonaerense.

La Constitución, sancionada el 21 de octubre de 1889 amplió las atribuciones del Gobernador que, con acuerdo del Senado, designaría a los ministros de su despacho, a los directores administradores de los establecimientos públicos y de las comisiones encargadas de la construcción y administración de las obras públicas de la Provincia; al Presidente del Departamento de Ingenieros dependiente del Ministerio de Obras Públicas, al Jefe de la Oficina de Tierras Públicas del Ministerio de Hacienda; al Fiscal de Estado, al Director General de Escuelas, a los miembros del Tribunal de Cuentas y, con acuerdo de la Cámara de Diputados, a los miembros del Consejo General de Educación.

## La organización institucional.

*“Los Ministerios aparecen por primera vez con tal denominación, al comenzar la gestión del Brigadier General Martín Rodríguez y, especialmente, en oportunidad de oficializarse el nombramiento de Bernardino Rivadavia como Ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores por decreto fechado el 18 de julio de 1821, completándose luego el gabinete con los Ministros Manuel J. García (Hacienda) y Francisco Fernández de la Cruz (Guerra y Marina)” (De Luca 2008:85).*

Hasta 1885, los asuntos relacionados con obras y trabajos públicos estuvieron bajo la órbita del Ministerio de Gobierno, separado del de Hacienda, por la ley citada del 18 de julio de 1821 considerada como la primera ley de ministerios de la Provincia de Buenos Aires (RO 1821).

La división de los Ministerios, Departamentos o Secretarías de Estado en los de Gobierno y Hacienda, fue propuesta por el Gobernador Martín Rodríguez frente a la necesidad de atender “la multitud de negocios que giran” en torno a ellos, “proceder a la elección y nombramiento” de los responsables que “sirvan las secretarías de gobierno, hacienda y guerra” y, concurrir a la sala de sesiones “cada vez que lo consideren conveniente, para ilustrar e ilustrarse sobre los negocios del interés público, de que están encargados”.

Ambos ministerios, Gobierno y Hacienda, reclamaban una nueva atención que, a juicio de la Sala de Representantes, no podía consagrarse a un solo individuo. El 18 de julio de 1821 Bernardino Rivadavia es nombrado por Martín Rodríguez “mi secretario de gobierno; persuadido como estoy de la importancia de sus servicios, de la extensión de sus luces, y de que en este nombramiento lleno justamente el voto público de mis conciudadanos”. El nuevo Ministro de Gobierno creó el 22 de agosto de 1821 el **Departamento de Ingenieros Arquitectos** y, el **Departamento de Ingenieros Hidráulicos** el 4 de octubre de 1822 (Prado y Rojas 1877:1821a-1822a).

En el interregno temporal del Gobierno de Gregorio de las Heras (1824-1826) se creó la **Comisión Topográfica**, el 25 de setiembre de 1824, y el Congreso General Constituyente de las Provincias Unidas del Río de la Plata aprobó por decreto del 6 de febrero de 1826 cuatro Ministerios para el “despacho de los negocios del Estado”: de Gobierno, de Negocios Extranjeros, de Guerra y Marina y de Hacienda. Dos días más tarde asumía Bernardino Rivadavia la Presidencia de la República de las Provincia Unidas del Río de la Plata y en ese mismo acto nombró a Julián Segundo de Agüero, como Ministro de Gobierno; a Manuel José García de Relaciones Exteriores; al General Carlos de Alvear en el Ministerio de Guerra y Marina y, a Salvador María del Carril en el de Hacienda. La organización de los Departamentos de Estado quedaba así consolidada el 8 de febrero de 1826 y, nuevamente, en el seno del Departamento de Gobierno Bernardino Rivadavia creó el 26 de junio de 1826 un **Departamento de Topografía y Estadística** (RO-RA 1826, 1826a) (Prado y Rojas 1877:1824-1826a).

El 4 de abril de 1826 Bernardino Rivadavia, le dirigió un mensaje al Congreso General “sobre la necesidad y conveniencia de dictar sin pérdida de tiempo la Constitución del Estado” y de “no dejar pasar más tiempo sin satisfacer los votos de sus comitentes, presentando cuanto antes a los pueblos, la Constitución por la cual han de regirse permanentemente”. La Constitución fue presentada el 24 de diciembre de 1826 precedida por una alocución del presidente del Congreso, donde manifestaba su claro contenido unitario. La administración interior de las Provincias estaría a cargo del Presidente en tanto Jefe de la Administración General de la República, teniendo en cuenta que, a juicio del Congreso, “una simple y rigurosa federación sería la forma menos adaptable a nuestras Provincias en el estado y circunstancias del país [...] No están en la federación precisamente los bienes de la libertad y de la felicidad a que aspiramos: repasad los tiempos y las naciones, y os presentarán tristes ejemplos de muchas, que, gobernadas bajo formas federales, han sido más esclavas que bajo el poder terrible de los déspotas del Asia. Así sería la nuestra bajo una federación mal organizada”. La comunicación de la nueva Constitución a las provincias provocó el rechazo general, contribuyendo así al desprestigio y desmoronamiento del gobierno de Bernardino Rivadavia (RO-RA 1826b).

En cuanto a los órganos ejecutivos del Estado esa carta magna de 1826 establecía cinco Ministerios: de Gobierno, de Negocios Extranjeros, de Guerra, de Marina, y de Hacienda, que tendrían a su cargo el despacho de los negocios de la República; la formación de un Consejo de Gobierno entre los Ministros Secretarios y de un Consejo de Administración en cada Capital de Provincia con el fin de promover “la prosperidad y el adelantamiento de las Provincias, su policía interior, la educación primaria, las obras públicas, y cualesquiera establecimiento costeados y sostenidos por sus propias rentas”. Los Consejos de Administración, también, acordarían anualmente el presupuesto de los gastos “que demande el servicio interior de las Provincias” para, oportunamente, elevarlo al Presidente de la República e incorporarlo al “presupuesto general de los gastos que demande el servicio del Estado” y, por su intermedio, a la aprobación de la Legislatura Nacional (RO-RA 1826c).

En esas dos primeras décadas de construcción del Estado Provincial, los Departamentos de Ingenieros Arquitectos, de Ingenieros Hidráulicos y de Topografía y Estadísticas, con las respectivas reestructuraciones y/o ampliaciones de sus funciones deben ser considerados los primeros antecedentes que, en 1875, se concentrarían en un **Departamento de Ingenieros** y éste, diez años más tarde, en el **Ministerio de Obras Públicas** de la Provincia de Buenos Aires (1885).

### **El Departamento de Ingenieros Arquitectos (1821-1826) y el Departamento de Ingenieros Hidráulicos (1822-1829).**

El 22 de agosto de 1821, la Honorable Junta de Representantes de la Provincia de Buenos Aires aprobó una ley por la que quedaban establecidas “las plazas de **Ingeniero Hidráulico e Ingeniero Arquitecto**”, de acuerdo con una propuesta del Gobernador Brig. Gral. Martín Rodríguez (1821-1824) presentada el día 28 de julio del mismo año. Urgía entonces la necesidad de contar con profesionales de esas ramas del conocimiento que incluían a los

agrimensores, para la elaboración de un plan y presupuesto con la finalidad de construir dos Cárceles y de las medidas preparatorias para las propias de un puerto en la Ciudad de Buenos Aires (Prado y Rojas 1877:1821).

El impulso dado por el Gobernador Martín Rodríguez y Bernardino Rivadavia, su Ministro de Gobierno, a la organización de un cuerpo de profesionales especializados quedó materializado el 23 de octubre de 1821 cuando, a la luz de la ley mencionada, el gobierno creó el **Departamento de Ingenieros Arquitectos** con la misión de elaborar “los planos y presupuestos de toda obra pública y ejecutar y dirigir toda construcción de objeto público”. El personal de ese departamento estaba integrado por un Ingeniero en Jefe, un segundo Jefe que “será el primer catedrático de la Universidad” de Buenos Aires, dos inspectores, dos delineadores “oficiales de artillería”, un oficial escribiente y cuatro alumnos “que se distinguan en la escuela de matemáticas”.

No solamente, entre las obligaciones de los profesionales de ese Departamento estaban las de “proponer al Gobierno todas las medidas y reglamentos que reparen las omisiones y reformen los abusos de que se resienten los ramos de los caminos, calles, puentes, aguas corrientes o estancadas, formas, aseos y comodidades de los pueblos y habitaciones, mercados, tiendas, como igualmente los materiales de construcción”. También le competía “la formación de una exacta y completa colección topográfica y estadística de la provincia”, además de poseer incumbencias en la implementación de la ley de edificios de la ciudad de Buenos Aires (Prado y Rojas 1877:1821a).

Entre las obras públicas que le competía realizar al Departamento de Ingenieros Arquitectos se encontraba una delegada por el Ministro de Gobierno, Bernardino Rivadavia, con la finalidad de preparar “un proyecto que sirva de modelo y de regla para la construcción de templos parroquiales en los pueblos de campaña”, conforme al nuevo orden establecido por la ley de reforma del clero y al “mejor servicio del culto con la influencia de éste en la civilización”.

El Ingeniero en Jefe de ese Departamento sería el responsable de elaborar ese modelo a aplicar, según lo indicaba el mismo decreto, en el nuevo pueblo de Pilar “con arreglo al plano presentado por el Ingeniero Arquitecto en Jefe, del que pasará copia al Jefe de Policía” para que se encargara de su cumplimiento. El modelo y el presupuesto que demandaba cada construcción debían tener en cuenta “las diferencias”, con el fin de evitar la monotonía.

Ese decreto de fecha 7 de enero de 1823 fue ratificado por el Gobernador Martín Rodríguez el 17 de noviembre del mismo año, a fin de que el Departamento de Ingenieros Arquitectos procediera a elaborar los planos y elevarlos para su autorización del mismo modo que se había adoptado para los templos de Baradero, Guardia de Luján y Ensenada. Para la construcción de templos en los pueblos de campaña, se nombraban dos vecinos respetables que con carácter de Síndicos se encargaban de la administración de los fondos y de la obra con arreglo al plano elaborado por el Departamento de Ingenieros Arquitectos (Prado y Rojas 1877:1823-1823a).

Completaba el proceso de control de las obras públicas la intervención del Departamento de Policía a cargo de monitorear la edificación, la construcción de veredas, la seguridad y la higiene públicas, como así también de “celar que en ningún punto de la provincia se edifique sin licencia del Ministerio de Gobierno” (Prado y Rojas 1877:1821b-1822).

El Ingeniero en Jefe del Departamento de Ingenieros Arquitectos estaba encargado, junto al Inspector General, de hacer cumplir un Reglamento de Obras Públicas que, con el objeto de regularizar la administración de las obras, fue promulgado por decreto el 7 de noviembre de 1823 a instancias de Martín Rodríguez y de su Ministro de Hacienda Manuel José García.

Este reglamento que ordenaba los procedimientos a seguir desde la elevación de los planos de obra al Gobierno hasta el “remate” de la misma, puede considerarse antecedente del conocido como “licitación”, consolidado por la primera Ley de Contabilidad de la provincia de Buenos Aires en 1890.

Publicado el “remate”, en la Oficina del Ingeniero Inspector de Obras se tendrían a la vista los presupuestos, planos y documentos de obra “para que se informen de todo con anticipación los que quieran hacer propuestas”. En la oficina, además, “habría una caja de tres llaves” en manos de los oficiales Inspector General de Obras Públicas, Contador General y Contador Liquidador. Dicha caja dispondría de una “abertura en la parte superior, por donde introducirán sus pliegos los postores”. Señalemos en este punto que por decreto del 28 de agosto de 1821 Martín Rodríguez creó las oficinas del Ministerio de Hacienda, entre ellas la Contaduría General de la provincia (Prado y Rojas 1877:1821c).

A esa oficina, también, concurrirían los oficiales a la hora del remate para abrir la caja, contar los pliegos de propuestas y una vez leídos “en altas voces delante de los que concurren”, numerarlos, rubricarlos, evaluarlos y elevarlos al Gobierno con las observaciones pertinentes del Ingeniero en Jefe del Departamento de Ingenieros Arquitectos.

*“Admitida la propuesta por el Gobierno, celebrará el Inspector la contrata con el interesado, que firmarán ambos con un fiador, elevándola por el Ministerio de Hacienda para su aprobación, la que obtenida enviará copia certificada al Ingeniero y dará otra al interesado. Los contratantes quedarán expeditos para comenzar su trabajo con arreglo a lo convenido, tomando antes del Ingeniero, las instrucciones correspondientes. Los fiadores saldrán responsables de las cantidades que se anticipen y de la ejecución de la obra a satisfacción”, artículos 18 a 20 Reglamento de Obras Públicas 1821 (Prado y Rojas 1877:1821c).*

Los fiadores serían vecinos arraigados en la Ciudad de Buenos Aires y los fondos de garantía estarían en relación con la importancia de la obra, siendo el Inspector responsable de la seguridad de las fianzas anticipadas y, si fueran de gran envergadura el Escribano de Gobierno.

Iniciadas las obras, tanto el Inspector General como el Ingeniero en Jefe se responsabilizarían ante el Gobierno sobre la ejecución de la misma. El primero, por ejemplo, haciendo “poner en seguridad los materiales y enseres de cualquier clase de pertenencia del Estado que estén en la obra” y firmando, junto al Ingeniero en Jefe, “las mediciones que a virtud de la contrata hubiesen de hacerse”, en presencia de los interesados. El segundo, en la dirección de las obras y el control de calidad de los materiales, pasando “cada mes al Ministerio de Gobierno la noticia del estado de las obras”.

El Reglamento contemplaba, además, la compra de terrenos a particulares que previo informe del Inspector al Gobierno sobre las ventajas de adquirirlo procedía al pago del bien. El Ingeniero en Jefe del Departamento, por su parte, cargaría el importe abonado al presupuesto de la obra, y en caso de obras de gran envergadura subdividiría los “ramos” de la misma “en fracciones”, proporcionándolas por “remate” a empresarios de “medianas Facultades” (sic).

El Reglamento de Obras Públicas de 1823, finalizaba con una advertencia:

*“Los Ingenieros, los Inspectores y cuantos empleados a sueldo del Gobierno intervengan en las obras públicas, no podrán tener parte ni interés alguno en obrajes, fábricas, ni talleres, bajo pena de perder el empleo y de devolver los sueldos que hubiesen percibido desde el día que infringieren el presente artículo”. (Viñeta V.1)*

**Buenos Aires, 7 de noviembre de 1823.**

**Reglamento de Obras Públicas:**

“El Gobierno con el objeto de regularizar la administración de las obras públicas ha acordado y decreta:

Art.1º. Siempre que el Gobierno disponga la ejecución o reparo de alguna obra se prevendrá al Ingeniero en Jefe a quien corresponda y al Inspector General de ellas...

Art.3º. El Ingeniero pasará al Gobierno el plano de la obra, con una relación circunstanciada de lo que ha de hacerse en ella hasta su perfección, y el presupuesto correspondiente dividido por ramos...

Art.5º Los planos, relaciones y presupuestos serán hechos por solo el Departamento de Ingenieros Arquitectos y no podrá ocupar ni aún para mediciones, a menstrales ni a individuo alguno de fuera.

Art.6º. Todas las obras se harán por asiento (contable); y si se presentase alguna que a juicio del Ingeniero reuniese circunstancias que impidan hacerse por asiento, las expondrá al Gobierno, quien después de tomarlas en consideración, con los informes que tenga a bien pedir, acordará un reglamento especial para su administración, y nombrará un inspector que contraiga su cuidado y asistencia a ella sola, igualmente que los maestros y sobrestantes.

Art.7º. Luego que el Gobierno aprueba el plano, relación y presupuesto de la obra, pasará todo al Inspector de Obras Públicas para que proceda al remate (licitación), por los ramos en que esté dividido el presupuesto, anunciándolo por carteles o por medio de uno o dos periódicos...

Art.10. Las propuestas se harán en pliego cerrado, y los postores podrán adoptar las señales que gusten para distinguirlas, pero será indispensable que expresen en la cubierta a qué obra se dirige la propuesta...

Art.18º. Admitida la propuesta por el gobierno, celebrará el Inspector la contrata con el interesado, que firmarán ambos con un fiador, elevándola por el Ministerio de Hacienda para su aprobación...

Art.25º. Será de obligación y privativa responsabilidad del Ingeniero, la buena dirección de las obras y el que los materiales sean de la calidad que expresan las contratas, avisando en caso contrario al Inspector para que obligue al asentista a cumplir con lo estipulado...

Art.27º. No habrá maestros mayores, ni aparejadores en las obras pagadas por el Estado, pero si lo delicado de alguna parte de ellas exigiese la presencia continua de un facultativo, podrá el Ingeniero destinar por el tiempo que sea necesario, el subalterno de su Departamento, que para aquel caso juzgue más apto...

Art.32º El Ingeniero pasará cada mes al Ministerio de Gobierno, la noticia del estado de las obras, y el Inspector, al Ministerio de Hacienda.

Art.33º Los Ingenieros, los Inspectores y cuantos empleados a sueldo del Gobierno intervengan en las obras públicas, no podrán tener parte ni interés alguno en obrajes, fábricas, ni talleres, bajo la pena de perder el empleo y de devolver los sueldos que hubiese percibido desde el día que infringieren el presente artículo.

(firman) **Martín Rodríguez**, Gobernador de la Provincia de Buenos Aires (1821-1824)  
**Manuel José García**, Ministro de Gobierno.

Al amparo de la ley citada del 22 de agosto de 1821, el 4 de octubre de 1822 el Gobierno decretó la formación de un **Departamento de Ingenieros Hidráulicos** con las obligaciones de proponer al Ministerio de Gobierno “todo cuanto contribuya a la mejor dirección de las aguas en todo el territorio de la provincia y el más ventajoso uso de ellas” y, el derecho de recibir de ese ministerio los instrumentos y útiles que “sean necesarios y de todos los que demanden los viajes y operaciones para el examen y ensayos que deben preceder a las obras”, y del Ministerio de Hacienda “las piezas necesarias y todos los planos y útiles que conduzcan a dar principio al servicio”. En los profesionales del Departamento Ingenieros Hidráulicos recaerían las primeras obras de construcción del Puerto de Buenos Aires y de provisión de aguas corrientes a la misma ciudad (Prado y Rojas 1877:1822a).

A partir de entonces las obras públicas estarían a cargo de esos dos Departamentos dependientes del Ministerio de Gobierno, el de Ingenieros Hidráulicos vigente hasta 1829 y el de Ingenieros Arquitectos progresivamente extinguido, aunque poco conocido es que Bernardino Rivadavia, en calidad de Presidente de las Provincias Unidas del Río de la Plata (1826-1827) intentó su restablecimiento por decreto del 5 de mayo de 1826, reconociendo que “cualesquiera que hayan sido los motivos que influyeron (en su extinción), el hecho es que ni el servicio ni las rentas públicas han reportado ventajas conocidas, para toda obra que se ha emprendido posteriormente”. Argumentos a los que sumó la ausencia de profesionales idóneos que obligaban a la contratación de terceros para la dirección de las obras y las dificultades de encontrar operarios que no dilataran la ejecución de las mismas (Prado y Rojas 1877:1826).

Asimismo habían incidido en su extinción la falta de un sistema y orden en las operaciones públicas “que es el resultado de marchar con sujeción a las circunstancias del momento” lo que, a la vez, producía que “mientras se edifica por una parte, se descuidan los medios de conservar lo que está hecho, al paso que no se conocen las necesidades a que deben acudir con preferencia, porque no hay quien tenga la atribución especial de investigarlas y hacerlas conocer”.

Por ese decreto el mismo Rivadavia restableció el **Departamento de Ingenieros Arquitectos** con las funciones de “formar los planos, presupuestos y relaciones de toda obra pública, ejecutar y dirigir toda construcción de objeto público, guardando las formas que establece el Reglamento de Obras Públicas del 7 de noviembre de 1823”, además de proponer todas las medidas que “conduzcan a establecer bajo el mejor orden los ramos de caminos y calles, y la forma, aseo y comodidades de los pueblos”. El personal de ese departamento estaría conformado por Próspero Catelín en calidad de Ingeniero en Jefe, Juan Ponce como segundo ingeniero y los inspectores José María Romero y Juan José Marc. (Prado y Rojas 1877:1823b)(RO-RA 1826d).

Este departamento fue suprimido en 1828 durante la gestión de Manuel Dorrego (1827-1828) dado que la “experiencia ha demostrado que las funciones que a él están afectas, fueron desempeñadas como era de desear por el Ingeniero de Provincia”, cargo que dependía directamente del Ministro de Gobierno. La mayor parte de los trabajos continuaría entonces a cargo del Ingeniero Arquitecto Juan Pons que antes los desempeñaba como adscripto al área de Topografía del Departamento de Topografía y Estadística, creado por Bernardino Rivadavia el 26 de junio de 1826 (Prado y Rojas 1877:1828).

### **La Comisión Topográfica (1824-1826) y el Departamento de Topografía y Estadística (1826-1852)**

El mismo decreto del 5 de mayo de 1826 que restableció el Departamento de Ingenieros Arquitectos dispuso la creación “por decreto separado” de un departamento encargado de la topografía y estadística general del territorio de la provincia de Buenos Aires, bajo las órdenes del Ministerio de Gobierno.



Con la finalidad de garantizar las propiedades rurales del territorio bonaerense y en vista de los adelantos que se habían producido en las ciencias topográficas, el Gobernador Gregorio de Las Heras (1824-1826) determinó por decreto del 25 de setiembre de 1824 la creación de una **Comisión Topográfica** que, bajo la presidencia de Vicente López, estaría conformada por el editor del Registro Estadístico, el Prefecto de ciencias exactas, el Catedrático de físico matemáticas de la Universidad de Buenos Aires y dos auxiliares encargados de reunir los datos para la formación del plano Topográfico de la Provincia; acreditar la idoneidad de los Agrimensores Públicos; intervenir en conflictos de linderos y expedir las instrucciones para el mejor desempeño de los Agrimensores en sus funciones. La oficina de la Comisión se completó con parte del personal del extinguido Departamento de Ingenieros Arquitectos: un oficial primero Ingeniero Martiniano Chilavert, y dos oficiales segundos Juan Soubidet y Agustín Ibáñez Luca (Prado y Rojas 1877:1824-1824a-1825).

Por ese decreto se establecieron, por vez primera, los procedimientos formales a seguir por los agrimensores que comenzaban con el levantamiento del plano topográfico de cada mensura, entregando copia de esa diligencia a la Comisión Topográfica que además, elaboraría los planos con ese mismo valor científico de “todos los pueblos de campaña con arreglo al decreto general del 14 de diciembre de 1821”. Este último, considerado una declaración de aplicación general para todos los pueblos y ciudades del territorio de la provincia trataba sobre anchos de calles, entradas principales y caminos, largos de cuadras, restricciones al dominio y ajustes de las líneas de edificación a nuevas demarcaciones (Vitalone 2013:27-37).

La Comisión Topográfica era la encargada, también, de elaborar un proyecto de ley “para establecer la designación del terreno necesario para los Caminos de la Provincia” y determinar los puntos por dónde debían dirigirse “consultando la conveniencia pública”. Para fortalecerla, Gregorio de Las Heras de conformidad con lo propuesto por esa comisión, decretó el 19 de enero de 1825 que, a fin de cumplir con sus funciones, recibiría todos los planos manuscritos geográficos y topográficos, memorias e instrumentos de astronomía y geodesia pertenecientes al Estado o que se “hallen en poder de cualquiera particular u oficina” o departamento para inventariarlos y determinar el estado de cada material. Este fondo documental importaba tanto a los procedimientos de los agentes públicos como a particulares y a los arquitectos e ingenieros militares para obtener “las noticias que les sean necesarias relativamente a la geografía, topografía y estadística” del territorio bonaerense (Prado y Rojas 1877:1825).

El 4 de marzo de 1826, la ciudad de Buenos Aires es designada Capital de la República, comprendiendo el territorio “entre el puerto de las Conchas y el de la Ensenada; y entre el Río de la Plata, y el de las Conchas, hasta el puente llamado de Márquez, y desde este, tirando una línea paralela al Río de la Plata, hasta dar con el (río) de Santiago”. El resto del territorio perteneciente a la Provincia de Buenos Aires se organizaría por una ley especial, mientras tanto dicho territorio quedaba bajo la dirección de las autoridades nacionales. Cesaron entonces las funciones del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Por dos leyes del 16 de marzo de 1826, la Comisión Topográfica sería la responsable tanto de la demarcación del territorio de la Capital del Estado estipulada por la ley citada, como del asignado a la Provincia de Buenos Aires auxiliada, en ambos casos, por el Departamento General de Policía. La Comisión, “levantará un plano de la capital y su territorio” dividido “en dos departamentos uno al Sud, y otro al Norte”, “notando en él las alteraciones que resulten en los partidos ya establecidos” (RO-RA 1826 e-f-g).

La Comisión Topográfica funcionó hasta el 26 de junio de 1826, cuando Bernardino Rivadavia sancionó en calidad de Presidente de las Provincias Unidas del Río de la Plata (1826-1827) un decreto por el cual creó el **Departamento de Topografía y Estadística** que elevado a ese rango continuaría con las atribuciones de la Comisión. Este Departamento que dependía directamente de Presidencia a través del Ministerio de Gobierno, se fortaleció con un Jefe de Departamento, dos Ingenieros y un Ingeniero Secretario (Prado y Rojas 1877:1826a).

A través del área Topografía, el departamento oficiaba de Tribunal, vinculado con los Tribunales de Justicia, en los casos contenciosos y en cuestiones de hecho que se suscitaban sobre la organización del territorio bonaerense; desarrollaba además numerosas tareas en lo relativo a: los límites y distribución de tierras tanto públicas como privadas, la conservación de mojones, la delineación de plazas, calles y caminos, la traza de los pueblos y el levantamiento de planos y, otras de orden administrativo como “examinar, patentar y dirigir a los Agrimensores” y elevar “dos registros uno gráfico y otro escrito de todas las mensuras que se practiquen”. En lo que respecta al área Estadística, le correspondía “reunir los datos de todas las Provincias”, organizarlos y publicarlos anualmente.

### **El Consejo de Obras Públicas (1852-1875) y el Departamento Topográfico reorganizado (1852-1875)**

La preocupación por fortalecer un cuerpo de ingenieros que en todos del ramos se encargara de la planificación, gestión y ejecución de obras y trabajos públicos se concretó en junio de 1852, por un decreto del nombrado, en febrero de ese año, Gobernador Interino Dr. Vicente López de Santiago y Planes (febrero-julio 1852), aunque una primera obra había comenzado a los pocos días del triunfo unitario en la batalla de Caseros (3 de febrero de 1852). El 17 de febrero de 1852 se ordenó la refacción de la Casa de Gobierno para restituirla a “su antiguo estado y pie de servicios” y su traslado provisorio a una casa expropiada a Juan Manuel de Rosas en la misma ciudad de Buenos Aires (Prado y Rojas 1877:1852).

El 16 de junio de 1852, Vicente López dejó establecido un **Consejo de Obras Públicas** que bajo la órbita del Ministerio de Gobierno, tendría por misión: examinar los proyectos y presupuestos relativos a “obras y trabajos públicos, como caminos, canales, muelles, puentes refacción y construcción de edificios del Estado, y a cuanto tenga conexión con las ciencias exactas, aplicadas a las artes y a la agricultura”; nombrar los inspectores que “hayan de velar sobre los trabajos, para que estos se ejecuten con arreglo a los planos, materiales y métodos estipulados en los contratos (y), promover e indicar ante la autoridad cuanta idea útil tenga relación con los objetos de su instituto” (Prado y Rojas 1877:1852a)

Ese cuerpo estaba conformado por Felipe Senillosa, ex presidente del Departamento Topográfico; Agustín Ibáñez de Luca, ingeniero geógrafo; Carlos Pellegrini, ingeniero hidráulico, de puentes y calzadas; José María Romero, ingeniero civil y geógrafo; Pedro Benoit, arquitecto civil y naval; los ingenieros civiles Eduardo Taylor y Emilio Landois; Augusto Villeraud, de puentes y calzadas; Manuel Eguía, ingeniero geógrafo y un Secretario Don Mariano Moreno. Completaban los miembros de ese Consejo dos doctores en medicina, Irineo Portella y José Gaffarot, y un doctor en derecho Francisco de las Carreras, Fiscal del Estado.

Entre sus atribuciones se encontraban las de nombrar, entre las personas de la organización, los inspectores que “hayan de velar por los trabajos, para que estos se ejecuten con arreglo a los planos, materiales y métodos estipulados en los contratos” y, consultar a los doctores en medicina y al abogado en temas que se “relacionen con la salubridad o con los derechos o acciones de los particulares”.

A pocos días de la creación del Consejo de Obras Públicas, el Gobernador Vicente López rubricó un decreto por el que se reorganizaba el **Departamento Topográfico** bajo el plan que había decidido su creación el 26 de junio de 1826, pero desempeñando “únicamente” las funciones que aquél le acordaba “respecto a la topografía” (Prado y Rojas 1877:1852b).

El departamento estaría a cargo de un presidente, dos ingenieros, un secretario, un director de “dibujo facultativo”, tres oficiales, tres “escribientes delineadores” y cuatro “delineadores”, con la misión de: revisar detenidamente “las instrucciones que tiene dadas a los Agrimensores y su Reglamento interior, introduciendo en ambos las mejoras e innovaciones que le aconsejen la práctica y la ciencia” y, entre otras, “un sistema metódico las leyes y decretos vigentes sobre los objetos de su institución”. A juicio de los miembros de la Honorable Legislatura con esta

reestructuración el Departamento Topográfico “llenaba las exigencias públicas”, sin descartar que “cuando viniesen nuevos trabajos [...] el Gobierno no descuidaría de hacer mucho en favor de un establecimiento de tanta importancia” (Diario de Sesiones 1855).

En diciembre de 1856, el Gobernador Pastor Obligado (1853-1857) ratificó el nombramiento de Felipe Senillosa como Ingeniero Inspector del Departamento Topográfico y ascendió al Ingeniero Agustín Ibáñez de Luca al cargo de Presidente, nombró además a Saturnino Salas, como Vicepresidente, a los ingenieros Pedro Pico y Julio Jardel y a Mariano Moreno, como Ingeniero Secretario (RO-PBA 1856)

El ingeniero Julio Jardel estaría a cargo también de la Dirección de la Escuela Práctica o especial de una Facultad de Agrimensores que, por el mismo decreto, debía establecerse en el Departamento Topográfico. La formación de los Agrimensores fue tema de interés en la agenda pública del Gobernador Pastor Obligado que pocos meses antes de finalizar su mandato aprobó el programa de “materias que deberán enseñarse en la escuela especial de agrimensores”, las condiciones de admisión, la duración de las clases y el control en el desempeño de sus actividades. Instaló, además, la obligación de asistir “a todos los empleados del Departamento Topográfico de la clase de oficiales abajo (sic, menor rango) hasta rendir examen” y a los “meritorios y los demás que deseen seguir la carrera de agrimensores”. La inspección de esa escuela estaría a cargo del Presidente del Departamento Topográfico que, por entonces, sumó la responsabilidad de llevar adelante la escuela para la formación y capacitación de los profesionales de la agrimensura. (Prado y Rojas 1877:1857).

El fortalecimiento institucional de ese Departamento Topográfico para responder a las nuevas demandas de gestión, desempeñando únicamente las funciones de sus incumbencias, según lo anticipara el Gobierno en 1852, se produjo el 8 de octubre de 1857 cuando el Senado y la Cámara de Representantes del Estado de Buenos Aires, sancionaron una ley con la finalidad de proceder a su reorganización. El Gobernador Felipe Lavallol (1859-1860) rubricó ese documento que ampliaba la planta de los ingenieros a cargo: Presidente y Vicepresidente; tres ingenieros, un ingeniero secretario, un director de dibujo, tres oficiales, dos escribientes, cuatro delineadores, cuatro aspirantes a delineadores, dos ordenanzas y un portero. Por esa ley el Gobierno de la provincia de Buenos Aires podía nombrar un Ingeniero Inspector del Departamento Topográfico cuando lo encontrara conveniente e ingenieros externos “para suplir las faltas de los que resultasen recusados con causa suficiente” (Prado y Rojas 1877:1857a).

En cuanto a las atribuciones respecto al funcionamiento de la Escuela Especial, “en la que serán obligados a cursar todos los oficiales y aspirantes a ese departamento”, destacaban la de “instruir a los delineadores en la teoría y práctica” y “examinar y patentar a los Agrimensores que rindieran examen satisfactorio del curso de Matemáticas, según el programa de la Universidad (de Buenos Aires) y el de la Escuela Especial”. En 1861, Saturnino Salas Presidente por entonces del Departamento Topográfico reglamentó las pruebas o exámenes que debían rendir los solicitantes para ejercer la profesión de Agrimensores, y su patentamiento en cumplimiento de las instrucciones de la citada ley del 8 de octubre de 1857 (Prado y Rojas 1877:1861). (Viñeta V.2).



### “La movilidad interna de los agrimensores en el Departamento Topográfico.

A partir de 1852, hubo otros tipos de situaciones que también influyeron en generar recambios entre los empleados del Departamento. La actividad de los empleados y el funcionamiento del Departamento fueron afectados por los enfrentamientos militares vividos en la provincia a partir de 1852 entre los sectores afines a la Confederación, y los grupos de Buenos Aires. Por un lado, el gobierno de Buenos Aires recurrió hasta a los ámbitos institucionales para el reclutamiento militar.

En abril de 1853, el presidente del Departamento Topográfico, Ibañez de Luca, tuvo que solicitar la excepción de sus empleados, argumentando que eran indispensables al servicio de oficina, “en ejercicio diario de sus empleos”, por lo que remitía las papeletas para obtener el “visto bueno” correspondiente. Aclaraba la situación del personal, “Gutiérrez y Núñez prestan además el servicio militar” (oficial y escribiente delimitador, respectivamente, que no volverán al Departamento), y que el “delineador Fabio Pereyra está en el campo desde Diciembre último con licencia del gobierno”.

Por otro lado, las actividades de los agrimensores por los terrenos de la campaña y los pueblos quedaron suspendidas temporariamente ante la movilización y los enfrentamientos armados. En julio, la situación pareció haberse descomprimido, al abandonar Urquiza la provincia de Buenos Aires y regresar a Entre Ríos. Al mes siguiente, desde el Departamento se señalaba en una nota al ministro la “aglomeración de trabajos” con que se encontraba dicha repartición debido a la “paralización ocasionada por la guerra”. ¿Qué actividades había emprendido el Departamento en este contexto? Por un lado, se habría ocupado “con constancia de la colocación de los Edificios que se construyen, obras públicas que se mandan ejecutar”. Pero fundamentalmente se informaba de la actividad realizada al interior de la oficina:

*los subalternos se ocupan de trabajos gráficos con el objeto de Reglamentar los registros del Departamento y adiestrarse en la construcción de mapas y dibujo; que fuera de las horas de oficina estos subalternos siguen un curso de Matemáticas dictado por uno de los miembros del Departamento.*

La formación teórica y práctica de “los subalternos” o “los jóvenes” en este tipo de actividad fue una preocupación desde la colonia y en 1824 se incluyó en la normativa que acompañó la formalización de la Comisión Topográfica. Esta inquietud tomó una organización mayor en los años siguientes al “restablecimiento” del Departamento. En enero de 1857, a pedido del ministro de gobierno, el Departamento presentó el “Proyecto de Decreto relativo a la Escuela especial de la Facultad de Agrimensores con programas de las materias que en ella deben enseñarse” que con algunas modificaciones se aprobó en febrero, y estuvo a cargo del Ingeniero Pedro Pico.

Fuente: Canedo, Mariana (2014). El “Restablecimiento del Departamento Topográfico de Buenos Aires”, Política y Gestión de un proyecto de consenso (1852-1857). En Andes Revista de Antropología e Historia N° 25- Año 2004. Disponible en: <http://portalderevistas.unsa.edu.ar/ojs/index.php/Andes/article/view/183>

Mientras las incumbencias y atribuciones se extendían al contener en su organigrama la escuela especial para agrimensores, se ratificaban entre otras las siguientes:

- ✓ “Determinar y fijar un sistema para la mensura y amojonamiento permanente de todas las propiedades rurales y la dirección de los trabajos que hubieren de ejecutar los agrimensores de los distritos municipales, como también aprobar toda clase de mensuras.
- ✓ Dirigir los trabajos que el Gobierno determine en el levantamiento de cartas, nivelaciones u otros facultativos.
- ✓ Determinar la clase y forma de los mojones que deben ponerse en las propiedades rurales y todo lo relativo a la mayor seguridad y permanencia de los límites.
- ✓ Efectuar la determinación geográfica de los pueblos del Estado y la de los puntos principales de ellos, las de sus costas, ríos y arroyos.
- ✓ Formar el Registro gráfico de todas las propiedades rurales por los datos que adquiriera de las mensuras que se practicaren.
- ✓ Intervenir en la traza de los pueblos y levantamiento de sus planos”.

### **Comisiones y Comisionados de Obras Públicas Municipales**

A mediados de la década de 1850, otro hito importante para la legislación en torno a la planificación, gestión y ejecución de obras públicas en el territorio bonaerense lo constituyó la sanción de la ley de Municipalidades el 11 de octubre de 1854 que ordenaba la organización de los gobiernos y administraciones de la Ciudad de Buenos Aires y de los Partidos de Campaña. Por esa ley, en la ciudad, el cuerpo municipal se dividiría en un Consejo de Gobierno y cinco comisiones: de Hacienda, Seguridad, Educación, Higiene y Obras Públicas, esta última encargada del nivelado, empedrado, desagüe y todo lo relativo al mejor arreglo en las calles y calzadas, la apertura de caminos y construcción de carreteras y ferro-carriles, puentes, canales, caños y teatros.

Además le competían los trabajos de reparación de edificios y monumentos públicos, la conservación de paseos, construcción y reparación de mercados, surtidores de agua potable y estanques para el “lavaje y cura de ropas” y “todo aquello que contribuya a la limpieza y ornato de la Ciudad”, junto a la Comisión de Higiene que, entre otros asuntos, observaba la limpieza de las calles y los lugares públicos, el alumbrado, la “desinfección del aire y de las aguas” y “el despejo de las materias” sólidas.

Para la Campaña, la misma ley reglamentada en 1856, establecía el régimen económico y administrativo de cada Partido o Municipio a cargo de un Juez de Paz, nombrado por el Gobierno, y cuatro propietarios vecinos del distrito elegidos por el voto popular. Uno de los municipales estaría encargado de las “delineaciones de las calles y caminos con sujeción a los decretos vigentes e instrucciones del Departamento Topográfico de la provincia de Buenos Aires (Prado y Rojas 1877:1854).

### **El Departamento Topográfico y sus relaciones con el Consejo de Obras Públicas**

A solo cuatro años de establecidas las instrucciones para los Agrimensores Públicos fueron consideradas “defectuosas” por el propio Departamento Topográfico al no prever “muchos de los casos que ocurren”; era necesario entonces determinar de un modo claro y “con precisión” sus deberes. Saturnino Salas, presidente, presentó en 1861 un extenso documento de 69 artículos donde se fijaban y actualizaban los procedimientos a tener en cuenta en el relevamiento de terrenos, riberas de los ríos, arroyos, lagunas y “objetos topográficos” y en la subdivisión, demarcación y el amojonamiento del territorio, como también en las instrucciones para presentar los resultados de los trabajos al Departamento Topográfico. Las mensuras debían acompañarse

con “una diligencia escrita” de sus operaciones y el plano correspondiente construido en “papel de hilo o género apropiado para el dibujo; escalado y con el nombre de todos los objetos topográficos relevados. Numerosas operaciones de ese departamento eran acompañadas por informes del Consejo de Obras Públicas y de la Oficina de Tierras Públicas creados, respectivamente, en 1852 y 1859 que, solicitados por el propio gobierno, aportaban a la toma de decisiones.

La Oficina de Tierras Públicas era una de las dependencias de la Contabilidad del Ministerio de Hacienda desde donde serían tramitados todos los expedientes de compra, arrendamiento, posesión o escrituración de terrenos públicos, solares, quintas y chacras de los pueblos de Campaña, en síntesis la implementación de las leyes de tierras públicas (Prado y Rojas 1877: 1852a-1859-1861a).

En 1863, por ejemplo, un decreto que promovía la creación de Pueblos en la Campaña, sancionado por la Honorable Legislatura y refrendado por el Gobernador Mariano Saavedra (1862-1866), determinó claramente las funciones de ese Departamento Topográfico en la formación de centros de población en los partidos que carecían de ellos pero, asimismo, las derivadas al Consejo de Obras Públicas. Por ese decreto el cuerpo legislativo autorizaba al gobierno provincial tanto para invertir “a fin de levantar un pueblo” como en la “construcción de los edificios públicos que sean necesarios”, tanto en la ciudad de Buenos Aires como en la campaña, entendida como el territorio de la provincia contenido entre esa ciudad y las fronteras con los pueblos indígenas determinadas por las sucesivas campañas militares en el avance de la “civilización” hacia el sur y oeste de la provincia (Prado y Rojas 1877:1863).

En toda fundación, realizada con preferencia en terrenos de propiedad pública, el Departamento Topográfico debía presentar “un proyecto de traza del pueblo y su ejido, para que luego de aprobado se proceda por un ingeniero, que el Gobierno nombrará, a la mensura y amojonamiento”. Por otra parte, las Comisiones constituidas *ad hoc* por el Juez de Paz del Partido y, generalmente, conformadas por tres vecinos debían presentar “a la aprobación del Gobierno los planos y presupuestos de las obras públicas que deban hacerse en el nuevo pueblo, con arreglo a las instrucciones que deberá darle el Ministerio de Gobierno, decretándose enseguida los fondos necesarios”. Procedimientos del mismo tenor se encuentran en los decretos de fundación de numerosos instrumentos técnico legales como, por ejemplo, del Pueblo de Saladillo (1863), rubricado durante la gestión del Gobernador Mariano Saavedra (1862-1866) (Prado y Rojas 1877: 1863a).

La opinión del Departamento Topográfico, junto al dictamen del Asesor y el Fiscal de Estado, era requerida en toda ocasión que se necesitara perfeccionar los procedimientos administrativos y ejecutivos en los Municipios de Campaña. Así lo testimoniaba el Gobernador Adolfo Alsina (1866-1868) cuando en 1867 decretó la “gran conveniencia” de nombrar Agrimensores o Ingenieros Municipales “no solo para practicar en debida forma la delineación de sus Pueblos, calles y caminos, para la medición de los terrenos públicos de los ejidos mandados a vender, sino también para los diversos reconocimientos, nivelaciones y demás trabajos que requieren conocimientos facultativos” (Prado y Rojas 1877: 1867).

Para el Gobernador Emilio Castro (1868-1872), el Departamento Topográfico cumplía un papel muy importante al suministrarle al Poder Ejecutivo datos de interés “por lo que toca al adelanto material de la Provincia”. La mensura general del partido de San Martín, por ejemplo, le había ofrecido a ese Departamento la oportunidad de imprimir su litografía y hacer público el plano de las propiedades comprendidas en ese territorio. Con el tiempo, afirmaba, “ese Departamento llegará a formar un Atlas de todos los partidos ofreciendo importantes datos para la mejor administración de la Campaña, la distribución del impuesto, la Estadística, etc.” (Mensaje 1870:31) (Viñeta V.3).

**Buenos Aires, 1º de mayo de 1870.**

### **Departamento Topográfico**

“El movimiento de esta oficina suministra datos interesantes por lo que toca al adelanto material de la Provincia, y principalmente de la Ciudad (Buenos Aires).

En el año 1869 ha practicado 886 delineaciones para la construcción de nuevos edificios y ha dado 326 permisos para refaccionar otros. En dicho año se han construido 192 edificios más que en 1868, y, en cuanto a los refaccionados, el aumento es de 90. En los dos primeros meses del año que corre, el movimiento en la nueva edificación y reedificación es extraordinario: en Enero y Febrero se han construido 443 edificios nuevos y se han refaccionado 104.

En el mismo año de 1869, el Departamento ha expedido 1.579 informes al Gobierno y Jefe de la Oficina de Tierras Públicas (Ministerio de Hacienda) y 82 a los Jueces y tribunales; ha examinado 101 mensuras practicadas en tierras de propiedad pública y 129 de terrenos particulares; y ha dado instrucciones para practicar 67 mensuras más en campos del Estado y 199 en propiedad privada.

Se observa, en cuanto a los informes que ha expedido, que los que se refieren a terrenos de los ejidos, llegan al número de 626; y que los restantes para completar el número total ascienden a 953.

El gran movimiento producido para escriturar los terrenos de los ejidos, demuestra palpablemente la bondad de las leyes y demás disposiciones, sancionadas para transmitirlos al dominio privado, y acredita también el progreso en la población y cultivo de esos mismos terrenos...

El Departamento Topográfico recibe los exámenes de los que aspiran al ejercicio de la profesión de Agrimensores; ordena la práctica que han de hacer los que acreditan los conocimientos teóricos necesarios; y expide por fin los diplomas a los que están en completa aptitud para ser habilitados como profesores... Así en 1869 se ha rendido ante él doce exámenes generales y ha expedido ocho diplomas de Agrimensor...

La Escuela de Agrimensores, establecida en el Departamento, ha funcionado durante el año transcurrido, regentada gratuitamente por el Ingeniero segundo del mismo, D. German Khur, por haber sido suprimida en el presupuesto la cantidad que, como sobre-sueldo, se asignaba a su Director, y han cursado en ella ocho alumnos....

La mensura general del partido de San Martín, que se practicó últimamente, ha ofrecido al Departamento la ocasión de imprimir por su litografía, y dar al público, el plano de las propiedades comprendidas en dicho Partido. La reunión de las mensuras aisladas de los terrenos de un Partido, aun el caso de que ninguna falte, no presenta el grado de exactitud que ofrece la mensura colectiva de todas las propiedades, realizada en una operación...

Con el tiempo (el Departamento) llegará a formar un Atlas de todos los Partidos que ofrecerá muy importantes datos para la mejor administración de la Campaña, la distribución del impuesto, la Estadística, etc.”

(firma) **Emilio Castro, Gobernador de la Provincia de Buenos Aires (1868-1872).**

## La creación de un Departamento de Ingenieros (1875).

No fue menor la participación del Consejo de Obras Públicas en el estudio, revisión, asesoramiento e inclusive elaboración de proyectos de obras públicas, puentes, escuelas, estaciones de ferrocarril, o informando al Gobierno, junto con el Departamento Topográfico, sobre temas que urgía resolver en el marco de una política de consolidación del territorio bonaerense con la delimitación y rectificación de trazas de vías públicas, ferrovías, pueblos, ejidos, etc. Es frecuente encontrar las siguientes frases al encabezar los considerandos de leyes o decretos sobre temas que los involucraban. En el caso de la aprobación de la colocación de un puente fue “considerada detenidamente la presente propuesta, y lo que a su respecto ha dictaminado el Asesor, e informado el Consejo de Obras Públicas” y, en lo relativo a la aprobación de nuevas trazas ferroviarias o prolongación de las existentes se lee “oído el Consejo de Obras Públicas y el Departamento Topográfico, el Gobierno aprueba la traza del ferro-carril del Sud, según se describe en el plano presentado por D. Eduardo Lumb”, el concesionario (Prado y Rojas 1877:1862).

Una década más tarde, el Departamento Topográfico además de continuar prestando a las diversas reparticiones del Estado su importante concurso en todo lo relacionado con tierras fiscales, ubicación, división y deslinde de tierras privadas, construcción de un registro gráfico, etc., desempeñaba al mismo tiempo las funciones del Consejo de Obras Públicas en las diversas y variadas obras que se proyectaban y realizaban.

El número e importancia de esas difíciles obligaciones concentradas en un único organismo, el Departamento Topográfico dependiente del Ministerio de Gobierno, preocuparon al Gobernador Mariano Acosta (1872-1874) que en su mensaje de 1873 anunció “la necesidad de su reforma” y la elaboración de un proyecto de Ley creando un **Departamento de Ingenieros** que respondiera debidamente a las múltiples exigencias públicas. Sobre la necesidad de convertir en leyes los proyectos tendentes a “separar el Departamento Topográfico de las funciones que le son extrañas, para encomendarlas a un Departamento de Ingenieros cuya creación se proponía”, el Poder Ejecutivo en su mensaje del año 1874, le reclamó a la Honorable Asamblea Legislativa “no dejar pasar las sesiones de este año sin prestarles su sanción” (Mensajes 1873- 1874).

Le correspondería a su sucesor Álvaro Barros, quien desempeñó el cargo de Gobernador Provisorio como Presidente del Senado entre 1874 y 1875, crear el ambiente técnico-político propicio para organizar un Departamento de Ingenieros, independiente del Departamento Topográfico, y así plasmar el pensamiento de Mariano Acosta “para encomendarle el estudio y la dirección de las obras públicas de la Provincia” (Mensaje 1875).

El Departamento Topográfico había cesado sus actividades en virtud de la ley de presupuesto del año 1875, creándose en su lugar el Departamento de Ingenieros por decreto del Poder Ejecutivo del 19 de abril de ese mismo año. En ese decreto se pueden leer las competencias asignadas al nuevo Departamento que definió su estructura bajo la responsabilidad de profesionales, Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores, congregados en una **Sección de Obras Públicas**, dividida a la vez en las de Ferrocarriles, Arquitectura, Puentes y Caminos y, en una **Sección de Geodesia** que concentraría todas las tareas del disuelto Departamento Topográfico (Prado y Rojas 1877:1875).

En su mensaje de 1875 a la Honorable Asamblea Legislativa, Álvaro Barros dedicó un capítulo de su exposición a la instrucción pública superior destacando a los profesionales “que hoy dirigen el Departamento de Ingenieros que tan ventajosamente ha sustituido al antiguo Departamento Topográfico”, a los egresados argentinos de la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires a quienes se “pueden confiar las grandes obras del Estado”, al cuerpo de ingenieros del ferrocarril Oeste “modelo en toda la República” como, asimismo, a los ingenieros consultores de la Comisión de Aguas Corrientes (Mensaje 1875).



Las funciones de los ingenieros y arquitectos de ese departamento, se centraron en los estudios, la elaboración de proyectos y la dirección de las construcciones y mejoras relativas a caminos, puentes, trabajos hidráulicos y demás obras públicas de carácter provincial y, consecuentemente, en todos los procedimientos técnicos, legales y administrativos para materializarlas, entre ellos: examinar los planos, presupuestos y condiciones de toda obra pública; practicar o dirigir los estudios para la ejecución de obras y trabajos públicos; presentar los pliegos de condiciones de las obras “que hayan de sacarse a licitación e informar sobre las propuestas y ejercer la vigilancia necesaria a efecto del fiel cumplimiento de los contratos” e inspeccionar los ferrocarriles y “proponer las medidas convenientes para la conservación de las obras de propiedad de la Provincia”

Por su parte, el cuerpo de Agrimensores desempeñaría, por intermedio de la Sección Geodesia, “todas las funciones que hasta ahora han correspondido al Departamento Topográfico”. En uno y otro caso los empleados del Departamento de Ingenieros quedaban inhibidos de ejercer sus profesiones en empresas o en asuntos particulares. Asimismo, por su creación se conformó la primera planta del personal que, fortalecida en 1881, intervendría en los procesos y procedimientos de planificación, gestión y ejecución de todas las obras públicas de carácter provincial de la nueva Ciudad Capital y entre muchas otras de gran envergadura, en las de infraestructura fundante de Puerto La Plata.

La planta de personal del naciente Departamento de Ingenieros en 1875 estaba conformada por un Presidente, Ingeniero Francisco Lavalle; cuatro vocales Ingenieros Civiles, Carlos Stegman, Rodolfo Butner, Luis Silveira Olazábal y Jorge Coquet; tres vocales Agrimensores, Carlos Encina, German Kuhr y Edgardo Moreno y un Secretario Félix Malato, para resolver “cuestiones de su competencia que le sean sometidas por el Gobierno”.

La creación del Departamento de Ingenieros implicó, además, la extinción de diferentes organismos creados *ad hoc* para resolver problemas y/o demandas de obras y trabajos públicos. Cesó la Comisión de Puentes, cuyas atribuciones, equipos y archivos fueron transferidos al nuevo organismo durante la gestión del Gobernador Carlos Casares (1875-1878) con la finalidad de evitar el deterioro y la pérdida a que estaban expuestos “los materiales y demás accesorios de los puentes que aún quedan por colocar de los proyectados originalmente, así como los que han resultado sobrantes de los que fueron suprimidos por considerarlos innecesarios” (Prado y Rojas 1877: 1875a).

Se ordenaron nuevas instrucciones, entre otras, dirigidas al Jefe de la Oficina de Tierras del Ministerio de Hacienda para hacer intervenir al Departamento de Ingenieros ante el cambio de sistema de ventas “a fin de que el fraccionamiento de las mismas ponga al alcance del pequeño industrial y del labrador un pedazo de suelo donde ejercer su industria y por ello favorecer el desarrollo de la producción Nacional” (Prado y Rojas 1877:1875b).

En 1881 se realizó una nueva reestructuración con arreglo a la Ley General de Presupuesto que fortaleció la planta de personal del Departamento de Ingenieros y modificó todas las secciones de su estructura, para encomendarles los cada vez más complejos proyectos, obras y trabajos públicos de arquitectura, ingeniería y agrimensura de una nueva ciudad Capital y de todo el territorio de la provincia de Buenos Aires (RO-PBA 1881). En un reestructurado Departamento de Ingenieros recaerían las gestiones técnicas y administrativas de construcción de toda la obra pública de acuerdo a las exigencias de una ciudad moderna con un gran puerto exterior de aguas hondas que redundaría en beneficio del intercambio comercial y del más amplio progreso de la provincia y el país (MOP-PBA 1935: 88-94).

Las razones por las que el Interventor Federal Juan José Romero (1880-1881) entendía que debía reestructurarse el Departamento de Ingenieros, fue explicada en su mensaje a la Asamblea Legislativa del 1º de mayo de 1881. A su juicio en 1880 se había producido una notable disminución de las obras y los trabajos públicos atribuible a que “la Provincia había pasado por un sacudimiento político y administrativo tan poderoso, como los son siempre aquellos que

determinan las guerras civiles...los capitales permanecían retraídos, el comercio paralizado, la industria aniquilada”. A esos acontecimientos se le atribuían la menor producción del Departamento de Ingenieros, como así también la disminución de su personal “por haber tenido que concurrir a los cuarteles”. Sin embargo restablecido el orden en 1881 el trabajo había continuado con “asiduidad y competencia” con un presupuesto de sueldos y gastos que regía desde 1879 (RO-PBA 1881).

Ese 1º de mayo de 1881 asumió el Dr. Dardo Rocha como Gobernador de la Provincia de Buenos (1881-1884) y el 3 de junio sumó a las dos secciones del Departamento de Ingenieros de 1875 una de **Trabajos Catastrales** y unificó las correspondientes a **Puentes y Caminos**. Dardo Rocha, Gobernador tenía clara conciencia del papel fundamental que cumpliría el Departamento de Ingenieros, destacando en sus discursos a “una de las oficinas más recargadas de la Administración” y a algunos de sus funcionarios principales por su labor tanto en la Comisión para declarar “Capital de la Provincia al Municipio de la Ensenada”, como en la del Concurso de sus edificios públicos, además de encargarse de los asuntos de obras y trabajos públicos en el territorio de la Campaña (MOP-PBA 1935: 29-101).

El Departamento, reestructurado, ratificó la presidencia del Ingeniero Francisco Lavalle acompañado por un Secretario el Dr. Manuel Porcel de Peralta y un Escribiente Luis Monteverde. El área administrativa contaría con una Mesa de Entradas y una Mesa de Carpetas, respectivamente a cargo de Martín Pico y Adolfo Saldías. Cuatro Secciones completaban la estructura de 1881: la **Sección Geodesia** a cargo de tres vocales agrimensores, Carlos Encina, Edgardo Moreno y José A. Lagos y la **Sección Obras Públicas** que encabezada por el vocal arquitecto Pedro Benoit también comprendía un área de inspección de **Ferro-Carriles** a cargo de Carlos Stegman. El ingeniero Jorge Coquet se desempeñaría como vocal inspector en la **Sección Puentes y Caminos**, mientras que en **Trabajos Catastrales** el agrimensor German Kuhr sería el encargado del Registro y Rafael Hernández el ingeniero Director de Planos de los Partidos.

La planta de personal de cada sección se completaba con auxiliares y ayudantes, dibujantes, y escribientes y al servicio de todo el Departamento la estructura sumaba un **Archivo**, a cargo de Félix Malato y una de **Litografía** dirigida por Julio Vernier.

El 24 de noviembre de 1882, se creó y organizó una **Oficina de Delineaciones** dependiente del Departamento de Ingenieros cuyos profesionales estarían encargados de formar el plano catastral del Ejido de la Capital de Provincia, pudiendo utilizar con ese objeto el Archivo del Ministerio de Gobierno y, entre otros asuntos, emitir los correspondientes certificados y permisos de obra a “todo el que trate de construir edificio, pared o cerco sobre las vías públicas de la ciudad La Plata”. Para organizar la planta de personal de esa oficina se nombraron como Ingenieros Delineadores a Joaquín Maqueda de la Sección Puentes y Caminos, y a Julio C. Serna; como Ayudante 1º al Agrimensor Adrián Díaz y como escribiente al Maestro Mayor Plácido Almaestre (RO-PBA 1882-1882a-1884a).

Las leyes de presupuestos de gastos y planes de recursos de la administración de la provincia de Buenos Aires para los años 1882, 1883 y 1884 no presentaron grandes novedades en cuanto a la organización general del Departamento de Ingenieros, sin embargo cabe mencionar que la sección agregada de Trabajos Catastrales en 1881 comenzó a denominarse **Sección Catastro**, manteniendo al agrimensor German Kuhr como encargado del Registro y a Rafael Hernández en la Dirección de Planos de los Partidos y, que la **Sección Geodesia** fue recalificada en la estructura como Mesa de Geodesia retomando su designación primitiva en 1885. Estas dos secciones, Geodesia y Catastro, adquirirían a partir de entonces entidad propia separando sus funciones de las que operaban con la ejecución de obras y servicios públicos (RO-PBA 1882, 1883,1884). (Viñeta V.4) (Organigrama 1)

Buenos Aires, 3 de junio de 1881.

**Personal del Departamento de Ingenieros.**

Art. 1º. Dirijase la nota acordada al Honorable Senado, pidiéndole el acuerdo necesario para el nombramiento del Presidente del Departamento de Ingenieros.

Art. 2º. Quedan nombrados para desempeñar los empleos determinados por la Ley General de Presupuesto:

**Presidente** Francisco Lavalle (4 de junio de 1881)

**Vicepresidente** Jorge Coquet (9 de junio de 1881)

**Secretario** Dr. Manuel Porcel de Peralta.

**Escribiente** Luis Monteverde.

Mesa de Entradas: *Encargado* Manuel Pico.

Mesa de Carpetas: *Encargado* Adolfo Salas.

**Sección Geodesia**

*Vocales* Carlos Encina, Edgardo Moreno, José A. Lagos.

*Auxiliar* Florentino Ramorino.

*Dibujantes* Ramos Rezabal, N. Seguí.

*Escribientes* Ramón Gutiérrez, Carlos Guyot.

**Sección de Obras Públicas**

*Vocal Arquitecto* Pedro Benoit.

*Dibujante 1º* Francisco Estévez.

*Dibujante 2º* Luis Baldi.

*Escribiente* Adriano Díaz.

*Vocal Inspector de Ferrocarriles* Carlos Stegman.

*Escribiente* José M. Jalaguier.

**Sección Puentes y Caminos**

*Vocal Inspector* Jorge Coquet.

*Ingenieros* Joaquín Maqueda, Vicente Isnardi.

*Auxiliares* Carlos Glade, Alejandro Dillon, Miguel R. Pérez.

*Dibujantes* Juan B. Rivera, Eusebio Chacón.

*Escribiente* Mariano Casares.

**Sección Trabajos Catastrales**

*Encargado del Registro* German Kuhr

*Ingeniero Director de Planos de los Partidos* Rafael Hernández.

*Ayudantes* Juan Ferrari, Francisco Silveyra.

**Archivo**

*Ingeniero Encargado* Félix Malatto - *Auxiliar* Arturo Díaz.

**Litografía**

*Director* Julio Vignier

*Impresor* Teodoro Rosa.

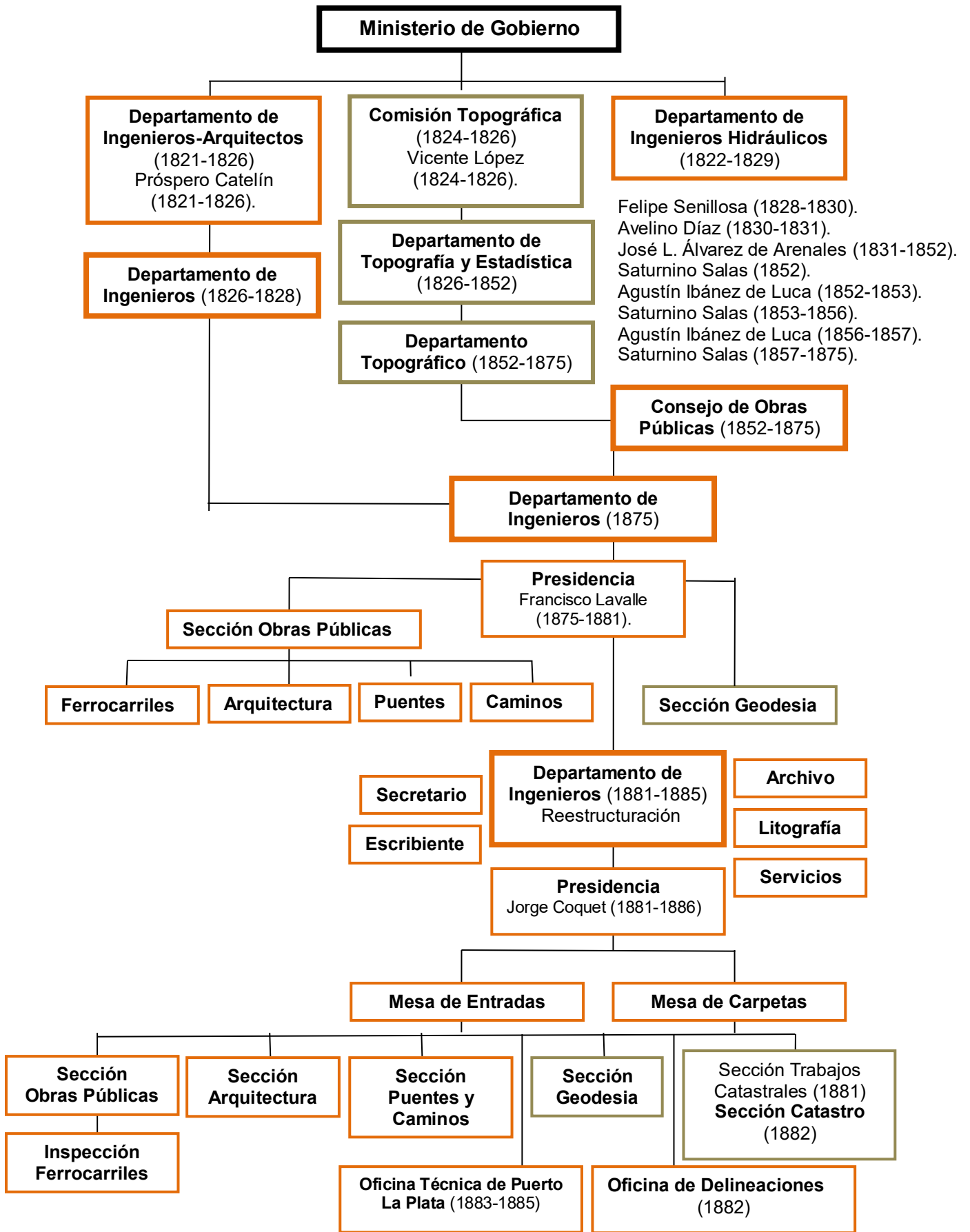
*Porteros* Ramón Botana, José M. Arias.

(firman) **Dardo Rocha** Gobernador de la Provincia de Buenos Aires (1881-1884)

**Carlos D' Amico** Vicegobernador

Fuente: MOP-PBA, Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1935). Profesionales que intervinieron en la fundación de La Plata. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.

Organigrama 1: Organismos ejecutores de Obras y Trabajos Públicos (síntesis 1821-1885)



## **El Departamento de Ingenieros en un nuevo Departamento de Estado: el MOP (1885)**

Durante la década de 1880 los gobernantes destinaron recursos para reafirmar la autonomía sobre el territorio provincial que se había expandido, rápidamente, luego del avance militar de la frontera interior entre la “civilización y la barbarie” conocida como la última “Campaña del Desierto” (1876-1879). La nueva configuración del territorio, más extenso e inexplorado, requería de la presencia del Estado objetivado a través de sus instituciones. En paralelo, ese proceso demandaba obras y trabajos públicos que debían ser puestos en marcha por el propio Estado provincial.

En el primer semestre del año 1885 y en función de que la creación del Departamento de Ingenieros obedecía a la Ley de Presupuesto de 1875 siendo afectado, en consecuencia, tanto en su organización como en el plantel de personal por las variaciones del mismo, el Gobernador Carlos Alfredo D<sup>o</sup> Amico (1884-1887) derogó esa disposición aduciendo que, a diez años de práctica, ofrecía graves inconvenientes (RO-PBA 1885). Se produjo entonces una nueva reestructuración del Departamento por Ley de Presupuesto de 1885 con el reordenamiento y reasignación de funciones a las secciones preexistentes, Geodesia, Ferrocarriles, Puentes y Caminos, Catastro, Oficina de Delineaciones, Arquitectura, Archivo y Litografía.

Pero también, a sólo tres meses de esa reestructuración, el año 1885 fue testigo de la creación del órgano ejecutor de un nuevo Departamento de Estado: el Ministerio de Obras Públicas (MOP) de la provincia de Buenos Aires de acuerdo con una ley del 23 de agosto de 1885 que rubricó el Gobernador D<sup>o</sup> Amico (1884-1887) (RO-PBA 1885a).

D<sup>o</sup> Amico promulgó entonces la ley donde se establecían las competencias del nuevo Ministerio que, junto a los existentes de Hacienda y de Gobierno, se harían cargo del “despacho de los negocios públicos”, en el caso del MOP, referentes a las “Obras Públicas de la Provincia, Agricultura, Ganadería, Colonias y Comercio”, a través de las siguientes dependencias en relación directa: el Departamento de Ingenieros y el Consejo de Higiene Pública; el Museo y Taller de Publicaciones, la Biblioteca Pública, el Observatorio Astronómico, los Jardines Públicos y la Escuela de Artes y Oficios de La Plata, la Escuela Santa Catalina (Partido de Lomas de Zamora), los Hospitales y la Oficina Química provinciales, la Dirección de Salubridad Pública y la Dirección General de Aguas Corrientes; las Facultades de Agronomía y Veterinaria y Puerto La Plata desde 1888. Del Ministro de Obras Públicas dependería la Dirección General de Ferro-Carriles y Telégrafos en sus relaciones con el Poder Ejecutivo Provincial.

Dos meses más tarde se nombraba Ministro Secretario de ese Departamento de Estado al Dr. Manuel B. Gonnet (1885-1889), y destinaban a la conformación de la primera planta de personal del MOP a varios agentes que operaban en los Ministerios de Gobierno, como por ejemplo Adolfo Castañón y de Hacienda, Eduardo Heredia y Francisco Amoretti, y en las Comisiones creadas *ad hoc* a propósito de las obras de la nueva Capital de la Provincia (RO-PBA 1885b-c).

Desde el 1º de noviembre de 1885, el Ministerio de Obras Públicas funcionaría en el edificio que ocupaba el Departamento de Ingenieros, siendo éste internalizado en su estructura para el tratamiento de los asuntos vinculados con obras y trabajos públicos de canales, puertos, ferrocarriles, caminos generales, municipales y vecinales, formación de los pueblos, y en general de toda obra pública provincial de utilidad, ornato o recreo sea fiscal o municipal.

Para el Gobernador Carlos D<sup>o</sup> Amico, los múltiples trabajos que se le habían encomendado al personal del Departamento de Ingenieros desde 1875, y la preferencia que le exigían las Comisiones de la fundación de La Plata, habían resentido en esa repartición el ordenamiento de sus trabajos, por ello a un año de creado el MOP se hacía indispensable la elaboración de una nueva ley que ampliara sus facultades y lo dotara de un personal más numeroso.

*“Creo también, que si se va a hacer de esa 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 vez de ser una oficina de consulta y consejo, es indispensable darle una nueva organización, y dotarla de mayor número de empleados; y si no os he presentado el proyecto relativo a esas mejoras, ha sido detenido por los mayores gastos que demandaba”,  
Gobernador Carlos D’ Amico (Mensaje 1886).*

No obstante, afirmaba, que con su escasa organización el Departamento de Ingenieros había prestado buenos servicios, fuera del recargado despacho de los asuntos ante él:

- ✓ “Ha estudiado las nivelaciones dadas a esta ciudad (La Plata) corrigiendo sus defectos, y adoptando en cuanto es posible los hechos existentes, con los que debieron ser.
- ✓ Ha dado las numerosas delineaciones pedidas en solares, quintas y chacras.
- ✓ Ha construido directamente los desagües provisorios.
- ✓ Ha vigilado los empedrados dentro y fuera de la ciudad.
- ✓ Ha medido los ejidos de Juárez, Patagones y Campana.
- ✓ Construye el Registro Gráfico de la Provincia, cuyo grabado adelanta notablemente.
- ✓ Ha empezado con la correspondiente autorización, la fijación de un punto, .en alguno de los grandes edificios de esta Capital, del plano de comparación de nivelaciones, situado a igual altura del que pasa por la estrella del peristilo de la Catedral de Buenos Aires.
- ✓ Con igual autorización, ha aumentado la litografía del Departamento, y. espero conseguir que dentro de poco todos los trabajos de este género, que necesitan las diversas reparticiones, se hagan en ese taller, con gran economía para el erario.
- ✓ Ha corregido las delineaciones primitivas del pueblo de Tolosa, para que no fuera un barrio excéntrico de esta ciudad.
- ✓ Ha construido un plano de la ciudad, determinando todos los hechos existentes en todos sus detalles.
- ✓ Ha recogido todos los restos de puentes que esparcidos en diversos puntos y en cantidad considerable, se estimaban perdidos, y que hoy se hayan depositados en cantidad de 240.257 kilos y que servirán para dar entrada por todas las calles de esta ciudad.
- ✓ Ha dirigido la construcción que está por terminarse del canal de unión entre los arroyos del Zanjón y del Gato.
- ✓ Ha estudiado, proyectado y presupuestado las obras de defensa del pueblo de Luján contra las inundaciones de su río.
- ✓ Ha hecho los estudios preliminares para establecer el riego en los alrededores de Campana con las aguas del Paraná.
- ✓ Ha intervenido en la dirección ó inspección de los templos, casas municipales, cementerios, mercados, mataderos. hospitales y cárceles en muchos pueblos.
- ✓ Ha inspeccionado los 1.287 kilómetros de ferro-carriles que no son de propiedad de la Provincia.

Si todo esto y mucho más ha hecho con su actual deficiente personal, valdría la pena de ocuparse de darle un mayor impulso que lo habilitará multiplicar sus trabajos” (Mensaje 1886).

Entre los meses de diciembre de 1885 y marzo de 1886, quedó conformado el siguiente organigrama y la planta de personal del nacido Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires (RO-PBA 1886). (Organigrama 2) (Viñeta V.5).

**Organigrama 2: El Departamento de Ingenieros en el Ministerio de Obras Públicas (1885-1890)**

**Ministerio de Obras Públicas**

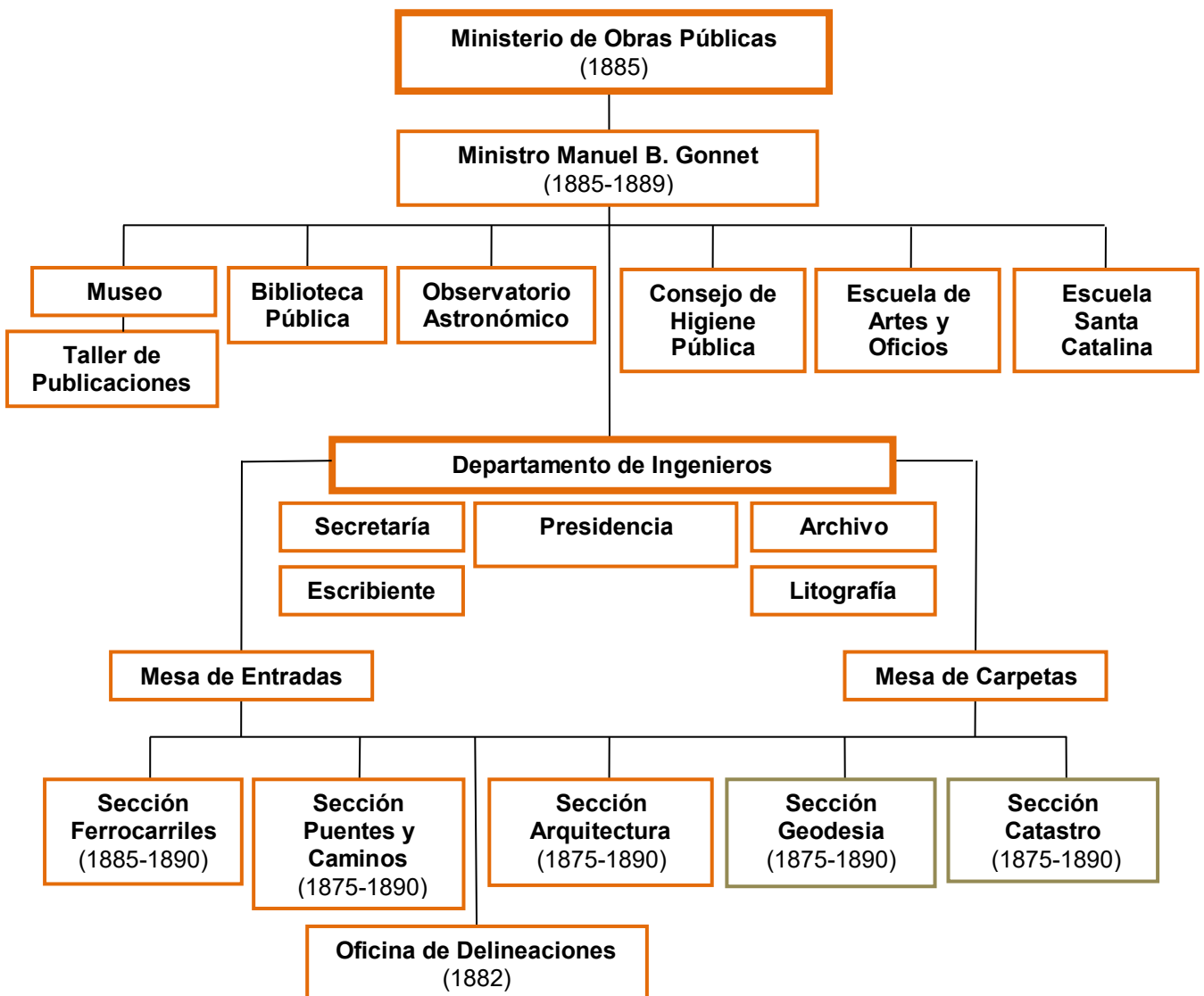
**Ministro Dr. Manuel B. Gonnet.**

- Oficial Mayor*, Sergio García Uriburu.
- Oficial 1º*, Alberto Medrano.
- Encargado de la Contabilidad/ Habilitado*, Juan B. Serie.
- Jefe de la Sección 1º*, Carlos E. Villanueva.
- Auxiliar Sección 1º*, Enrique Acha.
- Jefe de la Sección 2º*, Pedro Domínguez Gómez.
- Auxiliar Sección 2º*, Martín Faramiñan.
- Jefe de la Sección 3º*, Ildefonso Medina.
- Auxiliar Sección 3º*, Enrique Curth.
- Jefe de Mesa de Entradas*, Tomás Applely.
- Intendencia y Archivo*, Ricardo Quiroga.
- Ordenanzas*, Gerónimo Visillaque y Ciriaco Rodríguez.



**Departamento de Ingenieros (construcción 1883-1885)**

**Presidentes:** Octavio Pico (padre 1886-1888); Pastor Tapia (1888-1889); José M. Vinent (1889-1890).



**La Plata, 2 de setiembre de 1885.**

**Ley sobre competencias de los Ministerios** (en relación con el MOP)

Art. 1. Desde la promulgación de la presente Ley, el despacho de los negocios administrativos de la Provincia, estará a cargo de tres Ministros Secretarios que se denominarán de Gobierno, de Hacienda y de Obras Públicas...

**Ministerio de Gobierno**

Art. 3. Es de la competencia de este Ministerio: todo lo concerniente al Gobierno Político de la Provincia, al Gobierno Municipal o local, a la Justicia de Paz, a la Policía y a todo lo que no esté expresamente atribuido por esta Ley a otros Ministerios.

Art. 4. De acuerdo con el contenido del precedente artículo, corresponde al Ministerio de Gobierno, todo asunto que se refiera a...:

3º. La división territorial en departamentos y distritos, creación de las Municipalidades, Ciudades y Villas...

**Ministerio de Hacienda**

Art. 6. Es de competencia de este Ministerio todo lo relativo a Rentas de la Provincia, su percepción y su inversión...

Art. 7. De acuerdo con el contenido del precedente artículo, corresponde al Ministerio de Hacienda, todo asunto que se refiera a...:

3º. ... la Administración y conservación de bienes provinciales, venta y locación de tierras públicas...

12º. La formación de su respectivo Presupuesto de Gastos, y la del Presupuesto General e Impuestos que debe presentarse anualmente a la Legislatura.

Art. 8. La Dirección de Rentas, Tablada, Oficina de Tierras, Crédito Público, Contaduría y Tesorería, dependerán directa e indirectamente del Ministerio de Hacienda.

**Ministerio de Obras Públicas**

“Art. 9. Es de la competencia de este Ministerio: todo lo referente a Obras Públicas de la Provincia, Agricultura, Ganadería, Colonias y Comercio.

Art. 10. De acuerdo con el contenido del precedente artículo, corresponde al Ministerio de Obras Públicas, todo asunto que se refiera a:

1º. Lo relativo a caminos, ya sean generales, Municipales, o vecinales.

2º. Canales, puertos, calzadas, ferrocarriles, y en general toda obra pública provincial, de utilidad, ornato o recreo, sea fiscal o Municipal.

3º. Formación de pueblos, su deslinde, amojonamiento y expropiación.

4º. Los asuntos pertenecientes a inmigración y colonización.

5º. Los asuntos referentes a ejidos, terrenos de agricultura, de pastoreo y cercos.

6º. Todo lo relativo a la salud pública y enfermedades contagiosas de los animales.

7º. Decretar los gastos en lo concerniente a sus ramos.

8º. Los reglamentos, decretos del Gobernador relativos a los objetos de su competencia, y la promulgación o devolución de las Leyes que aquella se refieran.

9º. La formación del presupuesto de gastos correspondientes a este Ministerio, y su comunicación al de Hacienda para la formación del Presupuesto General...

Art. 13. Mientras no se incorpore al Presupuesto General de Gastos, el Departamento de Obras Públicas (léase Ministerio de), que se crea por esta ley, será atendido por un Ministro Secretario, un oficial Mayor y un oficial 1º. El demás personal de empleados, será tomado de los dos Ministerios en actual Ejercicio, en la proporción que juzgue necesario el Poder Ejecutivo...

(firma) **Gobernador Carlos Alfredo D' Amico** (1884-1887)



## Capítulo 2. El Departamento de Ingenieros en la estructura del MOP (1885-1930).

El texto de la Constitución de 1889, reforma de la vigente hasta entonces de 1873, introdujo por vez primera a la ciudad de La Plata como Capital de la Provincia de Buenos Aires y a ésta, como “parte integrante de la República Argentina, constituida bajo la forma representativa republicana federal, (que) tiene el libre ejercicio de todos los poderes y derechos que por la Constitución Nacional no hayan sido delegados al Gobierno de la Nación”. Recordemos en este punto que el 2 de mayo de 1881, asumió la gobernación de la Provincia de Buenos Aires el Dr. Dardo Rocha (1881-1884) y que el 1º de mayo de 1882 presentó a la Honorable Asamblea Legislativa un proyecto de Ley declarando Capital de la Provincia de Buenos Aires al Municipio de la Ensenada y decretando la fundación de una ciudad nueva en una posición estratégica por la posibilidad de contar con una rada y puerto de importante calado y, el traslado de la “administración superior de la Provincia” que se concretó en abril de 1884 (MOP-PBA 1935:101).

*“El 15 de abril de 1884, se celebró en forma muy solemne el traslado de los poderes públicos de la provincia, desde la ciudad de Buenos Aires a la nueva capital donde funcionaron en locales provisorios, hasta concluirse los definitivos algún tiempo después. Pero el 1 de mayo de ese mismo año, el doctor Dardo Rocha pudo cumplir su compromiso público de instalar en el cargo de gobernador a su sucesor, Carlos D'Amico, en una ceremonia realizada en la ciudad de La Plata, donde ya estaba establecido su despacho” (De Paula 1995:9).*

La instalación de los poderes públicos en la nueva Capital posibilitó, en 1889, la reforma de la Constitución de 1873 donde se encontraban las atribuciones conferidas a cada uno de los poderes públicos y, entre ellas, las del Gobernador de la Provincia de nombrar, con acuerdo del Senado, a los “ministros de su despacho” y a otros responsables de la planificación, gestión y ejecución de políticas públicas. Esta Constitución le otorgó la facultad de designar a los directores y administradores de los establecimientos públicos, a los miembros de las comisiones encargadas de la construcción y administración de obras públicas, al Presidente del Departamento de Ingenieros, organismo internalizado entre 1885 y 1913 en el Ministerio de Obras Públicas, al Jefe de la Oficina de Tierras Públicas (Ministerio de Hacienda), al Director General de Escuelas, al Fiscal de Estado y a los miembros del Tribunal de Cuentas (Corbeta 1983:173).

Respecto a las obras públicas, los capítulos sobre asuntos del Régimen Municipal en la Constitución de 1873 hacían referencia a que “deberán sacarse siempre a licitación” y los de 1889 agregaron “cuyo importe exceda de mil pesos nacionales”. Si bien solo aludía a las contrataciones en el ámbito municipal, va de suyo, aclara Álvaro B. Flores (2022:1), que este procedimiento administrativo se propagó a las contrataciones públicas celebradas por el Estado Provincial.

La conveniencia de reformas constitucionales se planteó, nuevamente, en los años 1901 y 1904, pero fue recién durante el ejercicio del Gobernador Federico Martínez de Hoz (1932-1932) cuando se declaró necesaria la modificación de la vigente desde 1889 en medio de una difícil situación política. Promulgada el 29 de noviembre de 1934, mantuvo en su redacción la lógica establecida por las Constituciones de 1873 y 1889: Declaraciones, Derechos y Garantías; Régimen Electoral; Poder Legislativo; Poder Ejecutivo; Poder Judicial; Régimen Municipal; Educación Pública; Reforma de la Constitución y Disposiciones Transitorias.

## Reorganización del Departamento de Ingenieros (1890).

*“La fundación de La Plata y el traslado a la misma de los poderes públicos de la Provincia en abril de 1884, permitió la acción progresista de los Gobiernos encabezados por Dardo Rocha y Carlos Alfredo D’ Amico, habida cuenta que estaban sustentadas en un ambicioso plan de obras y un desarrollo sostenido para la cual se crearon importantes órganos gubernamentales y una nueva área: el Ministerio de Obras Públicas”, De Luca (2008:87).*

En el mensaje a la Asamblea Legislativa de 1886, el Gobernador Carlos A. D’ Amico (1884-1887) le transmitía a sus miembros la necesidad de una ley que ampliara las facultades del Departamento de Ingenieros y lo proveyera de un personal más numeroso, teniendo en cuenta que esa repartición se constituía en “el eje de todos los progresos que exigen la civilización y las necesidades públicas” de la nueva capital y la provincia toda. Era preciso entonces darle una nueva organización aún reconociendo que con su escasa organización había prestado buenos servicios (Mensaje 1886).

Máximo Paz, su sucesor (1887-1890), en el último mensaje a los miembros de la Asamblea Legislativa les informaba sobre los actos de la administración producidos en el año 1889 y, en ese contexto, recomendaba aprobar con urgencia el proyecto de Ley Orgánica del Departamento de Ingenieros de la cual dependería “en gran parte, la regulación de sus servicios”. Para Máximo Paz, el Departamento de Ingenieros requería una nueva estructura orgánico-funcional “dados los múltiples servicios que deben prestar las diversas secciones en que se divide esta importante repartición del Estado” (RO-PBA 1890) (Mensaje 1890).

Por entonces el Ministerio de Obras Públicas tenía bajo su administración y control no solamente al Departamento de Ingenieros, sino a otros organismos que con el correr de los años fueron transferidos a otros departamentos del Estado, provinciales y nacionales, o descentralizados en ministerios creados *ad hoc*. El presupuesto de gastos del MOP en 1890 incluía: el Museo de La Plata (Taller de Publicaciones), la Biblioteca Pública, el Consejo de Higiene Pública, la Oficina Química, el Hospital de Melchor Romero, el Observatorio Astronómico, las Facultades de Agronomía y Veterinaria, la Escuela de Artes y Oficios, la Oficina de Agricultura, los Jardines Públicos de La Plata y la Dirección General de Aguas Corrientes.

Si bien Máximo Paz no concretó la reforma estructural del Departamento de Ingenieros, sí promulgó cuatro meses antes de asumir el Gobernador Julio A. Costa (1890-1893), el 24 de enero de 1890, la primera Ley de Contabilidad de la provincia de Buenos Aires que consolidó el procedimiento de “licitación” pública a propuesta cerrada, quizás teniendo en cuenta el antecedente citado de 1823, aunque con un mayor grado de complejidad. Es indispensable recordar con Flores (2022) que el objeto prestacional constituido por una infraestructura u obra pública, puede canalizarse a través de diversas técnicas contractuales: contrato de obra pública, concesión de obra pública, contrato de participación público privada, concesiones de uso sobre bienes del Estado o de servicios públicos, etc. (RO-PBA 1890b).

Las licitaciones debían anunciarse por lo menos con quince días de anticipación, en dos diarios de los de mayor circulación en la Capital de la Provincia, y, en uno, si lo hubiera, en el paraje donde “tenga lugar o en que deba hacerse la obra, trabajo o suministro. En caso de no haber diarios, deberán usarse carteles u otros medios”. En dicha publicidad debía constar la oficina o lugar en que se podía tomar conocimiento de las bases y condiciones y de la autoridad o persona ante la cual debía celebrarse el acto y la que resolvería sobre la aprobación y adjudicación de las propuestas y el lugar, día y hora en que debían abrirse las mismas. (Viñeta V.6).

**La Plata, 24 de enero de 1890.**

**Ley de Contabilidad, sobre Contratos, Licitaciones y Subastas (11 de 37 artículos).**

**64.** En el pliego de bases y condiciones de la licitación, se determinará la cantidad o valor que los proponentes deben depositar en Tesorería en el Banco de la Provincia, u otro, según el caso, para garantizar la escrituración o formación del contrato, para lo cual se fijará de antemano un plazo...

**66.** En el pliego de bases y condiciones se expresarán la cantidad o valor que el adjudicatario haya de depositar en garantía del cumplimiento del contrato, no pudiendo ser este depósito menor del cinco por ciento del importe total del mismo...

**68.** Las cantidades percibidas por la efectividad de las garantías pertenecerán una mitad al fondo de escuelas, y la otra mitad al Tesoro de la Provincia.

**70.** Las licitaciones relativas a obras, manufacturadas o suministros que no puedan sin inconveniente entregarse a una concurrencia ilimitada, deberán contener restricciones que no admiten a la licitación, sino a personas previamente reconocidas capaces por la administración, y que presenten las garantías que exija el pliego de bases y condiciones.

**71.** Terminado el acto de la apertura de las propuestas, se hará constar su resultado en acta que podrá ser firmada por los licitadores presente...

**73.** La adjudicación recaerá sobre la propuesta más ventajosa, siempre que esté estrictamente arreglada a las bases y condiciones que se hubiesen establecido para la licitación, pero la administración conserva siempre el derecho de rechazar todas las propuestas.

**74.** El Poder Ejecutivo podrá, en acuerdo general de ministros, preferir a la propuesta más baja otra de las presentadas cuyo titular, por su reputación o recursos, ofrezca mayores garantías de fiel cumplimiento en tiempo y forma, y siempre que el mayor valor no exceda de tres por ciento sobre la propuesta más baja, tratándose de obras o suministros, y de uno por ciento tratándose de una operación financiera...

**79.** Por el decreto aprobatorio o desaprobatorio de la licitación, se mandará devolver el depósito a todos los interesados cuyas propuestas no hubiesen sido aceptadas, y éstos no tendrán derecho a demandar indemnización alguna.

**81.** Todas las escrituras de contratos en que el Poder Ejecutivo sea parte, se otorgarán, salvo impedimento, ante Escribano Mayor de Gobierno, quien deberá remitir copia de ellos a Contaduría General, dentro de la semana de su otorgamiento, para la debida fiscalización del cumplimiento en tiempo y forma de las obligaciones de los contratantes. Es entendido que todo contrato celebrado ad-referéndum por el Poder Ejecutivo no obliga a éste a promulgar la ley que lo aprobase si no lo creyese conveniente una vez comunicada la sanción.

**84.** Los contratos que se hiciesen por licitación pública y cerrada, y cuya importancia exceda de doscientos cincuenta mil pesos, y los que se hiciesen por licitación verbal, y cuya importancia exceda de veinticinco mil pesos, y requieran para su validez que la propuesta haya sido aceptada en acuerdo general de ministros...

**88.** Mientras no se dicte una ley de obras públicas, los servicios que por su naturaleza deban hacerse por administración serán determinados y regidos por reglamentos especiales aprobados por el Poder Ejecutivo. En los casos extraordinarios no previstos por eso reglamentos en que el gasto a hacerse exceda de veinticinco mil pesos, será necesaria la autorización del Poder Ejecutivo en acuerdo general de ministros.

La Carta Orgánica del Departamento de Ingenieros demandada por los gobiernos de Carlos A. D'Amico y Máximo Paz, fue rubricada por el Gobernador Julio A. Costa el 22 de octubre de 1890 declarando a esa institución como "permanente en la administración pública de la Provincia de Buenos Aires" y dependiente del Ministerio de Obras Públicas. Establecía además sus competencias y funciones a la vez que detallaba las propias de cada una de las "oficinas" o "dependencias" de las diferentes secciones que se distribuirían los trabajos a cargo de profesionales arquitectos, ingenieros y agrimensores, auxiliares y ayudantes, escribientes y dibujantes.

"Corresponde a la Oficina de la **Sección Ferro-carriles e Hidráulica** (esta última incorporada a la sección Arquitectura en 1891) todos los trabajos que se relacionen con los proyectos, construcciones y explotaciones de las vías férreas, los puertos, canales, arreglo de régimen de corrientes de aguas y toda obra que se considere incluida en la ingeniería hidráulica, los telégrafos y teléfonos...

Corresponde a la **Sección Puentes y Caminos**, todo trabajo que se relacione con los caminos, carreteras, puentes y demás construcciones que puedan afectar a éstas...

Corresponde a la Oficina de la **Sección Arquitectura y Dibujo**, todos los trabajos de arquitectura que sean requeridos por las necesidades de la administración de las Obras Públicas de la Provincia...

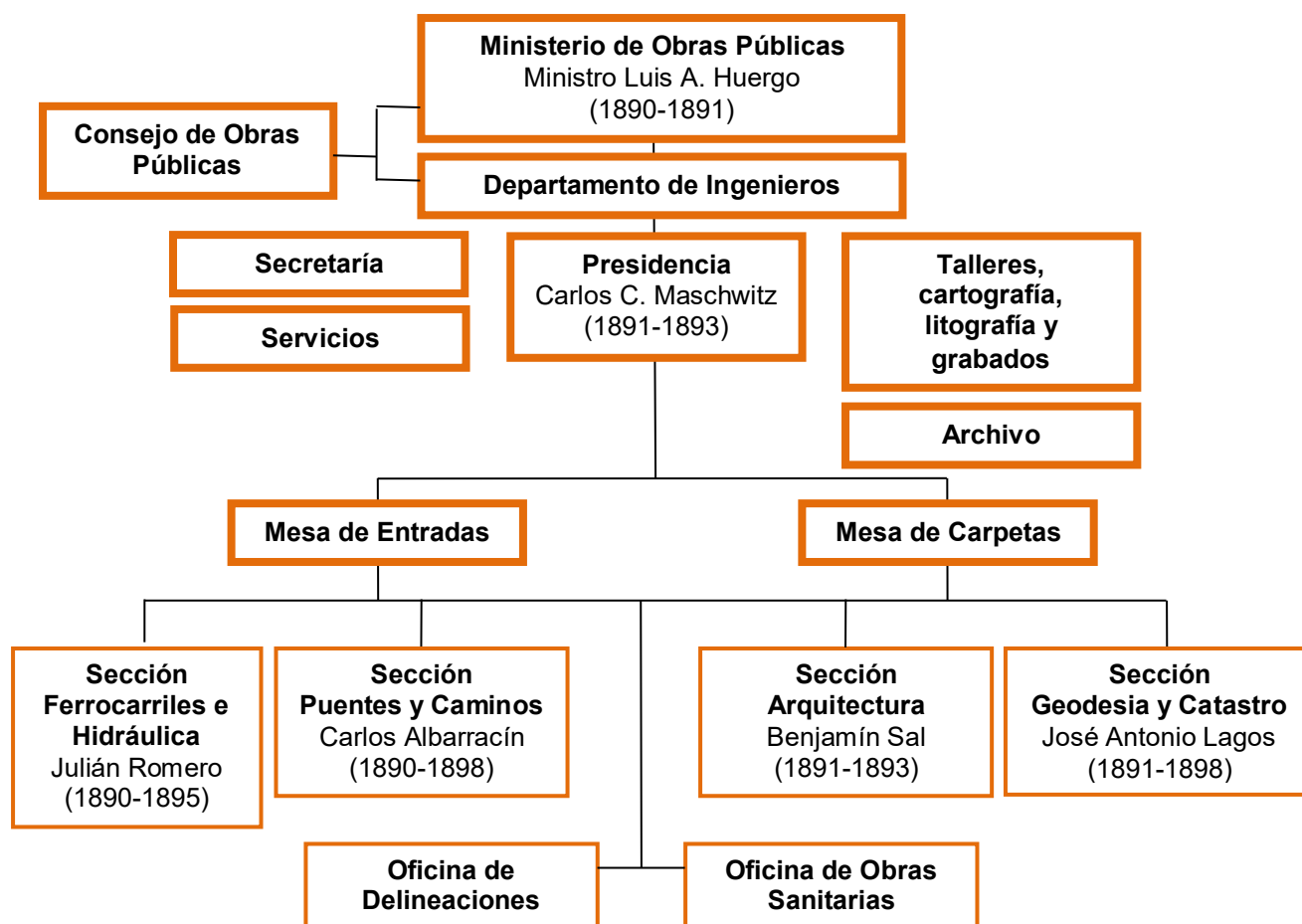
Corresponde a la Oficina de la **Sección Geodesia y Catastro**: a) El estudio de todas las mensuras que se presenten al Departamento, por cualquiera de las causas a que se refiere esta ley y los reglamentos que se dicten; b) Practicar las mensuras y demás operaciones geodésicas y topográfica, que se encarguen para efectos administrativos y judiciales; c) Dirigir la formación del Catastro y del Registro Gráfico; d) Informar en todos los asuntos de tierras" (RO-PBA 1890)

Anexos al Departamento de Ingenieros y dependiendo directamente de su Presidente, la estructura de 1890 contempló un sector de archivo, servicios y talleres para trabajos cartográficos, grabados y litográficos funcionales al mismo departamento y a la Administración de la provincia de Buenos Aires en general.

En virtud de la ley de 1890, el 18 de febrero de 1891 se organizó el personal del Departamento de Ingenieros con: el ingeniero Carlos Maschwitz como Presidente y los ingenieros Julián Romero, Ferrocarriles e Hidráulica; Carlos M. Albarracín en Puentes y Caminos; Benjamín Sal en Arquitectura y Dibujo (esta última a cargo de Pablo Hudsson en 1891) y José A. Lagos en Geodesia y Catastro. Los directores de sección formaban un **Consejo de Obras Públicas** para "el estudio general de los asuntos y su despacho" (RO-PBA 1891). (Organigrama 3).

En 1891 se fusionaron las direcciones de Arquitectura e Hidráulica, pasando las mismas a integrar la Dirección de Hidráulica y Arquitectura (1891-1893) hasta que se restituyó la jerarquía de la primera en 1893. La experiencia se reeditó en 1903 al crearse la Dirección de Ferrocarriles y Arquitectura, manteniéndose esa estructura hasta fines de 1910 cuando se reinstauró la Dirección de Arquitectura como órgano independiente. Sin embargo, no serían los últimos cambios estructurales que se observan en esta área de gobierno (De Luca 2008:149-162).

**Organigrama 3. Departamento de Ingenieros según Carta Orgánica de 1890.**



“

**Ministros titulares de Obras Públicas:**  
Pastor Lacasa (1892-1893)

### **Supresión del “puesto de Ministro”, continuidad del Departamento de Ingenieros.**

La crisis económico financiera de 1889 había adquirido “en 1890, todos los caracteres de un desastre y las rentas fiscales no tardaron en resentirse del malestar general”. Así comenzaba el texto de un informe del Departamento de Hacienda dando cuenta del retroceso del Tesoro de la Provincia que, en 1891, amenazaba serlo en grado mayor aún (RO-PBA 1891a).

En presencia de una situación tan angustiante para el Erario, continúa el informe, se imponía “como una necesidad ineludible la más estricta economía” y, para lograrlo la Honorable Legislatura autorizó al Gobernador Julio A. Costa (1890-1893) a suspender del presupuesto las partidas que “no considere necesarias para la buena marcha de la Administración” y a tomar las medidas de reducción de gastos y de personal de algunas direcciones como por ejemplo de la Dirección Ejecutiva de los Edificios Públicos de La Plata “por excesivo en relación a las obras que se practican actualmente” (RO-PBA 1890a) (RO-PBA 1891).

Por la Ley General de Presupuesto de 1890 fue suprimida la partida referente al “**puesto de Ministro de Obras Públicas**” y al gasto de su gabinete y, el 4 de febrero de 1891 quedaron paralizados en su tramitación y despacho todos los asuntos que le correspondían y transferidos al Ministro de Hacienda. La misma ley estableció que del Ministerio se haría cargo el Oficial Mayor Juan Bautista Lavié, un Oficial 1º, tres jefes de secciones, uno en mesa de entradas y un habilitado o encargado de contabilidad. El rango administrativo de Oficial Mayor había sido creado en 1829 como un nuevo estamento de la estructura del Ministerio de Gobierno (RO-PBA 1891b).

Un año más tarde, en 1892, se restableció el puesto de Ministro ante la necesidad de fortalecer “un órgano indispensable para poner en acción la actividad administrativa, y realizar con éxito las iniciativas y reformas requeridas por el bien público”. Para el Gobernador Julio A. Costa la denominación de Obras Públicas que tenía ese ministerio no expresaba “el alcance ni da idea de las funciones que le ha atribuido la ley. Los hechos que se realizan en cumplimiento de sus fines pueden establecer su verdadero concepto, que es el de Ministerio de Fomento” (Mensaje 1893).

La supresión de la partida para el área Ministro no alcanzó al Departamento de Ingenieros que, el 18 de febrero de 1891 reorganizó su planta de personal de acuerdo con un presupuesto ajustado, pero en la forma que lo determinara su Carta Orgánica de 1890 (RO-PBA 1891).

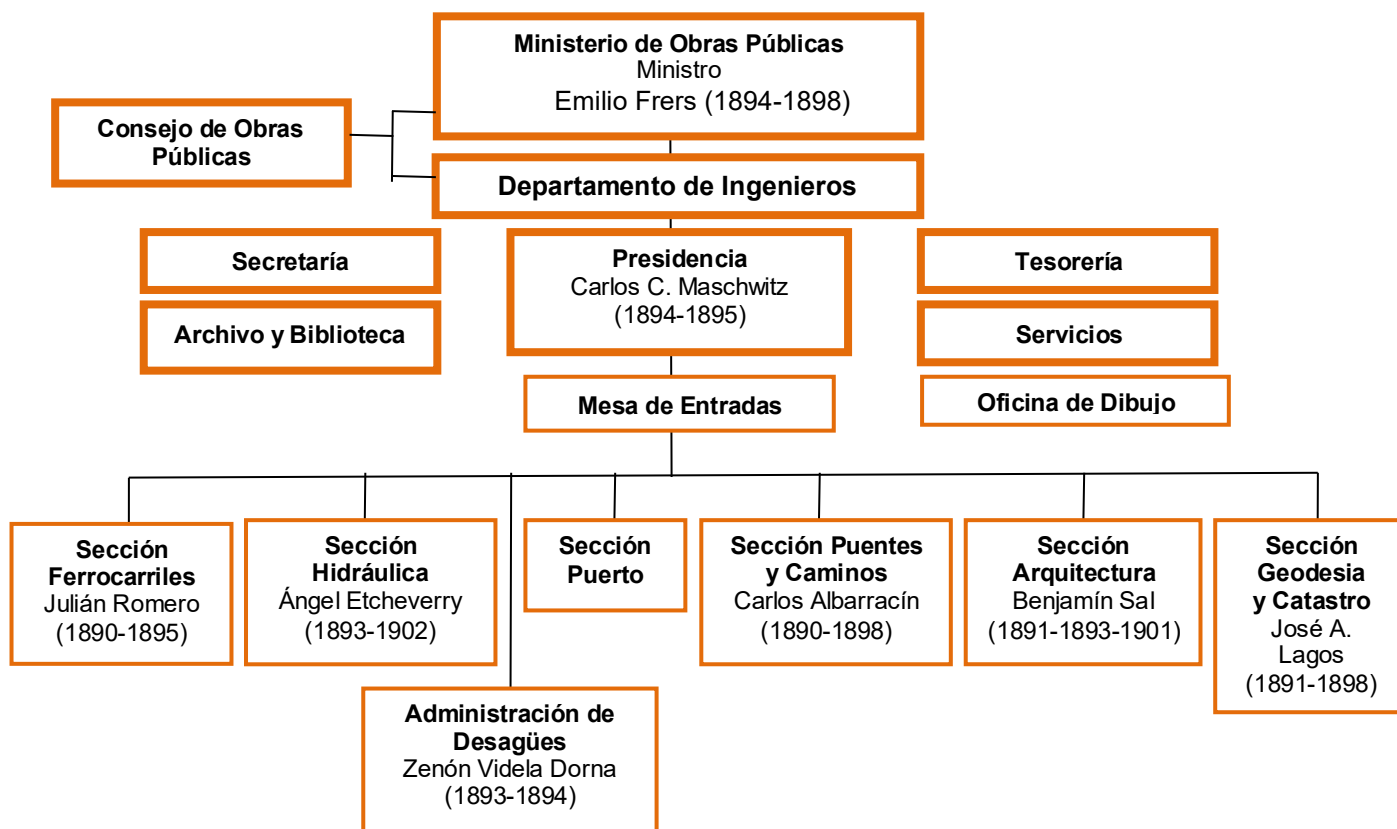
Bajo la órbita del Ministerio de Obras Públicas, la estructura del Departamento de Ingenieros de 1890 se mantuvo hasta 1893 cuando se introdujeron “algunas economías requeridas por el estado actual del Erario de la Provincia”, consultando el mejor servicio y conservación de Puerto La Plata con su propia Administración instalada en el Ministerio de Hacienda (RO-PBA 1893).

Los trabajos de construcción científica de Puerto La Plata habían comenzado a fines del año 1883 bajo responsabilidad del ingeniero holandés Juan Abel Adrián Waldorp que conformó, en el terreno del puerto, la Oficina de la Dirección Técnica de las obras. Finalizado el contrato, en 1891 el Gobernador Julio A. Costa suprimió por decreto esa oficina atribuyéndole sus funciones al Departamento de Ingenieros, dotado del personal científico necesario para poder desempeñarlas. Puerto La Plata perteneció a la provincia de Buenos Aires hasta 1904 cuando fue transferido por venta al Gobierno Nacional (Vitalone 2023).

A fines de 1893 se hizo indispensable confeccionar el presupuesto para el año 1894, modificar partidas y agregar otras con respecto al año anterior. El Departamento de Ingenieros reordenó su estructura “desconcentrando” algunas de las áreas unificadas bajo una misma dirección por razones de economía, introdujo variantes orgánicas en función de los crecientes requerimientos de servicios, creó la Dirección y Administración de Desagües encargada de la parte administrativa de las obras y licitaciones de acuerdo con los estudios técnicos, presupuestos y pliegos de bases y condiciones del Departamento de Ingenieros y, la Oficina Química dependiente de la Dirección de Higiene. Completaban esta estructura una Oficina de Dibujo, un Archivo y Biblioteca y a Presidencia se le agregó un área de Tesorería (RO-PBA 1893a).

La estructura determinada en 1893 se mantuvo hasta 1903 sin grandes modificaciones, salvo los consecuentes nombramientos para ampliar la planta de personal, promocionar empleados, cubrir vacantes y designar autoridades e inspectores, entre otros. En ese período una resolución del año 1897 relevó al Departamento de Ingenieros de la obligación de recibir exámenes y expedir títulos de Agrimensores y Maestros Mayores dado que, en ese año, existía organizada la Universidad Provincial creada en la ciudad de La Plata en 1897 con el derecho de intervenir en esa materia (RO-PBA 1897) (Organigrama 4).

#### Organigrama 4. Estructura Departamento de Ingenieros, Ley de Presupuesto 1893



La Administración de Desagües creada en 1893 (Ley 2486/1893) era una repartición que funcionaba al margen de las decisiones que adoptaban las autoridades del área de Hidráulica hasta que en 1935 se dispuso su disolución (Ley 4291/1935), absorbiendo sus funciones la Dirección de Hidráulica (De Luca 2008:155).

#### Ministros titulares de Obras Públicas

Mariano R. Martínez (1893)  
Enrique Navarro Viola (1893-1894)

La estructura del Ministerio de Obras Públicas se mantuvo pero no los niveles de producción. En 1894 el Gobernador Guillermo Udaondo (1894-1898) recibía una provincia afectada por la crisis económico financiera que había estallado en 1890 y convulsionada por los profundos conflictos políticos y revolucionarios de 1893. En palabras de su Ministro de Obras Públicas Dr. Emilio Frers la provincia atravesaba una “precaria situación financiera (que) impone límites insalvables, marcando a su acción horizontes perfectamente definidos, si bien estrechos con relación a lo que debieran ser” (Memoria 1894-1895: VI).

Por esa razón, al presentar la Memoria que contenía una relación de los trabajos realizados por cada repartición del Ministerio a su cargo durante el año 1895, desde el 1º de mayo de 1894, Emilio Frers se limitó exponer las ideas generales que habían guiado la labor ministerial, en comunión con el pensamiento del Gobernador Guillermo Udaondo que planteaba “abrir un ancho cauce a los productos del suelo por que las industrias rurales son no solo la fuente principal de su riqueza y prosperidad, sino el elemento más importante de su reparación financiera” y allanar los obstáculos que podían oponerse al desenvolvimiento de las industrias, al incremento de la producción, a la circulación de las riquezas y a la eficacia del trabajo. “Las obras públicas se limitarán en consecuencia, y en lo principal, a aquello que sea absolutamente indispensable para

conservar lo existente, terminar lo que esté empezado y abrir las puertas a los progresos que se producen naturalmente” (Memoria 1894-1895:V-IX).

La administración del Ministerio de Obras Públicas correspondiente a la gestión del Gobernador Bernardo de Irigoyen (1898-1902), encontró también en “estado precario el tesoro” de la provincia, “sobre el cual ha pesado, además del fuerte presupuesto de sueldos, la deuda externa; las dificultades que se sienten en los primeros meses del cambio de administración para atender debidamente los variados intereses público que tramitan por este Ministerio [...] Procediendo con severa economía, se ha podido atender, no obstante, las principales necesidades de la Provincia”, aunque buena cantidad de las partidas que el presupuesto del año anterior asignaba para obras públicas, “no se haya podido emplear en tales objetos, sino en los más apremiantes de la administración”.

El Ministro, Dr. Adolfo Saldías (1898-1901), advertía el 3 de mayo de 1901 frente a la Asamblea Legislativa que:

*“Dados los múltiples intereses públicos que se ventilan y atienden en las varias reparticiones del Ministerio a mi cargo, y las dificultades que provienen de las escaseces del erario, no ha sido posible atender todos los servicios en la medida que lo exige el crecimiento asombroso de la Provincia. Esto no obstante, se ha atendido a las principales necesidades y se han promovido mejoras que podrán marcar progresos efectivos si se las amplía, cuando cambien las circunstancias financieras actuales, y la Administración pueda realizar, sin violencia, las iniciativas que fluyen del conocimiento y estudio de la Provincia” (Memorias 1898-1900).*

## **El Departamento de Ingenieros en la primera década del siglo XX.**

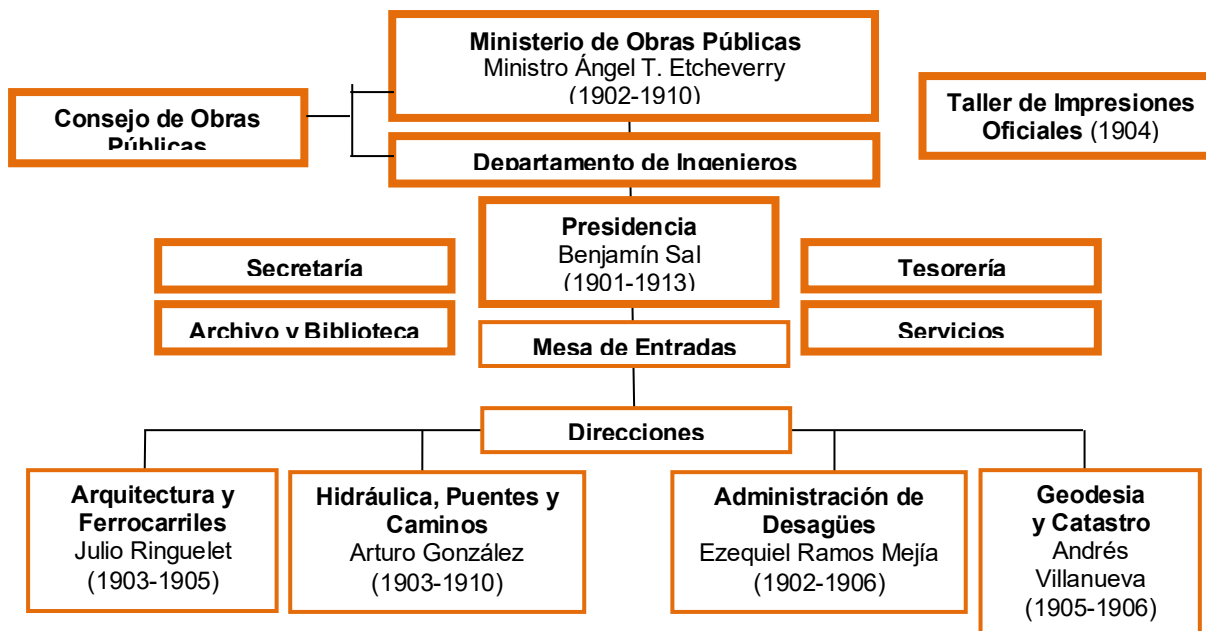
Entre los años 1903 y 1911, la reorganización interna del Departamento de Ingenieros estuvo determinada por la reducción de gastos y recursos en las partidas anuales de los presupuestos generales para la administración de la provincia de Buenos Aires, tanto para las diferentes dependencias del Ministerio como, en particular, para sus áreas ejecutoras de obras y trabajos públicos (RO-PBA 1903-1910).

De acuerdo con el presupuesto para 1904 algunas secciones se unificaron y, por consiguiente, reorganizaron su personal a cargo de la nueva estructura. El área Presidencia se mantuvo: Secretaría, Mesa de Entradas y Tesorería, Archivo y Biblioteca. Asimismo la Sección de Geodesia y Catastro, unificándose Arquitectura y Ferrocarriles bajo la Dirección de Julio Ringuelet e Hidráulica con Puentes y Caminos a cargo de Arturo González.

La Oficina de Tierras Públicas y la Administración de Puerto La Plata continuaron bajo dependencia del Ministerio de Hacienda y las partidas de gastos para el Observatorio Astronómico, la Facultad de Agronomía y Veterinaria y la Escuela Práctica de Agricultura y Ganadería correrían por cuenta del presupuesto del MOP hasta su nacionalización definitiva. Con este fin en 1902 el Gobernador Marcelino Ugarte (1902-1906), en su primer mandato, había encomendado al diputado Federico Pinedo para gestionar la transferencia del Museo, el Observatorio, la Facultad de Agronomía y el Puerto La Plata al Gobierno Nacional. (Organigrama 5)



## Organigrama 5. Estructura Departamento de Ingenieros 1902-1910



En 1903 se fusionaron distintas reparticiones quedando integrada la Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos, modificándose en 1910 la denominación del organismo que pasó a llamarse Dirección de Hidráulica, Caminos y Anexos (De Luca 2008:152).

### Ministros titulares de Obras Públicas:

Adolfo Saldías (hijo) (1898-1901)  
 Julián Romero (1901-1902)  
 José Tomás Sojo (1910-1913)

### Presidentes titulares Departamento de Ingenieros

Julián Romero (1895-1901)  
 Benjamín Sal (1901-1913)

La decisión de Marcelino Ugarte estaba justificada en razón de que las finanzas de la Provincia imposibilitaban “distraer los recursos indispensables para atender debidamente el funcionamiento de algunas de sus instituciones científicas”, como también de Puerto La Plata “una de las obras públicas que no puede alcanzar su desarrollo sino en poder de la Nación” (RO-PBA 1902). Acompañando estos procesos en 1904 dispuso que los Talleres de Publicaciones del Museo dependieran directamente del Ministerio de Obras Públicas, evitando de este modo los “inconvenientes en la tramitación de los expedientes sobre impresiones e informes” que pasaban por la Dirección del Museo (RO-PBA 1904).

Durante su gestión, las obras públicas para la provincia de Buenos Aires, estudiadas, en estudio o a estudiar se dividieron en dos grandes grupos: “las que han de construirse a cuenta del Estado dentro de su capacidad económica” y las que el gobierno se proponía ofrecer, bajo ciertas bases, a la iniciativa y el capital privado. Entre las primeras el Canal de Junín a Baradero, el Ferrocarril Económico, la Irrigación de Patagones y, por licitación, las segundas: obras sanitarias en La Plata, obras de desagüe en la provincia, el canal de Mar Chiquita a Colón, Rojas y Pergamino.

Finalizada la gestión Ugarte, asumió el gobierno de la provincia Ignacio Irigoyen (1906-1910) convirtiendo el grave problema de mejorar la vialidad de la Provincia en su constante preocupación. Convencido de que “los caminos que facilitan las comunicaciones de los pueblos entre sí, ligando a la vez los centros de producción con las estaciones de los ferrocarriles,

constituyen el factor más poderoso de adelanto y bienestar colectivos”, buscó la manera de resolver en forma práctica “el problema de la vialidad (que) está íntimamente vinculado con los intereses de la ganadería y agricultura, fuente principal de nuestra riqueza” (Mensaje 1910).

Para ello se necesitaba un plan de conjunto y una acción directiva centralizada que utilizara en beneficio común las distintas energías del gobierno, de las comunas y de los particulares. Con ese propósito había sometido a consideración de la Asamblea Legislativa un proyecto de ley creando la **Dirección General de Caminos** de la Provincia de Buenos Aires, como repartición autónoma con facultades perfectamente determinadas y dotadas de los recursos necesarios para llenarlas ampliamente.

Ignacio Irigoyen rubricó la ley que, sancionada el 1° de marzo de 1910, creó esa Dirección con las facultades de ejercer “la superintendencia técnica y administrativa en todos los caminos generales y parciales existentes o futuros, como también en los municipales y vecinales”, de aquellos partidos que se acogieran a sus beneficios. Con asiento en la ciudad de La Plata, la dirección estaría dirigida por una comisión compuesta de un presidente y ocho vocales, “tres de los cuales deberán ser miembros del Touring Club Argentino” y, en cada ciudad o pueblo, cabeza de Partido, se conformaría una comisión con “el Intendente Municipal, como presidente, y cuatro vecinos propietarios de predios rurales y contribuyentes al fondo de caminos” (RO-PBA 1910).

Por la misma ley se abrió en el Banco de la Provincia una “cuenta especial que se denominará “Fondo de Caminos» y que estará a la orden conjunta del presidente y tesorero de la Dirección General de Caminos”. El 28 de junio de 1910, el Gobernador José I. Arias nombró como presidente de la comisión al Doctor José R. Semprun y como vocales a Leonardo Pereyra, Santiago O’ Farrel, Alfredo Echagüe, Enrique Santamarina, Cecilio López, Eduardo Castex, Guillermo Casey y Alejandro Estrorrigam, según la ley todos “propietarios de predios rurales y contribuyentes al fondo” creado *ad hoc* (RO-PBA 1910a).

Para el orden general administrativo, la Dirección General de Caminos dependía del Ministerio de Obras Públicas y en el técnico del Departamento de Ingenieros que le entregaría todos los elementos de movilidad y de trabajo que tuviera acopiados. Hasta tanto entrara en funciones esa dirección la conservación y el mejoramiento de las infraestructuras viales seguirían en manos del Poder Ejecutivo, quedando facultado también para proseguir los estudios de los caminos generales. El gasto que demandaba su cumplimiento estaba imputado al presupuesto del Ministerio de Obras Públicas.

El 14 de abril de 1910 una resolución del Poder Ejecutivo resolvió poner en servicio las Obras de Saneamiento de la Ciudad de La Plata teniendo en cuenta la evaluación realizada por el Consejo de Obras Públicas y el “certificado de recepción provisoria de obras” expedido por la Oficina de Obras Sanitarias que, anexa a la Sección de Hidráulica, tendría a su cargo la dirección y administración, explotación y conservación de las obras de cloacas y aguas corrientes de la provincia de Buenos Aires (RO-PBA 1910b).

La ley de presupuesto del año 1911, salvo en la unificación de las áreas Ferrocarriles con Puentes y Caminos y la apertura de una Inspección de Máquinas y Electricidad, retomó la asignación de recursos por secciones específicas de los diferentes rubros bajo responsabilidad del Departamento de Ingenieros y por consiguiente, la reorganización de su personal en relación a esa nueva modificación (RO-PBA 1911).

En 1912, nuevamente, se imponía la reducción de las estructuras de los órganos ejecutivos del Estado provincial y el reacomodamiento del personal “habiéndose modificado las denominaciones de algunas de las secciones del Departamento de Ingenieros en el presupuesto”. Hidráulica “deberá decir Hidráulica, Caminos y Anexos” y Ferrocarriles, Caminos y Anexos “deberá decir Ferrocarriles e Inspección de Máquinas y Electricidad”, manteniendo a sus Directores Ingenieros Andrés Clap y Enrique de Madrid, además de asignarle recursos a un taller de fotografía y a un área de dibujantes calculistas (RO-PBA 1912-1912a).

El 1º de mayo de 1912, José Inocencio Arias (1910-1912) se dirigió a los miembros de la Honorable Asamblea Legislativa anticipándoles la difícil situación financiera que se le presentaba a su administración en el tratamiento de los asuntos públicos al trasladarse para ese año de ejercicio el presupuesto de 1911:

*“varias eran las partidas agotadas, numerosos e ineludibles los servicios a cumplir, perentorias las obligaciones a satisfacerse, unas representadas por deudas contraídas por el estado en forma de empréstitos y otras por una enorme cantidad de expedientes, cuyo pago decretado de no verificarse, hubiera afectado moral y directamente, no sólo a la administración anterior, sino que el descrédito y no existiendo soluciones de continuidad en las funciones de gobierno, hubiera llegado hasta las entrañas mismas del estado que representa”* (Mensaje 1912).

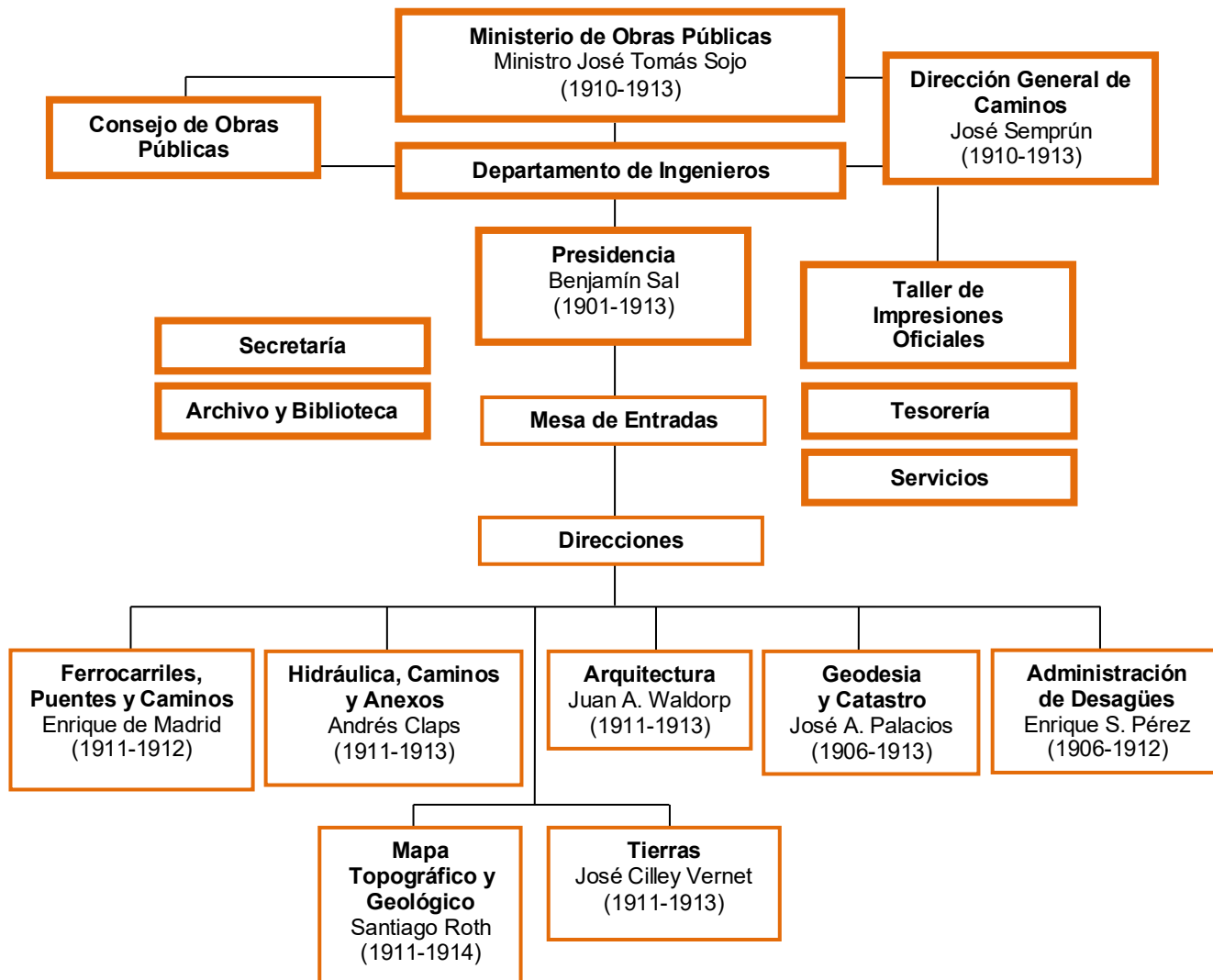
No obstante enfrentarse con un adverso escenario en ese mensaje detallaba los logros alcanzados durante su corto período de gestión. La **Dirección General de Caminos** había quedado organizada con todas las oficinas para distribuir los trabajos a su cargo aunque reconocía que una de las dificultades a salvar había sido la restricción presupuestaria para cubrir las necesidades más urgentes de los asuntos públicos de ese rubro en el extenso territorio de la provincia de Buenos Aires, entre otros: inventariar las necesidades más urgentes, controlar el cumplimiento de la ley de cercos y caminos, realizar estudios y levantar planos sobre las demandas de particulares para abrir o desviar caminos, tranqueras, alambrados, etc.; continuar con los estudios y la confección de planos para la construcción de puentes metálicos y las obras de pavimentación.

Las diferentes secciones del Departamento de Ingenieros también habían abordado la planificación, gestión y ejecución de algunas infraestructuras de relevancia. La **Sección Hidráulica**, obras de desagüe y canalización, dragado de canales de navegación, reconstrucción del muelle y dragado del Canal de Cabotaje de San Fernando; la **Sección Arquitectura** edificios públicos y los trabajos de una anexa, por breve tiempo, **Oficina de Obras Sanitarias**; la **Sección Ferrocarriles** la terminación de las obras del Ferrocarril a Meridiano V que se esperaba librar al servicio público en 1912.

En todo este período la reorganización del personal adoptó diferentes formas: desde el ascenso a cargos de mayor jerarquía por pases de una sección a otra, cubrimiento de vacantes con nuevos nombramientos o por concurso como por ejemplo en 1911 de dibujantes proyectistas para la Sección Arquitectura actuando como jurado de méritos el Consejo de Obras Públicas.

Hasta entonces el Departamento de Ingenieros había cumplido con las funciones de un instituto del ejecutivo provincial que nació en 1875 asociando, reordenando, ampliando e innovando las estructuras de los organismos ejecutores de obras y trabajos públicos que lo precedieron: Departamento de Ingenieros Arquitectos (1821), de Ingenieros Hidráulicos (1822) y Topográfico (1826) hasta internalizarse en 1885 con autarquía en el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. El último año de gestión autárquica del Departamento de Ingenieros se sitúa en el año 1913, cuando el Gobernador Ezequiel de la Serna (1912-1913) prorrogó el presupuesto de 1912 hasta el 1º de abril de ese año quedando reducida la disponibilidad de recursos “a la cuarta parte, salvo caso justificado o de fuerza mayor” (RO-PBA 1912a) (Organigrama 6)

**Organigrama 6. Estructura del Departamento de Ingenieros 1910 - 1913.**



**Descentralización del Departamento de Ingenieros (1913).**

Recordemos en este punto que desde la creación del Ministerio de Obras Públicas en 1885 y la internalización del Departamento de Ingenieros en su seno, las modificaciones de sus respectivos organigramas estuvieron sujetas a la disponibilidad de recursos del Erario provincial, las más de las veces escasos para distribuir entre tres Departamentos de Estado: Gobierno, Hacienda y Obras Públicas. Esta situación se vería reflejada en el presupuesto general de gastos ordinarios para la Administración Pública que sancionado con fuerza de ley durante la corta gestión de Eduardo Arana (1913) regiría a partir del 1º de abril de 1913 (RO-PBA 1913).

A poco que se analice ese documento se advierte que anunciaba el desenlace final del Departamento de Ingenieros y por ello prorrogaba hasta julio de 1913 “todos los términos para evacuar informes pendientes que se hayan requerido antes del 10 de Mayo próximo al Departamento de Ingenieros y a la **Dirección General de Tierras y Geodesia** incorporada por ley de presupuesto al Ministerio de Hacienda el 28 de abril de 1913, bajo la dirección del Ingeniero Indalecio Coquet y con su planta de personal de ingenieros civiles y agrimensores, auxiliares técnicos, dibujantes, fotógrafos y escribientes. Recordemos con De Luca (2008:152) que a partir de febrero de 1891 se fusionaron Geodesia y Catastro, pasando a integrar la Dirección de

Geodesia y Catastro hasta mayo de 1913, cuando una nueva reestructuración le quitó identidad a la función catastral, pues quedó inmersa en una Dirección de Tierras y Geodesia que fue incorporada al Ministerio de Hacienda

En agosto de 1913 se disponía la disolución de la Dirección General de Caminos, distribuyendo sus funciones entre la Dirección de Hidráulica y Caminos Pavimentados (o Afirmados 1913-1914) y la Dirección de Puentes y Caminos (De Luca 2008:152-159)

Las secciones del extinto Departamento de Ingenieros, incorporadas al MOP fueron fortalecidas en sus atribuciones y competencias de carácter técnico: **Dirección de Ferrocarriles e Inspección de Máquinas y Electricidad, Dirección de Hidráulica y Caminos Pavimentados y, Dirección de Arquitectura.** Este proceso fue acompañado por una serie de medidas que el Gobernador Enrique Arana (1913) rubricó en sus pocos meses de gestión, entre ellas la anexión de las direcciones de Arquitectura y Obras Sanitarias entre los años 1913 y 1914.

Se dejó sin efecto el nombramiento del ingeniero Benjamín Sal como Presidente del Departamento de Ingenieros y, con el cierre de los libros de contabilidad, se transfirieron sus fondos a cada una de las respectivas Direcciones y s áreas de contaduría, tesorería y oficinas de funcionamiento; de aprobación y liquidación de planos, padrones y boletas, inspección de cloacas domiciliarias y externas, aguas corrientes y usinas de aguas corrientes, baños públicos, depósitos de materiales, oficinas de niveles, de estudios y proyectos.

Entre los meses de octubre y noviembre de 1913, se reglamentaron las funciones de una **Dirección General de Obras Sanitarias** disponiendo el pase del personal de la vigente desde 1893 Oficina de Obras Sanitarias a su órbita e independizándola de la Dirección de Arquitectura, dada la importancia que había alcanzado en la ejecución de obras y la especialización de los estudios que tenía a su cargo: la superintendencia técnica y administrativa de “explotación y conservación de las obras de cloacas y aguas corrientes., ejecutadas o que en adelante se ejecuten en esta capital (La Plata) y en el territorio de la Provincia” (RO-PBA 1913a).

En el segundo semestre de 1913 el Gobernador Juan Manuel Ortiz de Rozas (1913) en pos de regularizar “la marcha de la Administración”, activó los procedimientos legales para ajustar la planta de personal a la ley de presupuesto vigente: quedarían sin efecto “todos los nombramientos de empleados, cuyos cargos no estuvieren incluidos en la Ley General de Presupuesto o en leyes especiales” y, asimismo “todas las comisiones tanto las que deben cumplirse dentro o fuera de la Provincia, del país, o fuera del mismo” (RO-PBA 1913b).

En términos organizacionales, la disuelta Dirección General de Caminos, creada en 1910, estaría a cargo de una Dirección denominada “de Puentes y Caminos”, encargada de “ejercer la superintendencia técnica y administrativa en todos los caminos generales y parciales existentes o futuros” de la provincia de Buenos Aires y de proyectar y ejecutar las construcciones, desviaciones, rectificaciones, ensanches, cierres o estrechamientos de caminos generales y parciales, previo informe de “su oficina técnica, y si lo creyera conveniente, de las Municipalidades respectivas”. Bajo su órbita se encontraba la Fábrica de Adoquines y Pedregullo de Sierra Chica (RO-PBA 1913c).

El Poder Ejecutivo quedaba también facultado para designar el personal técnico y administrativo que considerara necesario para la organización de la citada **Dirección de Puentes y Caminos** pero atendiendo a su ley de creación, 1º de agosto de 1913, reglamentada por decreto del Gobernador Luis García (1913-1914) en octubre del mismo año. Por este decreto “los puestos superiores de la Dirección de Puentes y Caminos, es decir, director, subdirector, inspector general y auxiliares técnicos de primera clase, deberán ser desempeñados por ingenieros civiles, diplomados en el país, o con título extranjero, revalidado en alguna de las Universidades de la República” (RO-PBA 1913 c-d).

La nueva planta de personal del MOP, y de sus dependencias, incluyó un amplio espectro de profesiones, especializaciones y trabajadores en diferentes oficios: desde arquitectos, ingenieros y agrimensores; médicos y guardias sanitarios, geólogos y químicos, consultores y asesores en diferentes áreas, hasta auxiliares, ayudantes, dibujantes copistas, proyectistas y calculistas, escribientes y peritos tasadores. También en el Ministerio de Hacienda los ingenieros civiles y agrimensores ocupaban cargos de directores, subdirectores e inspectores en la Dirección General de Tierras y Geodesia.

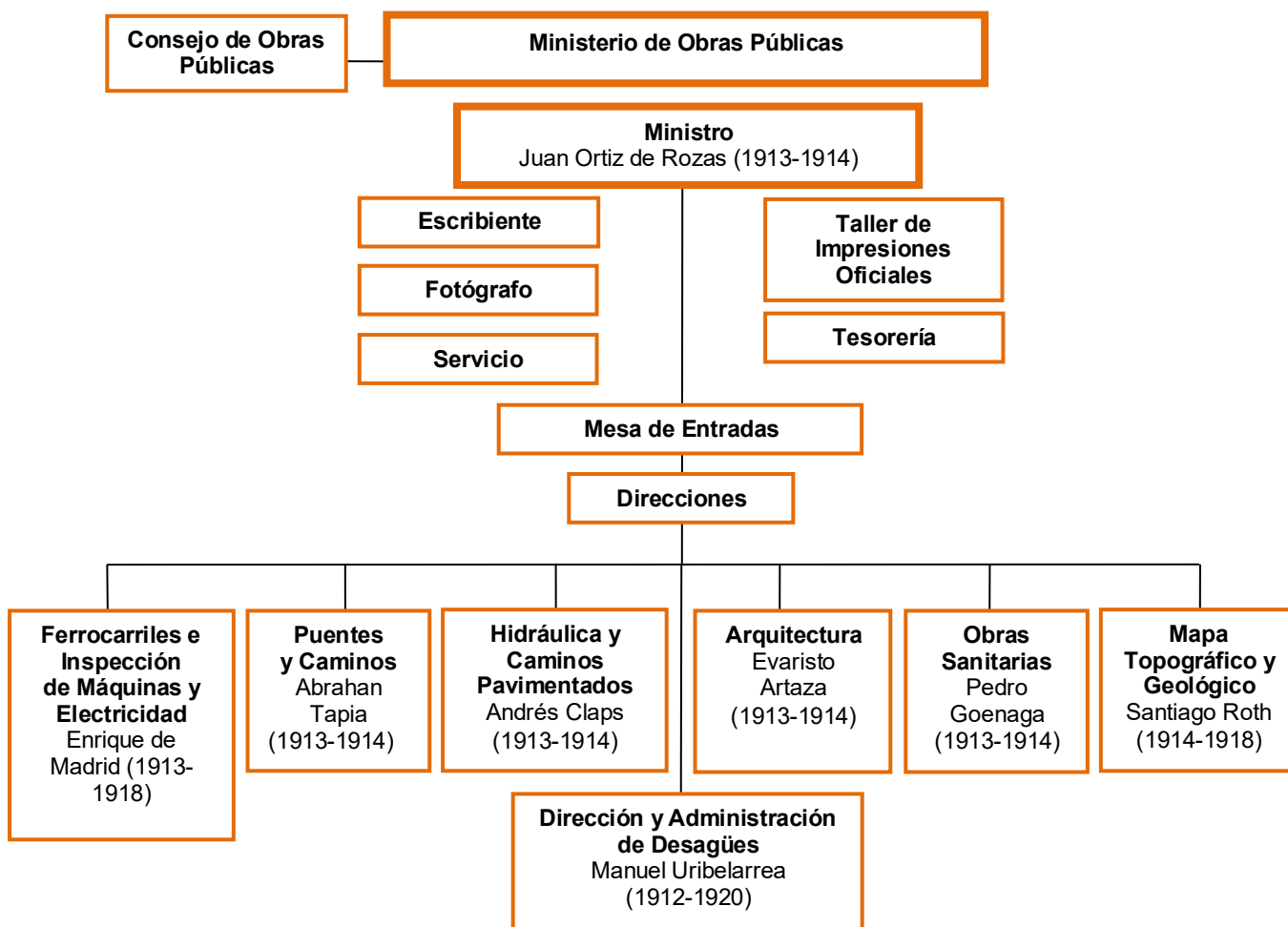
*“Cabe destacar que antes de la creación del MOPBA, todo lo referente a las obras públicas se encontraba circunscripto a la órbita de competencia del Departamento de Ingenieros. Con la creación del MOPBA, tanto el Departamento de Ingenieros como las direcciones existentes (Arquitectura, Ferrocarriles e Inspección de Máquinas y Electricidad; Hidráulica, Puentes y Caminos; Salubridad y Obras Sanitarias y Geología y Minas) pasaron a formar parte de la nueva cartera ministerial. Según la ley que estableció la creación del MOPBA este organismo se encargaría de todo lo referente a obras públicas provinciales, ganadería, agricultura, comercio y colonias”, Fernández (2014).*

Concluye Fernández: “en la creación del MOPBA parecen condensarse procesos políticos, territoriales, estatales e históricos”. La estructura del MOP de 1913 se completaba con el área Gabinete del Ministro, los **Talleres de Impresiones Oficiales y de Fotografía**, la **Dirección General de Salubridad Pública** (Estaciones Sanitarias de Bahía Blanca, San Nicolás, Mercedes, Mar del Plata y Junín, y sus anexos Hospitales de San Nicolás y Melchor Romero y San Juan de Dios de La Plata, Escuela de Parteras y Maternidad, Asistencia Pública, Oficina Química, el Jardín Zoológico, Conservación Parque Provincial- Bosque de La Plata, Escuela de Avicultura y Escuela de Fruticultura de Dolores) y la **Dirección de Agricultura y Ganadería, Telégrafos**, cada una con sus divisiones internas para el abordaje técnico-económico de diferentes asuntos. La Asistencia Pública pasó a depender del Ministerio de Gobierno el 15 de junio de 1914.

En su mensaje del 1º de mayo de 1914 el Gobernador Luis García (1913-1914) exclamaba que durante su gestión la labor del Ministerio de Obras Públicas “ha debido necesariamente desenvolverse dentro de las limitaciones que imponía la poco holgada situación del Erario de la Provincia ... Tratándose de una rama de la Administración pública en la cual, para desarrollar una acción diciente, se requiere más que en otra alguna, disponer de recursos abundantes, las dificultades porque ha pasado el tesoro en el último año, han reducido forzosamente el campo de las iniciativas” (Mensaje 1914).

Pero a pesar de todo, continúa el mensaje, “por lo que se refiere a mi actuación, que el breve término de mi mandato no permitía proyectar ni poner en ejecución obras de gran aliento [...] me es satisfactorio manifestar a Vuestra Honorabilidad que, en cumplimiento de las leyes que habéis sancionado, se han proseguido, sin excepción alguna, en la medida de lo posible, todos los trabajos que al hacerme cargo del Gobierno se encontraban iniciados”. El 1º de mayo de 1914, también, tomaba posesión del cargo de Gobernador su sucesor el Dr. Marcelino Ugarte (1914-1917). (Organigrama 7).

**Organigrama 7. El MOP de la Ley de Presupuesto del 22 de abril de 1913**



**Ministros titulares de Obras Públicas:**

- Rodolfo Moreno (hijo) (renuncia 1913)
- Eduardo Arana (1914-1917)
- Alberto De Bary (1917-1918)
- Enrique de Madrid (1918-1919)
- Ramón A. Rendón (1921)

**Fortalecimiento del MOP, reacomodamiento de sus direcciones (1913-1930)**

A un año de asumir su segundo mandato en la Gobernación de la Provincia de Buenos Aires, Marcelino Ugarte (1914-1917) les transmitía a los miembros de la Asamblea Legislativa la situación observada en el Ministerio de Obras Públicas entendiendo que sus “funciones complejas hacen difícil una síntesis general de su marcha, tratándose de un gran número de reparticiones, cada una con fines y acción especialísima que la denominación de “Obras. Públicas” ni siquiera insinúa como definición apropiada del conjunto”. Sin embargo, aclaraba, “si se considera a este Departamento (el MOP) como el representante del Estado en su acción más directa vinculada a todos los esfuerzos de la economía pública, como el agente oficial de más estrecho lazo con el trabajo productor y el desenvolvimiento de la Provincia, cabe una síntesis que el Poder Ejecutivo puede formular con íntima satisfacción” (Mensaje 1915).

A su juicio, la reducción extraordinaria de los recursos del Tesoro Provincial, manifiesta en el presupuesto para el año 1915, no había impedido que ese ministerio “llenara todos los servicios establecidos y hasta ampliara algunos de mayor exigencia. El concepto fundamental de no desatender ni restringir nada en la acción tuteladora del Estado sobre la colectividad, ha sido satisfecha a pesar de todo y en las condiciones más adversas que pudieran tocarle a un gobernante”. Repasaba entonces los resultados de su primer año de gestión en temas de desagües, irrigación, colonización, caminos, canales, ferrocarriles y puertos y de fusión de las Direcciones de Salubridad y Obras Sanitarias.

En sintonía con los preceptos del Gobernador Marcelino Ugarte, su Ministro de Obras Públicas Sr. Eduardo Arana (1914-1916) se dirigía a los miembros Asamblea Legislativa entendiendo que debía dar algunas explicaciones sobre la estructura orgánico-funcional adoptada en el Ministerio para comprender su estrecha vinculación con la tendencia de la “economía del trabajo” hacia un “polimorfismo por la multiplicación de funciones”. Para Arana,

*“el antiguo concepto de “ejecutor de obras” que definía en sus orígenes esta repartición, se ha transformado en el moderno de fomento y estímulo de todas las iniciativas que tiendan a acrecentar el progreso y el bienestar del pueblo de la Provincia y como consecuencia inmediata se tiene la característica de una entidad orgánica con un alto exponente de capacidad para funciones diferentes, entidad siempre activa y útil, aún en los momentos de estrechez financiera”,  
Ministro Eduardo Arana (Memoria 1914-1915).*

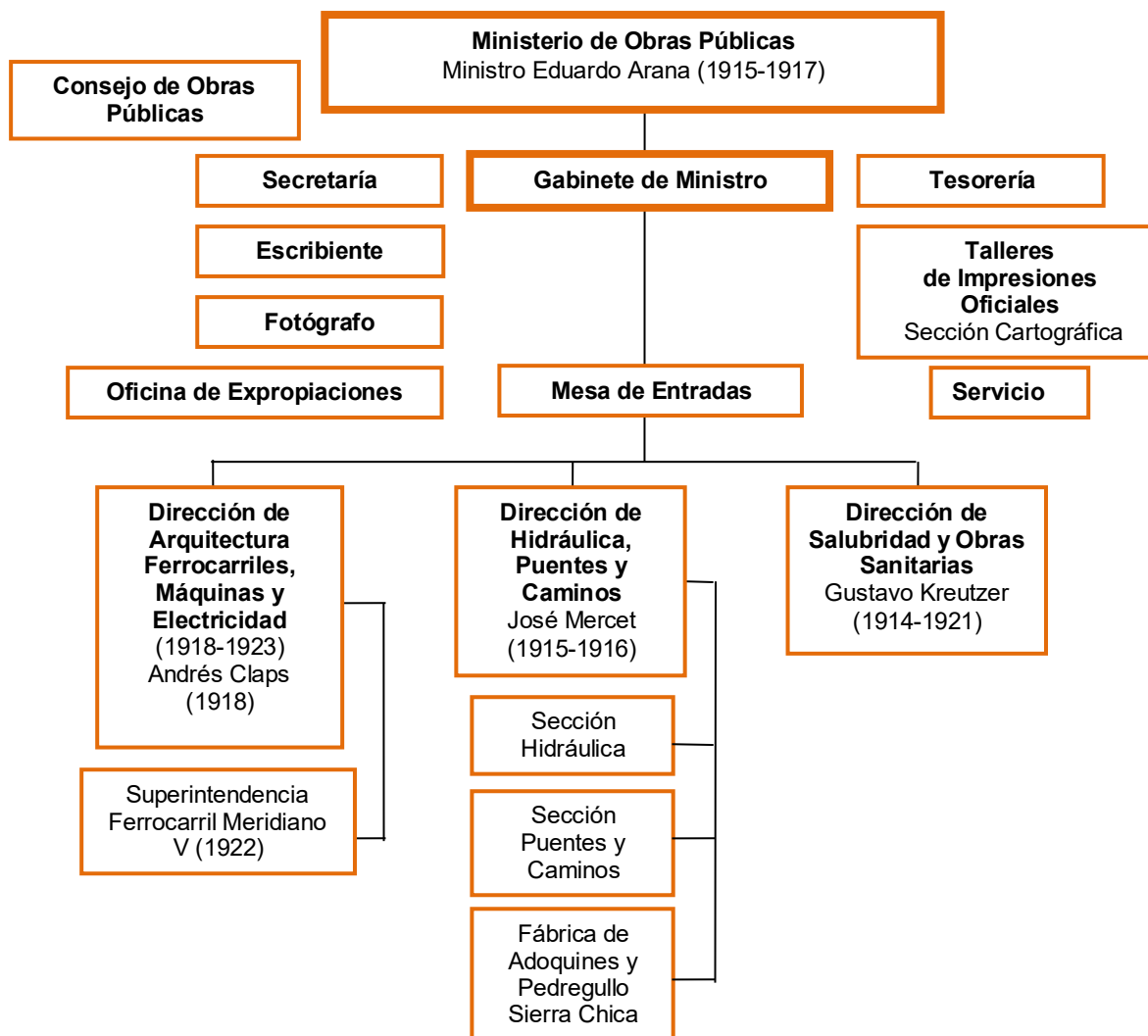
El fortalecimiento del Ministerio de Obras Públicas, alcanzó a las oficinas técnicas que habían podido responder al llamado de la economía pública “con una eficiencia que está en relación directa de sus múltiples aptitudes”, además de disponer de personal idóneo para “cuanta iniciativa requiera el concurso de las ciencias. El programa político del Gobernador Marcelino Ugarte, a la vez, le imponía:

- ✓ “No comprometer con temperamentos ocasionales el plan orgánico de la acción gubernativa en las cuestiones ya existentes, preparando en cambio su solución completa...
- ✓ Suplir las dificultades financieras del momento con una labor más intensa, mediante la distribución más racional y el mejor aprovechamiento de los elementos disponibles...
- ✓ Conservar en toda su eficiencia y aún ampliar los servicios públicos y funciones más vinculadas a los factores de la riqueza, al bienestar y a la salud pública...
- ✓ Eliminar todo cuanto pudiera representar en el mecanismo administrativo una erogación inútil o un desgaste de energías...” (Memoria 1914-1915:8-9).

Por ley de presupuesto ya se había organizado el personal del Gabinete del Ministerio y, por decreto del 4 de enero de 1915, integrado las direcciones de Hidráulica, Caminos Pavimentados y Anexos y de Puentes y Caminos en una Dirección denominada de **Hidráulica, Puentes y Caminos**, bajo la dirección del ingeniero civil José A. Marcet, con dos Secciones: **Hidráulica** a cargo del ingeniero Abraham Tapia y **Puentes y Caminos** bajo la dirección del ingeniero Santiago Arce, manteniendo las restantes sus denominaciones con el ingeniero civil Enrique de Madrid en el área Ferrocarriles. A la Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos se le encomendó el levantamiento el mapa de caminos de la provincia de Buenos Aires que llevaba a cabo la Dirección de Geología y Minas del Ministerio de Hacienda, donde continuó la Dirección de Tierras y Geodesia. (Organigrama 8)



**Organigrama 8. Estructura del Ministerio de Obras Públicas, 4 de enero de 1915.**



En mayo de 1918 se dispuso la fusión de la Dirección de Arquitectura y la Dirección de Ferrocarriles e Inspección de Máquinas y Electricidad, creándose una nueva repartición denominada de Arquitectura, Ferrocarriles e Inspección de Máquinas. Esta experiencia tendría vigencia hasta abril de 1923, aunque volvería a reeditarse en el período 1927-1933. A partir del 24/4/1933 las funciones correspondientes al área ferrocarriles fueron absorbidas por la Dirección de Arquitectura, transfiriéndose a esta última el personal de la antigua Dirección de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad (De Luca 2008: 154).

**Ministros titulares de Obras Públicas:**

- Alberto de Bary (1917-1918)
- Enrique de Madrid (1918-1919)
- Francisco Emparanza (1920-1921)
- Ramón Rendón (1921)
- Juan B. Rivera (1921-1922)

En agosto de 1915 por una modificación a la ley de presupuesto se unificaron las **Direcciones de Arquitectura y de Ferrocarriles e Inspección de Máquinas y Electricidad** y, en el caso de Obras Sanitarias la primera reestructuración se planteó en mayo de 1914 sobre la base de la fusión con la Dirección de Salubridad y la consecuente creación de una Dirección que las nucleaba, siendo reconocida mediante la conjunción de ambas denominaciones hasta 1921 cuando se produjo su desmembramiento.

Eduardo Arana, aclaraba que en el proceso de integración de reparticiones bajo la órbita del MOP,

*“Se ha tenido en vista y se ha conseguido el mayor rendimiento útil, precisamente porque a cada oficina se le ha dado mayor homogeneidad, adscribiendo el personal que mejor pudiera complementar la capacidad de ella en relación a sus fines. No otra cosa se hizo al aprovechar la descentralización de las funciones englobadas en el antiguo Departamento de Ingenieros”,*  
Ministro Eduardo Arana (Memoria 1914-1915).

Con esas reformas, el organigrama el MOP transitaría el año 1915 hasta diciembre de 1917 cuando una nueva ley de presupuesto determinó los gastos de administración de los Departamentos de Gobierno, Hacienda y Obras Públicas durante la gestión del Interventor Federal **José L. Cantilo** (1917-1918) con mandato del Gobierno Nacional para “organizar los Poderes conforme a las reglas y principios de las Constituciones nacional (1898) y provincial (1889)” vigentes (RO-PBA 1917).

Durante la intervención nacional del sucesor de José L. Cantilo, **José Camilo Crotto** (1918-1921), el Gabinete del Ministro de Obras Públicas en 1919 quedó conformado, por un Oficial Mayor, un Inspector General (ingeniero civil), un Habilitado (contable) de las Direcciones de Hidráulica, Puentes y Caminos, Arquitectura y Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad y el Fotógrafo de las mismas direcciones, un Inspector (arquitecto), la Oficina de Expropiaciones, una sección Agricultura, 6 jefes de inspección y 6 jefes de secciones y servicio. De acuerdo con la ley de presupuesto el Ministerio respondía a una estructura de direcciones generales, todas con sus áreas técnicas, contables, administrativas y de control, de acuerdo con sus incumbencias (RO-PBA 1919).

Durante esa intervención nacional también creció la preocupación por dejar resuelto el problema de la edificación escolar “dando forma concreta a una iniciativa propia tendiente a proporcionar locales adecuados [...] dentro de lo que resultaba posible, dados los recursos y el tiempo que disponía”. Esta preocupación se plasmó en la organización por parte de la Oficina de Arquitectura de la Dirección General de Escuelas de un concurso de proyectos “a objeto de optar por el modelo más apropiado y ventajoso”, aunque en la mayoría de los que se presentaron “no se han observado las condiciones y bases propuestas en el punto fundamentalmente de la economía [...] se trata de edificios lujosos y de líneas complicadas, imposible de ejecutar sin gastos excesivos. Por otra parte resultaban poco apropiados para construir en la campaña”. La Dirección General de Escuelas había nacido como una repartición autárquica al amparo de la Constitución de 1873, con presupuesto propio y dependiente del Ministerio de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (Diario El Día 1918).

El Gobernador Luis Monteverde (1921-1922) repasaba un año escaso de función ejecutiva en su último mensaje a la Asamblea Legislativa del 1º de mayo de 1922, día también de la asunción de José Luis Cantilo en su segundo mandato como Gobernador de la Provincia de Buenos Aires (1922-1926) (Mensaje 1922a). Había gobernado sin presupuesto, “sin una ley reglamentaria de los gastos - ley de las leyes, como la llama la doctrina - sin un sistema tributario que consultase con prudencia las alternativas del Estado y sin los recursos que son indispensables para atender los compromisos contraídos”. En ese escenario, “la Provincia vio llegar muchas veces horas de incertidumbre”. Tampoco había recibido leyes “oportunas que me permitiesen concurrir holgadamente a la solución de muchos conflictos de interés colectivo” y, sin embargo desde el punto de vista administrativo según sus propias palabras había agotado todos los esfuerzos en favor de “ponderables soluciones”.

Las obras y trabajos públicos, significaban para Luis Monteverde uno de los “renglones capitales de la actividad administrativa” y para ello contaba con las direcciones del Ministerio de Obras Públicas encargadas de los asuntos de:

Ferrocarriles, en la **Dirección de Arquitectura, Ferrocarriles e Inspección de Máquinas y Electricidad** que sumó en 1922 la Superintendencia del Ferrocarril a Meridiano V (RO-PBA 1922a).

Vialidad, en la Sección Puentes y Caminos de la **Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos** aunque reconocía que “se encuentran listos, para su más inmediata ejecución, proyectos que responden a necesidades muy urgentes de la vialidad y que no pueden iniciarse, siquiera, porque demandan fondos que no proporciona la ley de gastos” de 1921. En este rubro rescataba “los crecientes rendimientos de la fábrica de materiales de Sierra Chica que estaba casi paralizada por falta de combustible y por el desgaste de sus maquinarias”.

Hidráulica, en la Sección Hidráulica de la dirección citada en párrafo anterior con los estudios y el “relevamiento de la cuenca del Salado y de las zonas de inundación en el sur y en el oeste, como asimismo de las arterias fluviales vinculadas a los sistemas de las sierras, (que) permitieron en su hora expedir las reglamentaciones pertinentes sobre tan importante materia, sobre la que existe, justo es declararlo, una total omisión Legislativa”.

En este período el Poder Ejecutivo se vio obligado a proponer para el año 1922 el presupuesto del año 1921 y en 1922, nuevamente, se dirigió a la Honorable Asamblea Legislativa solicitándole tener en cuenta el presupuesto general de gastos y recursos de 1922 para 1923.

En virtud del Presupuesto de 1921 la Sección Geología y Minas (Ministerio de Hacienda), perdió su rango al incorporarse como dependencia secundaria de la Dirección de Hidráulica. Se malograron así muchos estudios e investigaciones de importancia, pero, no obstante se han proseguido con actividad las exploraciones de posibles yacimientos petrolíferos, como así también se han hecho numerosas perforaciones en busca de agua potable para atender los crecientes servicios de la población de la Provincia”.

Completaban la estructura del MOP las Escuelas (de Avicultura, de Fruticultura de Dolores, Granja Nicanor Ezeiza, Experimental de Cultivos de Patagones, Vivero de Cazón), administradas por el Ministerio de Obras Públicas. En este ámbito la Dirección de Salubridad y Obras Sanitarias desde 1919 se denominaría Dirección General de Higiene, mientras que, en el mismo año, la Dirección General de Tierras y Geodesia continuaba instalada en el Ministerio de Hacienda, con dos Secciones de Tierras y de Geodesia y una planta de personal conformada por un director ingeniero civil o agrimensor, secretaría, inspectores, dibujantes y auxiliares, procurador encargado del protesto y ejecución de letras y bonos de edificación, un archivero y un fotógrafo de planos.

En el ámbito de la Honorable Asamblea Legislativa del 1º de mayo de 1922 asumió José Luis Cantilo como Gobernador, electo, de la Provincia de Buenos Aires, transmitiendo sus aspiraciones políticas para el período 1922-1926. Su propuesta de fortalecer el despacho de los negocios públicos o administrativos en asuntos de obras públicas era disponer de la completa autonomía de las secciones anexas al MOP pero ajenas a sus funciones específicas.

En ese sentido argumentaba que su ley de creación de 1885 “al distribuir en tres ministerios los asuntos de la administración, en lugar de los dos que actuaban con anterioridad a esa fecha, dio un gran paso en bien de los intereses generales, más debe convenirse que, en la actualidad, después de transcurrir treinta y siete años, los nuevos servicios administrativos de la Provincia, sus complejas e importantes necesidades públicas, el desarrollo de las industrias agropecuaria y manufacturera, el crecimiento del comercio, las exigencias de la política social, etc., la referida ley resulta anticuada, por cuanto obliga a encerrar la acción gubernativa dentro de moldes insuficientes o faltos de especialización” (Mensajes 1922a).

Si por entonces el Ministerio de Obras Públicas podía proveer cumplidamente a todas esas necesidades, para José Luis Cantilo “hoy resulta imposible, a menos que se resienta la acción oficial respecto de unas u otras exigencias administrativas. La atención de todo lo concerniente a las obras públicas, a la vialidad en general, vías de comunicación ferroviaria, formación de nuevos pueblos, fomento urbano, higiene pública, policía sanitaria, y ampliación o mejora de los actuales servicios telegráficos, reclama una dedicación gubernativa especializada y permanente”. Teniendo en cuenta, además, las nuevas necesidades de orden económico, social y cultural derivadas tanto del aumento de población como del crecimiento de la riqueza pública.

Ese contexto, le exigía al Ministro de Obras Públicas Antonio Rodríguez Jáuregui (1922-1926), una acción más enérgica. Se propuso entonces encaminar la gestión a la regularización de la administración del MOP y a trazar un plan de trabajo que asegurara la realización de obras en diferentes dimensiones del desarrollo: puentes y caminos, vías férreas, hidráulica, higiene, salubridad pública, obras sanitarias, construcción de edificios públicos, agricultura, ganadería e industrias.

Para el logro de esos fines, Rodríguez Jáuregui entendía que no solamente necesitaba disponer de recursos económicos, sino de la “organización de las diversas reparticiones técnicas y administrativas del Ministerio” y de personal capacitado que le asegurara el buen funcionamiento y control de las obras. A su juicio, las diversas reparticiones habían desenvuelto su acción “con relativa independencia”, disminuyendo “la eficacia” demandada por a “la unidad directiva y de contralor” (Memoria 1922-1923).

Atendiendo la preocupación de su Ministro de Obras Públicas, el gobernador José Cantilo (1922-1926), rubricó la creación de una Dirección General de Obras Públicas de la que dependerían las siguientes direcciones: Puentes y Caminos; Hidráulica, Desagues, Irrigación, Estudios Hidrográficos e Hidrológicos, Perforaciones y Napas Subterráneas; Saneamiento y Obras Sanitarias; Geodesia, Catastro y Mapa; Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad, Arquitectura y Construcción de Edificios y Rambla de Mar del Plata, esta última bajo la superintendencia del Ministerio (Memoria 1922-1923).

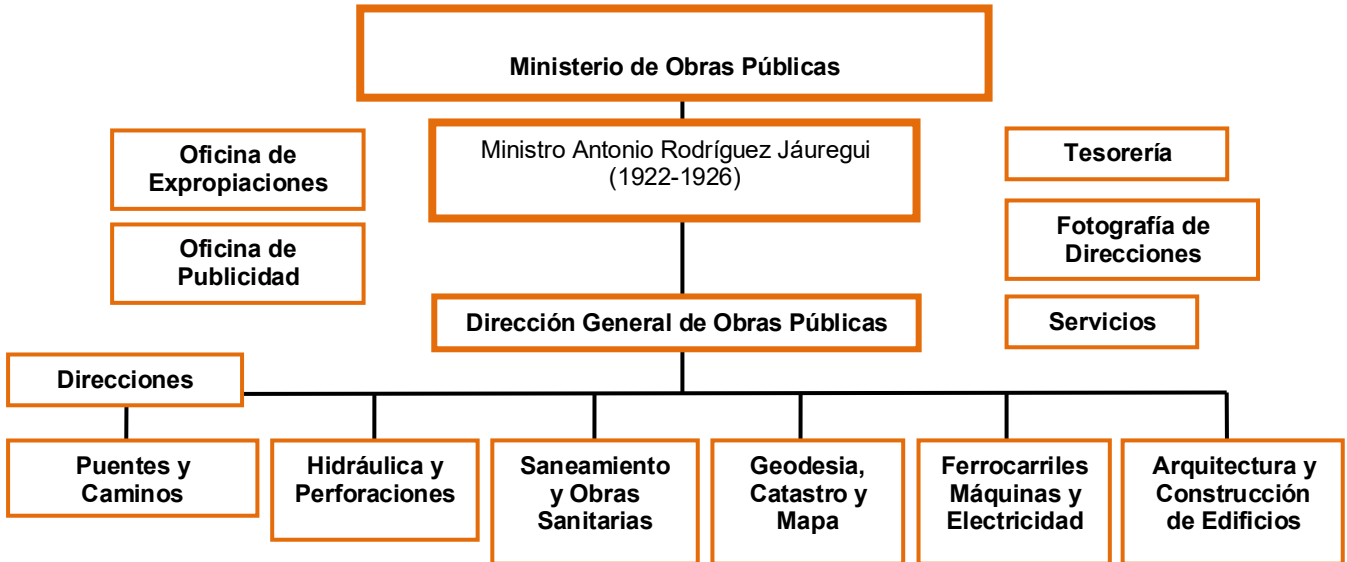
También se vio afectada por una de las clásicas reestructuraciones un organismo conformado por dos sectores que habían sido fusionados al disponerse la creación de la Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos en 1915. “Su disociación se produjo en mayo de 1923, quedando simplificada a partir de 1926 al figurar en el presupuesto como **Dirección de Hidráulica y Perforaciones** hasta 1935, cuando por ley dispuso el cese de la **Dirección y Administración de Desagües**, transfiriendo sus funciones específicas a la **Dirección de Hidráulica** que recupera la denominación tradicional y su identidad orgánico-funcional” (De Luca 2008).

El Gobernador Cantilo consideraba impostergable la creación de un nuevo Ministerio de Trabajo, Comercio e Industrias, con una dirección centralizada que produjera un mayor rendimiento administrativo para el estudio de los trascendentales problemas vinculados con la política social y agraria y, al mismo tiempo, promoviera la incorporación de personal técnico competente para abordar la tarea de la colonización oficial en tierras fiscales o en extensiones próximas a las estaciones de los ferrocarriles; las demandas del trabajo y las industrias en sus relaciones con la política social, el fomento y la protección de los intereses comerciales y económicos, industriales y forestales de la provincia, la estadística económica, la enseñanza agrícola-ganadera, la defensa de la producción y del consumo, el estímulo del cooperativismo y del régimen mutualista, etc. Todas funciones inherentes a algunas de las dependencias del MOP como, por ejemplo, la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias y la Dirección General de Higiene.

Hasta tanto las funciones referidas a esos rubros no estuvieran distribuidas en otros ministerios, el Ministerio de Obras Públicas a cargo del Antonio Rodríguez Jáuregui (1922-1926) las atendería de acuerdo con su ley de creación de 1885, distribuyendo las distintas reparticiones para “satisfacer de la mejor manera las necesidades públicas, cumpliendo las tareas que les están encomendadas, sean técnicas o administrativas, cada una dentro de la especialización que le

corresponde aunque ligada a la Dirección Central, radicada, como hasta el presente en este Ministerio” (Memoria 1922). (Organigrama 9) (Viñeta V.7)

**Organigrama 9. Reestructuración institucional del MOP (1923)**



**Ministro Antonio Rodríguez Jáuregui (1922-1926).**

**Los nombres de algunos Directores:**

- Ing. José Charpin (Hidráulica, Puentes y Caminos)
- Ing. Jorge Soria (Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad)
- Ing. Donato Gerardi (Obras Sanitarias)
- Ing. Luciano Souverbille (Superintendencia Ferrocarril a Meridiano V)
- Tesorería: Hipólito Echeverría.
- Taller de Impresiones Oficiales: Sr. Felipe Costa.
- Sr. Rafael Regalini (Administración del Telégrafo)
- Dr. Mario E. Masés (General de Higiene).
- Ing. Delio Demaría Massey (Agricultura).

**Ministros titulares de Obras Públicas:**

- Ernesto C. Boatti (1926-1930)
- Pedro T. Pagés (1930)
- Eduardo Arana (1930-1931)
- Alberto J. Medus (1931)
- Carlos R. Ribero (1931-1932)
- Raúl Lisarrague (1931)

Junio de 1923

**“Propiciando al mismo tiempo un plan de reformas y nuevas distribuciones:**

**Dirección de Puentes y Caminos:** por la importancia de sus funciones y la índole de los trabajos a efectuarse se separa de la **Dirección de Hidráulica**, dándole la alta significación que siempre debió tener y asegurándole el máximun de rendimiento;

**Dirección de Saneamiento y Obras Sanitarias:** hasta ahora solo tiene el carácter de Oficina con jurisdicción en los asuntos locales de aguas corrientes y obras cloacales de La Plata. Se le quiere dar el carácter que le corresponde transformándola en Dirección de Saneamiento y Obras Sanitarias de la Provincia y encargándola de los estudios de obras sanitarias de sus ciudades y pueblos...

**Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa:** se separa de la Dirección General de Tierras, incorporándola al núcleo de entidades técnicas dependientes de este Ministerio.

**Dirección de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad:** se transforma e entidad propia desvinculándola de la Dirección de Arquitectura.

**Dirección de Arquitectura y Construcción de Edificios:** dentro del plan trazado por el Poder Ejecutivo, de construcciones de hospitales, escuelas, edificios públicos en general y reparaciones ha sido menester aumentar la capacidad técnica y productiva de esta Dirección...

**Rambla de Mar del Plata:** bajo la superintendencia de este Ministerio mientras se termine el estudio sobre jurisdicciones de riberas, playas y balnearios en las costas fluviales y marítimas de la Provincia.

Quedan dependiendo directamente de la Secretaría del Ministerio, la Dirección General de Higiene, la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, el Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, la Oficina de Química, cuya separación de la Dirección General de Higiene se propicia, y el Jardín Zoológico”.

*“La distribución que se ha dado a las distintas reparticiones del Ministerio, así como las reformas introducidas en su funcionamiento, colocan a este Departamento en situación tal que, a juicio del suscripto, podrán satisfacer de la mejor manera las necesidades públicas, cumpliendo las tareas que les están encomendadas, sean técnicas o administrativas, cada una dentro de la especialización que le corresponde”.*

(firma) **Ministro de Obras Públicas Antonio Rodríguez Jáuregui.**

**Gobernador José Cantilo (1922-1926)**

Valentín Vergara (1926-1930) prestó juramento el día 1º de mayo de 1926 como Gobernador de una provincia cuya “situación financiera no muy cómoda” le imponía “administrar con patriotismo y evitando toda erogación que no responda a servicios públicos”. Con esa finalidad signó el presupuesto de 1927 que atendía, detalladamente, los gastos generales y sueldos del personal de toda la administración provincial, incluyendo al Ministerio de Obras Públicas y a sus diferentes divisiones internas, oficinas de compras, de materiales, etc. de sus direcciones generales algunas de ellas con cambio de denominación al constituirse en áreas funcionales separadas. Asimismo establecía los títulos profesionales que debían poseer los directores, inspectores y auxiliares para acceder a los cargos del más alto rango en cada repartición (Mensaje 1926) (RO-PBA 1927).

La **Dirección de Puentes y Caminos** encararía el problema de la vialidad en forma orgánica y el mejoramiento y conservación de la red vial y puentes de la provincia con una planta de personal reunida en una mesa de entradas y secretaría, oficinas de estadística técnica, de compras y registro de instrumentos, de estudios y proyectos, de control y sala de dibujo. Tenía bajo su órbita también un archivo y las Fábricas de Adoquines y Pedregullo de Sierra Chica y las de Caños de Cemento Armado de La Plata y de San Pedro y depósitos y talleres en La Plata. Mientras que el Director y los Inspectores debían poseer títulos de ingenieros civiles y los auxiliares técnicos de ingenieros o agrimensores, la planta de personal se completaba con “recorredores” de caminos, dactilógrafos, ordenanzas, camioneros, etc.

La **Dirección de Hidráulica y Perforaciones** sumaba a las divisiones técnicas y administrativas internas una secretaría, mesa de entradas, archivo, depósitos, talleres y depósitos en La Plata y el Taller y Varadero de Paraná Mini. Director, inspectores, y auxiliares técnicos con título de ingenieros civiles o hidráulicos como también en la **Dirección de Saneamiento y Obras Sanitarias**. Esta última cubría diversos aspectos técnicos y administrativos que ingresaban por su mesa de entradas: inspección de cloacas, construcción y niveles, cloacas domiciliarias, limpieza y conservación de colectoras, limpieza y conservación de canales, inspección de aguas corrientes, conexiones y reclamos, funcionamiento de las instalaciones domiciliarias, medidores, conservación y colocación de cañerías, etc. Perteneían a esta Dirección las Usinas de Parque San Martín y Saavedra de La Plata y la sub-usina del Bosque de la misma ciudad; un galpón en la calle 66 y 122 y un archivo.

La **Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa** había agregado un Archivo de Catastro a cargo de profesionales de la ingeniería civil, agrimensores y cartógrafos. También ingenieros civiles serían los encargados de la Sección Ferrocarriles de la **Dirección de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad**, mientras que en esta última desempeñarían los cargos ingenieros mecánicos o electricistas.

Por último, arquitectos o ingenieros civiles en la Dirección e Inspección de obras; arquitectos en la sección de Estudios y Proyectos; ingenieros calculistas en Sala de Cálculo y dibujantes proyectistas y calculistas en la sala de Dibujo de la Dirección de Arquitectura y Construcción de Edificios. Una secretaría, mesa de entradas y archivo completaban la división interna y, proyectistas paisajistas y maquetistas la planta de personal. Capítulo aparte lo constituía el rubro obras en la Rambla de Mar del Plata.

Durante la gestión del Gobernador Valentín Vergara, tampoco faltaron los esfuerzos para el mantenimiento y la construcción de edificios escolares en una provincia donde:

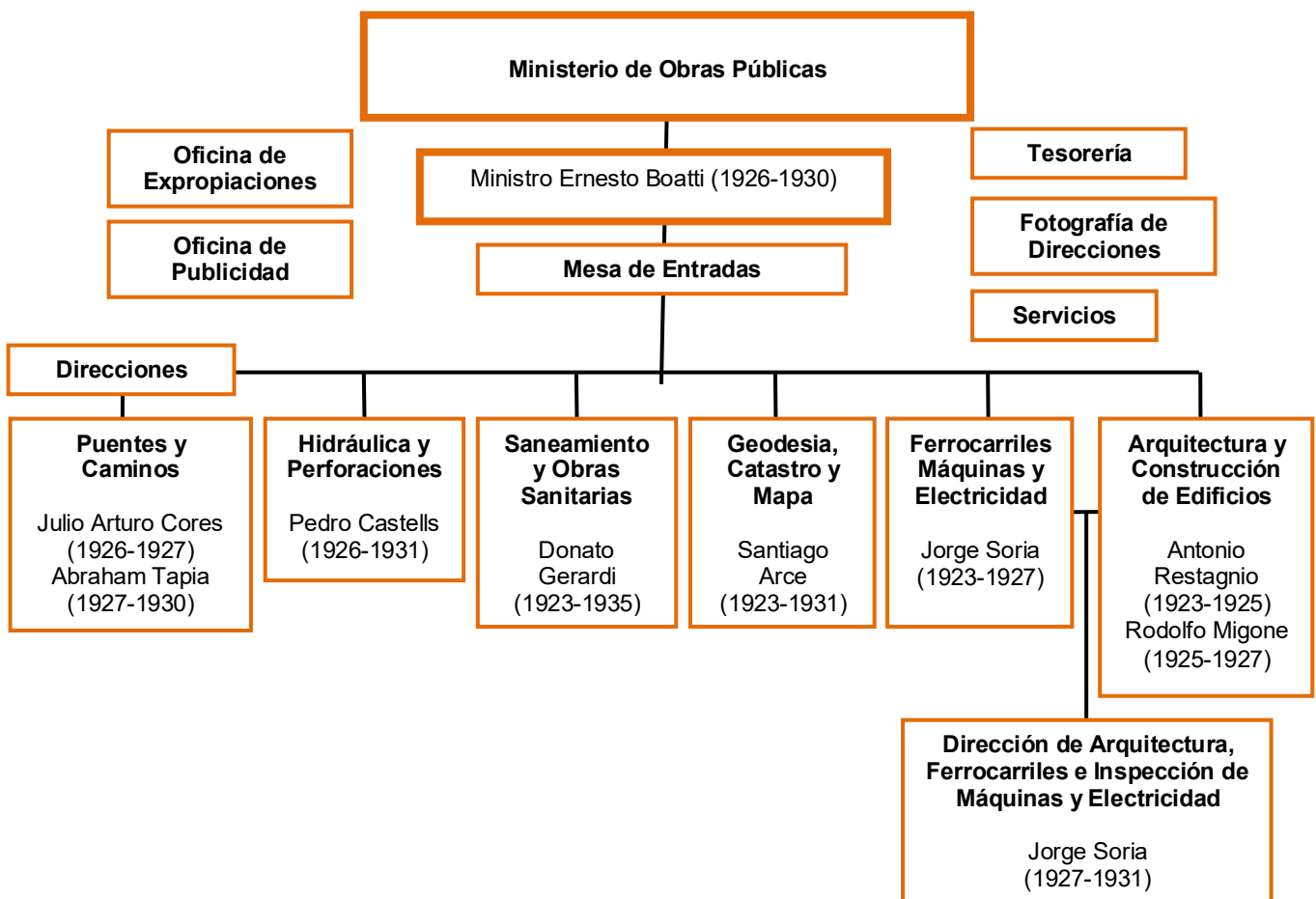
*“Llama la atención ver la cantidad de hermosos edificios escolares, verdaderos palacios muchos de ellos, que por falta de reparaciones a su debido tiempo se están destruyendo y que cuando han llegado a ser inhabitados recién se refaccionan teniendo que efectuar enormes gastos para ponerlos en buenas condiciones”, Valentín Vergara (Mensaje 1928).*

De acuerdo con la autorización conferida en noviembre de 1927, el Ministerio de Obras Públicas dio principio al proceso licitatorio de obras de edificación escolar a fin de llevar los beneficios “a todos los pueblos de la provincia de acuerdo con un plan preparado por la Dirección General de Escuelas”. Por entonces el diagnóstico sobre el estado de los edificios construidos por la Dirección General de Escuelas era muy pesimista y si bien era cierto “que reúnen las condiciones higiénicas exigidas al ser construidos, con el transcurso del tiempo, como no se cuidan como debiera, se deterioran (y) algunos se derrumban antes que se efectúen las reformas necesarias” (Mensaje 1928). La partida destinada anualmente a la reparación de los edificios escolares era insuficiente y la comunidad educativa exigía del Presupuesto general “los fondos necesarios para que la Oficina de Arquitectura pueda proyectar las reformas, el blanqueo y pintura general que se necesita para la conservación y la higiene de edificios” (Revista de Educación 1927: 1325).

Al término de su mandato, Valentín Vergara sintetizó su “programa constructivo” con estas palabras: “he perseverado en el propósito de dotar a la provincia de obras públicas que la coloquen al ritmo de sus necesidades y su altura [...] con financiación y recursos propios, sin acudir a rentas generales ya afectadas a los servicios permanentes del Estado” (Mensaje 1929).

Durante la gestión del Gobernador Nereo Crovetto, interrumpida por el Golpe de Estado de 1930 (6 de setiembre) el Ministerio de Obras Públicas mantuvo con cierta estabilidad la estructura determinada por el presupuesto de 1927. El día 9 de setiembre fue nombrado Interventor Federal en la provincia de Buenos Aires Carlos Meyer Pellegrini (1930) quien rearmó el Ejecutivo Provincial con Clodomiro Zavallía como Ministro de Gobierno; Jorge A. Robirosa de Hacienda y Eduardo Arana de Obras Públicas. En el Gabinete y las Direcciones de este último ministerio, el año 1930 transcurrió entre renuncias, renovaciones, cesantías, nuevos nombramientos de autoridades y algunas confirmaciones de personal (RO-PBA 1930). (Organigrama 10).

**Organigrama 10. Ministerio de Obras Públicas, principales áreas técnicas hacia 1930.**





### Capítulo 3. La organización del MOP entre crisis económicas y políticas (1930-1955)

Sumida en la crisis económica que siguió al colapso mundial de 1929 y, política tras el Golpe de Estado del 6 de setiembre de 1930, la provincia de Buenos Aires fue intervenida el día 9 del mismo mes con la designación sucesiva de los Interventores Federales Carlos Meyer Pellegrini (1930-1930); Clodomiro Zavalía (1930-1931); nuevamente, Carlos Meyer Pellegrini (1931-1931), Mariano Vedia (1931-1931); Manuel Ramón Alvarado (1931-1931) y Raimundo Meabe (1931-1931) con la consecuente clausura de las actividades parlamentarias.

En febrero de 1932, asumió como Gobernador electo de la provincia de Buenos Aires Federico L. Martínez de Hoz (1932-1935) y, mediando una difícil situación política, en 1934 declaró necesaria la reforma de la Constitución provincial que, promulgada el 29 de noviembre de 1934, mantuvo la estructura orgánica establecida por las constituciones de 1873 y 1889.

La Constitución de 1934, transfirió de sus antecesoras una de las obligaciones del Poder Ejecutivo que reviste singular interés al momento de estudiar las transformaciones del Estado bonaerense y de las estructuras funcionales a la planificación, gestión y ejecución de políticas públicas: presentar ante la Honorable Legislatura el “estado de la hacienda y la inversión de los fondos” y elevar, antes del 31 de agosto de cada año, “los proyectos de presupuesto de la administración y las leyes de recursos”. A la vez los Ministros a cargo “de los negocios administrativos” debían presentar en los treinta días posteriores a la apertura de cada período legislativo “la memoria detallada del estado de la Administración correspondiente a cada uno de los ministerios, indicando en ellas las reformas que más aconsejen la experiencia y el estudio” (Corbeta 1983:206-210).

El siguiente hito en la historiografía del proceso de transformaciones del Estado Nacional y provinciales lo constituyó la Revolución del 4 junio de 1943 que desplazó al gobierno del Presidente Ramón A. Castillo (1942-1943) que no poseía legalidad institucional ni legitimidad político social. Terminaba, con un golpe militar, la “década infame” y se iniciaba un proceso que desembocaría en la elección del Gral. J.D. Perón como presidente de la República en 1946” (Ciappina 2007: 13). Recordemos que en 1943 Juan Domingo Perón, por entonces coronel, había creado con jerarquía análoga a la de un Ministerio del Poder Ejecutivo Nacional, la Secretaría de Trabajo y Previsión, a cuyo frente actuó hasta 1945 durante los gobiernos *de facto* de Pedro P. Ramírez (1943-1944) y Edelmiro Farrell (1944-1946).

Entre 1943 y 1945, existió una fuerte preocupación por reglamentar el funcionamiento de la administración pública y pese a la inestabilidad política se produjeron una serie de medidas que de acuerdo con Carlos Ciappina constituyen una continuidad con las iniciadas durante el gobierno de Manuel Fresco (1936-1940). Este período finalizó con la elección de 1946 y la asunción del Coronel (R) Domingo A. Mercante como Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.

A solo tres años de producirse grandes cambios socio-culturales, físico-ambientales, económico-productivos y político-institucionales, el gobierno nacional planteó la necesidad de “constitucionalizar los derechos obtenidos asegurando su permanencia en el tiempo”. En 1949 se produjo el llamado a la Asamblea Constituyente para debatir la reforma a la Constitución Nacional de 1853 y, finalmente, conseguir su aprobación el 11 de marzo de 1949 con el fin de legitimar aspiraciones de políticas públicas que, desde 1946, giraron en torno al bienestar, entendido como el derecho de los trabajadores para “disponer de vivienda, indumentaria y alimentación adecuadas, satisfacer sin angustias sus necesidades y las de su familia en forma que les permita trabajar con satisfacción, descansar libres de preocupaciones y gozar mesuradamente de expansiones espirituales y materiales” (CN, 1949:art.37).

La Constitución Nacional establecía, también, que los gobiernos provinciales dictarían sus propias constituciones de acuerdo a sus principios, declaraciones y garantías; organizarían las instituciones locales y elegirían sus propios gobernadores, legisladores y demás funcionarios sin

la intervención del Gobierno Federal. En este contexto, se produjo la reforma de la Constitución Provincial que, sancionada el día 20 de mayo de 1949, fue concebida para adecuarla a la naciente Nacional y a la política social de un nuevo Estado Nación.

La Constitución provincial de 1949, si bien mantuvo el sistema orgánico establecido en 1873, innovó aportando una metodología “más moderna y precisa” y estableció que hasta tanto la Legislatura sancionara la ley orgánica de los ministerios “el despacho de los negocios de la Provincia” estaría a cargo de los siguientes: Gobierno; Hacienda, Economía y Previsión; Obras Públicas; Salud Pública y Asistencia Social; Educación; Asuntos Agrarios; una Secretaría General de la Gobernación y, el Poder Ejecutivo facultado para “determinar los ramos y funciones de cada uno de los departamentos y transferir de un ministerio a otro las reparticiones que considere conveniente para el mejor desenvolvimiento de la administración pública (Corbeta 1983:233-282).

Por esta Constitución, el Gobernador de la Provincia nombraba con acuerdo del Senado a sus funcionarios: ministros, directores administradores de los establecimientos públicos y a los miembros de las comisiones encargadas de la construcción y administración de obras públicas de la Provincia; al Jefe de la Oficina de Tierras Públicas; al Fiscal de Estado; al Director General de Escuelas; a los miembros del Tribunal de Cuentas y, con acuerdo de la Cámara de Diputados, a los miembros del Consejo General de Educación.

Sus preceptos pervivieron hasta septiembre de 1955, cuando el Gobierno de la llamada “Revolución Libertadora” declaró vigentes las “constituciones provinciales anteriores al régimen depuesto” y, el Interventor Federal Emilio Boncarrere (1955-1958) la Constitución de 1934 para la provincia de Buenos Aires por decreto del 16 de mayo de 1956 (Decreto-Ley 7565/1956).

### **El MOP, entre Interventores Federales y un Gobernador electo (1930-1935)**

La Intervención Federal de la provincia de Buenos Aires entre los años 1930 y 1932 tenía por propósito la reorganización de los poderes ejecutivo, legislativo y judicial, lo que implicaría para el Ministerio de Obras Públicas un nuevo ajuste funcional para la ejecución de obras nuevas y a terminar, y la reorganización del personal por supresión de puestos de trabajo, cesantías, renuncias y ascensos, vacancias y nuevos nombramientos, o traslados a otras reparticiones por cambio de denominación de los puestos de trabajo en relación al presupuesto del año 1930, reducido por una fuerte economía de recursos.

Testimonio de ese escenario de incertidumbre es el decreto del 11 de febrero de 1931 que establecía una reducción de horas de trabajo y, consecuentemente, de salarios en la administración provincial de 8 a 6 horas dada la situación de la Provincia que hacía imposible “remediar la desocupación aumentando en la proporción necesaria la construcción de obras públicas”. Para Carlos Meyer Pellegrini, en su segunda intervención (1931), tal medida le posibilitaba disponer de nuevas fuentes de trabajo que en pos de disminuir la desocupación laboral justificaba “como un acto de solidaridad social” dado el “mal estar económico transitorio por que atraviesa la República (que) tiene en algunas zonas caracteres graves que exigen la atención inmediata de las autoridades” (RO-PBA 1931).

En el mes de febrero de 1931, el mismo Meyer rubricó un decreto para la conformación de una comisión compuesta por los Directores de la Dirección de Hidráulica, Ing. Marcelino Mattaloni y de Saneamiento y Obras Sanitarias Ing. Donato Gerardi y el Asesor Técnico de la Comisión Pro Mar del Plata Ing. Humberto Canales, con la finalidad de estudiar la ejecución de una serie de obras de defensa y estabilidad de las playas de Mar del Plata. Ese estudio incluía las obras de embellecimiento, ampliación y conservación de la Rambla Bristol por “su significación e importancia (que) ha ido adquiriendo desde que se fundara” (RO-PBA 1931a).

La colaboración conjunta de las Direcciones de Hidráulica y de Saneamiento y Obras Sanitarias se extendía a la realización de obras de desagüe en la zona inundable de La Plata sobre la base

de los estudios y proyectos de esa última, empezando por el ensanche y limpieza del canal colector del Arroyo del Gato y canalización del Arroyo Pérez más limpieza de zanjas en varias zonas del partido. Pocos meses más tarde, el Interventor Federal Manuel Ramón Alvarado aprobó la expropiación de un gran lote para la ampliación del Museo Colonial de Luján.

Durante la gestión de Raymundo Meabe, último delegado *de facto* entre 1931-1932, el “Señor Secretario de la Intervención Federal en el Departamento de Obras Públicas” había desenvuelto su quehacer en el marco de un estado financiero de la Provincia que demostraba “la imposibilidad material de obtener el equilibrio del Presupuesto no obstante el plan estricto de economía”, preparado para el ejercicio 1932. Urgía tomar medidas que revistieran la “naturaleza de las que puede resolver, por vía de emergencia, el Gobierno que surgió del movimiento revolucionario triunfante el 6 de setiembre de 1930, cuando lo exige un interés superior del Estado”. Esas medidas consistieron en reformas a las leyes impositivas (inmobiliario, papel sellado, comercio e industria, patentes, expendio y consumo de bebidas alcohólicas, naipes y tabaco) (RO-PBA 1932).

El 18 de febrero de 1932, asumió como Gobernador electo de la provincia de Buenos Aires Federico L. Martínez de Hoz (1932-1935), designando de forma inmediata a sus nuevos Ministros de Gobierno, Hacienda y Obras Públicas y, en esta última cartera a Edgardo J. Míguez (1932-1934) que “como en los demás departamentos de gobierno se ha procurado en primer término de reorganizar el personal con el fin de obtener su mayor eficiencia” (Mensaje 1933).

Su gestión no escapó a la situación de la provincia que sufría las consecuencias de una crisis económica que no cesaba de agravarse y en estas condiciones transcurrió el ejercicio financiero del año 1932, durante el cual rigió el presupuesto, con algunas modificaciones, de la Intervención Federal que lo había precedido. Las medidas adoptadas para lograr la reorganización del MOP no diferían de las instrumentadas por las Intervenciones Federales: nuevamente designaciones de integrantes en distintas comisiones y cesantías, renunciaciones, nombramientos en cargos vacantes; mientras otras perfeccionaban la estructura funcional del MOP.

Para el Ministro Edgardo Míguez con la reorganización del personal administrativo “se logró el ajuste necesario en las distintas reparticiones, para desenvolver el trabajo de forma ordenada y laboriosa, para cuyo fin se tuvo en cuenta el requisito indispensable en todo empleado: la idoneidad en el concepto más amplio del vocablo” (Memoria 1932).

El mismo Edgardo J. Míguez alababa la introducción de dos importantes innovaciones para el desenvolvimiento administrativo del Ministerio: la conformación del Consejo de Obras Públicas y la creación del Consejo de Vialidad, en septiembre y diciembre de 1932.

*“La creación de este cuerpo administrativo (Consejo de Obras Públicas) constituido por destacados profesionales que dirigen reparticiones dependientes de este Ministerio, ha venido a reemplazar, ventajosamente, una institución constitucional, eliminada de la administración hace ya más de veinte años: el Departamento de Ingenieros”,  
Ministro de Obras Públicas Edgardo Míguez (Memoria 1932:5-6)*

Merced a la acción del Consejo de Obras Públicas, se había podido “formalizar el reajuste de las obras emprendidas con serias deficiencias por las Administraciones depuestas, que habían llegado al paroxismo de la ejecución sin las nociones más elementales de previsión y economía” y, asimismo, contar con los informes sobre casos de mensura y posesión treintaenal que le exigía el Código de Procedimientos Civil y Comercial al MOP (Mensaje 1933).

En diciembre 1932, Martínez de Hoz creó por ley el **Consejo de Vialidad** cuyas reglas claras para el trazado y la construcción de caminos “forman un todo armónico, cuya eficacia en breve se ha de exteriorizar” en el estudio de un “plan fundamental de vialidad” que comprendería la mejora y el mantenimiento de los caminos de tierra y pavimentados, la construcción de puentes, la reorganización de depósitos y talleres y, el mejoramiento de fábricas y canteras a cargo de la Dirección de Puentes y Caminos del MOP. La ley fue sancionada para acogerse a los beneficios

de la Ley Nacional de Vialidad del 5 de octubre de 1932 “y convenir con el Superior Gobierno de la Nación o la Dirección Nacional de Vialidad, según corresponda, el trazado de la red caminera a ejecutarse en la Provincia” (Ley N° 4117/1932).

*“en 1932 el gobierno conservador de Federico Martínez de Hoz adhirió a la Ley de creación de la DNV (Dirección Nacional de Vialidad). Dicha decisión condujo a la reestructuración de la entonces Dirección de Puentes y Caminos, la instauración de un fondo de caminos, la conformación del Consejo de Vialidad, órgano encargado de la planificación y ejecución de obras, la aplicación de la normativa y la administración de los recursos, y la reformulación del organigrama”,  
Salomón, Alejandra L. (2022:6).*

Tanto la ejecución del plan caminero, como la contratación de obras, la forma y oportunidad de su realización; la adquisición de equipos, materiales, útiles y enseres, sería resuelta por el Poder Ejecutivo de conformidad con lo dictaminado por los **Consejos de Obras Públicas y de Vialidad**, cada uno en la materia de su competencia. Este último estaba conformado por el Director o Inspector General de Puentes y Caminos, los Directores de Bonos de Pavimentación, de Hidráulica y, de Arquitectura; el Director de Agricultura, Ganadería e Industrias, y representantes de la Sociedad Rural Argentina, la Federación Agraria Argentina y del Automóvil Club Argentino.

Presidido por el Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas, el Consejo de Vialidad, recababa la opinión del Consejo de Obras Públicas para resolver temas concernientes a la celebración de contratos, la construcción o reparación de caminos provinciales, la formación de consorcios con comisiones vecinales, autoridades comunales y vecinos interesados y la adquisición de materiales, máquinas, útiles y enseres para llevar a cabo el plan trazado por el gobierno provincial de “mejoramiento de la red caminera que requiere una atención constante y cuya trascendencia es innegable” (Memoria 1932).

Completaban la estructura orgánico funcional de la gestión del Ministro Edgardo J Míguez, las Direcciones de: Agricultura, Ganadería e Industrias, Jardín Zoológico, General de Higiene; Mercado General de Hacienda de Avellaneda (Memoria 1932).

En febrero de 1934, el Ministro Edgardo J. Míguez presentaba la memoria de las obras y trabajos públicos realizados en el año 1933 y, nuevamente, ampliaba su visión sobre la “organización ministerial” de:

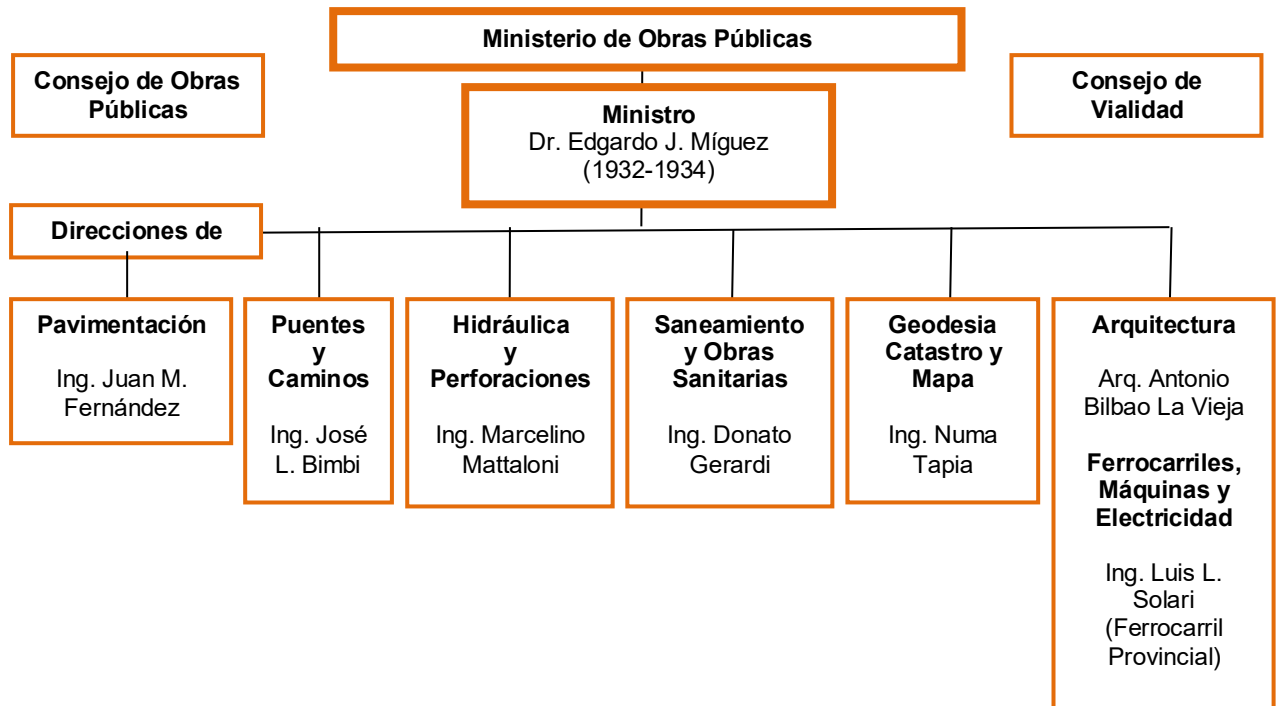
*“Un organismo complicado y amplio, como el Ministerio de Obras Públicas, (que) no puede ni debe marchar a la buena de Dios o estar sometido a la directiva de muchas voluntades. Conviene que bascule con regularidad estricta y obedezca en sus movimientos a una voluntad central, capaz de comprender todos los problemas e imprimir la acción y la dirección adecuadas para resolverlos con miras al bienestar de los habitantes de la Provincia” (Memoria 1933).*

La complejidad orgánico-funcional de ese ministerio hacía necesario ajustar cada una de las especialidades de las direcciones y oficinas para establecer el contralor entre las mismas, mediante los citados Consejos de Vialidad y de Obras Públicas conformados por los responsables de las reparticiones técnicas que, si bien carecían de facultades resolutorias, preparaban el material indispensable y prestaban su “opinión técnica fundada, para que el Poder Ejecutivo haga criterio y adopte la resolución definitiva pertinente”.

La vialidad, la higiene, la agricultura, la ganadería, las industrias, la arquitectura, las máquinas, la electricidad, las obras sanitarias, los ferrocarriles, la geodesia, el catastro y mapa, la hidráulica, los desagües y la administración y el mejoramiento de playas y riberas, “sugieren mil problemas aislados o conexos que exigen una atención especialísima y un poder seguro de resolución, que sólo se logra mediante el estudio y el consejo técnico de quienes están en contacto directo con ellos y cuentan con preparación suficiente para comprenderlos y compendiarlos”.

Para el Ministro Edgardo J. Míguez, esas y otras medidas tendían al “resurgimiento administrativo” del MOP y al “ajuste de la administración” que “han sido y son una de las preocupaciones constantes del gobierno post-revolucionario, que ha contraído esa deuda” para terminar “con la incuria, el abuso y la secuela de irregularidades que fuera, puede decirse, la norma, en las administraciones anteriores, requiriendo la acción depuradora de los dos años pasados para poderlas extirpar, tan hondo era su arraigo” (Memoria 1933:10). (Organigrama 11).

**Organigrama 11: El MOP y sus Direcciones técnico ejecutivas en 1933-1934.**



**Consejo de Obras Públicas:**

**Presidente:** Ing. Vicente Añón Suárez.

**Ingenieros:** José L. Bimbi, Juan M. Fernández, Marcelino Mattaloni, Numa Tapia, Luis L. Solari y Arq. Antonio Bilbao La Vieja.

**Consejo de Vialidad:**

**Presidente:** Ing. Vicente Añón Suárez

**Ingenieros:** José L. Bimbi, Carlos Pérez del Cerro, Marcelino Mattaloni, Juan M. Fernández; Ing. Agrónomo Jorge A. Renom y Sr. Juan Sabattini.

**Ministros titulares de Obras Públicas:**

- Edgardo J. Míguez (1932-1934)
- Rodolfo Moreno (hijo 1934)
- Atilio Viale (1934-1935)
- Carlos R. Ribero (1935)
- Numa Tapia (1935)

Edgardo J. Míguez aportaba a la Memoria de 1933, una nota de interés que importa señalar en esta historiografía del MOP para comprender uno de los trabajos públicos, entre tantos realizados, de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias bajo la responsabilidad del Ingeniero Agrónomo Jorge A. Renom. Se trataba de la transformación de las tierras fiscales de los “Bañados de Ensenada” en un “Parque Intermedio”, entre las ciudades de La Plata y Ensenada.

Para dar “formas más o menos definidas al parque, contribuyendo a la salubridad y saneamiento de una zona considerada baja e inundable”, la Dirección elaboró un proyecto con la finalidad de convertirlo en un “amplio paraje de esparcimiento y solaz para la población en general” y en “un emporio de trabajo y producción”, este último propósito mediante una organización que consistía en “dividir esas tierras en fracciones de una a cinco hectáreas, las que se entregarán en forma absolutamente gratuita por un período de 10 años, a quienes se obliguen a plantar y cuidar las especies forestales y de adorno que entregarán para esos fines los viveros oficiales de la Provincia”. Fuera de esta obligación, los ocupantes podían dedicarse libremente a la explotación de la huerta, granja, avicultura, etc., excepción hecha del pastoreo que se prohibía “terminantemente” (Memoria 1933, Tomo II). (fig. 1)(Viñeta V.8)

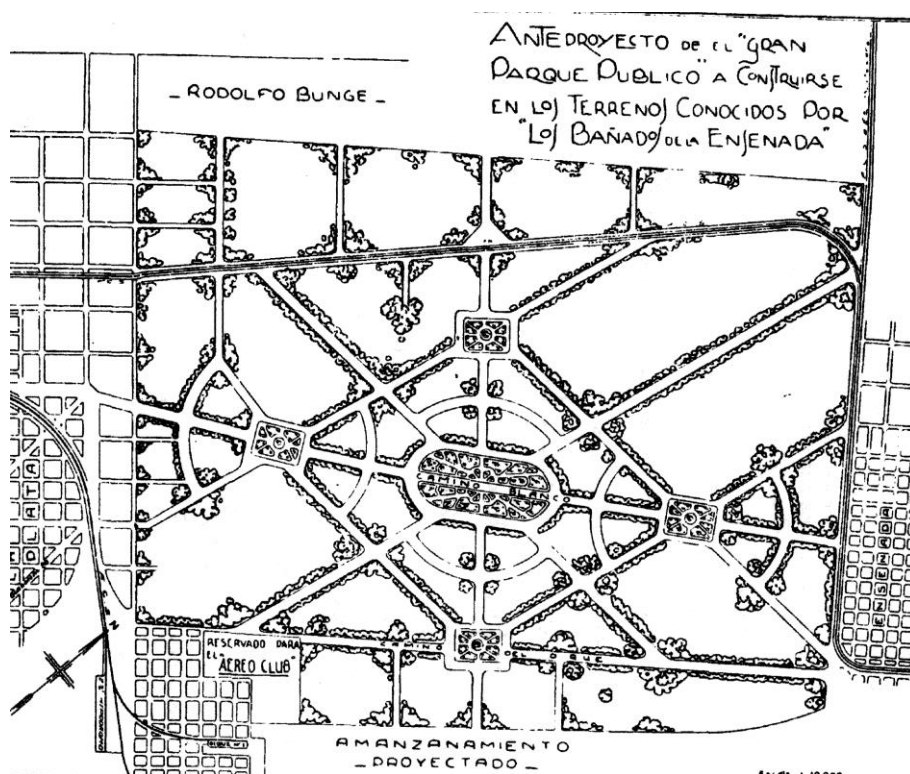


Fig.1. Anteproyecto del “Gran Parque Público” en los “Bañados de Ensenada” (Memoria 1933. Tomo II)

### La Plata, 26 de junio de 1933

“Vista la nota que antecede de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, comunicando que la Dirección de Tierras le dará posesión de los terrenos “Bañados de Ensenada” para la construcción de un parque y, considerando:

Que la importante extensión de tierras que la Provincia posee, en las inmediaciones de la ciudad de La Plata, conocidas por los “Bañados de Ensenada”, no son aprovechables en el estado actual;

Que es oportuno abordar el problema de su mejoramiento con vistas a su habilitación definitiva, en la forma que resulte menos onerosa para el Estado;

Que siguiendo la sugestión de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, podría iniciarse el mejoramiento haciendo un gran parque, que al mismo tiempo que llegue a ser un motivo de ornato para la ciudad, contribuya eficientemente al saneamiento de los bañados;  
El Poder Ejecutivo resuelve:

**Art.1.** Apruébese el proyecto preparado por la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, para el saneamiento y utilización de lo Bañados de Ensenada.

**Art. 2.** La Dirección General de Tierras pondrá en posesión de la citada Dirección de Agricultura, los terrenos de referencia, para que esa Repartición proceda, con su personal técnico y elementos, al trazado y realización del parque que propone.

**Art.3.** El trazado del parque se hará sobre la base de divisiones del terreno en lotes de una a cinco hectáreas cada uno que, dentro del criterio expresado en el segundo considerando, se concederá a título gratuito, por un período de diez años a quienes se obliguen:

- a) A instalar una vivienda;
- b) A efectuar las acequias de desagües, necesarias en cada lote;
- c) A plantar y cuidar los árboles que deben ser ubicados en los caminos existentes o futuros, en las líneas límites de cada lote;
- d) A entregar el lote respectivo, al vencimiento del término, en perfectas condiciones de saneamiento y cuidado;
- e) A admitir y someterse a inspecciones constantes de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias;
- f) A ningún derecho a indemnizaciones, remuneraciones ni compensaciones, en razón de los trabajos efectuados, cualquiera sea la naturaleza de éstos y el tiempo que haya permanecido el ocupante en el terreno;
- g) A aceptar que los cultivos e innovaciones que puedan perdurar más allá de la desocupación, por cualquier causa que fuese, no confieren derecho a prórrogas ni permanencias extraordinarias;
- h) A aceptar el eventual destino futuro que el Poder Ejecutivo pudiera dar a estos terrenos, sin oposición alguna de los ocupantes, si así lo exigiesen razones suficientes a juicio del Poder Ejecutivo.
- i) Todo bajo apercibimiento de inmediata caducidad del permiso precario;

**Art.4.** Comuníquese a quienes corresponda y pase a la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias a sus efectos.

(firman) **Gobernador Federico L. Martínez de Hoz** (1932-1935).

**Ministro de Obras Públicas Edgardo J. Míguez** (1932-1934)

En marzo de 1935, asumió el Gobernador Raúl Díaz (1935-1936) cargo que desempeñó hasta la asunción de Manuel Fresco en febrero de 1936. Entre otros cambios estructurales en pos del fortalecimiento del MOP, dio por terminada la misión de la Comisión Directiva y Administradora de Desagües que, creada en 1893, estaba compuesta por propietarios de los partidos de la región Sud de la provincia afectados a las obras de ese rubro de acuerdo con los estudios, proyectos e inspección del (extinto) Departamento de Ingenieros.

La Dirección de Desagües y las oficinas centrales de esa Comisión que se hallaban ubicadas en la Ciudad de Buenos Aires y por tanto desvinculadas de las reparticiones técnicas y administrativas similares del Ministerio de Obras Públicas, se refundieron en una **Dirección de Hidráulica y Perforaciones** por decreto del 22 de abril de 1935. En su seno, tendría por objeto proyectar, inspeccionar y fiscalizar las obras en base a un plan general utilizando siempre los estudios, antecedentes y el personal especializado de las Direcciones de Hidráulica y Perforaciones, de Puentes y Caminos, de Saneamiento y Obras Sanitarias y demás que dependían del Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires.

La otra repartición involucrada en esa reestructuración fue la **Dirección de Puentes y Caminos** que sufrió en 1936 un cambio de denominación, siendo reconocida como **Dirección de Vialidad**. Esta dependencia sufriría una transformación significativa en 1943 cuando se le otorgó una autarquía que abrogada por ley en 1947 recuperó finalmente en 1959 (RO-PBA 1935)..

El año 1935 culminó con la sanción del presupuesto para el ejercicio 1936 que autorizaba al Poder Ejecutivo a modificar la organización y distribución de las reparticiones y oficinas administrativas de los distintos Ministerios, Gobierno, Hacienda y Obras Públicas, como también a suprimir empleos por razones de economía, no obstante las ya efectuadas en los tres últimos ejercicios anuales (1934-1933-1932).

Por ese presupuesto la estructura del MOP no sufriría cambios sustanciales: pervivieron las Direcciones de Saneamiento y Obras Sanitarias; Geodesia, Catastro y Mapa; Hidráulica y Perforaciones y Arquitectura, independiente de una de Inspección de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad aunque, dos meses más tarde, el Gobernador Raúl Díaz elevó a la Legislatura una solicitud para obtener la aprobación de anexar estas dos últimas. Las direcciones de acuerdo a sus competencias estarían bajo la responsabilidad de Ingenieros Civiles, Hidráulicos, Mecánicos; Arquitectos y Agrimensores.

Por ley de presupuesto para el ejercicio 1936, se le asignan recursos a una Dirección de Pavimentación y, aparece la Dirección de Vialidad subsumiendo a la denominada Dirección de Puentes y Caminos en 1925. Completaban la estructura del MOP la Administración de la Rambla de Mar del Plata, la Intendencia del Pasaje Dardo Rocha, la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, la Dirección General de Higiene y el Jardín Zoológico (Ley 4364/1935)(Ley 4436/1936).

En pos de realizar los servicios requeridos para su mejor desenvolvimiento, en marzo de 1935 el Gobernador Raúl Díaz rubricó un decreto que declaraba cesante a todo “el personal cuyas asignaciones estaban imputadas a partidas globales”, sin “perjuicio de designar el personal obrero y aún de empleados indispensables”. A su juicio, esta disposición concurría a dar solución a una “práctica viciosa” de las diferentes dependencias administrativas que habían ejercido “una facultad privativa del Poder Ejecutivo” para nombrar empleados públicos.

Tampoco estuvo exento de esa medida el personal de choferes del MOP al ser retirados de circulación los automóviles oficiales de varias reparticiones (RO-PBA 1935a-b) (Viñeta V.9).



La Plata, 29 de marzo de 1936.

**Considerando que:**

“es necesario como lo ha expresado el Poder Ejecutivo en recientes decretos, acentuar aún más, todo género de economía en cumplimiento de la firme resolución que le anima en el sentido de ajustar y ordenar la Administración”, el Poder Ejecutivo en acuerdo general de Ministros, decreta:

“A partir del día de la fecha, retíranse de la circulación los automóviles oficiales en servicio de las siguientes reparticiones y funcionarios, cuya numeración y marca se consigna a continuación:

*Ministerio de Obras Públicas:* Ministro de Obras Públicas (Registro Oficial) R.O.5 marca Cadillac; Oficial Mayor R.O. 37 Buick; Secretaría R.O.361 marca Ford.

*Dirección de Bonos de Pavimentación:* Director R.O.78 marca Studebaker; Inspección General R.O.49 marca Ford;

*Dirección de Hidráulica y Perforaciones:* Sección Desagües R.O.51 marca Chevrolet;

*Ferrocarril Provincial de Buenos Aires:* Secretaría R.O.186 marca Chevrolet; Inspección de Construcciones R.O.47 marca Dodge; Fomento y Catastro Agronómico R.O.152 marca Ford;

*Dirección de Saneamiento y Obras Sanitarias:* Director R.O.52 marca Studebaker; Conservación de Cañerías R.O.133 marca Ford;

*Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa:* Sección Catastro R.O.149 marca Chevrolet;

*Dirección de Arquitectura:* Director R.O.210 marca Ford;

*Dirección de Puentes y Caminos:* Capataz General Camino Afirmado R.O.4 marca Ford; División Puentes R.O.35 marca Ford; Sección Asuntos Legales R.O.93 marca Ford;

*Habilitación:* R.O.114 marca Chrysler;

*Inspección Administrativa:* R.O.272 marca Ford, R.O.231 marca Chevrolet;

*Sección Fábricas y Canteras:* R.O.257 marca Ford;

*División Trazados:* R.O.271 marca Ford.

*Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias:* Director R.O.31 marca Chrysler; Dirección R.O.6 marca Hupmóbile”.

(firman) **Gobernador Raúl Díaz** (1935-1936).

**Ministro de Obras Públicas Numa Tapia** (1935-1936)

Fuente: Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (1935). Decreto disponiendo sean retirados de circulación automóviles oficiales de varias reparticiones (síntesis), 29 de marzo de 1936. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1940 (RO-PBA 1935b).

## La moderna gestión del Gobernador Manuel Fresco (1936-1940).

*“La obra pública también funcionó como instancia de legitimación política y como mecanismo de construcción de poder. En 1936, cuando el largo período de austeridad fiscal impuesto por la depresión llegaba a su fin, Fresco lanzó un ambicioso programa de obras cuyos hitos principales fueron la construcción de caminos y de edificios públicos. Desligado de las demandas que la competencia democrática había impuesto a la gestión y orientación de la inversión estatal durante el período radical, Fresco utilizó la obra pública como un instrumento más en su puja con la dirigencia local por espacios de poder”, Roy Hora (2013:76).*

El Gobernador Manuel A. Fresco (1936-1940), sucesor de Raúl Díaz, ejecutaría el presupuesto para el año 1936 con el propósito de “dar un carácter más moderno y de eficacia al mecanismo administrativo”. Su gestión adoptó algunas medidas con la finalidad de establecer una mejor coordinación entre las reparticiones y los servicios de los diferentes ministerios. Por acuerdo entre los Ministros de Hacienda y Obras Públicas y haciendo uso de la autorización conferida por la ley de Presupuesto que permitía la reestructuración orgánica de los mismos, se resolvió que **la Dirección de Higiene** pasara a depender del **Ministerio de Gobierno** por tener sus funciones mayor atinencia con esa rama administrativa, incorporándose en cambio, y por idénticas razones, al de **Obras Públicas la Oficina de Tierras** del Ministerio de Hacienda (Mensaje 1936).

En el rubro Obras Públicas admitía que no había sido fácil “la situación que heredaron los Gobiernos con los que soy solidario” en clara referencia al ejercicio del Poder Ejecutivo por parte de los interventores federales, citados, y de Federico Martínez de Hoz y Ramón Díaz del partido demócrata nacional que “con finanzas maltrechas” no habían podido reconquistar en seis años, “la prosperidad económica de los años anteriores a la revolución del 6 de Setiembre”.

Reconocía, no obstante, que “la obra vial realizada por los gobiernos post revolucionarios había sido extraordinaria. El organismo encargado de los caminos y puentes, dentro de un régimen administrativo de severa disciplina [...] salvo algún reajuste que se hace gradualmente” era eficiente, “para obtener un buen rendimiento de los recursos que las leyes viales autorizan”. En este orden la experiencia le aconsejaba utilizar el procedimiento de “licitación de obras” para reducir costos, mucha moderación en el empleo de las “cuadrillas administrativas” y mejorar el estado de los caminos en aquellas regiones menos favorecidas por las vías de comunicación.

Mejores caminos y puentes reclamaban las actividades económicas y en este sentido, Manuel Fresco expresaba ante la Asamblea Legislativa: “no escatimaré esfuerzos en propulsar y mejorar el camino de la Costa, buscando también acceso a las playas que no han sido todavía aprovechadas en todo su valor”; en racionalizar el tránsito de vehículos, intensificándolo por el mejoramiento de los caminos con la creación de un organismo presidido por una comisión para asegurar la aplicación de las leyes de tráfico; en acelerar la construcción del “camino a Mar del Plata que es netamente nacional” y, en activar el tramo de Dolores a Mar del Plata, correspondiente a la provincia.

*“Previendo la afluencia de turistas a Mar del Plata, con la terminación del camino actualmente en ejecución, proyecto de 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 [...] Mar del Plata por su ubicación y por su importancia debe ser un centro de atracción turística no solo nacional sino internacional y por consiguiente, es de buen gobierno dotarla de los elementos, como ser casinos, hoteles, etc., que no faltan en balnearios semejantes. La Provincia necesita fomentar los balnearios porque así lo determina su privilegiada situación geográfica” (Mensaje 1936).*

En concordancia con esas aspiraciones, la **Dirección de Vialidad** a cargo del Ingeniero José L. Negri estudiaba con preferencia los caminos de acceso a las estaciones de ferrocarril “que en honor a la verdad, no existían o han estado hasta ahora muy descuidados” y ejecutaba los proyectos de obras aprobados de caminos, puentes y alcantarillados.

En junio de 1936 se creó la Dirección de Tráfico bajo la Dirección del Ingeniero José Vicente Fox, en el marco establecido a partir de la transformación de la antigua Dirección de Puentes y Caminos en la Dirección de Vialidad (en agosto de 1943, la Dirección de Tráfico pasó a denominarse **Dirección de Tránsito** hasta fines de 1949, cuando se transformó en Dirección General de Transporte). La Dirección de Tráfico era el organismo regulador de las relaciones entre concesionarios y obreros (Ley 4446/1936).

La Dirección de Arquitectura, después de reorganizarse eficientemente, ejecutaba su tarea, pero “para realizar todas las obras arquitectónicas que el progreso reclama se requiere recursos de que carecemos. Es sensible que los gobiernos anteriores (1927-1928-1929) a la revolución hayan comprometido ingentes capitales con tan mezquinos resultados”.

Para Manuel Fresco, el desorden en que se habían desenvuelto las obras hacía imposible determinar exactamente las cifras malgastadas: “Se proyectaron y trataron obras, inadecuadas a los terrenos, cuyos contratos han sido necesarios rescindir con gravosas indemnizaciones. Algunas obras terminadas no se han podido habilitar por su excesivo costo de manutención o por ser absolutamente inapropiadas”. Era el caso del Policlínico de Pergamino que desde el año 1930 estaba al cuidado de un sereno y la provincia no podía “distraer la suma que se requiere para rectificar los errores arquitectónicos y para habilitarlo” (Mensaje 1936).

En octubre de 1936, Manuel Fresco aprobó por ley aquel decreto de Raúl Díaz por el cual se anexaba a la Dirección de Arquitectura la de Inspección de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad. A partir de la promulgación de esta ley la **Dirección de Arquitectura se denominaría Dirección de Arquitectura, Máquinas, Electricidad y Ferrocarriles** bajo la Dirección del Ingeniero David Briasco. La Administración del Ferrocarril Provincial, por su parte, desarrollaba normalmente la explotación de sus líneas conducida por el Ingeniero Vicente Añón Suárez.

El Mercado de la Ensenada, los Tribunales de la Capital, la Cárcel de Encausados, el Hospital de Niños, en La Plata, y algunos otros emprendimientos estaban en vías de terminación y, entre las obras de importancia que se encontraban en estudio en la Dirección de Arquitectura, destacaban la destinada al Instituto Bacteriológico (La Plata), la correspondiente a la construcción de un Pabellón de Pensionados en el Hospital Melchor Romero (La Plata) y la relativa a las construcciones de Pabellones *standard* para enfermos del pulmón que se anexarían a todos los hospitales regionales y municipales de la Provincia. También se estudiaba un plan para la construcción de *stadium* tipo *standard*, anexos a campos de cultura física a efectuarse en los “diversos partidos de la Provincia, si es que conseguimos la colaboración de las Municipalidades, que puede consistir en terrenos u otros aportes” (Mensaje 1936).

*“Fue asimismo durante este período cuando se encargaron los proyectos de las obras a ejecutar en 110 municipios bonaerenses, distribuidos entre la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, el arquitecto Alejandro Bustillo y el ingeniero Francisco Salamone, estos últimos muy cercanos al gobernador. Mientras Bustillo estuvo encargado principalmente de la obra de Mar del Plata [...] Salamone proyectó diversos edificios, como los de las sedes municipales de Carlos Pellegrini, Laprida, Tomquist y Coronel Pringles, los cementerios de Laprida, Azul y Saldungaray y los mataderos de Pellegrini y Pringles, entre otros”,  
Fernando Gandolfi y Eduardo Gentile (2013:441).*

La **Dirección de Hidráulica** reiniciaba los trabajos de perforaciones y dragados en el Delta cuya terminación era factible solo “donde los vecindarios progresistas facilitan con su cooperación la ejecución de las obras”; de conservación de los canales en la zona inundable que debía reducirse a la pintura de los puentes más próximos al mar y de profundización de los tramos inferiores más embancados, además de requerir más recursos para realizar los estudios y trabajos proyectados. Entre ellos, desagües generales y parciales, corrección de canales públicos, obras de defensa de playas y riberas, obras portuarias, trabajos de perforación y el estudio de la laguna Epecuén “que por sus condiciones terapéuticas atrae tantos turistas”. Otros temas debían atenderse “como son el riego de las tierras fiscales de Patagones, la desviación del (río) Colorado, el embalse o

desviación del (arroyo) Napostá, los desbordes del (río) Samborombón y Quequén Salado, la canalización de las tierras fiscales del Delta”, todos “asuntos difíciles de abordar en la depresión y el recelo que se observan en los mercados financieros del mundo”.

La **Dirección de Obras Sanitarias**, por su parte, atendía la urgencia de llevar los servicios de aguas corrientes a los centros de población importantes que “las reclaman imperiosamente”, mientras que **Dirección de Geodesia y Catastro** estaba dedicada a la confección del catastro en terrenos atravesados por los caminos para hacer posible el establecimiento impositivo que autorizaban las leyes de vialidad y rurales. Para el Ministro Ing. José María Bustillo, su trayectoria importaba al momento de reconocer la importancia de esa dirección:

*“Sucesora o continuadora de la Sección Geodesia del Departamento de Ingenieros, y, anteriormente, del Departamento Topográfico (1852), del Departamento de Topografía y Estadística de la época de Rivadavia (1826), y de la Comisión Topográfica del Gobierno de Las Heras (1824), la Dirección de Geodesia y Catastro tiene a su cargo las mensuras y el deslinde de las tierras públicas, como asimismo el control de las operaciones de igual carácter correspondientes a particulares o de las que le son encomendadas por vía judicial de conformidad con lo que dispone al efecto el Código de Procedimientos” (Memoria 1937).*

Los **Consejos de Obras Públicas y de Vialidad** realizaban su elevada tarea de coordinación y control de los trabajos proyectados por distintas dependencias técnicas del Ministerio de Obras Públicas y “lo hacen con eficacia administrativa, justificando así el acierto de su creación”.

### **Los Planes de Trabajos Públicos que acompañaron una moderna gestión de gobierno.**

El Gobernador Manuel Fresco comenzó su primer año de gestión exponiendo un **Plan de Trabajos Públicos** que, elaborado en relación al presupuesto aprobado en 1935 para 1936, involucró a todas las reparticiones del Ministerio de Obras Públicas en la realización de obras para la administración en general, hospitalarias, sanitarias, hidráulicas, ferroviarias, escolares y obras de arquitectura diversas en parques y balnearios. La acción desarrollada fue intensa y abarcativa de un espectro de realizaciones de interés general cuya ejecución era urgente, pues a sugerencia del Consejo de Obras Públicas permitía dotar a las reparticiones del Ministerio de los elementos de trabajo indispensables para el desenvolvimiento normal de las mismas (Ley 4406/1936a),

Entre las obras previstas por ese primer Plan se encontraban las del Mercado de Ensenada, los locales sanitarios en las playas de Punta Lara y Quilmes, el Hospital de Chivilcoy, el Hospital de Beneficencia de Pehuajó, la Sala de Maternidad en el Hospital Regional de Lobos, la Villa en el Patronato de Abasto, la ampliación del Hospital de Niños de La Plata e importantes obras de albañilería y revestimientos en la Casa de Gobierno y el despacho del Ministro. Entre las “que se ejecutan y que, como dije, su pronta terminación es un hecho”, Manuel Fresco destacaba la Cárcel de Encausados que se construía en Olmos, la ampliación de los Tribunales de La Plata, la ampliación del Ministerio de Hacienda, segunda etapa, el pabellón de cirugía en el Policlínico de La Plata, la Municipalidad de Bolívar, las obras de reparación y embellecimiento en el Teatro Argentino de La Plata, la Municipalidad de Dolores, el Hospital de Ameghino, la Sala de Primeros Auxilios de Las Heras, las comisarias en Roque Pérez y en General Pirán, “etcétera” (Mensaje 1937).

Otros proyectos eran motivo de estudio por parte de los técnicos del MOP como la construcción del edificio del Instituto Bacteriológico de la Ciudad de La Plata, el estadio en la ciudad de Mar del Plata, el edificio para la Dirección de Vialidad y Obras Sanitarias en la ciudad de Bahía Blanca y la Escuela de Artes y Oficios en “Seis de Septiembre”, así denominado el partido de Morón entre 1932 y 1946 en homenaje al día del golpe de Estado del General José Félix Uriburu que derrocó al Presidente Hipólito Yrigoyen dando comienzo a la conocida “Década Infame” en la República Argentina.

Funcional al Ministerio de Obras Públicas era el proyecto de construcción de un laboratorio para ensayos de materiales que fue inaugurado y habilitado el 5 de marzo de 1942 e integrado a la Dirección de Vialidad bajo el lema “Ciencia e Investigación al Servicio de la Técnica y la Industria” (RO-PBA 1942). Este laboratorio concentraría todos los ensayos, experimentaciones e investigaciones que en concordancia con el plan de obras públicas era necesario realizar por el Estado. Delgado (2014:12) agrega:

*“El emprendimiento que daría lugar al surgimiento del Laboratorio de Ensayo de Materiales del Ministerio de Obras Públicas (LEMOP) comenzó a gestarse en 1933, cuando un grupo de profesionales de la Dirección de Vialidad expresó la necesidad de contar con una División de Materiales que tuviera “a su cargo las tareas de ensayo, análisis y experimentación de los mismos, así como también el estudio de los métodos constructivos y la utilización de los elementos primos naturales [...] Devenido en pieza clave de una maquinaria estatal comprometida en la ejecución de una obra pública de proporciones hasta entonces inéditas en la provincia, la sede del entonces llamado Gabinete de ensayo de materiales de construcción para uso de las reparticiones técnicas del Ministerio de Obras Públicas y Administración General fue incorporada a la Ley de Trabajos Públicos N° 4406” de 1946”.*

En el rubro transporte y comunicaciones, el aéreo capturaba la atención del Gobernador Manuel A. Fresco que, ante la necesidad de “decidir la organización de una infraestructura aeronáutica en el territorio de la Provincia”, entendía deber del gobierno propiciar y alentar las iniciativas que habían tenido lugar en distintos partidos. Para el Gobernador el transporte aéreo había dejado de ser “un motivo de sensaciones y de lujo para convertirse en una verdadera necesidad social”. Una Comisión conformada en 1936 sería la encargada de “la adquisición de un campo destinado a aeródromo próximo para la ciudad de Bolívar; posteriormente, la adquisición de campos de los aeródromos instalados en Coronel Suárez, Pigüé, encontrándose en gestión, próximos a su fin la adquisición de los campos en Patagones, Pergamino, Junín, Mar del Plata, Azul, Trenque Lauquen, Necochea, Dolores y General Lavalle, localidades que están comprendidas en el plan de trabajo a desarrollar durante el corriente ejercicio”.

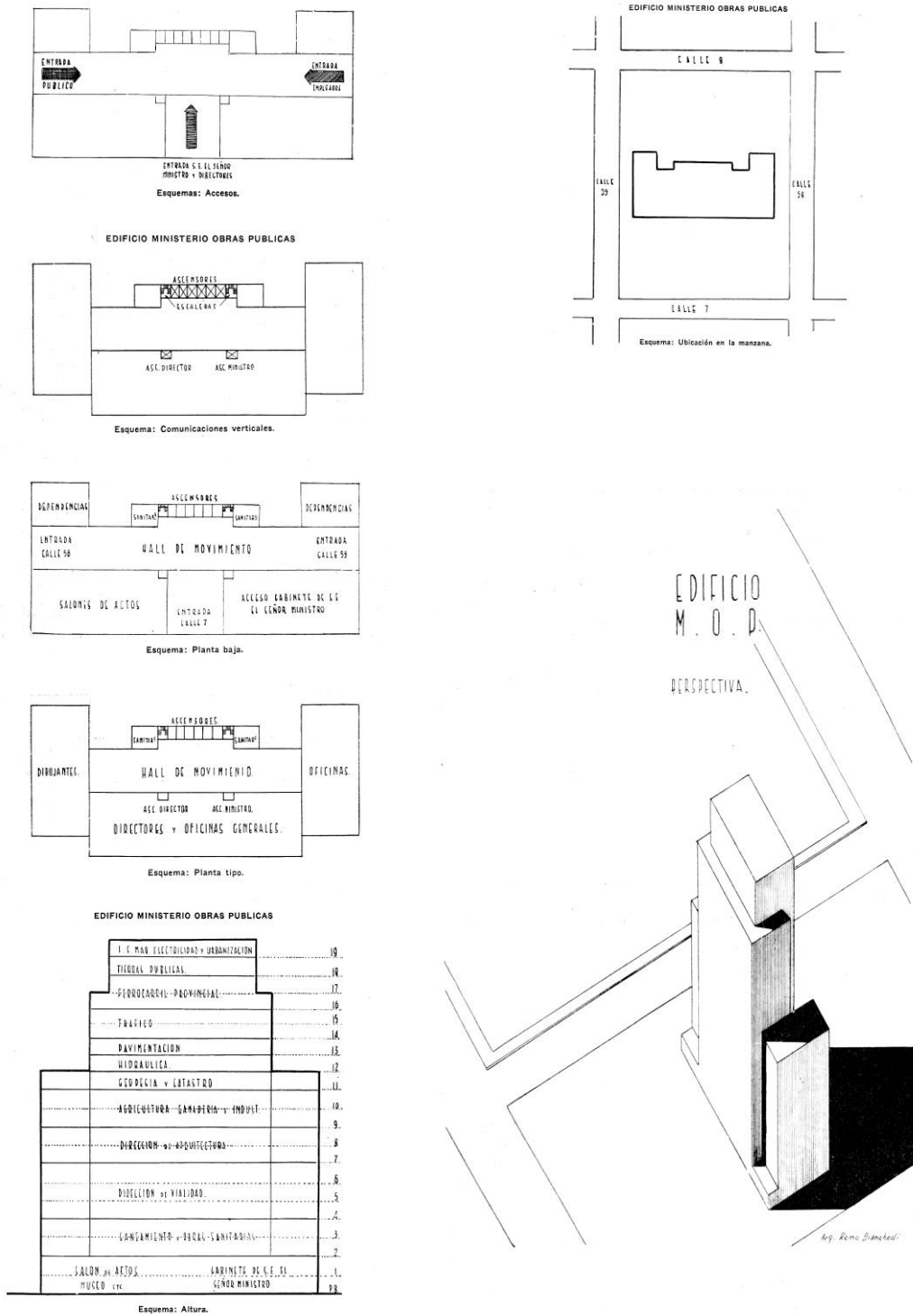
Los propósitos enunciados en 1936 por Manuel A. Fresco de propender e intensificar la ejecución de obras públicas de interés general, como así el desarrollo de las principales fuentes de riqueza del suelo bonaerense se fueron cumpliendo en 1937 “con ritmo acelerado” (Memoria 1937). Así lo manifestaba el Ministro Ingeniero José María Bustillo a los miembros de la Asamblea Legislativa en mayo de ese año, repasando las acciones del Ministerio de Obras Públicas y los beneficios logrados para “los habitantes de nuestro suelo” gracias al plan de obras llevado a cabo en un año de gestión:

*“beneficios del camino que se construye o mejora facilitando la comunicación y el intercambio; de la ejecución de nuevos pavimentos que embellecen los pueblos y valorizan el suelo; de las obras sanitarias que llevan al par que el adelanto edilicio la defensa para la salud de los habitantes; de los desagües que benefician, mejoran y sanean los campos; de la creación, urbanización y mejoramiento de los balnearios, parques y playas para solaz y esparcimiento de la población; de la construcción y ampliación de obras hospitalarias para satisfacer la demanda de camas y comodidades para los enfermos y llenar debidamente las funciones que la asistencia social exige; de la acción de los trenes, viveros y concursos regionales de agricultura y ganadería, que facilitan al colono material para su tarea en forma económica, como así el conocimiento de los adelantos de la industria para el logro de mayores beneficios en los cultivos y el estímulo y mejoramiento en la producción, etc.”*

En 1936 comenzaron los estudios en la Dirección de Arquitectura para la construcción de un nuevo edificio para el Ministerio de Obras Públicas en la manzana de la ciudad de La Plata comprendida entre calles 7-8 y 58-59. Los estudios preliminares estuvieron a cargo del Arquitecto R. Bianchedi que elaboró un programa de necesidades a partir de la consulta a las diferentes Direcciones y trazó los primeros esquemas de organización físico-funcional que el Ministro José María Bustillo hizo constar en la Memoria correspondiente al año 1937 (Memoria 1937:154-157). (fig. 2) (Viñeta V.10).

Fig. 2. Edificio MOP, 1936. Esquemas de organización físico-funcional.

Arq. Remo Bianchedi



## Obras Públicas en estudio. Año 1937

### La Plata

#### Edificio del Ministerio de Obras Públicas. Arq. Remo Bianchedi

“Consultadas las doce Direcciones dependientes del Ministerio de Obras y Su Excelencia el señor Ministro (Ing. José María Bustillo) sobre las necesidades de espacio para sus oficinas y los empleados que concurren a ella, para proyectar el nuevo edificio a construirse, se recibieron los siguientes datos:

	M2 - Empleados.	
1º. Dirección de Vialidad.....	3.500-	350
2º. Dirección de Obras Sanitarias.....	3.123-	250
3º. Dirección de Arquitectura.....	3.000-	150
4º. Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias.....	2.673-	150
5º. Dirección de Geodesia y Catastro.....	1.755-	250
6º. Dirección de Hidráulica.....	1.500-	80
7º. Dirección de Tráfico.....	1.216-	70
8º. Dirección de Ferrocarril Provincial.....	1.035-	150
9º. Dirección de Pavimentación.....	726-	50
10º. Dirección de Tierras Públicas.....	400-	50
11º. Urbanización y Barrios Obreros.....	400-	30
12º. Dirección de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad.....	400-	50
<b>Totales</b>	<b>19.828-</b>	<b>1.630</b>

Las dependencias del Gabinete de Su Excelencia el señor Ministro fueron calculadas en 1.770 m<sup>2</sup> y 120 empleados. Sumando estas cantidades tenemos 21.598 m<sup>2</sup> y 1.750 empleados. Si a la superficie cubierta neta de oficinas se le suma 500 m<sup>2</sup> para museo de materiales, 300 m<sup>2</sup> para exposición de maquetas y 500 m<sup>2</sup> para salón de conferencias, obtendríamos 22.898 m<sup>2</sup> y, por último, el 30% de esta superficie para cajas de escaleras, ascensores, vestíbulos, circulación, sanitarios, office, muros, garajes, obtendríamos la superficie cubierta total de 29.794 m<sup>2</sup> y 1.750 empleados que tiene que tener acceso a sus oficinas en un lapso no mayor de 15 minutos.

Dos son los partidos a elegir: un edificio con mucha circulación horizontal y escasa vertical o un edificio viceversa.

Por razones de estética y siguiendo las teorías y prácticas modernas he adoptado el segundo término, o sea la vertical.

El edificio constará de un subsuelo, un piso bajo y 19 plantas para las diversas reparticiones, gabinete y demás oficinas anexas al funcionamiento del edificio.

El proyecto además cuenta con toda clase de mecanismos automáticos de los más modernos para oficinas públicas.

Importarán estos trabajos la suma de pesos 4.000.000 aproximadamente”.

Fuente: Memoria de Obras Públicas correspondiente al ejercicio 1937. Presentada a la Honorable Legislatura por el Ministro de Obras Públicas Ing. José María Bustillo, Tomo II (pp. 151-152). La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1939. (Memoria 1937a).

La aplicación práctica del plan de trabajos públicos aprobado en agosto de 1936 puso de manifiesto las ventajas de elaborar planes de obras públicas y, dado que la situación financiera de la Provincia en 1937 permitía proyectar a futuro el Ministro de Obras Públicas, su Consejo le sugirió al Ministro Bustillo la preparación de un plan de trabajos que abarcara un lapso temporal mayor (Ley 4406/36a).

Nació entonces el **Plan Trienal de Trabajos Públicos** (1937-1938-1939). En su elaboración el Consejo “consideró lo que cada pueblo necesitará, consecuente con los deseos del Gobierno de hacer sentir su influencia y su apoyo a todos los habitantes del territorio provincial, mejorando con ello en lo posible las condiciones de asistencia social, higiene pública, vialidad y educación, sin olvidar, por otra parte, que también es una necesidad proveer al solaz y esparcimiento de las poblaciones”. Para su financiamiento las obras comprendidas en el plan fueron divididas en tres categorías (*Memoria 1937*).

*“la primera, se refiere a obras que serán costeadas con el producido de las patentes establecidas para salas de entretenimiento en las playas marítimas o de los impuestos, patentes o concesiones que por conceptos análogos autorice la ley; la segunda, son aquellas obras cuyo producido reembolse al Gobierno el importe de su construcción; la tercera, mayor que las otras, comprende las demás obras que el Gobierno toma a su cargo por completo. Con este sistema de financiación, no se recarga excesivamente el crédito de la Provincia y se permite que el Gobierno tome a su cargo la realización mayor de trabajos públicos que se haya hecho hasta el presente”*

La importancia de la labor desarrollada por las dependencias del Ministerio de Obras Públicas se verían acrecentadas “como nunca” en 1937, amparada con la sanción de un corpus legal que atendía, nuevamente, a la reorganización y el fortalecimiento de sus atribuciones: la Ley de Presupuesto Legislativo y de la Administración para el año 1937 (Ley 4523/1936b); la Ley que trataba el Plan de Trabajos Públicos para el trienio 1937-1939 (Ley 4539/1937a) y la **Ley Orgánica de Obras Públicas** (Ley 4538/1937) que, el mismo gobernador destacaba especialmente “por constituir la primera que por su naturaleza se dicta en la provincia de Buenos Aires”, aunque la misma había sido prevista por la Ley de Contabilidad de 1890 en el marco de la Constitución de 1889.

### **La Ley Orgánica de Obras Públicas, “primera por su naturaleza”.**

El 2 de abril de 1937, Manuel Fresco sometía a consideración de la Honorable Legislatura el proyecto de **Ley Orgánica de Obras Públicas** como una “obligación más a cargo del Poder Ejecutivo, para la mejor administración de las rentas del Estado, conforme al propósito firme de acentuar cada vez más, las reglas de buen gobierno” y con la finalidad de “uniformar criterios y, sobre todo, prever para que rijan normas de dirección, fiscalización y comprobación que impliquen procedimientos ciertos y garantías eficaces para la Provincia, para los contratistas y para los mismos contribuyentes”. Determinaba, además, que el estudio, la ejecución y fiscalización de las obras públicas entendidas como aquellas “que se ejecuten o construyen a costa de la Provincia o que ésta garantice o subvencione con destino a llenar una necesidad o servicio público cualquiera”, corresponderían al Ministerio de Obras Públicas “con excepción de las escuelas primarias que se construirán de acuerdo con la ley de la materia y se llevarán a cabo bajo la dirección de las reparticiones técnicas de su dependencia” (Dirección General de Escuelas)(Ley 4538/1937)

Ese proyecto contemplaba “todas las cuestiones que la experiencia ha permitido conocer en esta materia, habiéndose requerido la cooperación del Consejo de Obras Públicas para mayor seguridad de su acierto” en el “análisis de las disposiciones dispersas en los pliegos de bases y condiciones de uso frecuente para la contratación de obras públicas (que) han sido motivo de un examen muy prolijo para unificarlas y depurarlas”. El proyecto había sido encomendado al Consejo de Obras Públicas en 1934, estudiado en 1935, concretado en marzo de 1937 y promulgado el 29 de abril de este último año (*Memoria 1937:161*). Una vez promulgada la Ley Orgánica de Obras Públicas, el Consejo se abocó al estudio de su reglamentación que fue



aprobada por el Poder Ejecutivo el 25 de marzo de 1938 complementando de este modo sus disposiciones y fijando normas para su aplicación.

La Ley Orgánica de Obras Públicas introdujo una innovación de procedimientos que permitía, en casos especiales, la realización de concursos para la formulación de proyectos y/o la ejecución de una obra o, la contratación directa con un profesional de actuación destacada y renombre en la especialidad (Memoria 1937:22).

*“La Ley Orgánica de Obras Públicas ha encarado con criterio moderno, efectivo y simple, todos los problemas que la ejecución de obras de ese carácter encierran y ha mejorado notablemente las disposiciones de la Ley de Contabilidad en la parte pertinente, reemplazándolas con evidente ventaja por otras nuevas que el tiempo y la experiencia aconsejaban adoptar, cuyo beneficio se nota ya en su escaso tiempo de vigencia y se acentuará en el futuro, gracias a la amplitud de miras con que se han considerado sus distintos capítulos. Tal vez algunas de sus disposiciones aparezcan un poco enérgicas, aunque no son injustas. Su adopción responde al propósito de asegurar en todo momento la seriedad con que el Gobierno encara el estudio, ejecución, contratación y pago de los trabajos públicos, pero con los correspondientes derechos de las partes contratantes con él”, Ministro José María Bustillo (Memoria 1937:162).*

El Consejo de Obras Públicas, que había sido conformado por decreto el 22 de septiembre de 1932 ante la falta de un organismo, a la vez, técnico y consultivo en la provincia, adquirió existencia jurídica con la promulgación de la Ley Orgánica de Obras Públicas de 1937. Esta ley determinó su composición con los Directores de las Direcciones de Pavimentación; Hidráulica; Obras Sanitarias; Geodesia y Catastro; Arquitectura, Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad; Vialidad; Agricultura. Ganadería e Industrias y el Administrador General del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, bajo la presidencia del Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas.

Su misión aconsejar “el temperamento a seguir o la resolución más conveniente acerca de los puntos y asuntos que el Ministerio someta a su consideración”, además de cumplir con su carácter de cuerpo consultivo para sugerirle al Ministro “la conveniencia o necesidad, según el caso, de practicar estudios, construir obras nuevas, reparar las existentes o atender a su conservación”, aprobar los planos y presupuestos de las obras públicas proyectadas por cada repartición, tomar conocimiento de las licitaciones efectuadas por las distintas reparticiones o por el Ferrocarril Provincial y aconsejar sobre su aprobación o rechazo y, determinar respecto a los nombres de los centros de población y las estaciones ferroviarias.

La oportuna sanción de la Ley Orgánica de Obras Públicas trajo aparejado un cúmulo de consecuencias propias de las importantes modificaciones impresas al funcionamiento administrativo. Dicha ley reformó los caracteres más profundos relacionados con el trámite administrativo anterior y posterior a la ejecución de las obras públicas, como así también, justo es consignarlo, consolidó aquellas disposiciones que por su bondad acreditaban méritos para subsistir.

### **Los organismos responsables de la ejecución de Planes de Obras y Trabajos Públicos.**

*“El crecimiento del presupuesto del MOPBA bajo el gobierno de Fresco, al igual que en las administraciones radicales, también puede relacionarse con la incorporación de nuevas dependencias (Dirección de Tráfico, Comisión de Aviación, Oficina de Urbanización y construcción de Casas Baratas y Dirección de Pavimentación) y la transferencia de organismos (Oficina de Tierras Públicas) [...] Estas nuevas reparticiones fueron creadas con el fin de cubrir nuevas expectativas del gobierno (como parte de las tareas del “Estado regulador”), pero también para dar solución a un conjunto de problemas propios del período”, Noelia Fernández (2014:16).*

En cumplimiento de la disposición constitucional que obligaba a los ministros presentar “la memoria detallada del estado de la Administración” indicando las reformas que más “aconsejen

la experiencia y el estudio”, el 31 de mayo de 1938 José María Bustillo sometió a juicio de la Honorable Legislatura lo actuado, hasta entonces, en el marco del Plan de Trabajos Públicos aprobado el 27 de agosto de 1936 (Ley 4406/1936b).

Al presentar la memoria citada de 1937 expresó:

*“debo reconocer que hallé siempre los mejores estímulos de parte del señor Gobernador y la colaboración alentadora de legisladores, técnicos y personal del Ministerio. La prensa misma ha participado en mi gestión, cumpliendo su delicada misión de publicidad y de crítica, que la opinión pública reclama, con pleno derecho. Acaso haya logrado realizar, en buena parte, las aspiraciones del pueblo de Buenos Aires, y ello constituiría la natural satisfacción a que puede aspirar un funcionario que se ha propuesto consagrar todos sus esfuerzos a las tareas que se le confiarán” (Memoria 1937).*

A su juicio, habían transcurrido muchos años sin que la Provincia afrontara la ejecución de un plan sistemático de obras destinadas a servir con más eficacia a las necesidades de la población, dado que otras solicitudes más urgentes habían reclamado la atención del Poder Ejecutivo o porque los recursos disponibles no permitían realizar ese “anhelo de progreso y de mejoramiento general”.

El Ministro José María Bustillo exponía *in extenso* la labor más destacable desarrollada por las reparticiones dependientes, para afirmar que no bastaba apreciar el trabajo realizado con la sola letra de una memoria “sino ver, palpar directamente las obras que en todo el territorio de la Provincia han tenido comienzo y fin en su ejecución, y las que actualmente se realizan o están en vías de ello, como certificación de que sus beneficios no son simples promesas como cuando se enunciaron, sino que constituyen una realidad evidente que obliga a reconocer, a pesar de todo, la acción de un gobierno trabajador y práctico que ha hecho llegar al pueblo obras de bien público”.

Para todos los cargos se requerían conocimientos técnicos y título habilitante otorgado por la Nación o la Provincia, según la importancia y responsabilidades de las funciones. El personal técnico de las áreas proyectistas y ejecutoras de obras reunía a profesionales de las ingenierías civil, hidráulica, mecánica y de electricidad; agrimensores, arquitectos, abogados, contadores, y auxiliares de las más diversas especializaciones.

La memoria de 1937 es rica en contenidos para conocer, no solamente, las obras clasificadas en terminadas, en construcción o en estado de licitación, sino la labor de algunos de los profesionales del plantel de la Dirección de Arquitectura, por cierto rara vez citados en las memorias, que con sus nombres firmaron “obras públicas en estudio” durante la gestión del Ministro Ing. José María Bustillo, en ese año bajo la dirección de Ing. David Briasco, entre muchas otras obras sin identificación de autoría:

El arquitecto **Remo Bianchedi**, además de concentrarse en el anteproyecto del Edificio para el Ministerio de Obras Públicas, tenía a su cargo estudios, anteproyectos y/o proyectos en diversos partidos y ciudades bonaerenses: la Municipalidad y el Templo parroquial de General Paz; el Destacamento tipo de policía en Tapalqué; la construcción de la Iglesia Parroquial de San Andrés de Giles; la reparación del Templo Parroquial de San Justo (La Matanza); el Parque y Balneario de la Laguna de Gómez y el Pabellón Confitería del Balneario en Junín; el Balneario de General Belgrano; la Pileta de Natación y Polígono de Tiro en el parque de Balcarce;

**Fernando Albertolli**, arquitecto, a la elaboración del anteproyecto del edificio del Taller de Impresiones Oficiales; **Manuel E. Obarrio**, también arquitecto, del proyecto de la Comisaría de Ensenada. Continúa el listado con los arquitectos **Reynaldo Rivas**, abocado a los estudios y la formulación de proyectos del Edificio para los Tribunales de Azul y el Edificio Fiscal y el Pabellón de Mujeres en el Hospital Santamaría, ambos el Tandil, y de reparaciones de Templos parroquiales en Cañuelas y General Rodríguez y, **M. Bidart Malbrán** a un Hotel de pasajeros en la ciudad de Luján.

El arquitecto **J.J. Elizalde** concentraba los estudios, anteproyectos y/o proyectos en el partido de La Plata (que por entonces comprendía a Ensenada y Berisso) de la Colonia de Vacaciones en Punta Lara, la Colonia para niños sordomudos, el Pabellón Charcot del Hospital Melchor Romero y el Pabellón para penados tuberculosos en el Hospital San Juan de Dios. Además, una Colonia de Vacaciones en Tandil y otra en General Madariaga; el Templo parroquial de San Vicente y entre otros el Balneario y Estadio en Lobos. También arquitecto, **A. Canaval** estudiaba el Edificio Fiscal y la Comisaría Segunda de Lanús Este (Avellaneda) y el Edificio Fiscal en Coronel Pringles.

El ingeniero **V. Perera** desarrollaba el proyecto para el Edificio del Laboratorio de Ensayo de Materiales de Obras Públicas (LEMIT) y del Servicio de Radiología del Hospital Policlínico en La Plata; el Parque de Deportes y Estadio en Mar del Plata y el Pabellón Golf Club, en Mar del Plata. Su colega, ingeniero **C.A. Terradas** los Pabellones del Patronato de la Infancia y el Hospital Policlínico en Bahía Blanca y, el Hospital Sanitario de Llanura en Pergamino.

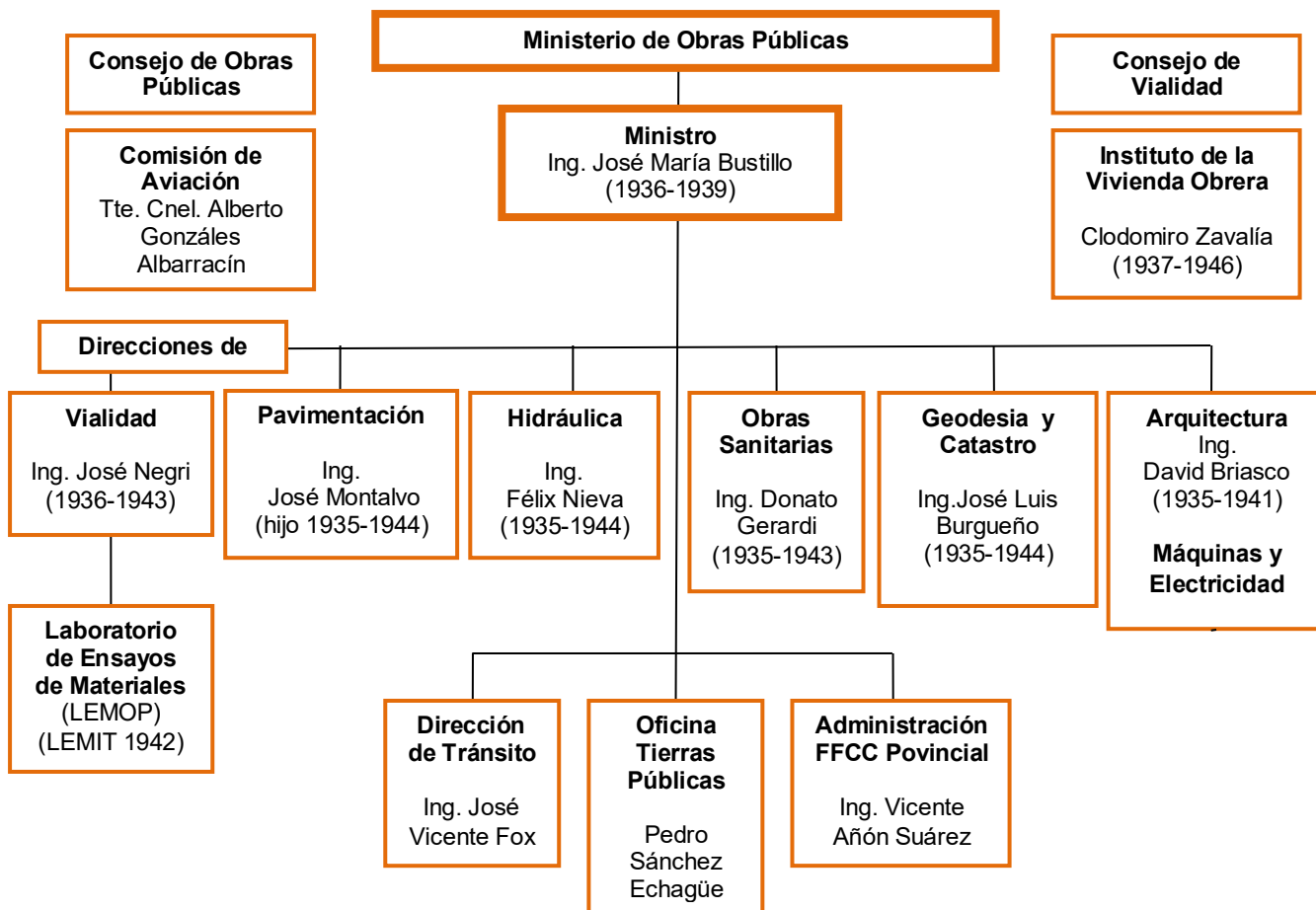
*“La labor desarrollada marca un momento culminante en las actividades de dicha Dirección, cuyo personal ha tenido que multiplicarse para dar debido cumplimiento a una suma de trabajo no alcanzada en ninguna otra oportunidad. Ante el cúmulo de obras que ha debido afrontar; su diversidad, por destino o magnitud; y la ubicación de las mismas, distribuidas en el extenso territorio provincial; la organización, dirección y personal de la Dirección de Arquitectura ha mostrado toda su eficiencia, por la feliz solución que ha sabido dar a los diversos problemas presentados”, Ministro José María Bustillo (Memoria 1937).*

La misión del **Consejo de Obras Públicas** desde su creación “ha ido en aumento y el Gobierno ha sabido utilizar los servicios de un organismo cuyos miembros son funcionarios de la Administración, profesionales de la ingeniería en todas sus ramas, remitiendo a su consideración todos aquellos asuntos en los cuales es necesaria una opinión técnica. Y esto, tanto en el estudio de obras públicas en general, como en la interpretación de disposiciones contractuales derivadas de la contratación de aquéllas, o como en la adopción de normas que mejoren las condiciones de realización de toda obra de interés general en la Provincia” (Memoria 1937).

El Consejo que actuó en el año 1937 estaba compuesto por un Presidente, el Oficial Mayor a cargo del Ministerio de Obras Públicas, Ingeniero doctor Jorge A. Renom (presidente asimismo del Consejo de Vialidad) y los siguientes consejeros: Directores de Vialidad de la Provincia, Ingeniero José L. Negri; de Geodesia y Catastro, Ingeniero José L. Burgueño; de Arquitectura, Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad Ingeniero David Briasco; de Hidráulica Ingeniero Félix Nieva; de Pavimentación Ingeniero José Montalvo (hijo), y de Agricultura, Ganadería e Industrias, Ingeniero Agustín Silvani Gómez y el Administrador General del Ferrocarril Provincial, Ingeniero Vicente Añón Suárez.

Completaban el organigrama del Ministerio de Obras Públicas, la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias; el Instituto Autárquico de Colonización y el Jardín Zoológico. (Organigrama 13).

**Organigrama 13. La estructura ejecutora del Plan de Obras y Trabajos Públicos (1936-39)**



**Consejo de Obras Públicas:**

**Presidente:** Dr. Ing. Jorge Renom

**Ingenieros:** José Montalvo, Félix Nieva, Donato Gerardi, José L. Burgueño, David Briasco, Agustín Silvani Gómez, José Negri, Vicente Añón Suárez.

**Consejo de Vialidad:**

**Presidente:** Dr. Ing. Jorge Renom

**Ingenieros:** José Negri, Carlos A. Pérez del Cerro, José Montalvo, Félix Nieva, Agustín Silvani Gómez, Vicente Añón Suárez, José V. Fox, Rodolfo Santángelo y Doctores Vicente Montoro y Carlos Alberto Pueyrredón.

**Ministros titulares de Obras Públicas (1940-1946):**

- Vicente D. Gallo (1940)
- Antonio Vaquer (1940)
- Federico Leloir (1941)
- Eustaquio Méndez Delfino (1941)
- Juan Carlos Milberg (hijo) (1941-1942)
- Pablo González Escarrá (1942-1943)
- Domingo Unchalo (1943)
- Ulises Villalobos (1943)
- Julio Sanguinetti (1944)
- Roberto Miguel César Vanetta (1944)
- Víctor Enrique Rivarola (1945)
- Alfredo Busquet (1945)
- Luis Quintero (1945)
- Gustavo Nolasco Ferreira (1946)

La **Dirección de Hidráulica**, en el marco del plan de obras 1936-1937 había cuadruplicado su labor y ejecutado trabajos en 45 partidos de la Provincia, además de los que normalmente se efectuaban en los partidos de la llamada zona inundable de la provincia. A esta afirmación, el Director de Hidráulica Ingeniero Félix Nieva le agregaba que a “este aumento de trabajo sólo ha correspondido un aumento del 20 por ciento en el personal administrativo. Resulta imposible con tan gran incremento de trabajo, determinar cuáles han sido las secciones más recargadas, pero conviene anotar que todas han sufrido notablemente un mismo inconveniente, la falta de espacio en sus locales, observación que deberá ser tenida en cuenta al proyectarse el nuevo edificio para el Ministerio de Obras Públicas y sus distintas reparticiones”. En la preparación de algunos proyectos y obras como, por ejemplo, muros de defensa de costas, muelles, desagües, debían intervenir las direcciones de Arquitectura e Hidráulica (Memoria 1937).

La labor desarrollada por la **Dirección de Obras Sanitarias**, había sido de “intensidad progresiva; en consecuencia, con el crecimiento de las poblaciones cuyos servicios sanitarios atiende y en particular en el caso de La Plata, ciudad ésta que lleva un ritmo tal de vertiginoso crecimiento, que ha dado por tierra, frecuentemente, con todas las medidas de previsión más aconsejadas por la técnica y la experiencia. De ahí el origen de la mayoría de ciertas dificultades anotadas en el suministro de los servicios, salvadas, felizmente, merced al empeño colectivo del personal y al valioso y decidido apoyo del Poder Ejecutivo, siempre expeditivo y eficaz, cada vez que le fue solicitada su intervención para la solución de los diversos problemas que la índole misma del servicio público que esta repartición presta a los distintos vecindarios, planteaba con carácter de urgente”.

El Director Ingeniero Donato Gerardi, tenía bajo su inmediata dependencia, a las Oficinas y Secciones de Estudios y Proyectos, Contaduría Central, Habilitación, Padrones y Boletas, Emisión y Valuación, Catastro, Compras, Proveeduría, Talleres y Depósitos, Recaudación, Cloacas, Aguas Corrientes, Asuntos Legales y la Sección La Plata, ésta a cargo de las tres usinas de la ciudad. En el mismo ámbito funcionaba la Inspección General que tenía el control de las Zonas y Seccionales distribuidas en el interior de la Provincia.

La **Dirección de Pavimentación** había realizado “una labor vasta y fecunda cuyo beneficio alcanza a gran número de los partidos integrantes de la primera Provincia argentina”. Su director Ingeniero José Montalvo (hijo) aportaba en la memoria de 1937 importantes datos estadísticos, haciendo notar el interés creciente de las Municipalidades por acogerse a los beneficios de la ley que autorizaban al Poder Ejecutivo a emitir anualmente “hasta diez millones de pesos moneda nacional” en Bonos de Pavimentación (Ley 4125/1933) (Memoria 1937) .

La **Dirección de Geodesia y Catastro**, bajo la dirección del Ingeniero José Luis Burgueño, había intensificado notablemente las tareas como consecuencia de las múltiples obras iniciadas entre los años 1936-1937, y contribuido a la realización de importantes obras de gobierno con la preparación de planos, el estudio de antecedentes y la elaboración de trabajos técnicos diversos. como depositaría de valiosísimos documentos cartográficos e históricos, “ha facilitado a dependencias oficiales, y aun a particulares, de conformidad con las disposiciones que a ello la autorizan, la realización de estudios sobre cuya base se han producido, y están en elaboración, trabajos de investigación y de divulgación científica de gran valor”.

La memoria 1937, ponía en conocimiento de la Honorable Legislatura parte de la historia de esa dirección: “Sucesora o continuadora de la Sección Geodesia del Departamento de Ingenieros, y, anteriormente, del Departamento Topográfico (1852), del Departamento de Topografía y Estadística de la época de Rivadavia (1826), y de la Comisión Topográfica del Gobierno de Las Heras (1824), la Dirección de Geodesia y Catastro tenía a su cargo las “mensuras y el deslinde de las tierras públicas, como asimismo el control de las operaciones de igual carácter correspondientes a particulares o, las que le son encomendadas por vía judicial de conformidad con lo que dispone al efecto el Código de Procedimientos”. Le correspondía también la vinculación de la propiedad territorial a la red de triangulación general de la República que ejecutaba el Instituto Geográfico Militar, realizar el catastro general de la Provincia, evacuar los informes sobre

yacimientos y explotaciones mineras de acuerdo con lo que establecía el Código de Minas, evacuar las consultas en lo referentes a las posesiones treintañales y determinación de dominios sobre bienes raíces, la administración de las playas y riberas y todo cuanto se vinculaba con operaciones relacionadas con la demarcación de límites y la propiedad del suelo (Memoria 1937a).

El director de **Arquitectura, Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad** Ingeniero David Briasco, le informaba a la Asamblea Legislativa sobre la labor realizada que marcaba “un momento culminante en las actividades de dicha Dirección, cuyo personal ha tenido que multiplicarse para dar debido cumplimiento a una suma de trabajo no alcanzada en ninguna otra oportunidad. Ante el cúmulo de obras que ha debido afrontar, su diversidad, por destino o magnitud, y la ubicación de las mismas, distribuidas en el extenso territorio provincial; la organización, dirección y personal de la Dirección de Arquitectura ha mostrado toda su eficiencia, por la feliz solución que ha sabido dar a los diversos problemas presentados” (Memoria 1937a).

En sintonía con las aspiraciones de políticas sociales del gobierno nacional, el 12 de mayo de 1937 se creó el **Instituto de la Vivienda Obrera** “para convertir rápidamente en realidad uno de los aspectos más serios e importantes del plan orgánico de asistencia social”, según rezaba su decreto reglamentario aprobado el 20 de mayo de 1938 (Ley 4551/1937b). La construcción de viviendas obreras, individuales y colectivas, estaría administrada por un Directorio de acuerdo con las características que el mismo reglamento establecía, además de definir las funciones del instituto y sus miembros.

La **Comisión de Aviación** de la Provincia, bajo la presidencia del Teniente Coronel Alberto González Albarracín, había desarrollado una eficaz e intensa labor como ejecutora de la ley que, en 1936, autorizó al Poder Ejecutivo “para estudiar, crear y organizar una infraestructura aeronáutica y los servicios de transportes oficiales aéreos en la Provincia”; “proceder a la formación de hasta veintiún aeródromos con sus correspondientes construcciones e instalaciones y los elementos complementarios” a fin de “establecer los transportes aéreos administrativos, facilitar la instalación o extensión de líneas comerciales de transportes postales y personas, fomentar la aviación civil y cooperación a la defensa nacional” y, adquirir las tierras necesarias para los aeródromos por expropiación, compra directa, permuta de tierras fiscales, o por donación, “según resultare más conveniente; pudiendo destinar a pistas de aterrizaje de emergencia las donaciones de tierras que se le hicieran con ese fin en las regiones no comprendidas en la red de aeródromos” (Ley 4488/1936c).

Se trataba de poner en marcha un plan “sin antecedentes en el país como obra de gobierno” que implicó estudiar detenidamente las condiciones, normas y procedimientos a que debía ajustarse la acción de la Comisión, para llevar a cabo su cometido. El “desarrollo del plan, no obstante las ventajas, más aparentes que reales, que presenta en su topografía la provincia de Buenos Aires”, había demandado “una búsqueda meticulosa antes de decidir la elección de las superficies necesarias para la instalación de los aeródromos”.

Como forma y medio de crear el estímulo profesional, el MOP preparó las bases de un concurso para la presentación de proyectos y, en este sentido, el Poder Ejecutivo entendía que esa nueva inquietud “llevada al aula y al gabinete de estudios, contribuirá a formar el criterio y concepto aeronáutico en las generaciones jóvenes, a quienes se pide su colaboración” y “difundir el progreso indiscutible de la aviación como medio de transporte [...] con una reglamentación oficial que de seguridad y confianza a los pasajeros que ya en otros países están familiarizados con estos servicios aéreos” (Memoria 1937). (Viñeta V.11)

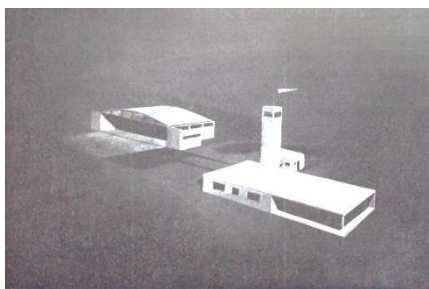
### “Concurso de Anteproyectos de Construcciones para Aeródromos”.

“El plan de trabajos (promulgado el 30 de octubre de 1936) preveía también la realización de un concurso de anteproyectos para las construcciones que deben llevarse a cabo en los aeródromos para su instalación completa, adoptando en esa forma la instalación tipo, que, con pequeñas variantes, determinadas por características especiales en cada caso, según la región, se construiría en los campos destinados para aeródromos.

El concurso se llevó a cabo con el mayor éxito, debiendo señalarse como una condición original, la de que solamente pudieron tomar parte los estudiantes de los dos últimos años de las Facultades de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad de la Capital de la República y de la Capital de la Provincia, habiendo tomado parte 28 concursantes.

Para resolver sobre los resultados de este concurso, se designó un jurado bajo la presidencia del Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas, doctor Jorge A. Renom, compuesto por los señores: Director de Arquitectura, Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad, Ingeniero D. David Briasco, Arquitecto D. Fernando Albertolli, Teniente Coronel Alberto González Albarracín y, por parte de los concursantes, el Arquitecto Alberto Prebisch.

Este jurado acordó el primer premio, de pesos 2.000 moneda nacional, al anteproyecto número 28, presentado por el señor **Jorge E. Vivanco Mujica**;



el segundo premio, de pesos 1.500 moneda nacional, al anteproyecto número 10, presentado por el señor **Juan Francisco Luis Arrastía**;

el tercer premio, de pesos 750 moneda nacional, al anteproyecto número 12, de los señores **Horacio Caminos y Carlos Coire**;

el cuarto premio, de pesos 500 moneda nacional, al trabajo número 22, del señor **Raúl A. Panelo Gelly**, y

el quinto premio de pesos 250 moneda nacional, al anteproyecto número 16, presentado por los señores **Roberto Quirós, Luis Terán Etchecopar y Eduardo Naón Gowland**.

Se acordó una mención al anteproyecto número 20, presentado por la señorita **María Alicia Anzorena** (estudiante de Arquitectura en la Universidad de Buenos Aires).

La Comisión de Aviación intervino igualmente en los estudios relativos al futuro aeropuerto de la ciudad de La Plata, obra para la cual se ha resuelto la ubicación en los terrenos fiscales, conocidos por «Bañados de la Ensenada», siendo el mejoramiento de los mismos objeto de un amplio y prolijo estudio, por parte de la Dirección de Hidráulica y Perforaciones”.

Las funciones de la **Dirección de Tierras Públicas** eran de carácter puramente administrativo, siendo complejos y múltiples los asuntos a tratar bajo la Dirección del Sr. Pedro Sánchez Echagüe. Entre otras el cuidado y la administración de la tierra fiscal; la organización y dirección de la venta, arrendamiento y ocupación precaria de la misma, de acuerdo con las leyes respectivas; la intervención en los juicios de posesión treintaenal administrativos; el cumplimiento de las leyes que acordaban beneficios especiales a los ocupantes de tierras fiscales y, la intervención en todos los expedientes y actuaciones relacionadas con la tierra del Fisco (Memoria 1937a:351).

Completaban los asuntos a tratar por el Ministerio de Obras Públicas, el Instituto Autárquico de Colonización creado en 1936, y permanecían la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, la Administración de la Rambla Bristol (Mar del Plata), la Intendencia del Pasaje Dardo Rocha (La Plata) y el Jardín Zoológico (La Plata) y un Consejo de Desagües (Ley 4418/1936d).

En el presupuesto para 1937, la Dirección General de Higiene, con todas sus dependencias, aparece definitivamente incorporada al Ministerio de Gobierno, aunque pese a haberse decretado su traspaso continuó bajo dependencia del MOP durante la gestión del Gobernador Rodolfo Moreno (1942-1943) que entendía necesario “en términos no lejanos encargar a un nuevo Ministerio las actividades relacionadas con la salud pública y la asistencia social”.

En cada alocución a la Honorable Legislatura el Ministro José María Bustillo debió responder a la crítica “superficial e interesada” que confundía la opinión “mediante aseveraciones falsas o deformantes de los hechos”, generalmente, al iniciar las obras y los trabajos públicos (Memoria 1937). En la exposición citada de 1937, comenzó declarando que “cuando estén terminadas, no quedará en pie, uno sólo de los argumentos ocasionales falaces que ahora dicha crítica esgrime con impunidad”, para responderles a los miembros de la Asamblea Legislativa que:

- ✓ “Nada de lo proyectado supera la capacidad económica de la Provincia, calculada, su ejecución, en un período de tiempo determinado, y que mucho de esa obra una vez terminada, contribuirá directa e indirectamente al aumento de los ingresos fiscales”,
- ✓ “Ninguna de las obras merece señalarse como innecesaria o superflua y que los precios obtenidos, por licitación, son los mejores que pueden obtenerse en plaza, admitiendo comparación con aquellos que más confianza puedan inspirar a sus más severos censores”,
- ✓ “La obra que se realiza es de un carácter tan manifiestamente conveniente que, cualesquiera sean los gobiernos que se sucedan, no podrán suspenderlas ni modificarlas sin afectar el interés público”,
- ✓ “El concepto fundamental de los proyectos, entre los cuales existe una coordinación social y económica, es el desarrollo de la riqueza y la movilización de las actividades privadas, como también proveer a la higiene y a la salud pública con las obras más urgente reclamadas”

Santiago Pérez Leloutre (2028:2) bien resume cuatro años de gestión del Gobernador Manuel Fresco y sus Ministros al manifestar que:

*“Al final del mandato del gobernador Manuel Fresco, aproximadamente un tercio de los centros de las localidades se habían renovado: edificios municipales a estrenar o en finalización, con sus plazas remodeladas, fachadas de iglesias y otras instituciones refaccionadas, tareas de canalización de servicios, alumbrado, pavimentación de sus calles y avenidas centrales y la construcción de obras de equipamiento urbano. Asimismo la acción del gobierno modernizó la infraestructura caminera, hospitalaria, escolar; construyó hangares para aviación, colonias agrícolas experimentales, fomentó el turismo en las ciudades-balnearios, promovió gestiones para mejorar la situación del sector del campo y de la producción industrial”.*



## **El mandato interrumpido del Gobernador Manuel Fresco.**

En 1939, el mandato del Gobernador Manuel Fresco fue interrumpido por la intervención a la provincia de Buenos Aires decretada por Roberto Ortiz, presidente de la Argentina entre 1938 y 1942, y la aplicación de una política de saneamiento fiscal que obligó a detener las obras, recortar gastos y bajar los sueldos de la administración pública. En 1941, tras nuevas elecciones Rodolfo Moreno alcanzó la gobernación de la provincia de Buenos Aires, hasta el golpe militar del 4 de junio de 1943.

A sólo ciento quince días de haber prestado juramento, en enero de 1942, y nombrado a su Ministro de Obras Públicas el Dr. Pablo González Escarrá (1942-1943), el Gobernador Rodolfo Moreno le presentó a la Asamblea Legislativa una solución de emergencia para trasladar el presupuesto que había regido en 1941 a su primer año de gestión “con las modificaciones sufridas durante el desarrollo de dicho ejercicio, más las sanciones de algunas autorizaciones de carácter general que permitan atender los servicios de la administración”. Resaltaba, además, que su gobierno intensificaría las obras del Ministerio de Obras Públicas dado que, en el transcurso del año 1941, si bien había cumplido una “tarea abundante” las dificultades de gestión se habían acentuado por la inestabilidad política y el nombramiento de tres ministros titulares y dos a cargo un Jefe Administrativo Pedro Langinotti y el Ministro de Gobierno Raúl Fitté (Mensaje 1942)(ver Organigrama 11).

Anunció entonces un plan para la ejecución de obras básicas de caminos (ya licitadas) a cargo de la Dirección de Vialidad, cofinanciadas con fondos de coparticipación federal y fondos provinciales como por ejemplo el camino a Mar de Ajó, el camino a Pila, y otras a licitar para el primer tramo del camino de San Nicolás a Campana; Saladillo a Veinticinco de Mayo, General Rodríguez a Marcos Paz, Cañuelas a San Vicente y La Plata y, la pavimentación del camino de Azul y Tapalqué a Saladillo. A ese plan sumó, obras de conservación de caminos pavimentados y no pavimentados, construcción de pasos ferroviarios a alto nivel en todos los cruces entre Chivilcoy y Veinticinco de Mayo, Carmen de Areco y Chivilcoy y Bartolomé Mitre y Carmen de Areco “siendo esa red la primera en la República que se inicia con esa previsión”. El control de calidad de los materiales a utilizar estaría a cargo del Laboratorio de Ensayos de Materiales del Ministerio de Obras Públicas (LEMOP).

En otros casos como las obras de construcción de las sub-comisarías de Henderson y el Paso, en el partido de Pehuajó, y la localidad de Adela Martínez en Puán, a cargo de la Dirección de Arquitectura, se le imputaban los gastos al Presupuesto General de la Administración para el año 1943. Este reacomodamiento no dejó de lado la supresión de cargos en distintas reparticiones y la anexión de direcciones y secciones por razones de economía, como tampoco el racionamiento de la nafta ante la imposibilidad de usar a pleno las maquinarias en obras públicas por su carencia o escasez a consecuencia del “estado de guerra en que se encuentran todas las naciones europeas y varias del norte y Sudamérica” (RO-PBA 1942b).

El Ministro Pablo González Escarrá, en 1942, recibía numerosas solicitudes de las distintas reparticiones a su cargo frente al agotamiento de las partidas asignadas por el presupuesto de 1941. La Dirección de Pavimentación en ese año demandaba la ampliación del presupuesto para el control y la fiscalización de obras municipales; la Dirección de Vialidad, los fondos necesarios para “seguir desarrollando en forma normal el plan trazado para mantener en buen estado de tránsito el mayor número posible de caminos que cruzan el vasto territorio bonaerense” y, la Dirección de Hidráulica la incorporación al presupuesto para el ejercicio 1943 de una partida destinada a la canalización y limpieza de arroyos en el partido de La Plata. Otros gastos eran derivados directamente a rentas generales (RO-PBA 1942c).

La Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa seguía atentamente los trabajos de triangulación que ejecutaba en el territorio de la provincia el Instituto Geográfico Militar (IGM), mientras que la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias informaba que no obstante “la paralización del

comercio internacional debido a la guerra”, se habían creado en el país “numerosas industrias para producir una serie de artículos que antes venían totalmente del extranjero” (RO-PBA 1942c).

El trabajo conjunto y colaborativo entre las direcciones del Ministerio de Obras Públicas se evidenció, por ejemplo, en el proyecto de urbanización de la Avenida 32 (La Plata), en el tramo comprendido entre las calles 5 y 7 con la finalidad resolver “para el porvenir, no muy lejano, con el embellecimiento de la citada Avenida en toda su extensión, que, si hoy no es posible contemplarla, aunque ni preverla, toma en la realidad del proyecto formulado, mayor seguridad a su íntegra ejecución, ya que al cumplirse una parte de él, determina el principio”, de ejecución. En ese proyecto coparticiparon las Direcciones de Vialidad, Obras Sanitarias y Agricultura, esta última en los trabajos de jardinería (RO-PBA 1942d).

El 30 de noviembre de 1942, el Poder Ejecutivo provincial a cargo del Gobernador Rodolfo Moreno (1942-1943) elevó a la Honorable Legislatura para su aprobación el proyecto de Presupuesto General de la Administración que contenía el **Plan de Obras Públicas** que esperaba ejecutar en el año 1943 (Ley 4991/1942). En las partidas asignadas a cada una de las obras estaban comprendidos los gastos que serían necesarios para efectuar la compra o expropiación de los terrenos, como también los administrativos de habilitación de las obras que, en cada caso, autorizaba el Poder Ejecutivo, por decreto, para la:

- ✓ Construcción y reconstrucción de edificios carcelarios.
- ✓ Terminación de la Iglesia Catedral de La Plata.
- ✓ Ampliación del Seminario Mayor de La Plata.
- ✓ Terminación de la Iglesia y Casa Parroquial del Barrio Villa Mitre en Bahía Blanca.
- ✓ Construcción del Seminario Pío XII de Mercedes.
- ✓ Refacción de iglesias destinadas al culto Católico Apostólico Romano.
- ✓ Construcción y Adquisición de edificios para oficinas de la Dirección General de Rentas.
- ✓ Construcción de un nuevo hospital para enfermos alienados
- ✓ Creación de siete servicios de hematología y hemoterapia y, construcción y ampliación de hospitales dependientes de la Dirección General de Higiene.
- ✓ Construcción y reconstrucción de edificios ocupados por dependencias del Poder Judicial.
- ✓ Construcción y ampliación de los edificios para los Institutos de la Dirección General de Protección de la Infancia.
- ✓ Construcción de edificios de la Dirección de Suministros.
- ✓ Reparación de edificios de propiedad fiscal.
- ✓ Construcción y reparación de líneas telegráficas.
- ✓ Erección en La Plata del Monumento a Don Marcelino Ugarte, de acuerdo a la Ley 4162.
- ✓ Construcción y reparación de Salas de Primeros Auxilios y Hospitales, Asilos de Beneficencia y Asistencia Social en general.
- ✓ Adquisición de un inmueble en Sierra de la Ventana, partido de Tornquist, destinado a Colonia de Vacaciones de la Dirección General de Escuelas.
- ✓ Construcción de casas y refugios para obreros en Barrios Industriales de las distintas localidades de la provincia.

El Gobernador Rodolfo Moreno y su Ministro de Obras Públicas renunciaron en abril de 1943, dos meses antes de que se produjera el Golpe de Estado del 4 de junio que dio comienzo a un proceso de inestabilidad político-institucional hasta el año 1946, con la sucesión de interventores federales, vicegobernadores y ministros de otras carteras a cargo, interinamente, del Ministerio de Obras Públicas; la declaración de caducidad del Poder Legislativo de la Provincia de Buenos Aires y los cambios en los Ministerios de Gobierno y de Hacienda.

En el lapso temporal que media entre la renuncia del Dr. Pablo González Escarrá y la toma de posesión del Ing. Raúl A. Mercante el 4 de setiembre de 1946, estuvieron a cargo del Ministerio de Obras Públicas:

Domingo Uchalo y Ulises Villalobos (titulares 1943); Jorge Luis Almada (Ministro de Gobierno a cargo 1943); Satumo Pérez Ferreira (titular 1943); Romeo Miguel Gaddi (Subsecretario de Obras Públicas a cargo 1943); Alberto Canestri (Subsecretario de Obras Públicas a cargo 1943-1944); Hugo Alsina (Ministro de Gobierno 1944); Luis García Mata (titular 1944); Carlos Pérez del Cerro (Subsecretario de Obras Públicas a cargo 1944); Julio Sanguinetti y Roberto Miguel Vanetta (titulares 1944); Pablo Ernesto Martorell (Subsecretario de Obras Públicas a cargo 1944-1945); Víctor Enrique Rivarola (titular 1945); Gustavo Nolasco Ferreyra (Subsecretario de Obras Públicas a cargo 1945); Alfredo Busquet (titular 1945); Vicente Felipe Benito (Ministro de Gobierno a cargo 1945); Juan Enrique Coronas (Ministro de Gobierno a cargo 1945); Julio Quintero (titular 1945); Gustavo Nolasco Ferreyra y José Cédola (titulares 1946).

En el marco de ese convulsionado escenario político institucional, las Intervenciones Federales mantuvieron la tradicional estructura de tres ministerios, Gobierno, Hacienda y Obras Públicas y en este último se limitaron a administrar algunas, pocas, obras y trabajos públicos de sus diferentes direcciones. El Interventor Federal Coronel Oscar Cazalas (1943) aprobó la formación del “Parque Martín Rodríguez” en parte de los terrenos conocidos como “Bañados de Ensenada”, por entonces partido de La Plata, en base al estudio y el anteproyecto a formular por la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias (RO-PBA 1943).

El Interventor Luis García Mata (1944) y su Ministro Carlos Pérez del Cerro, resolvieron afectar terrenos de propiedad fiscal también en los “Bañados de Ensenada”, más tarde descartada, para la construcción de un nuevo aeropuerto según mensura de la Dirección de Geodesia, Catastro y Tierras y proyecto y presupuesto a formular por la Comisión de Aviación con la colaboración de las reparticiones técnicas de las Direcciones de Vialidad, Hidráulica, Agricultura y Servicios de Electricidad.

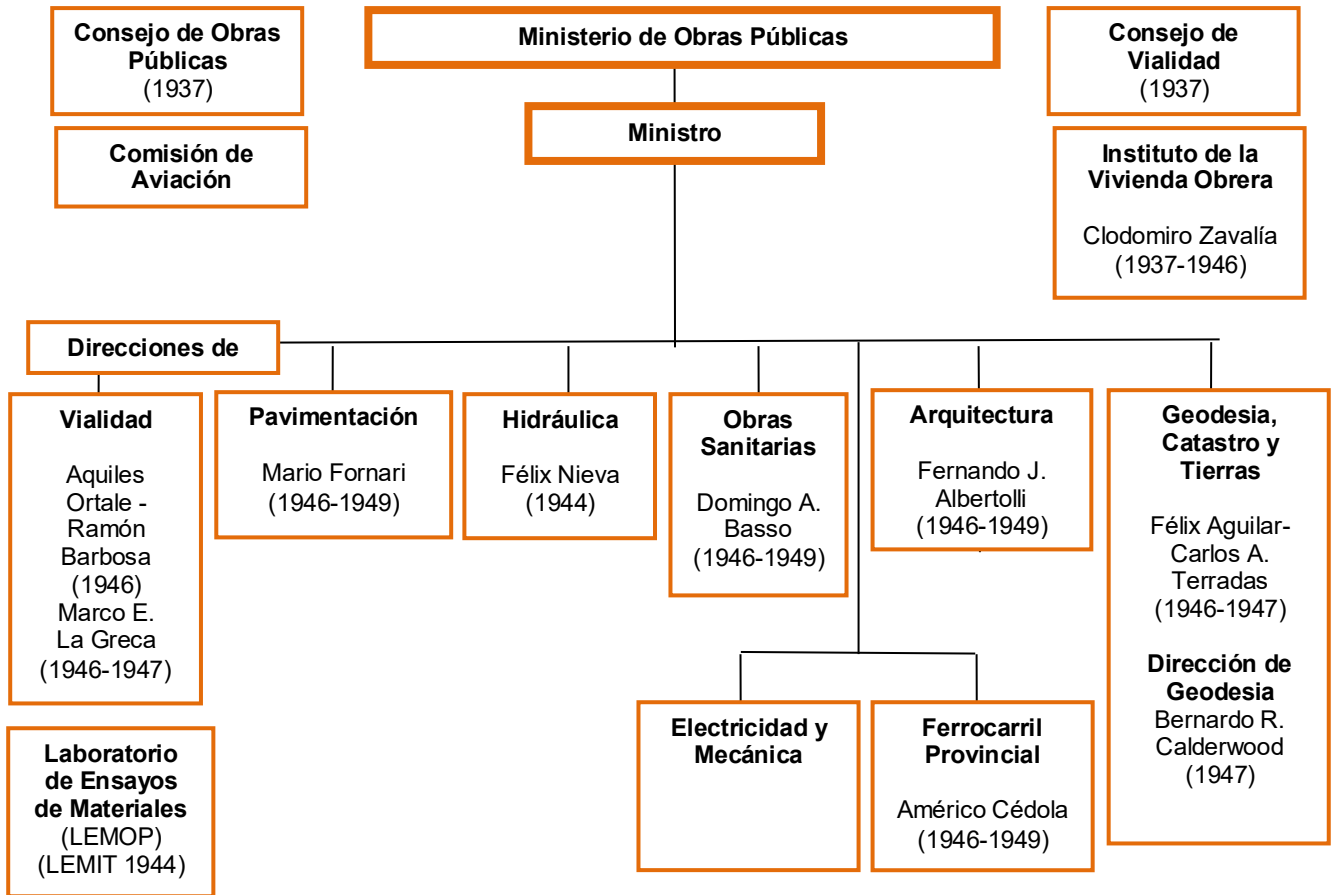
Ese gran emprendimiento importaba porque “la Provincia lleva a cabo por intermedio del Ministerio de Obras Públicas un plan de infraestructura aeronáutica contando con nueve aeródromos habilitados, en cuyo concierto desentona el que sirve a la Ciudad de La Plata que ya estaba en funciones cuando se sancionó la Ley N° 4488”, de 1936. La importancia de la Ciudad Capital “obliga a las autoridades provinciales a proveer y prever sus necesidades aeronáuticas del momento y futuras” (RO-PBA 1944).

Sin grandes transformaciones estructurales en el Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires transcurrieron los años pos revolución de 1943, salvo por la creación de un **Departamento de Expropiaciones** en el Gabinete del Ministro Víctor Enrique Rivarola durante la gestión del Interventor Federal Juan Atilio Bramuglia (1945).

Claudio Panella (2014:90) señala que entre las gestiones de los interventores federales merece destacarse la llevada a cabo entre enero y septiembre de 1945 por Juan A. Bramuglia “que de alguna manera preparó el camino para la llegada del peronismo a la provincia. Asumió con el aval explícito de Perón, que lo definió como un “nuevo soldado de la revolución”, y con la adhesión del movimiento obrero organizado “No defraudó a ninguno de estos actores, pues medió favorablemente en conflictos severos, 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”.

El 4 de mayo de 1945, Juan A. Bramuglia y su Ministro de Obras Públicas Víctor Enrique Rivarola firmaron un decreto por el que aprobaban la documentación preparada por la Dirección de Arquitectura para la construcción de la primera etapa del edificio de la Federación de Asociaciones Gremiales de Berisso, destinado: “a cumplir una importante función social, en un lugar de densa población obrera, previendo su proyecto las necesidades más indispensables para la atención de obreros de ambos sexos y los hijos de éstos que durante las horas de trabajo de los padres permanecerán en la Institución dedicados a juegos, estudios, aprendizaje de oficios, etcétera” (RO-PBA 1945) (Organigrama 14)

**Organigrama 14: El MOP, estructura y funcionarios en 1946**



**Ministros titulares de Obras Públicas:**  
 Gustavo Nolasco Ferreyra (1946)  
 José Cédola (1946)  
 Raúl Aníbal Mercante (1946-1949)

En agosto de 1944 Dirección de Geodesia Catastro y Mapa, se transformó en Dirección de Geodesia, Catastro y Tierras.

## Capítulo 4: La búsqueda de un nuevo Estado (1946-1955).

*“El período que se inicia en 1946 en la provincia puede considerarse de continuidad y ruptura: por un lado se expanden actividades tradicionales del Estado provincial, (educación/ salud/ obra pública), y por otro se desarrolla todo un abanico nuevo de actividades que traducen a nivel provincial la dinámica generada por el gobierno nacional, aunque otorgando en muchos casos una especificidad propia, resultado de la identidad de la Provincia”, Carlos A. Ciappina (2007:17)*

El 16 de mayo de 1946 el Interventor Federal Francisco Arturo Sáenz Kelly, sería el encargado de entregar el gobierno de la Provincia de Buenos Aires al Coronel (R) Domingo Alfredo Mercante (1946-1950-1952) que había sido elegido en los comicios celebrados el 24 de febrero de 1946. Un mandato constitucional que le imponía al “Jefe de la Administración” el deber de informar sobre el estado de los negocios públicos y así lo expresaba ante los miembros de la Asamblea Legislativa habiendo transcurrido un año de gestión “Vengo a cumplir con tal imposición” trabajando, desde el año 1946, en el marco de la “ley y el derecho”, sin olvidar que “nuestra misión singular es empujar sin desaliento el progreso moral y material de la Provincia” (Mensaje 1947).

El 2 de mayo de 1947 exponía los principales logros de “un capítulo en el vasto programa re-creador a que nos comprometió un acto eleccionario cuyo signo renovador vino implícito en una decisión nacional sin paralelo”. La política social del Estado Nación Argentino entre los años 1946-55 giró en torno al bienestar, entendido como el derecho de los trabajadores a “disponer de vivienda, indumentaria y alimentación adecuadas, satisfacer sin angustias sus necesidades y las de su familia en forma que les permita trabajar con satisfacción, descansar libres de preocupaciones y gozar mesuradamente de expansiones espirituales y materiales” (CN, 1949).

Todas esas aspiraciones de política, reconocidas como derechos en la Constitución de 1949, núcleo germinal de todo un ordenamiento jurídico nuevo, formaban parte de un ideario común a los hombres de gobierno que, orientados por la doctrina del Gral. Juan Domingo Perón por entonces presidente de la Nación, trabajaron en la planificación y gestión integral de todos los aspectos del problema social y, los legitimaron en el primero y segundo Planes nacionales Quinquenales de 1947-52 y 1952-57.

Respecto a la reforma del Estado provincial, durante la gestión Mercante, Aelo (2007) observa una marcada inclinación por “racionalizar” el aparato del Estado bonaerense con la finalidad de adecuar los medios disponibles a los propósitos de eficiencia de la administración pública y, afirma que las líneas maestras de la renovación estatal diseñadas entre 1947 y 1949, se evidenciaron principalmente en una nueva estructura ministerial por ley de 1948. La primera innovación importante, fue la creación del **Ministerio de Salud y Asistencia Social** a comienzos de 1947, hasta entonces la atención de las cuestiones sanitarias de la población se hallaba dispersa en varias direcciones dependientes del Ministerio de Obras Públicas. (Ley 5116/1947).

Al crearse el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social pasaron a depender de él la Dirección de Higiene, parte de la de Ganadería, dado que el fomento ganadero pasó a cargo del Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión, el Departamento Químico y el Consejo de Lucha Antituberculosa de la provincia de Buenos Aires; las direcciones de Agricultura y Tránsito, el Instituto de Colonización, los Parques Provinciales, el Departamento de Caza y Pesca y, la División Tierras, dependiente de la Dirección de Geodesia y Catastro, se incorporó al Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión.

A esta reestructuración se agregó con estatus ministerial la hasta entonces denominada **Secretaría General de la Gobernación** en 1947 y, en 1949, se completó con la creación del **Ministerio de Educación**, “que por sí solo, como índice de la nueva estructura funcional del Gobierno bonaerense, da cuenta de la madurez y de la riqueza de la vida de la Provincia. Para realizar la tarea que le ha sido impuesta, la nueva Secretaria de Estado, mediante las funciones de sus tres Subsecretarías, Administrativa, de Educación y de Cultura, desarrolla armónica y

congruentemente su plan de labor” e implementaba el Plan Integral de Construcciones Escolares “el más amplio y de mayor envergadura de cuantos se hayan intentado hasta el presente” (Mensaje 1950).

Tras cuatro años de gestión, Domingo A. Mercante resaltaba en su último mensaje a la Asamblea Legislativa, la creación del **Ministerio de Asuntos Agrarios** que “llena así una vieja aspiración de los productores de Buenos Aires, y repara una falla inexcusable de los gobiernos anteriores. Cumpliendo el propósito de crear un organismo técnico con rango de Ministerio para atender todos los asuntos vinculados a la producción agropecuaria de la Provincia”. La organización de este ministerio se dispuso por decreto del 3 de junio de 1949, distribuyendo sus actividades entre cinco Direcciones: Colonización, Agricultura, Ganadería, Transformación y, Cambio e Irrigación.

Para Aelo (2007:131-134) la creación de nuevos ministerios fue el aspecto más visible del reordenamiento del aparato estatal, en la medida que de ese modo podían definirse con mayor grado de racionalidad las finalidades de cada cartera. A partir de objetivos de “racionalización” y “centralización” el gobierno procuró reunir en una cartera funciones que se hallaban dispersas y, con mayor énfasis, concentrar en una repartición específica las tareas de control administrativo

Para el Gobernador Mercante, dos objetivos diferentes pero coordinados a un mismo fin constituían las condiciones previas para que un tercero no se malogre ni fracase: atender la legislación fiscal “especialmente la que asegura los recursos financieros del Estado con la finalidad de utilizar esos recursos en un vasto plan reanimador de grandes energías dormidas en el territorio provincial” y responder a “las clases proletarias (en) cuestiones de trabajo, vivienda obrera, prestigio y autoridad de la unidad gremial y elevación del estándar de vida”, para la realización de grandes planes de trabajos públicos (Mensaje 1947).

Esos objetivos completaban las “bases indispensables que conjuntamente con la reforma financiera, han de servir de presupuestos previos para la gestión que en gran escala” permitiría la realización del Plan Trienal de Trabajos Públicos 1947-1949 en materias de vivienda, salud, educación, cultura, producción, trabajo y esparcimiento “que el gobierno de la Provincia había comenzado a poner en práctica desde el instante en que se constituyó” en el agente inmediato del gobierno nacional para hacer cumplir en la provincia las leyes que nacían bajo los preceptos de una nueva constitución.

Al Ministerio de Obras Públicas le correspondía, parafraseando a Domingo Mercante, “el arte de ejecutar iniciativas que conduzcan al bien común” en el marco primero del Plan Inicial de Trabajos Públicos que, sancionado con fuerza de ley el 9 de noviembre de 1946, fue proyectado con el propósito de realizar obras consideradas de especial urgencia y que no habían sido encaradas en su total magnitud. Ambas cámaras habían acompañado su gestión dando sanción a un voluminoso cuerpo jurídico cuyos beneficios comenzarían a conocerse con la puesta en marcha del Plan Inicial de Trabajos Públicos en 1947 (Ley 5079/1946).

## **El reordenamiento del “aparato estatal provincial”.**

*“las líneas maestras de la renovación estatal se diseñaron entre 1947 y 1949, y se evidenciaron principalmente en una nueva estructura ministerial...la creación de nuevos ministerios fue el aspecto más visible del reordenamiento del aparato estatal, en la medida que de ese modo podían definirse con mayor grado de racionalidad las finalidades de cada cartera, y fue acompañada por el establecimiento y refuerzo de las jerarquías internas” (Aelo 2007:127).*

En el capítulo titulado “La reforma del Estado Provincial”, Oscar Aelo centra la atención en el “primer gobernador peronista de la provincia de Buenos Aires”, Coronel (R) Domingo Mercante (1898-1976)”, y en las principales acciones de su equipo de gobierno en torno al reordenamiento del aparato estatal provincial.

El 25 de octubre de 1948, la Honorable Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, sancionó la **Ley de Organización de los Ministerios** que consolidaría los cinco con sus reparticiones y organismos “dependientes directamente o en lo administrativo” (Ley 5324/1948a). El Gabinete del Ejecutivo Provincial, se iría conformando a medida del gradual fortalecimiento del gobernador, especialmente entre los años 1947 y 1949 y, salvo alguna situación específica, continuó firmemente asentado hasta el final de la administración Mercante: en el Ministerio de Gobierno Héctor Eduardo Mercante, médico; en Hacienda, Economía y Previsión Miguel López Francés, abogado; en Obras Públicas el Ingeniero Raúl Aníbal Mercante; en Salud y Asistencia Social Carlos Bocalandro, médico; en Asuntos Agrarios Juan Marenzi, abogado; en Educación Julio Avanza, abogado y en la Secretaría General Manuel Mainar, periodista.

Dos Ministerios, Obras Públicas y Salud Pública y Asistencia Social, estaban a cargo de expertos, continúa Aelo “lo cual, en principio, no es curioso, dada la índole de las tareas a desarrollar. Ingenieros y arquitectos en el primer caso, médicos en el segundo, se reparten las principales funciones en ambas carteras: “la diferencia en estos casos reside en las diversas historias institucionales de ambos ministerios; como O. Públicas era una estructura de antigua data, la presencia de funcionarios de carrera tuvo allí una importancia claramente superior”.

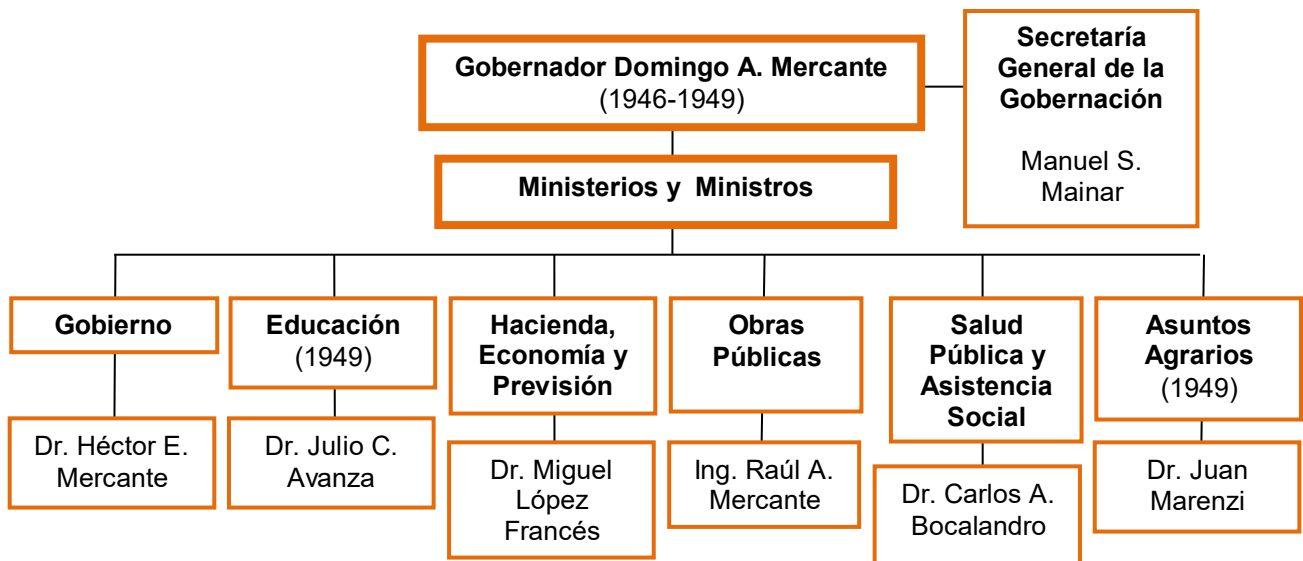
En el mismo sentido, Oscar Aelo distingue tres elementos principales que concurrieron al logro de la eficiencia en la gestión pública: el refuerzo y la adecuación de las jerarquías internas; el reordenamiento y la centralización de las agencias en cada ministerio, la formación de los agentes del Estado y, agregamos, la coordinación de esfuerzos con los gobiernos locales expresados entre otros documentos en los considerandos de una convocatoria del Ministro de Gobierno a los Comisionados Municipales.

La “Reunión Provincial de Municipios” ha celebrarse el día 26 setiembre de 1947 en la ciudad de La Plata fue convocada por el Gobernador Domingo Alfredo Mercante y su Ministro de Gobierno Héctor Eduardo Mercante entendiéndose que la gestión de gobierno exigía movilizar “las fuerzas de las unidades municipales” y “aunar las fuerzas de la producción, la riqueza y el trabajo de la Provincia, tendiendo a fortalecer el patrimonio de cada comuna y, por otra parte, a impulsar las corrientes culturales de modo que lleven al máximo grado de ilustración al pueblo de las mismas” (RO-PBA 1947c).

La decisión de trabajar conjuntamente con los niveles del Estado más próximos a la comunidad bonaerense, estaba sustentada en:

- ✓ “la realidad social argentina, (que) bajo la propulsión de factores internacionales y de orden interno, experimentó un recio sacudimiento en sus estructuras básicas, haciendo discurrir, al cauce del porvenir, nuevas formas de Sociedad, Economía y Derecho;
- ✓ el advenimiento de una idea profundamente innovadora en materia de gobierno, (que) determinaron en el campo estatal una política cuyo contenido sustancial perfila un nuevo período histórico, exhibiendo el proceso de recuperación integral de la Nación;
- ✓ lo esencialmente nuevo en materia de Estado, (que) es el establecimiento de un sistema de planificación que al mismo tiempo que permite el desplazamiento, sin trabas, de la libertad individual dentro del ámbito jurídico, tiende a influir firme y racionalmente en la vida del pueblo, en provecho de los intereses de la colectividad” (Organigrama 15).

**Organigrama 15. Organización de los Ministerios, 1948 (Ley 5324/1948).**



(de izquierda a derecha) **Julio A. Machado, Vicegobernador (1946-1950); Domingo A. Mercante, Gobernador (1946-1952) e Ing. Raúl A. Mercante Ministro de Obras Públicas (1946-1952).** Fuente AHG-ARBA.

**La formación del corpus legal para el fortalecimiento político - técnico del MOP.**

*“Si observamos ahora, desde la perspectiva que crea el final de mi periodo gubernativo, las medidas propuestas a Vuestra Honorabilidad en materia de Obras Públicas, aparece con evidencia el acierto de todas ellas. En primer lugar, la reforma de la legislación sobre el propósito, tendiente a agilizar el procedimiento sin descuidar, por ello, el contralor de su regularidad, permitió solucionar rápidamente las cuestiones administrativas que antes, por la rigidez complicada de sus normas impedían la realización de las obras. En segundo lugar, las leyes sobre la materia que os cupo el honor de sancionar, posibilitaron que el Gobierno encarara los diversos tipos de construcciones requeridas por las manifiestas necesidades de la población, y que, en consecuencia, las distribuyese por los sitios de la Provincia que mayor urgencia tenían de las obras públicas”, Gobernador Domingo A. Mercante (Mensaje 1950).*



Una introducción a la formación del corpus legal para el fortalecimiento político-institucional del Ministerio de Obras Públicas no puede dejar de lado un rápido paneo por algunos de los principales instrumentos técnico legales promulgados durante la primera gestión del Gobernador Domingo A. Mercante y su Ministro Raúl A. Mercante (1946-1950): El 9 de noviembre de 1946 el **Plan Inicial de Trabajos Públicos**; en 1947, el 15 de julio, la **Ley del Consejo de Obras Públicas**, el 22 de julio la **Ley General de Obras Públicas**, el 21 de agosto el **Plan Trienal de Trabajos Públicos 1947-1948-1949** y, la nueva **Ley de General de Vialidad** el 15 de noviembre de 1947, reglamentada meses más tarde. En 1948, el 8 de marzo la actualización del reglamento funcional de la Dirección de Obras Sanitarias, el 22 de noviembre la **Ley General de Vivienda** y el 29 de diciembre la ley reglamentaria de la Orgánica de Obras Públicas de 1947, atendiendo en particular los procedimientos a seguir en la ejecución de obras subvencionadas por la Provincia (Leyes 5079/1946; 5136/1947a; 5138/1947b; 5142/1947c; 5238/1947d; 5396/1948c)

En la elaboración de cada uno de esos instrumentos técnico-legales y de sus normas complementarias, se destacó la participación de las reparticiones del MOP con la finalidad de perfeccionar los procedimientos de planificación, proyecto, licitación y construcción de obras públicas “a costa de la provincia o que ésta garantice o subvencione con destino a llenar una necesidad pública”, comenzando con las incluidas en el **Plan Inicial de Trabajos Públicos** cuya implementación demandaba una “tarea intensa que sin duda alguna señalará una época de excepción”: obras de urbanización en La Plata (Plan Recuperación Bosque); construcción de hoteles económicos y campamentos en zonas turísticas de la provincia y un hotel Provincial en la Ciudad de La Plata; la creación de un parque público y la construcción de un Barrio Obrero en Berisso, primero en la construcción de barrios obreros en la provincia; la construcción, ampliación, refección y habilitación de establecimientos hospitalarios; obras de canalización, dragado, limpieza, defensa de márgenes y construcción de muelles; de construcción, ampliación, refección y habilitación de establecimientos provinciales tutelares de menores y de establecimientos carcelarios; de construcción de comisarías y destacamentos policiales, mercados de concentración de aves, huevos y porcinos, cercanos a los centros de mayor consumo, entre muchas otras.

El 15 de julio de 1947 el Poder Ejecutivo promulgó la **Ley del Consejo de Obras Públicas**, instalando ese organismo, consultor y asesor, con la participación de todos los directores o jefes de las reparticiones creadas o a crearse en el Ministerio de Obras Públicas. Por esa Ley, el Consejo dispondría de un Departamento Técnico, un Departamento Administrativo y una Asesoría Letrada para cumplir eficientemente con las funciones y responsabilidades que le asignara la Ley General de Obras Públicas, al igual que el Consejo Profesional de la Ingeniería cuya misión específica en relación con el MOP estaba determinada por la misma ley. Ambos desarrollaban su labor con eficacia dentro de sus competencias, uno como Asesor del Ministerio de Obras Públicas y otro, como organismo orientador y fiscalizador del ejercicio profesional en la provincia de Buenos Aires (RO-PBA 1947a). (Viñeta 12).

La **Ley General de Obras Públicas**, promulgada el 22 de julio de 1947, establecía que los estudios, la ejecución y fiscalización de las obras correspondían al Ministerio de Obras Públicas se llevarían a cabo bajo la dirección de las oficinas técnicas de su dependencia, “con excepción de los edificios para escuelas primarias, que se construirán por intermedio de la Dirección General de Escuelas”. Por esta ley a las oficinas técnicas le correspondía realizar los estudios de todas las condiciones, elementos y materiales que debían tenerse en cuenta para confeccionar los proyectos y la documentación necesaria, previo a los llamados de licitación: planos generales y de detalle, pliego de bases y condiciones, memorias descriptivas y “todos los demás datos o antecedentes que se consideren necesarios o útiles, destinados a dar una idea exacta de la importancia y naturaleza de la obra”. A modo de ejemplo, en 1948, la Dirección de Arquitectura, elevaba para su aprobación el proyecto de un matadero a construir en la localidad de Abasto, partido de La Plata, financiado con la concurrencia de recursos del Municipio y la Provincia, aprobado por el Consejo de Obras Públicas y ajustado en un todo a las disposiciones de la Ley General de Obras Públicas y al proceso licitatorio que la misma establecía.

**La Plata, 15 de julio de 1947.**

**Ley del Consejo de Obras Públicas.**

“Serán funciones del Consejo de Obras Públicas:

- a. Estudiar, proyectar y proponer al Poder Ejecutivo, la sanción de leyes referentes a obras públicas y la modificación de las existentes en cuanto sea necesario para su actualización;
- b. Elevar la estadística necesaria para fundamentar los planes de obras a desarrollar por el gobierno;
- c. Estudiar los planes que en materia de obra pública prepara el Gobierno, y controlar la ejecución de los aprobados de acuerdo con las previsiones tenidas en cuenta al formularlos;
- d. Dictaminar sobre los proyectos, presupuestos y demás documentación de obras y aconsejar la forma de ejecución de las mismas;
- e. Expedirse en los casos de rescisión y transferencia de contratos.
- f. Expedirse en todos aquellos asuntos en que sea de aplicación la Ley General de Obras Públicas, los que, a tal efecto, deberán ser sometidos a su consideración directamente por las reparticiones respectivas;
- g. Preparar su presupuesto e intervenir en el examen y adaptación de los presupuestos anuales de todas las reparticiones de Obras Públicas y elevarlas al Ministerio para su consideración;
- h. Llevar el Registro Permanente de Licitadores;
- i. Confeccionar y elevar la memoria anual conteniendo los trabajos realizados por las distintas reparticiones;
- j. Dictar su reglamento interno...”

**La Plata, 9 de setiembre de 1947.**

**De la Reglamentación de la Ley del Consejo de Obras Públicas**

Art.1º. Para mejor cumplir sus fines de órgano consultivo y asesor, el Consejo de Obras Públicas desarrollará una tarea interna de investigación, de acopio de datos estadísticos y de sistematización legal, elaborando iniciativas que encaucen la obra pública de la Provincia...

Art. 4º. El Departamento Técnico, que estará a cargo de un Ingeniero Civil, centralizará un conocimiento técnico-económico a través de estadísticas de orden general en toda la Provincia y parcial en cada Repartición. Concretará las investigaciones que el Consejo le encomiende y registrará la marcha de los planes de obras...

Art. 5º. La Asesoría Letrada, que estará a cargo de un Abogado tendrá a su cargo la examinación jurídica de las actuaciones y promoverá la sistematización de la Legislación atinente al Ministerio...

Art. 7º. El Jefe del Departamento Administrativo oficiará de secretario de actas, correrá con todo lo concerniente a la tramitación administrativa, y en su condición de redactor, firmará con el Presidente los despachos.

(firma) **Gobernador Domingo Alfredo Mercante.**

**Ministro de Obras Públicas Raúl Aníbal Mercante.**

Fuente: Ley 5136 Del Consejo de Obras Públicas, 15 de julio de 1947 (pp.235-236) y Decreto 38.795 Reglamentación de la Ley del Consejo de Obras Públicas, 9 de setiembre de 1947 (pp. 1167-1168). Volumen II Julio-Setiembre. La Plata: Dirección de Impresiones Oficiales, 1949. (RO-PBA 1947a)

Al mismo tiempo que se desarrollaba el Plan Inicial y reorganizaban las direcciones para el abordaje de las obras prioritarias, el Gobernador y sus Ministros se abocaron a la preparación del **Plan General de Trabajos Públicos** para el trienio 1947-1948-1949 (Plan Trienal) que comprendería el conjunto de obras y trabajos públicos, hidráulicos, viales, electromecánicos, ferroviarios, geodésicos, carcelarios, de higiene y asistencia médico-social, costeros y en balnearios, viviendas y barrios obreros, urbanizaciones, entre otros de fomento a la agricultura, la ganadería, la forestación, la industria y la aviación, a realizar por el MOP con proyección a futuro (Mensaje 1947) (Ley 5142/1947c).

*“La más noble manera de reaccionar contra una depresión que se sabe momentánea, porque se conoce su causa, es pensar serenamente en el porvenir y prepararse; en camino están ya los materiales necesarios, los camiones, los implementos de construcción, los precisos aparatos de investigación tecnológica y los brazos de buenos obreros. Para que no nos sorprenda sin planes y siguiendo las directivas impartidas, se los preparó bajo la denominación de “Plan de Trabajos Públicos 1947-1949”.*

La puesta en marcha del Plan Trienal, hizo necesario contar con la colaboración de técnicos especializados y ante la imposibilidad de obtener los servicios de argentinos fueron habilitados los Directores de las Reparticiones para proponer la designación de técnicos extranjeros. El Gobernador Domingo Mercante decretó entonces la excepción a la obligada designación de “ciudadanos argentinos ya sean de origen o naturalizados” establecida en 1942, justificando su decisión en que el “ritmo impuesto en el orden nacional para el cumplimiento del Plan Quinquenal y el acrecentamiento de la industria privada” reducía la oportunidad de “contar en algunas ocasiones con la colaboración del técnico, en razón de la imposición de nacionalidad”. Se ajustó a esa reglamentación el nombramiento del Arq. Italiano Carlos Celechin en la Dirección de la Vivienda el 30 de diciembre de 1948, otorgándole un plazo para la obtención de la Carta de Ciudadanía (RO-PBA 1948c).

Para ejecutar con la celeridad que exigía la importancia de los asuntos comprendidos en el Plan Trienal, el 16 de marzo de 1948 se dispuso la creación de una Sección “Plan de Trabajos Públicos Trienio 1947-1949” bajo dependencia directa del Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión, cuya finalidad era la de recibir y agilizar las tramitaciones de todas las actuaciones relacionadas con el plan. Por su parte el Ministro Raúl Mercante, elevaba anualmente a la Honorable Legislatura una memoria detallada del estado de ejecución de las obras incluidas en el Plan Trienal que, en cumplimiento de las aspiraciones del Poder Ejecutivo, daba preferencia a las relacionadas con la salud pública, la vivienda, los desagües y la vialidad (RO-PBA 1948b).

*“Bajo la administración Mercante, el plan (trienal) pudo completarse casi en su totalidad. Partiendo con un presupuesto deficitario se logró reformar el código fiscal y, por medio de éste, no sólo se incrementó la recaudación sino que se pudo planificar la obra pública con anticipación [...] El Trienal era un plan que también poseía una política agraria y de forestación, de seguridad y de salud. La obra pública pasó a incluir temas y acciones tan diversos como la construcción de caminos, desagües, canales, el manejo de empresas de servicios públicos, la construcción de viviendas para obreros o personas con problemas económicos y el desarrollo de una línea aérea provincial”, Lior Zylberman (2007).*

La **Ley General de Vialidad**, promulgada el 15 de noviembre de 1947, amplió las atribuciones de la Dirección de Vialidad, estableciendo que tendría “a su cargo todo lo referente a la vialidad provincial y a la aplicación de los convenios sobre vialidad con reparticiones de otra jurisdicción”. En este contexto la Dirección de Vialidad administraría “sobre la base de su especialización pero dentro de la organización centralizada de la Administración de la Provincia” el Fondo Provincial de Vialidad y el Fondo de Coparticipación Federal y se relacionaría, directamente, con la Administración Federal de Vialidad Nacional en todo lo referente a los proyectos y ejecución de obras de coparticipación federal, pudiendo proponer al Poder Ejecutivo los acuerdos especiales que se requerían al efecto (RO-PBA 1948).

Por su parte, la **Dirección de Obras Sanitarias** presentaba la actualización de su reglamentación funcional en virtud de que numerosas tareas que tenía asignadas pasaban a depender de las Direcciones de Catastro y Rentas dependientes del Ministerio de Hacienda Economía y Previsión. Esa transferencia modificaba “sustancialmente la misión específica que deberá, en el futuro, ser orientada casi exclusivamente en el aspecto técnico de los estudios, proyectos y obras a ejecutar y en el mantenimiento del servicio de explotación” (RO-PBA 1948a).

Al cumplir su primer año de gestión el Gobernador Domingo A. Mercante se dirigía a los miembros de la Legislatura para recordarles:

*“que de primera intención pusimos nuestras preocupaciones en la vivienda obrera, problema de gravedad en las grandes ciudades cuyas suburbanías provocan la indignación de cualquier hombre consciente. Por eso me permito señalar en este instante señores legisladores la extraordinaria urgencia que tiene la sanción de la Ley Orgánica de la Vivienda Económica, como instrumento indispensable para la realización de un vasto plan de casas higiénicas y cómodas destinadas a las clases modestas de la población”*  
(Mensaje 1947).

Un año más tarde, el 22 de noviembre de 1948, promulgó la **Ley General de Vivienda** y, a partir de entonces, la **Dirección de la Vivienda Económica**, dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia, continuaría sus actividades bajo la denominación de **Dirección de la Vivienda**, cuyo objeto será proveer todo lo conducente a la construcción, adquisición, venta y locación de la vivienda urbana o rural en el territorio de la Provincia, con destino a núcleos familiares, integrados por empleados u obreros, inmigrantes o familias desamparadas por un hecho fortuito de trascendencia colectiva”. En este sentido esa Dirección cumpliría con el ideario constitucional de dignificación de la vivienda y mejoramiento de los aspectos urbanísticos, técnicos, higiénicos, económicos y sociales en el territorio de la provincia de Buenos Aires (Ley 5396/1948c).

Para la ejecución de tan vastos planes era necesario disponer de personal especializado y dotar a las direcciones de elementos y equipos suficientes y realizar profundos cambios en las plantas de personal de los distintos ministerios. En este orden se arbitraron cesantías por razones de mejor servicio o por abandono de cargos; exoneraciones por faltas graves cometidas durante el desempeño de las funciones, como también traspasos de cargos entre ministerios y direcciones, nombramientos rentados y *ad honorem* por la disponibilidad de cargos derivada de renunciaciones, ascensos y pases de agentes a otros organismos por nuevas reglamentaciones de trabajo, de las direcciones y los consejos; de permutas entre cargos de un mismo ministerio o por vacancias en casos de concesión de licencias con el 50% del sueldo a los agentes incorporados a las filas del Ejército para cumplir con el servicio militar obligatorio.

### **Una “gran inyección de optimismo” a las reparticiones del MOP (1946-1947).**

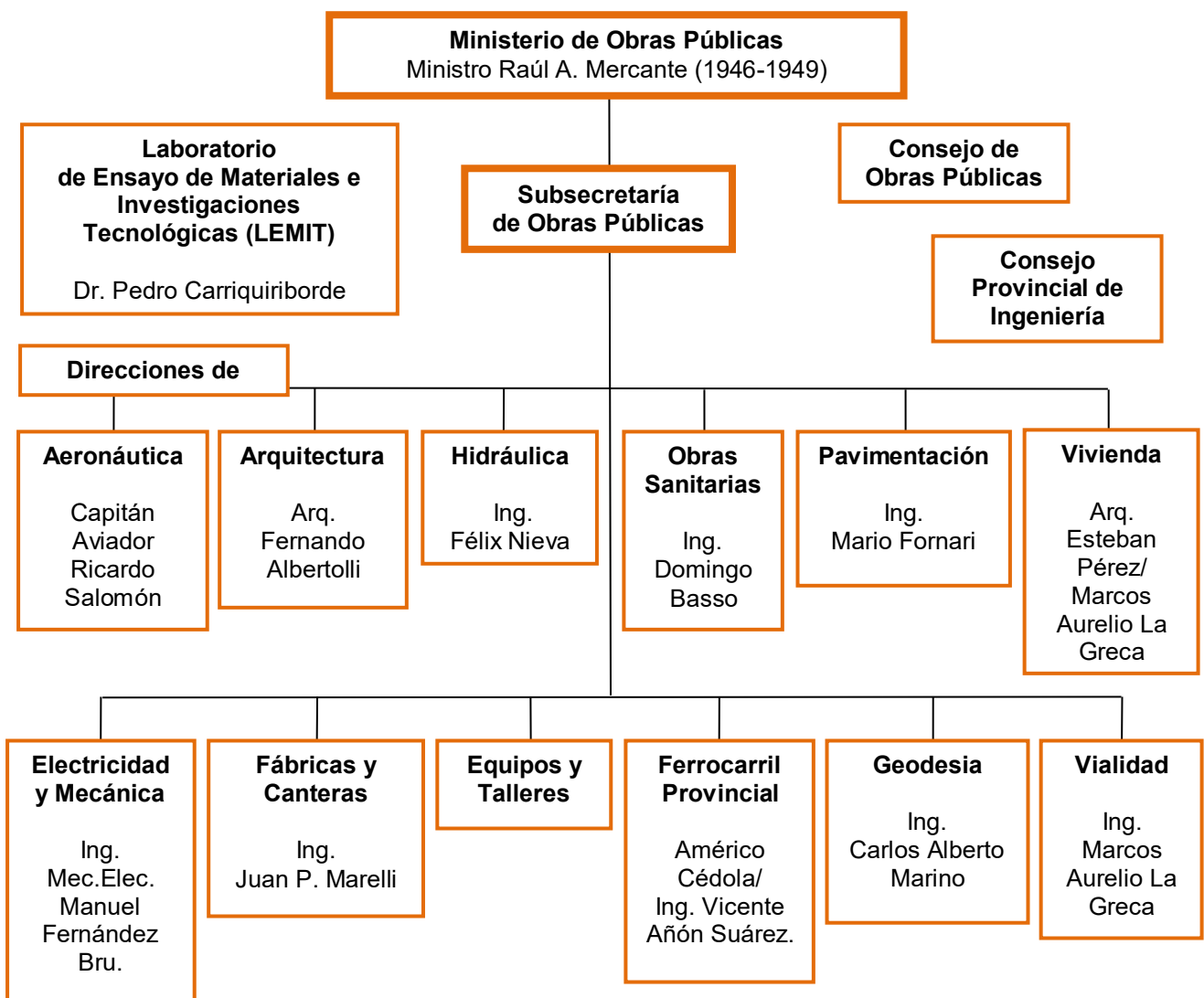
*“tal como es hoy la administración de la Provincia y en mérito a su complejo e importante mecanismo, el Ministerio de Obras Públicas no puede ni debe ser otra cosa que el elemento técnico acorde con su nombre, para facilitar así el mejor desenvolvimiento de un verdadero plan racional de trabajo. Entonces, era natural y por demás lógico, la revisión fundamental de su estructuración, apartando los resortes que necesariamente deben desenvolverse en otro ambiente más en consonancia con sus funciones, y ganando, al alejarse de su órbita, mayor libertad de acción en beneficio de la Provincia”;*  
*Ingeniero Raúl A Mercante Ministro de Obras Públicas (Memoria 1946)*

Para cubrir los gastos que demandaba la ejecución del Plan Inicial, Domingo Mercante prorrogó en octubre de 1946 el presupuesto general de la administración y de sus dependencias autárquicas del año 1945, aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional durante la Intervención Federal de Atilio Bramuglia. Esa decisión era necesaria en momentos de cambio sustancial de algunas reparticiones y en el marco de una profunda reorganización del Estado Provincial.

La nueva estructura establecida en el presupuesto para el Ministerio de Obras Públicas, funcional al desarrollo del Plan Inicial de Trabajos Públicos, obligaba conocer la cantidad y calidad de los profesionales, artesanos, obreros y empleados de que se dispone para distribuirlos de acuerdo con su especialidad en “las obras que se ejecutan; medida que traerá aparejada la selección, base fundamental de una perfecta organización administrativa”.

El Ministro Ingeniero Raúl Mercante lamentaba “la falta de local adecuado (que) impedirá de inmediato, proceder a la centralización” y, para obtenerla, dispuso la concentración “de las oficinas de personal de las reparticiones” del MOP en forma tal que funcionaran bajo “un comando único para lograr la igualdad en la aplicación de sistemas y procedimientos”. En 1947 creó la División Central de Personal del Ministerio de Obras Públicas que le permitiría, a la vez, “contar con un mayor número de elementos para dedicarlos a otras tareas específicas, ya que, con la centralización, no se distraerá la cantidad de empleados que componen actualmente tales oficinas” (RO-PBA 1947). (Organigrama 16)

**Organigrama 16: Estructura del MOP en la Ley de Presupuesto 1948-1949**



*“La labor general de las dependencias ha tenido un enorme acrecentamiento en el año transcurrido, como consecuencia de la aplicación intensiva de las disposiciones de los Planes Inicial y Trienal, que las han obligado a poner en marcha toda la actividad de que son capaces, para cumplir el vasto programa de obras”, Ministro Raúl A. Mercante (Memoria 1947:5)*

Consciente de que integraba un gobierno que se caracterizaba por un "plan de acción armónico con la evolución experimentada por los pueblos en su legítimo afán de una mejor concepción de justicia", Raúl A. Mercante estimó necesario ajustar el "delicado mecanismo dentro de lo que realmente debe ser por su naturaleza técnica" del Ministerio a su cargo: "Mal entonces podían continuar en él reparticiones que, por sus funciones específicas, de hecho estaban al margen de su regular ordenamiento".

En las memorias presentadas ante los miembros de la Asamblea Legislativa que comprendían los períodos entre el 16 de mayo y el 31 de diciembre de 1946 y el año completo de 1947, Raúl A. Mercante daba cuenta del desempeño de las direcciones y, enfatizaba la necesidad de fortalecerlas por funcionales al desarrollo del Plan Inicial de Trabajos Públicos autorizado el 9 de noviembre de 1946 (Ley 5079/1946).

El 7 de octubre de 1948, el gobierno promulgó la Ley de Presupuesto General de Gastos y Cálculo de Recursos para el año 1949 (Ley 5401/1948). El Ministerio de Obras Públicas quedó conformado por los Consejos de Obras Públicas y Profesional de la Ingeniería; doce Direcciones (12) y el LEMIT (Laboratorio de Ensayo de Materiales e Investigaciones Tecnológicas), divisiones y secciones que al personal administrativo y técnico profesional agregaban personal de servicio, maestranza y obreros, auxiliares y agentes de vigilancia

Los capítulos de las extensas memorias sintetizaban el quehacer de cada una de las reparticiones del Ministerio en los primeros años de gestión y "en el noble afán de alcanzar el bien para la comunidad, subrayado por la obra ya realizada y proyectos que con vuestra patriótica colaboración (de los miembros de la Honorable Legislatura), permitirán a la Provincia proseguir, ya más segura de su porvenir, su senda a pasos agigantados de progreso en todo orden, que nada ni nadie podrá detener" (Memorias 1946-1947). Los siguientes párrafos seleccionados de estas memorias, recorren la "gran inyección de optimismo" de las reparticiones de un nuevo Ministerio:

El **Consejo de Obras Públicas**, que abordaba numerosos y variados asuntos sometidos a su estudio, velaba por la aplicación estricta de las normas legales y reglamentarias que rigen las obras públicas y proponía la adopción de otras nuevas aconsejadas por la experiencia: *"la tarea del Consejo (de Obras Públicas) se ha visto notablemente intensificada, especialmente por el cumplimiento del Plan General de Trabajos Públicos en pleno desarrollo, cuyas vastas proporciones han exigido el máximo de dedicación y celeridad, no solo para el aumento de la labor habitual, sino también porque han debido obviarse urgentemente obstáculos surgidos imprevistamente para su ejecución"*.

El **Consejo Profesional de la Ingeniería**, que desarrollaba su tarea constante de dictar, ampliar y aclarar las normas que regían el ejercicio profesional, modificaba su denominación a la de *"Consejo de Ingeniería, (que) fue aprobada por una ley sancionada el año pasado (1946). La nueva ley tiene como innovación más importante, la de formar un organismo de mayor independencia del anterior y con una composición que contempla la opinión de los profesionales de cada rama de la ingeniería y la de los auxiliares técnicos de la misma"*.

**Dirección de Aeronáutica**, fue la denominación dada al nuevo rango otorgado a la Comisión de Aeronáutica que creada en 1936 había nacido *"en una época en que el problema aeronáutico nacional encontraba escaso o nulo eco en la opinión pública [...] Pero en la última guerra la atención se concentró principalmente en su extraordinario poderío y en el rápido perfeccionamiento de la aviación. Se formó así en breve un concepto más moderno y real de las utilidades de este veloz medio de comunicación (y) la oportunidad y necesidad de incorporar dentro de la organización administrativa provincial una repartición técnica dedicada a proponer y realizar los planes de obras gubernativas relacionadas con la atención y fomento de la aeronáutica"*.

La **Dirección de Arquitectura**, desplegaba su labor *"en el último mes de diciembre (1946) en la preparación acelerada de los proyectos correspondientes a las obras comprendidas en el Plan*

*Inicial de Obras Públicas sancionado por la Honorable Legislatura en el mes de noviembre anterior” y, “en forma particularísima”, también, “la preparación acelerada de los proyectos correspondientes a las obras emprendidas por el Plan General de Trabajos públicos para el trienio 1947-1949”.*

La **Dirección de Hidráulica** sumaba a “los estudios, proyectos y obras de carácter netamente hidráulico...las cuestiones legales atinentes a esos trabajos, a jurisdicciones, a límites y a la preparación de nuevas disposiciones para el control de la explotación de los productos naturales en las playas del mar, y además la fiscalización de las obras en los cauces y riberas de los cursos de agua, la de los desagües de los nuevos centros de población, el empadronamiento de fondeaderos y todo cuanto reclama la colaboración de sus oficinas para la coordinación general de los trabajos de la Administración” y “mientras se daba una nueva reestructuración a la repartición había que continuar los trabajos anteriores, cumplir el Plan Inicial y poner en marcha el Plan General de Trabajos Públicos [...] a pesar de la insuficiencia e incomodidad del viejo local ocupado”, de la carencia de vehículos, de las complicaciones de las inundaciones, de los reclamos de los contratistas y “del pase a la División Equipos y Talleres del Ministerio de Obras Públicas de destacados profesionales y competentes empleados”.

La **Dirección de Obras Sanitarias**, en ciudades donde se producía un constante aumento de la construcción y de población, ampliaba paulatinamente los servicios de agua y cloacas que, “como es lógico, responden en cada ciudad a un plan orgánico, de tal modo que las cañerías que se tienden, disponen de características técnicas concordantes con otras futuras ampliaciones [...] Cabe destacar así, que la Dirección de Obras Sanitarias cumple eficazmente con los fines que constituyen su tarea específica, multiplicando su labor, extendiendo sus beneficios cada vez a mayor número de habitantes de la Provincia y realizando ponderables esfuerzos hacia la completa consecución de los propósitos de su creación”.

La **Dirección de Pavimentación**, entre 1946 y 1947, desarrollaba una labor intensa que “comprendió en especial proyectar, controlar la construcción y conservación de las obras de pavimentación y veredas en distintas localidades de la Provincia”, bajo el régimen de diferentes leyes que “permiten la pavimentación urbana, caminos de accesos a rutas y establecimientos de interés general y contralor de niveles y de desagües en obras de mejorados”.

La **Dirección de la Vivienda Económica**, “está dedicada, específicamente, a la construcción de barrios obreros, dispuestos por la Ley Nº 5142 del Plan General de Trabajos Públicos... no obstante corresponde señalar que paralelamente a las mismas esta Dirección, sobre todo teniendo en cuenta su creación reciente, ha debido cumplir una organización intensa, formando sus planteles y equipos y atendiendo todos los elementos inherentes al cumplimiento de los fines que le están encomendados [...] la Dirección tropezó con los inconvenientes de tener que organizar producciones propias, personal técnico, administrativo y especializado en muy corto plazo al mismo tiempo que se vio obligada a ensayar y adoptar sistemas de trabajos nuevos en virtud de la escasez de personal especializado y materiales básicos”.

El Ministro Raúl A. Mercante entendía que el aspecto principal del trabajo que desarrollaba la **Dirección de Electricidad y Mecánica** “a los efectos de una mejor realización de los servicios públicos, es el que se refiere al control y asesoramiento técnico y legal sobre todo aquello que, directa o indirectamente, atañe a los servicios públicos de electricidad, gas, teléfonos y ferrocarriles, con el fin de contribuir, aunque no en la medida que sería loable esperar, dado la falta de instrumentos legales necesarios, a encauzar la prestación de los mismos hacia la realización de lo que hoy se considera normal en la concepción técnico-legal del problema, cual es la de satisfacer con amplitud las necesidades de la población”.

“La elevación al rango de Direcciones de las actuales Fábricas y Canteras y de Equipos y Talleres, nos dio la satisfacción de poder ampliar el radio de acción de dos secciones de una dependencia que, reducidas a una escasa actividad, no producían a la Provincia los beneficios que ella necesitaba”, Ministro Raúl A. Mercante (Memoria 1947)

Mientras que la **Dirección de Fábricas y Canteras**, creada en 1947, recibía el capital acumulado de conocimiento y experiencias en campo de la División del mismo nombre dependiente, hasta entonces, de la Dirección de Vialidad y, *“el personal integrante de la división se dio a la tarea de planear, proyectar, no solo lo referente a las canteras en actividad (fábrica de material pétreo en Sierra Chica y cantera en Balcarce y fábricas de caños en La Plata y Balcarce), sino estudiar las posibilidades de intensificar su producción, así como también la instalación de nuevas plantas para la construcción e instalación de fábricas de cemento, tejería, cal, etc. para cooperar en forma amplia a la realización de las obras programadas por el Plan Trienal”;*

La división de **Equipos y Talleres**, transformada por ley de presupuesto para el año 1948 en una dirección, trabajaba en un plan de *“organización y estructuración tendientes a la solución de distintos problemas inherentes a la misma, como asimismo también en la preparación de Pliegos de Bases y Condiciones, y especificaciones técnicas destinadas al llamado a licitación para la adquisición de los implementos necesarios para poder llevar a cabo el Plan General de Trabajos Públicos”.*

El Gobierno de Domingo A. Mercante, había dedicado “preferente atención al Ferrocarril Provincial que permanecía desde hace muchísimos años en un estado de estancamiento por falta de elementos y materiales necesarios... no se realizaban ninguna obra de ampliación de sus líneas, las que, extendiéndose hubiera producido aumentos en su movimiento y transporte”. La **Dirección del Ferrocarril Provincial**, “no obstante haber tropezado con diversos inconvenientes, derivados de la reciente conflagración mundial” había cumplido eficientemente su cometido desplegando una labor tesonera y eficaz que “intensificó el movimiento del transporte ferroviario y acrecentó las cifras de ingreso”. Esa dirección, con el “amplio espíritu de superación” que le imprimía la gestión de gobierno de Domingo A. Mercante, estudiaba “la posibilidad de reincorporar al servicio, en un plazo breve, a una cantidad de locomotoras, coches, vagones y automotrices que se encontraban paralizados por falta de repuestos para su rodado”, entre otras iniciativas.

Los trabajos realizados por las distintas divisiones técnicas de la **Dirección de Geodesia**, como asimismo los que estaban en ejecución, giraban en torno a estudios de mensura general, planos de fraccionamiento; catastro de las propiedades afectadas al pago de la contribución de mejoras en los partidos afectados por caminos y trabajos de campaña para elaborar las planimetrías catastrales de los partidos bonaerenses.

El Ministro Raúl A. Mercante caracterizaba el panorama vial del año 1946 por la coexistencia de dos estados antagónicos de dicha actividad, provenientes de conocidas causas de post-guerra: la crisis de nuevos contratos de obras que indicaron el “punto climax de ese estado de cosas cuya influencia data desde 1942”, y una crisis de reacción ante los problemas que esperaba resolver con la puesta en marcha del Plan Inicial de Trabajos Públicos y, en 1947, con la realización de las obras incluidas en el Plan Trienal que englobaba “el conjunto usual de obras viales: terraplenes, pavimentos, puentes, alto niveles de los ferrocarriles, y también, vivo reflejo del movimiento social en que vivimos, el comienzo de construcción de viviendas para camineros” .

La **Dirección de Vialidad** tenía en cuenta ese plan, “debidamente apoyado sobre la base de un amplio estudio técnico económico de las regiones favorecidas donde se analiza las posibilidades, industriales, agropecuarias y viales existentes y se elabora con los procedimientos científicos de la moderna ciencia estadística, los índices económicos de los partidos, justificativos de las preferencias del plan”.

Continuaba en la órbita del Ministerio el **Laboratorio de Ensayo de Materiales e Investigaciones Tecnológicas** (LEMIT) que, desde 1944 había intensificado las tareas referentes a investigaciones tecnológicas y formación de personal capacitado. Este Laboratorio, en estrecha relación con la Dirección de Vialidad, aportaba una valiosa colaboración para el estudio y ensayo de los materiales empleados en las obras y de las tierras que a ellas se incorporaban, amén de los materiales auxiliares que se adquirían por compra.



El Ministro Raúl A. Mercante, les expresaba a los miembros de la Asamblea que el Laboratorio había comenzado a encarar problemas relacionados con importantes actividades industriales de la provincia, y que este incremento en el campo tecnológico debía ser paulatino, pues requería la previa formación del equipo humano necesario para realizarlas. Por entonces se estudiaba la posibilidad de dar al LEMIT un “régimen de funcionamiento y una estructuración más acorde con sus actuales actividades, que al mismo tiempo que le permita continuar y mejorar sus funciones de asesor de las diversas reparticiones de gobierno, pueda también alcanzar el necesario desarrollo como laboratorio tecnológico, propulsor de las actividades industriales en la Provincia.

*“Desde su creación el Laboratorio ha tenido a su cargo el estudio y la fiscalización de materiales y procedimientos de construcción en los trabajos públicos y su personal ha adquirido, en la realización y sistematización de esas tareas, un alto grado de adiestramiento y lo que es aún más importante, se ha llegado a establecer una vinculación íntima entre esos trabajos y los de investigación, con el consiguiente beneficio para ambos órdenes de actividades”,*  
Ministro Raúl A. Mercante (Memoria 1946).

### **Balance de gestión, entre mayo de 1950 y mayo de 1952 “la Asamblea de pié”.**

En 1950 el Coronel (R) Domingo A. Mercante fue reelegido gobernador.

*“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, por la incidencia futura de aquéllas en la vida misma de la Provincia” y en sus centros de población que exigían cada vez más previsiones del gobierno para evitar que los problemas “queden en manos de particulares que se mueven por intereses especulativos” (Mensaje 1951).*

Regularlos y encauzarlos en forma racional, eran dos aspectos que preocupaban a Domingo Mercante como función propia del gobierno en pos de planificar y gestionar obras y trabajos públicos para el interés general. En este sentido se expresaba Héctor Eduardo Mercante, Ministro de Gobierno, al entender que lo esencialmente nuevo en materia de Estado, era el establecimiento de un sistema de planificación que al mismo tiempo que permitiera el desplazamiento, sin trabas, de la libertad individual dentro del ámbito jurídico “tiende a influir firme y racionalmente en la vida del pueblo, en provecho de los intereses de la colectividad” (Mensaje 1951).

Con visión prospectiva se crearon nuevos espacios para la planificación y gestión de obras públicas. Por un lado, en 1950, el Instituto de Planeamiento Urbano y Rural bajo la Dirección del Ing. Marcelino C. Negri, destinado a desempeñar funciones de gran importancia en el futuro de la provincia, por cuanto su creación respondía al propósito de “establecer una planificación integral de todos los aspectos que deben encararse en la realización de las obras públicas”. El Instituto tenía prevista una estructura orgánico funcional “tal que al mismo tiempo que sirviera para determinar la órbita de sus funciones estableciendo su campo de actividades, le permitiera responder a las necesidades de su creación con agilidad y eficacia y sin interferir la de otros servicios existentes”. En 1951 se sometía a consideración del Ministerio de Obras Públicas el Reglamento interno que definiría sus tareas (Memoria 1951).

Por otro lado se creó el Consejo de Planificación y Coordinación de la provincia de Buenos Aires con el objeto de afrontar orgánicamente “no sólo los problemas derivados de la coordinación entre la Nación y la Provincia, sino también aquellos inherentes a la formulación de planes locales de gobierno, que deben ser encarados racionalmente, a fin de evitar interferencias o superposiciones con los del orden nacional” (Mensaje 1951).

Se estimaba que con la adopción de tales procedimientos se lograría “una acción conjunta que tenderá a estimular el progreso de las economías regionales que lógicamente debe accionar paralelamente al de la economía general de la Nación. El Consejo de Planificación y Coordinación

de la provincia de Buenos Aires, si bien respondía a todos los ministerios, estaba presidido por el Ministro de Obras Públicas para cumplir con los propósitos de la planificación general de obras públicas de los planes nacionales en la provincia de Buenos Aires.

En su último año de gestión el Gobernador Domingo A. Mercante reconocía que al “Ministerio de Obras Públicas le cupo la responsabilidad de realizar el Plan Trienal de Trabajos Públicos, a cuyo fin debió perfeccionar aún más, los organismos existentes y proceder a la creación de otros nuevos que han alcanzado ya, la madurez suficiente como para subsistir en el futuro, en provecho de toda obra de gobierno”, sin omitir referencias al plantel de técnicos que integraban las distintas reparticiones “pues ha sido formado en disciplinas que lo exigieron severamente y han salido adelante con todo éxito, lo que coloca a la Provincia en este aspecto y con orgullo, a la cabeza de todas sus hermanas” (Mensaje 1952).

*“Los diferentes organismos del Ministerio de Obras Públicas, no obstante la variedad de sus funciones, concurren a formar una unidad funcional, en la que cada uno fue una pieza necesaria para la marcha de la administración. La perfecta coordinación del trabajo de ese complejo órgano administrativo, posibilitó una tarea extraordinaria, que de otro modo no hubiera podido efectuarse”, Gobernador Domingo A. Mercante (Mensaje 1950).*

La lectura de sus mensajes a la Asamblea Legislativa, permite conocer el desenvolvimiento de las diferentes reparticiones del Ministerio de Obras Públicas entre los años 1950, 1951 y 1952, en el marco de una estructura perfeccionada que transitó toda la gestión de su segundo mandato (4 de junio de 1950-4 de junio de 1952).

En cada uno de los mensajes con los aportes de sus Ministros, Domingo A. Mercante resaltaba los aspectos sobresalientes de la labor realizada por las distintas carteras del Estado provincial. El 3 mayo de 1950, el Ingeniero Raúl A. Mercante sintetizó el desenvolvimiento del Ministerio a su cargo desde el año 1946, cuando el Poder Ejecutivo instaló el Plan Inicial de Trabajos Públicos “como preámbulo de otro de mayor envergadura en estudio”: el Plan Trienal 1947-1949 “base fundamental de las realizaciones programadas por y para el pueblo de la Provincia” y cuya magnitud de obras “jamás se había visto en los anales de Buenos Aires”. Un año más tarde, el 4 de mayo de 1951, sumó los resultados alcanzados en 1950 por cada una de las direcciones del MOP en la construcción de viviendas, pavimentos, red caminera, provisión de agua e instalación de cloacas, trabajos hidráulicos, incluyendo las obras del “Plan de Electrificación” (Mensaje 1951).

La **Dirección de Aeronáutica**, hacia 1950 respondía con “atención y preferencia” a los problemas aeronáuticos provinciales que habían determinado el rápido incremento de las tareas de esa repartición traducidas en proyectos de obra a ejecutar en el futuro. El plan comprendía el establecimiento de aeródromos en todas las cabeceras de partido, evitando la superposición con obras similares encaradas por las autoridades nacionales, horizonte de acción que en 1951 tendía al fomento de la aeronáutica mediante la adquisición de campos de aterrizaje y material de vuelo, la construcción de pistas, hangares y trabajos complementarios.

*“En el momento actual, donde el transporte aéreo desempeña un papel preponderante en la economía de un país, la red de aeródromos provinciales constituye la clave fundamental para el desarrollo de las actividades comerciales e industriales y significa un factor de importancia capital por su celeridad en los servicios sanitarios”, Ministro Raúl A. Mercante (Memoria 1951).*

La **Dirección de Arquitectura**, en el bienio 1946-1947 había encarado las obras consideradas prioritarias por el Plan Inicial de Trabajos Públicos: la reconstrucción de la Casa destinada a Reformatorio de Menores “La Mecánica” y el Hotel Provincial y el Instituto de Tisiología anexo al Hospital San Juan de Dios, en la ciudad de La Plata y, a mediados de 1950 estaban terminados: el Hotel Provincial de Mar del Plata y las obras arquitectónicas y de urbanización del Parque “Los Derechos de la Ancianidad”, inauguradas el 19 de noviembre de 1949.

Entre las obras de arquitectura, el Plan Trienal (1947-1949) contempló la construcción de edificios destinados a la concentración de oficinas administrativas provinciales en Lanús, Lomas, Quilmes y Mercedes como, asimismo, de Urbanización en el Partido La Plata, segunda etapa, siendo la primera realizada en el marco del Plan Inicial 1946-1947 y, otras como aquellas subsidiadas por la provincia para construir, reparar y/o mantener las infraestructuras de los municipios.

Entre 1951 y 1952, destacaban por su importancia la construcción del Pabellón Central del Instituto General San Martín (Hospital Policlínico) y la primera etapa del Laboratorio Vial y Curtiduría del LEMIT, en La Plata y el Instituto Tecnológico de Bahía Blanca. Entre las terminadas en ese período, podían citarse: el Instituto Cardiológico de San Isidro, el Hospital de Juárez, el Sanatorio Marítimo de Necochea y el Matadero de Abasto.

En 1951, aparte de las funciones específicas derivadas del Plan Trienal, esa dirección realizaba obras que “siendo de beneficio general, y aunque de menor importancia en cifras, son de gran significado, por cuanto representan el remedio a sentidas necesidades sociales en todo el ámbito de la Provincia” (Mensaje 1952).

“

El Ministro de Obras Públicas como prólogo al enunciado de las obras y trabajos públicos del amplio campo de acción de la **Dirección de Hidráulica**, en la Memoria del año 1951 aclaraba que pese a la inexistencia de una ley orgánica que determinara sus atribuciones específicas “por la significación propia de su nombre. Por tradición y por las distintas leyes y decretos que le fijan atribuciones determinadas”, a esa dirección le había competido “todo en cuanto se vincula directamente a las cuestiones técnicas y legales en materia de ingeniería hidráulica, siempre que por leyes o reglamentos especiales no hayan sido confiadas algunas de esas cuestiones a reparticiones especializadas”. Entre estas últimas, la construcción de puentes ferroviarios o carreteros sobre cursos de agua, la instalación de usinas hidroeléctricas, la provisión de aguas corrientes, los desagües cloacales, la explotación de balnearios en las playas y la de obras portuarias para la instalación de mercados.

No obstante esas obras atribuibles a otras direcciones, el campo de acción propio de la Dirección de Hidráulica era muy amplio pues le correspondía intervenir en cuanto se vinculaba a las cuestiones técnicas o legales que motivaban:

- ✓ Los desagües urbanos, rurales e industriales y las alteraciones al libre escurrimiento de las aguas;
- ✓ La vigilancia del régimen hidráulico de los cursos de agua, la conservación, mejora y ampliación de sus cauces; la instalación de diques y represas, el embalse y derivación de las aguas, las concesiones de riego y todas las cuestiones atinentes al mismo, y la defensa contra las inundaciones que provocan las crecidas de los ríos;
- ✓ La conservación de las comunicaciones fluviales y la creación de nuevas vías navegables; el control de los dragados y de las construcciones en la ribera que realizan los particulares: embarcaderos, muelles, tablestacados, varaderos, surtidores, etc.; el empadronamiento de los fondeaderos permanentes y la fiscalización de los permisos para extracción de arena;
- ✓ La construcción de obras portuarias: muros de atraque, dársenas e instalaciones para mercados, estaciones fluviales, etc.;
- ✓ La retención y descarga del agua de las lagunas; la protección de sus márgenes y la formación de balnearios;
- ✓ La defensa de las costas y la conservación de las playas de mar y
- ✓ Los fraccionamientos de tierra desde el punto de los desagües.

A las funciones de fiscalización directa o ejecutivas a cargo de la Dirección de Hidráulica se agregaban las de asesorar en los estudios de otros problemas donde las consideraciones de orden hidráulico eran sólo un aspecto de los mismos como en el caso de la venta de lotes, islas o en cuestiones jurisdiccionales, etc.

En el año 1951, el listado de obras de carácter hidráulico en ejecución, terminadas, en estudio o a licitar en varios partidos de la provincia de Buenos Aires era muy numeroso. A modo de ejemplo, la construcción de alcantarillas y limpieza del canal N° 3 (Chacabuco), la limpieza de canales a la laguna del Burro (Chascomús) o la construcción de un puente en el Km 388 del Canal A (Tordillo); desagües para solucionar problemas creados por aguas industriales de los frigoríficos Argentino y Dulcera del Sur (Dolores), ampliación del muro de sostenimiento sobre el río Negro (Carmen de Patagones); defensa al Norte de Playa La Perla (General Pueyrredón), la construcción de dos puentes y tres vados en el canal de desagite desde 9 de Julio hasta laguna de Bragado (9 de Julio y Bragado); desagües del Parque “Los Derechos de la Ancianidad” (Quilmes y La Plata) y, terminadas, la construcción de obras hidráulicas en la Laguna Gómez (Junín); el entubamiento y canalización de la cañada de Chivilcoy y el dragado del canal 7 y del Arroyo Carapachay y otros en Islas del Delta (Memoria 1951).

La **Dirección de Pavimentación**, también era digna de destacar por la acción desplegada con respecto a la construcción de pavimentos que, no sólo, “era un anhelo de comodidad, sino una exigencia por las proyecciones que tienen sobre la industria y el comercio, ya que los accesos a rutas generales, al posibilitar el transporte de los productos que no se consumen en el lugar de producción, activan el intercambio y estimulan esa misma producción”.

Pese a las dificultades para la obtención de materiales, esa dirección había encarado la construcción de nuevos pavimentos y la ampliación de otros existentes “en vista de su demanda cada vez mayor, como consecuencia de la extensión e importancia adquirida por numerosas poblaciones”. Por ello, el Gobernador Domingo A. Mercante exclamaba en el Mensaje a la Asamblea Legislativa de 1950:

*“no quiero dejar pasar este momento sin poner de manifiesto que en los cuatro años transcurridos (1946-1950), ningún inconveniente pareció tan serio, como para apagar el optimismo primero que tuviera el Poder Ejecutivo cuando prometió la ejecución de un plan inmenso, agrandado por leyes que, si bien no estaban incluidas en él, lo complementaron. Me refiero a las de pavimentación, obras sanitarias y electrificación”*

Entre las obras más importantes realizadas por el MOP, el Gobernador Mercante citaba la remodelación y pavimentación de la avenida 7 “elevando su categoría a la gran vía de acceso que debe tener la primer Ciudad de la Provincia” con la Capital Federal. La pavimentación de diagonal 80 en la ciudad de La Plata, que comprendía la eliminación de vías tranviarias; obras de desagües pluviales y señalación para el control mecánico del tránsito. Además se había dado término a la pavimentación de calles en los partidos de Coronel Dorrego, Cuatro de Junio (Lanús), General Pueyrredón, General Las Heras, Moreno y Tandil. Un año más tarde el Ministro de Obras Públicas Raúl A. Mercante destacaba la acción de la Dirección de Pavimentación en:

*“Los trabajos de pavimentación urbana, suburbana y de accesos a rutas pavimentadas, hospitales, mataderos y cementerios (que) ha continuado con la misma intensidad [...] no así en lo que respecta a proyectos de obras nuevas, licitaciones, contratos, por cuanto se está dando término al plan de obras programado por el Plan General de Trabajos Públicos” (Memoria 1951).*

La **Dirección de Obras Sanitarias**, había cumplido con el deber ineludible de proveer “servicios higiénicos”, agua potable, cloacas y desagües “a tantas poblaciones de la Provincia que la requerían angustiosamente” y a “compactos núcleos sociales”, siendo las de mayor envergadura la Planta de Tratamiento y el acueducto de conducción en la localidad de Punta Lara para abastecer a las ciudades de La Plata, Berisso y Ensenada, El incremento general alcanzado por distintas poblaciones provinciales hacia 1952 había creado necesidades importantes en materia de obras sanitarias que, a juicio del Gobernador Mercante se atendían “con verdadero sentido de gobierno. De tal manera, por intermedio de la Dirección de Obras Sanitarias, se han realizado entre otras, las obras siguientes: provisión de agua corriente y desagües cloacales a Luján y Miramar”. (Mensajes 1950-1951-1952).

Al iniciar sus actividades, continúa Domingo Mercante en 1952, la Dirección de Obras Sanitarias debió abocarse a “la solución de un problema impostergable originado por el crecimiento desmesurado del llamado conglomerado bonaerense”, cuyo estudio permitiría encauzar y ordenar la urbanización “con miras a evitar el desorden de todo crecimiento incontrolado que trae aparejado inconvenientes cuya desaparición es imposible o sumamente costoso cuando se hallan en juego grandes intereses creados”. En este sentido, la dirección había intervenido en un proyecto de zonificación que introdujo “por primera vez en la Provincia, una limitación al uso de la tierra en resguardo de los intereses generales y cuyas razones son la higiene, la moral, la salubridad, la seguridad y la prosperidad común. En igual sentido se están proyectando análogas medidas en otros puntos de la Provincia, que aunque en menor escala, requieren también previsión futura por parte del gobierno” (Memoria 1952).

**Dirección Electricidad y Mecánica.** Un aspecto importante para la economía provincial de mediados del siglo XX lo constituía la radicación de industrias, cuya principal base de funcionamiento era la energía eléctrica y la previsión de poder contar a futuro con esa fuente para el desarrollo de las actividades. En su mensaje a la Asamblea Legislativa de 1950, el Gobernador Mercante anticipaba las acciones para alcanzar esos objetivos con estas palabras: “la recuperación de las fuentes de producción de energía y la adquisición de las usinas necesarias, además de cumplir el programa revolucionario de recuperación de los servicios públicos que manda nuestro estatuto fundamental, puso a la industria de la Provincia a cubierto de posibles contingencias” (Mensaje 1950).

Merced a esa política, la industria, en general, “sabe que cuenta con servicios tan eficientes como pueden lograrse, y que el Estado, como prestador de este servicio, no persigue ganancias exorbitantes porque detrás suyo no existen “holdings” extranjeros, que succionan desde la metrópoli de los imperios económicos el esfuerzo del pueblo trabajador argentino. Las ganancias de estas explotaciones industriales, que hoy cumple la Provincia revienen a manos del pueblo, directo beneficiario de cuanto el Estado hace y construye con vistas a su bienestar”.

Pese a las consecuencias de la situación mundial y la carencia de implementos, materiales, transportes y combustibles, la labor de la dirección no había menguado. Con la creación de nuevas usinas y la provisión de maquinarias a las existentes y de grupos electrógenos que habían llegado al país en 1951, “uno a uno se fueron salvando los obstáculos y posibilitando la ejecución de los trabajos”. Al cierre de su gestión Mercante había suministrado energía eléctrica, en la medida de las posibilidades y a requerimiento de las distintas entidades particulares que le reclamaban desde todos los puntos de la provincia, instalado las maquinarias adquiridas para nuevas Usinas y Centrales Eléctricas de la Provincia y mejorado los servicios eléctricos de las ciudades de Mercedes, Chivilcoy, Bahía Blanca, Junín, Ayacucho, Dolores y Chascomús, habiéndose adecuado en algunas de esas localidades los edificios, instalaciones y redes de distribución y capacitado al personal para cumplir “tan fundamental función de Gobierno”.

La constante demanda de materiales pétreos, cemento y arena que efectuaban distintas reparticiones del MOP constructoras de obras públicas, era atendida por la **Dirección de Fábricas y Canteras** que, junto a la de Equipos y Talleres, en 1948 cobró la autonomía necesaria para actuar en la solución de importantes problemas como la provisión y el transporte de esos insumos a las obras públicas de la provincia. Ambas direcciones habían sido las más castigadas por la situación internacional, dado que la casi totalidad de las maquinarias que necesitaban eran de procedencia extranjera. No obstante, “ambas reparticiones han podido cumplir sus fines específicos en forma extraordinaria”.

Los directivos de la Dirección de Fábricas y Canteras propusieron, en 1947, la reorganización de la repartición teniendo en cuenta la preocupación del Gobierno de solucionar lo relativo a la carencia de materiales para la ejecución del Plan Trienal 1947-

1949 y, la necesidad de intensificar la producción en los yacimientos existentes en la provincia de Buenos Aires aplicando nuevos procedimientos técnicos con la finalidad de obtener una mayor economía “ejerciendo así, un cierto control sobre el mercado”.

Planteaban entonces maximizar: el aprovechamiento de las ripieras y los depósitos de los ríos de la provincia; la explotación de arenas de minas, eólicas, fluviales y marítimas y de tosqueras; la ejecución de alcantarillados premoldeados; la promoción de estudios y ensayos para la calcinación de tierras, la aplicación de otros materiales inertes para hormigonear; la utilización de nuevos materiales calizos para la industria de la cal y el cemento. Entre 1947 y 1948 completaban las acciones de esa división: el mejoramiento de las Fábricas de Caños de Sierra Chica (Olavarría) y La Plata, proveedoras de caños de hormigón y labrados de piedra; la modernización y ampliación de las Canteras de Sierra Chica y Balcarce, los estudios para instalar fábricas de tejería, mosaicos y bloqueras (RO-PBA 1947d).

La explotación de canteras oficiales, el traslado de sus productos y de otros materiales importantes, se cumpliría con recursos de la provincia que, provista de los elementos terrestres y fluviales necesarios, había podido evitar la competencia en estos rubros de los empresarios particulares. El 28 de enero del año 1949, el Gobernador Domingo Mercante rubricó un decreto autorizando “la expropiación de hasta el 60 por ciento de la producción del cemento portland de la fábrica “Loma Negra” S. A. de Olavarría, (que) con destino a la pública de la Provincia, se aplicó sin que perjudicara ni interfiriera el desarrollo de la industria privada” (Mensaje 1950).

En 1951 la Dirección tenía en construcción la Fábrica de Tejas y Macetas en la localidad de Gorina (partido de La Plata), cuya terminación le permitiría a la provincia “independizarse en este rubro de la industria privada”. Al término de la gestión Mercante en 1952 esta fábrica no sólo proveía “materiales para el Estado mismo, sino que puede acudir a prestar ese servicio a la actividad privada, a la vez que la producción de ciertos elementos por el Estado, le permiten tener un índice cierto de sus precios, cuya determinación es dificultosa cuando no se poseen elementos de juicio propios”.

La **Dirección de Equipos y Talleres** que había nacido como auxiliar de los planes de obras públicas, incentivaba también la adquisición de materiales para el desarrollo del Plan de Electrificación de la Provincia de Buenos Aires. Así, sostenía Mercante en 1952, “hoy está capacitada para cubrir otras necesidades que, en algunos casos, pueden llegar a ser imperiosas: transporte de cosecha, auxilios en casos de catástrofe y tantos otros que ya se han presentado en forma imprevista y que pudieron realizarse sin demora, merced a la eficaz organización de esta dependencia”

La Dirección de Equipos y Talleres cumplía con los servicios inherentes a su especialidad, y mantenía “todos sus elementos en actividad, colaborando de acuerdo a la naturaleza de sus funciones con las demás reparticiones del Ministerio en el cumplimiento de los distintos trabajos previstos por el Plan de Gobierno” (Memoria 1951)..

Facilitaba, además, tanto a las reparticiones oficiales como a los contratistas e inclusive a particulares, el transporte de materiales críticos, “suprimiendo el intermediario privado, que siempre representa un mayor costo y que el Estado elimina, al no lucrar con la realización de tales servicios”. La tarea de mantenimiento en perfectas condiciones de los elementos que realizaban esos transportes, terrestres y fluviales, como así de toda la maquinaria destinada a la realización de obras públicas, especialmente en el orden caminero, insumía gran parte de las actividades de la Dirección de Equipos y Talleres (Mensaje 1952)..

La **Dirección de Geodesia**, en el primer año de gestión del Gobernador Mercante había registrado un crecimiento notable en sus tareas específicas y desarrollaba sus labores estrechamente vinculada con las otras direcciones del MOP: tareas de nivelación de precisión, de nivelación topográfica, de vinculación trigonométrica y de cálculos topográficos. Esperando para

el curso del año 1947 abordar un Plan Orgánico y de carácter general que contemplara las necesidades del territorio bonaerense en materia de “trabajos de planimetría”. También había iniciado los trabajos cartográficos que permitirían dar las bases matemáticas para la ejecución de la Carta General de Caminos.

Un dato curioso de la labor realizada por esa Dirección en el año 1948 es la elaboración de un proyecto de reglamentación de las actividades de “fotógrafos y vendedores ambulantes en las playas de la Provincia”, mediante el pago de una “patente fiscal” y un “derecho especial” para las playas de Mar del Plata y de los partidos de San Fernando, Vicente López y Quilmes, entre otras (RO-PBA 1948d).

La Dirección de Geodesia tenía a su cargo importantes funciones de carácter técnico, como la conservación y trabajos alimétricos, de astronomía y de vinculación intra e interinstitucionales para colaborar en el proceso de ejecución de obras y trabajos públicos realizados por el gobierno: “interviene en los trámites de la expropiación de todo bien destinado a tal fin, como así en la mensura previa que es preciso efectuar para fijar valores o como auxiliar de la obra de colonización, en que debe proceder a levantamientos de los inmuebles a subdividir” y, asimismo, en la vigilancia de las reglamentaciones para fiscalizar los fraccionamientos de tierra “para evitar el abuso de especulación a que se ha llegado últimamente en los fraccionamientos de tierras, a veces hechos burlando la buena fe de la población”. En su último mensaje el Gobernador Mercante les transmitía a los miembros de la Asamblea Legislativa que, esa dirección, había cumplido íntegramente las tareas proyectadas por el Plan Trienal. (Mensaje 1952).

Atención especial mereció la **Dirección de Vialidad**, cuando el gobierno a poco de asumir advirtió “un déficit en su rendimiento técnico y administrativo que lleva a la conclusión de la imposibilidad de cumplir debidamente con la obra autorizada y proyectada, conforme al ritmo y rendimientos actuales”. Para su pronta reorganización esta dirección fue intervenida nombrando al Ingeniero Bernardo R. Carderwood que, “con retención de la titularidad del cargo de Director de Geodesia”, adoptaría las medidas conducentes a ese fin. En ese contexto se declaró “en comisión al personal de la misma, para que conserve su cargo aquél que justifique, mediante procedimientos insospechables y ecuanimes que es acreedor al honroso título de servidor del Estado”; se sentaron “principios de sana administración” y de corrección de “vicios arraigados que ocasionan daños que hay que eliminar” para permitir que todos los organismos de su dependencia sean “el verdadero factor de progreso y técnica constructiva por la tarea que debe realizar en obsequio del pueblo de toda la Provincia” (Mensaje 1947).

En el balance de su gestión hasta 1950, señalaba que se había construido y reparado la red caminera, con el fin de servir a las zonas de mayor tráfico comercial que, cuando están vinculadas, permitían una distribución más racional de la riqueza que en ellas se obtiene. “Este servicio (de Vialidad) fue complementado por el Ferrocarril Provincial, que aumentó el número de vagones y el kilometraje de sus líneas, no solo para servir a la economía de la Provincia, sino también para facilitar el transporte de materiales básicos para el cumplimiento de los planes de obras públicas” trazados por el gobierno (Mensaje 1950).

La labor caminera continuaba “a un ritmo creciente que, no obstante, no cubre todavía la necesidad de un tránsito cada vez mayor, como resultado de acrecentamiento del comercio y la industria en nuestra Provincia. Cabe destacar la obra más significativa a cargo de esa repartición: el viaducto en construcción en Sarandí, que soluciona el enlace entre la Provincia y la Capital Federal, cuyo tránsito actual, dificultoso y lento a causa de las barreras ferroviarias, se tornará libre no bien termine tan importante trabajo”.

La gran extensión del territorio bonaerense creaba en materia vial dos problemas simultáneos: por un lado la conservación de la red caminera existente, por otro la demanda de nuevos caminos. Ambos aspectos importaban un tercer problema de carácter económico, “ya que los costos son enormes con relación a períodos anteriores.

No obstante, el Gobierno ha debido atender la solución de esas cuestiones y continuar en su política de mantener lo realizado y construir nuevos caminos”. En cuanto a las obras viales terminadas durante su gestión o proyectos de mayor significación, Domingo Mercante citaba: terraplenes, entapado y siembra del acceso al viaducto Presidente Perón en Sarandí; ensanches del pavimento en los caminos Brandsen-Loma Verde y La Plata-Brandsen; la reparación del camino Tandil-Ayacucho; la segunda etapa del camino de enlace de las calles 7 y 32 (La Plata) al cruce de los caminos General Belgrano en la parte que le correspondía a la provincia de Buenos Aires.

La **Dirección del Ferrocarril Provincial**, por su parte, había cumplido eficientemente su cometido “desplegando una labor tesonera que intensificó el movimiento ferroviario”. Innumerables eran las obras que se encontraban en ejecución; otras estaban en proyecto como la construcción del ramal entre la ciudad de Olavarría y el centro productor del cemento Loma Negra con el fin de facilitar la carga de ese material tan necesario en las obras que ejecutaba la provincia, a lo que sumaban las gestiones para reincorporar al servicio locomotoras, coches y vagones que se encontraban paralizados por falta de repuestos ante las consecuencias de la “reciente conflagración mundial”.

El 24 de diciembre de 1951 y como lógica consecuencia de la política nacional en materia ferroviaria, el Ferrocarril Provincial fue puesto bajo su jurisdicción. A juicio del Gobernador Mercante, el traspaso a la Nación “permitirá con la ampliación de sus redes conectadas con las nacionales, un servicio positivo que redundará indudablemente en beneficio de la Provincia y del país, porque su incorporación, a la vez que amplía la red nacional, le da a este Ferrocarril, perspectivas mayores en cuanto al tráfico comercial, que ha sobrepasado así los límites de nuestro territorio y permite el intercambio con las demás provincias” (Decreto 28.621/1951)(Mensaje 1952).

Los mismos factores que habían determinado el incremento de la tarea normal de otras reparticiones, incidían en la mayor producción de la **Dirección de Hidráulica**: los desagües urbanos, suburbanos y rurales, la vigilancia y solución de los problemas hidráulicos de ríos y lagunas, la racional utilización de los cursos de agua, su desvío y permisos de riego, habían demandado un trabajo mayor que en años anteriores.

Entre las obras que se hallaban en construcción a cargo de esta repartición, el gobierno contaba con la ampliación de la red de colectores cloacales en la zona de la plaza Azcuénaga de La Plata; la planta de tratamiento, tanque elevado y cámara de bombeo de líquidos cloacales en el Barrio Obrero de Berisso; la ampliación de la red de colectores en la zona de 56 a 68, entre 17 y 19 de La Plata; la planta de tratamiento de agua y acueducto en Punta Lara; las redes de desagües cloacales en Necochea y la ampliación del mismo servicio en Villa Díaz Vélez; la construcción de cuatro cámaras de bombeo en Bolívar; los desagües cloacales en las localidades de Abasto, Melchor Romero y La Plata, aparte de las ampliaciones efectuadas en Balcarce, Chivilcoy, Saladillo, Mercedes, Bahía Blanca, y Chascomús entre muchas otras. (fig.3)

**Fig. 3. Proyecto de Provisión de Agua. Barrio Obrero de Berisso. MOP, Dirección de Arquitectura.**

Director: **Arq. Fernando J. Albertoli**

Jefe División de Estudios y Proyectos: **Arq. Enrique Matharan.**

Proyectistas: **Arquitectos Angel Gioja y Enrique Matharan**

Inspector General: **Ing. Civil Vicente Perera.**





La **Dirección de la Vivienda** (ex de Vivienda Económica) desde los primeros años de gestión del Ministro Raúl Aníbal Mercante había encarado los estudios de ese sector “con un criterio técnico avanzado” para la ejecución de viviendas, utilizando placas y materiales locales que, ensayados en el Laboratorio de Ensayo de Materiales e Investigaciones Tecnológicas (LEMIT) fueron aplicados como prueba piloto en la construcción de las viviendas del Barrio Obrero de Berisso cuyas obras se iniciaron el 16 de abril de 1947 por vía administrativa.

En 1951, la construcción de viviendas para solucionar un problema de alto contenido social y de proyección nacional iba en aumento. Las obreras, construidas primeramente en lugares de densa población urbana se “diseminaban poco a poco” en los ciento doce partidos bonaerenses y, en algunos se habían construido más de un barrio obrero. En este rubro el Poder Ejecutivo provincial agradecía la colaboración prestada por la Confederación General del Trabajo (CGT) por intermedio de las Comisiones Asesoras de la Vivienda.

En distintas oportunidades el Poder Ejecutivo ponía de manifiesto su preocupación permanente por el problema de la vivienda. A ello respondieron las leyes que ampliaban los fondos acordados a la construcción de barrios y viviendas individuales (Leyes 5308/48e - 5547/49) “sin que esto quiera decir que con los nuevos fondos hayan de cubrirse las necesidades de la población en este aspecto”. La fase final de la construcción de barrios obreros era su adjudicación a quienes debían habitarlos y, “sobre esto, me es sumamente grato, informar a Vuestra Honorabilidad haberse realizado la adjudicación de los construidos en Bahía Blanca, Punta Alta, Junín, La Plata y Olavarría, mediante público sorteo en cada localidad”.

Las adjudicaciones mediante sorteo público, se hacían previo asesoramiento de las comisiones mixtas, integradas por representaciones gremiales y comunales. Al finalizar su segundo mandato, la Dirección de la Vivienda continuaba con la construcción de los barrios obreros que el gobierno de Domingo Mercante trató de fomentar por todos los medios. Se habían terminado 71 en el año 1950 y en 1952, 109.

El **Laboratorio de Ensayo de Materiales e Investigaciones Tecnológicas (LEMIT)**. El LEMOP, inaugurado el 5 de octubre de 1942 fue transformado en el Laboratorio de Ensayo de Materiales e Investigaciones Tecnológicas (LEMIT) el 23 de marzo de 1944, incorporando un consejo cooperativo con representantes del gobierno, la universidad y las asociaciones de industriales y profesionales y llegando “al cenit de sus realizaciones bajo la gobernación del Cnel. Mercante (1946-1952)”.

Domingo A. Mercante aclaraba en sus discursos que el LEMIT auxiliaba con sus estudios no solo a los diversos organismos de la Provincia, sino también a las reparticiones nacionales que a menudo requerían de sus servicios y a la industria privada que en “reconocimiento del crédito ya asentado de este organismo [...] acuden al mismo en demanda de asesoramiento y constatación oficial de la calidad de sus productos” y de certificaciones del éxito de un ensayo o bondad de un material. Pocos años más tarde reafirmaba que el valor de la tarea científica del LEMIT había “sobrepasado las esferas locales para hacerse de trascendencia continental”. En 1951 se estaban construyendo tres pabellones en la localidad de Manuel B. Gonnet a fin de dotarlo de las dependencias necesarias para “afrontar sin limitaciones otras actividades que el desarrollo constante de la industria le exigirá” (Mensaje 1950-1952).

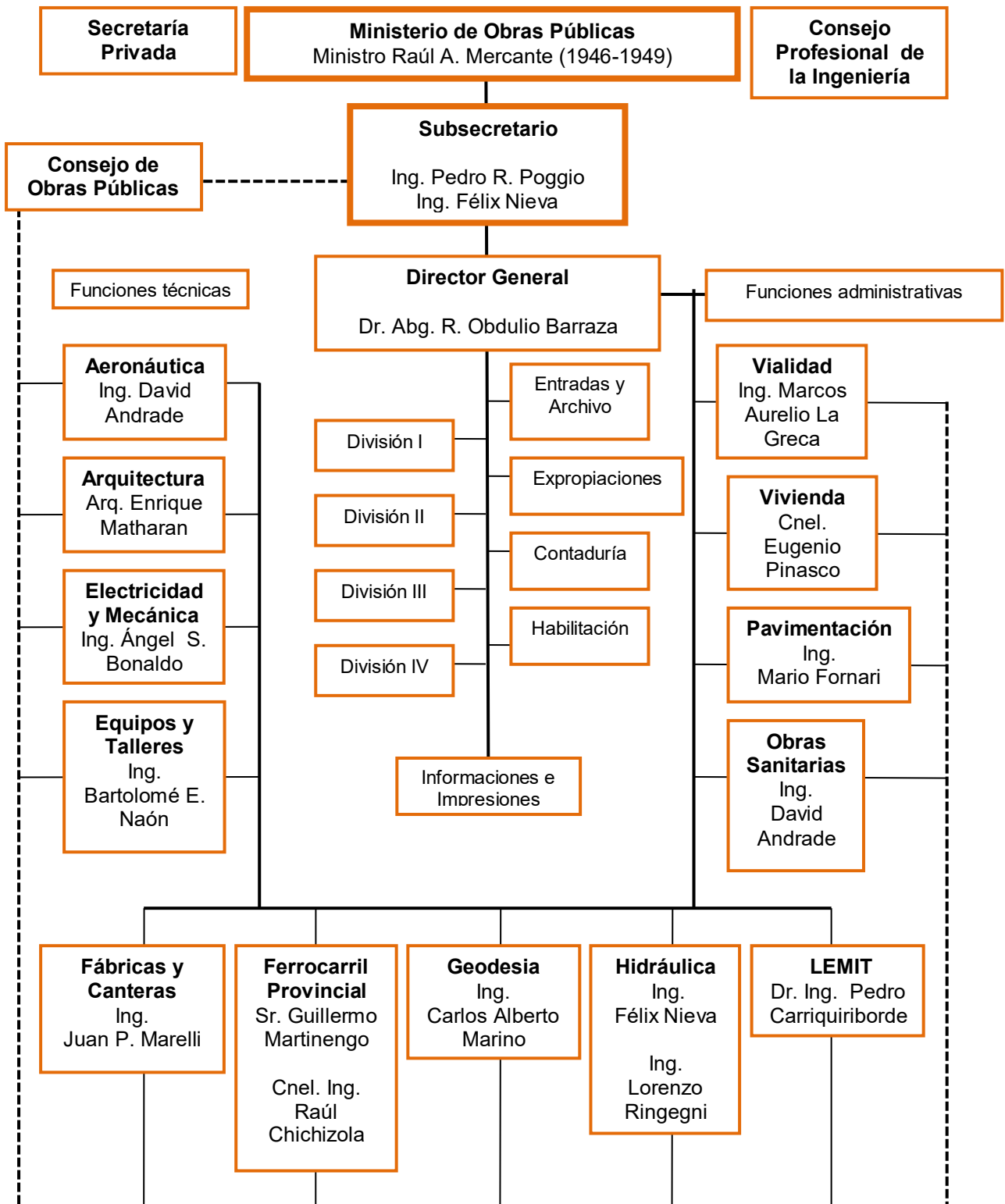
Además de dar cumplimiento a las obras del Plan Trienal, el Ministerio de Obras Públicas no descuidó otros aspectos que hacían al logro de una buena administración de la provincia y a la gestión integral de políticas públicas. Algunos ejemplos: la participación del MOP en una Comisión del Plan Regulador de La Plata, creada el 13 de mayo de 1947 y del personal de las diferentes direcciones en comisiones ante solicitudes de colaboración de organismos nacionales, provinciales y locales. Este es el caso de la formación el 14 de junio de 1947, de una comisión integrada por técnicos de las Direcciones de Vialidad, Obras Sanitarias, Hidráulica, Pavimentación, Geodesia y Arquitectura para aconsejar “el mejor temperamento a seguir para la solución del problema urbano de la localidad Ensenada” con motivo de las diversas obras militares e industriales que proyectaba en sus inmediaciones el Gobierno Nacional (Decreto 26.809/1947a) (Mensaje 1947).

La intervención conjunta de las Direcciones de Geodesia, Catastro y Tierras y Arquitectura, conforme a lo indicado por el Consejo de Obras Públicas de acuerdo con sus atribuciones para el cumplimiento de las normas de subdivisión de la tierra que “en los últimos tiempos, se ha prestado a especulaciones desmedidas que ha sido necesario controlar, por los importantes intereses en juego” o la elaboración en 1949 de una reglamentación de la edificación para construir con frente a la Avenida General Paz y la prohibición de radicar industrias a una distancia de 150 metros de la misma o de instrumentos que fijaban nuevos procedimientos y normas, dando a cada Municipalidad la injerencia que le correspondía en materia de fraccionamientos.

En el mismo año, el amplio desarrollo de las industrias que se estaban estableciendo en el territorio de la provincia de Buenos Aires, obligó al Gobierno “como materia de importancia primaria y con miras previsoras al futuro”, a promulgar una ley de protección de los cuerpos receptores de agua para que “cualquier propietario que arroje o precise arrojar residuos, sean sólidos, líquidos o gaseosos que directa o indirectamente puedan afectar a dichos cuerpos” quedara obligado a depurarlos”. El Poder Ejecutivo ejercería la inspección y vigilancia por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, con la intervención de las direcciones funcionales al tratamiento de esta problemática y del Consejo de Obras Públicas (Ley 5552/1949a). (Organigrama 17).

*“En cumplimiento de lo dispuesto por la Constitución de la Provincia, vengo a informaros del estado general de la Administración. En los años anteriores, era mi deber hacer no sólo el balance de la labor cumplida, sino también el panorama de lo que me proponía ejecutar, con el fin de que la Honorable Legislatura prestara atención a mis planes y colaborara en su consecución. Esa situación ha cambiado al presente, pues yo ya terminé mi período gubernativo, y vosotros lo comenzáis con el nuevo y digno Gobernador elegido. En consecuencia, sólo debo rendiros cuenta de lo hecho, para lo cual os paso a formular un informe detallado de la labor realizada por intermedio de cada Departamento de Estado” (Mensaje 1952).*

**Organigrama 17. La estructura orgánico funcional para la ejecución de un plan de planes.**  
(Memoria 1951).



## La gestión del Gobernador Carlos Vicente Aloé, punto y aparte (1952-1955).

*Mercante, elegido para el cargo de Gobernador el 24 de febrero de 1946, "llevó a cabo una gestión gubernativa que puede ser conceptuada como progresista y eficiente, rica en realizaciones materiales, ejecutado por colaboradores competentes. Dicha obra fue uno de los pilares fundamentales en los que se asentó el prestigio de Mercante, tanto dentro como fuera del peronismo, a tal punto de llegar a ocupar el tercer lugar en el firmamento partidario después de Perón y Evita [...] No extrañó entonces el acompañamiento de ambos en su campaña para ser reelecto como gobernador en marzo de 1950. Pero a partir de allí la relación entre el gobernador y el presidente se fue enfriando", Claudio Panella (2019).*

El Plan Trienal se había cumplido casi en su totalidad, cuando el 4 de junio de 1952 asumió el gobierno de la provincia de Buenos Aires Carlos Vicente Aloe para el período comprendido entre 1952-1958 pero, su gestión fue abortada tras el golpe cívico-militar del 16 de setiembre de 1955 y la asunción el 25 del mismo mes de un nuevo gobierno *de facto* autodenominado Revolución Libertadora. De acuerdo con Panella, Carlos Vicente Aloe sería "la persona encargada de materializar la depuración de "mercantistas" o de sellar "la suerte política del gobernador y del grupo dirigente que lo acompañaba".

Razones políticas, y personales con el Gobernador Mercante, enfrentaron al nuevo gobernador con el manejo de una provincia cuya organización ministerial, a su juicio, debía asentarse sobre bases sólidas, permanentes y racionales, evitando así "que ocurra en el futuro lo que hemos visto tantas veces: que la organización de los Ministerios dependía de circunstancias ajenas a las necesidades de la Administración y del Gobierno y respondía por lo general a la mayor o menor gravitación política de quien ejercía la función ministerial". Una crítica introducción que pretendía instalar la necesidad de reestructuración de los Ministerios "para adecuarlos mejor a su condición de instrumentos de ejecución de una Doctrina y de un pensamiento de Gobierno" (Mensaje 1953).

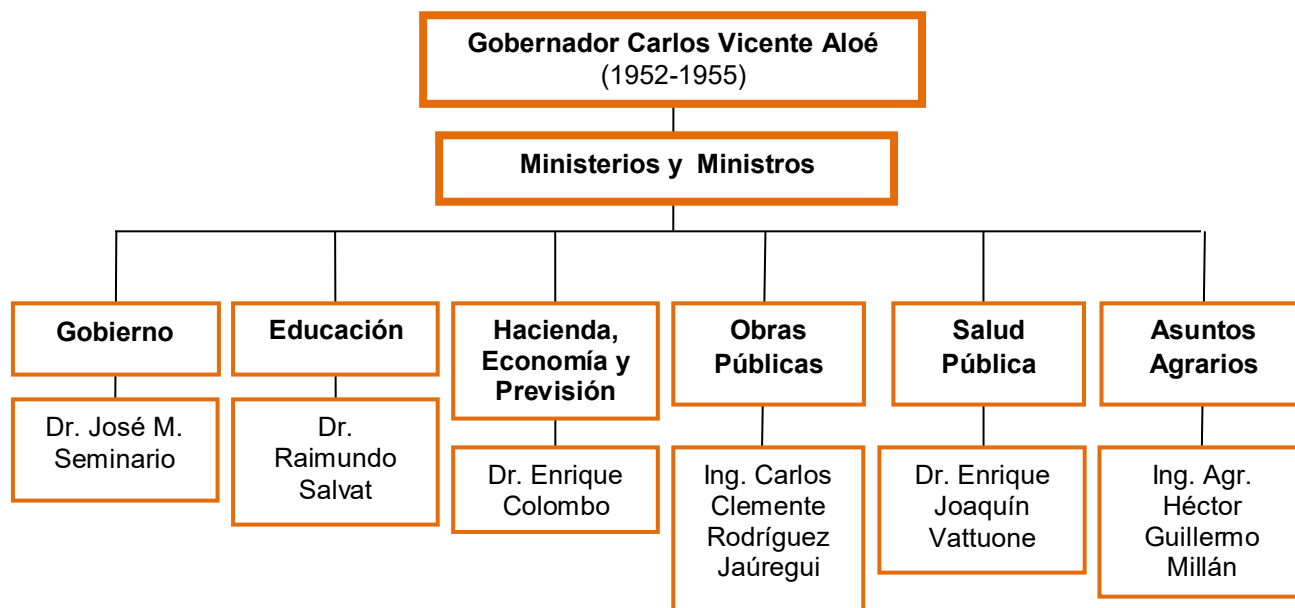
El 2 de setiembre de 1952 promulgó una nueva Ley Orgánica de los Ministerios fundamentada en que la "ausencia de una estructura normativa que regule la institución ministerial en sus funciones primordiales, debe ser subsanada de inmediato: por exigencias perentorias de la realidad, que en la materia hacen sensible la falta de un texto legal y porque a esta altura de la evolución de racionalidad administrativa alcanzada por los poderes públicos en el orden nacional, se hace injustificable que el primer estado argentino no cuente con la norma básica y elemental de su actividad específica" (Ley 5694/1952).

Según consta en los fundamentos para elaborar el proyecto de ley se habían tenido en cuenta "todo el conjunto de situaciones de hecho que, aunque no legalizadas, históricamente han ido conformando los cuerpos ministeriales; se ha procurado no innovar allí donde la práctica por sí propia había creado un sentido funcional idóneo; y en todo caso el Poder Ejecutivo ha valorado con compenetrada reflexión para mantener, en lo inmediato, el número de ministerios que transitoriamente fijara la Constitución de la Provincia".

Sin embargo, sí existía una ley orgánica de Ministerios promulgada el 17 de noviembre de 1948 durante la gestión del Gobernador Mercante, importante antecedente técnico-legal o "situación de derecho" que, derogada en 1952, fue reconocida, indirectamente, por el mismo Aloé al mantener la estructura ministerial preexistente "en razón de la inconveniencia práctica de alterar ese número en este momento en que promedia el ejercicio administrativo" teniendo en cuenta, además, la viabilidad de adoptar otro criterio según la Ley del Presupuesto General de Gastos y Recursos (Ley 5324/1948)(Ley 5694/1952).

La nueva ley sostuvo los siguientes ministerios: Gobierno; Hacienda, Economía y Previsión; Salud Pública; Educación; Asuntos Agrarios y Obras Públicas dotados de subsecretarías, reparticiones, direcciones y divisiones y, a cargo, respectivamente, de los Ministros Dr. José M. Seminario; Dr. Enrique Aquiles Colombo; Dr. Enrique Joaquín Vattuone; Dr. Raimundo Joaquín Salvat; Ing. Agrónomo Héctor Guillermo Millán e Ing. Carlos Clemente Rodríguez Jáuregui. (Organigrama 18).

## Organigrama 18: Pervivencia de la estructura ministerial, nuevos Ministros (Ley 5694/1952)



La Ley Orgánica de Ministerios de 1952 fijó las competencias del de Obras Públicas para materializar obras y trabajos públicos por una nueva gestión que no escapó a lo que venía realizando el Gobernador Mercante desde 1946 al servicio de la educación, la salud pública, la cultura, la asistencia social, el turismo, las obras sanitarias, la vivienda, la vialidad, los asuntos agrarios, la industria, el comercio, etc., etc., etc., como tampoco a la continuación de obras ya iniciadas y el comienzo de las que habían sido previstas en el Plan Trienal. Por esa ley, las distintas reparticiones del MOP estarían a cargo de:

- ✓ Elaborar planes integrales, regionales o locales de obras públicas, que respondan a las necesidades inmediatas y futuras de la población. Planeamientos urbanos y rurales.
- ✓ Proveer las necesidades en materia de equipos mecánicos y acopio de materiales y demás elementos para la ejecución de los planes de construcción coordinando con las necesidades de la acción gubernativa de la Nación, y previsión integral en materia de transportes de cuanto es requerido para la ejecución de los referidos planes.
- ✓ Estudiar, proyectar y construir obras fiscales de arquitectura, de conservación de edificios fiscales y restauración de monumentos.
- ✓ Estudiar, proyectar, ejecutar y mantener obras de vialidad, hidráulica, pavimentación y vivienda popular.
- ✓ Instalar y explotar fábricas y canteras para la elaboración, extracción y transporte de materiales destinados a obras e instalaciones.
- ✓ Generar, distribuir, comprar y vender energía eléctrica (instalación y explotación de centrales eléctricas, construcción de líneas de transmisión y redes distribuidoras).
- ✓ Estudiar, proyectar, construir y explotar servicios de agua potable y de cloacas.
- ✓ Realizar trabajos de geodesia.
- ✓ Ensayar materiales e investigaciones tecnológicas.
- ✓ Focalizar el ejercicio de la profesión de ingeniero y afines.

En materia de obras públicas, el Gobernador Carlos Aloé sostenía que la acción del Estado Provincial sería complementaria a la que realizaban los organismos nacionales, concentrándose el Ministerio de Obras Públicas, sus reparticiones y órganos consultivos, solamente en la ejecución de obras no previstas por ellos para el quinquenio 1953/57. A la estructura heredada, en 1953 el Ministerio agregó una Dirección de Administración.

*“La labor cumplida ha sido exponente de la fecunda actividad desarrollada por el Ministerio de Obras Públicas en todo el territorio de la provincia, que ha hecho llegar su acción eficaz y bienhechora en beneficio de sus pobladores, cumpliendo expresas y categóricas directivas del Superior Gobierno traducidas en los objetos fundamentales del Segundo Plan Quinquenal”, Ministro Ing. Carlos Clemente Rodríguez Jaúregui (Memoria 1954),*

El Ministerio de Obras Públicas respondía así a los “cuatro ejes principales en los cuales se centraría la función del gobierno provincial, en sintonía con el gobierno nacional (Rodríguez 2007:41): (i) Dedicación a los problemas del campo preocupándose por el fomento de cooperativas agrarias, (ii) El problema vial, (iii) El desarrollo industrial, (iv) La política social y sanitaria. El Ministro Ing. Carlos Clemente Rodríguez Jaúregui en la Memoria del Año 1954, resumía la orientación del Ministerio en términos de políticas de obras públicas y la actuación de cada una de sus direcciones traduciendo los aspectos más relevantes y listando sus obras y trabajos públicos:

De los estudios realizados por el **Consejo de Profesional de la Ingeniería** el Ministro destacaba como de mayor importancia, el efectuado con profesionales representantes del Ministerio de Asuntos Agrarios para elaborar un proyecto de ley, “único por su naturaleza y profundidad en la materia, de reglamentación de las profesiones de la ingeniería agronómica”.

El **Consejo de Obras Públicas**, “ha proseguido intensamente la labor iniciada en años anteriores, en su carácter de cuerpo consultivo y asesor del Ministerio, teniendo a su cargo la fiscalización de los proyectos de obras contemplados en los planes de Gobierno para el Segundo Plan Quinquenal ya en plena ejecución”. Entre las tareas de mayor envergadura de este organismo citaba el, contralor de los planos del Viaducto Presidente Perón, en Sarandí, “notable realización ya habilitada” y las obras de Planta de Tratamiento de Punta Lara, destinada a los usuarios de la Ciudades de La Plata, renombrada Eva Perón el 8 de agosto de 1952, Ensenada, Berisso y localidades adyacentes que “continuaban al ritmo oportunamente previsto”.

La **Dirección de Arquitectura** centraba la atención en el estudio de proyectos y, las condiciones topográficas, de dominio y posesión y de trabajos de urbanización de los terrenos. A la par se habían iniciado obras de gran importancia como la Cárcel de Encausados; el Hipódromo de Mar del Plata que “acrecentará su corriente turística” y “creará una nueva fuente de trabajo” y los estudios correspondientes a la construcción del Estadio Provincial. Obras en el Instituto Cardiológico de San Isidro; el Hogar para Ancianos en Eva Perón (La Plata); el matadero frigorífico en Chacabuco y la electrificación de extensas zonas de la provincia, “cuya materialización proyectará en forma decisiva su progreso comercial e industrial” con las Centrales Eléctricas de Chascomús, Dolores y Chivilcoy, que acompañaban un extenso listado de obras a iniciar, terminar, reparar o conservar entre los años 1953 y 1954.

“Grande y trabajosa fue la labor que debió cumplir en el mantenimiento de los servicios eléctricos” la **Dirección de Electricidad y Mecánica**. En primer lugar el suministro de energía eléctrica en las poblaciones donde el servicio estaba a cargo de la provincia; el contralor de los servicios que prestaban los particulares que “contaron con la ayuda del Poder Público Provincial ya sea mediante la entrega de de grupos en alquiler o a cambio de acciones en el caso de Cooperativas, y en todos los casos con el asesoramiento técnico de la DEBA” (Dirección de Energía).

La **Dirección de Fábricas y Canteras** había sido creada cono repartición independiente en 1947 durante la gestión del Ministro Raúl A. Mercante para proporcionar y trabajar materiales a través de: en la ciudad capital de la provincia las Fábricas de Tejas y Macetas; de Cales; de Caños y Premoldeados y el Taller de Labrado de Piedra. En Olavarría la Cantera de Granito “Sierra Chica”; en Balcarce la Cantera de Granito “El Cerrito”; en Magdalena la Cantera de Calcáreo, además de funcionar en esta repartición la Comercialización de Arena (Avellaneda) y Transportes Fluviales (Buenos Aires).

Los trabajos realizados por las distintas secciones y divisiones de la **Dirección de Geodesia**, comprendían los habituales geodésicos (catastro urbano, áreas rurales, nivelación, vinculación trigonométrica, determinación astronómica); cartográficos (agrimensura, prorrateos), estudios y proyectos, registros gráficos, control de fraccionamientos, entre otros. La actividad del año 1954 se extendió a la preparación del material por parte del Archivo de la Dirección para realizar “pequeñas exposiciones en las Vitriñas del Hall del Pasaje Dardo Rocha, debiendo señalarse las correspondientes a San Nicolás y Areco” de conformidad con las directivas del Superior Gobierno. En “cumplimiento de los objetivos del Segundo Plan Quinquenal” había participado en la II Exposición Provincial de Cartografía entre el 15 de noviembre y el 15 de diciembre de 1953.

Esa sección había cooperado en las tareas de “revalúo inmobiliario de la provincia suministrando material y datos para la confección de planos parciales de secciones, que ahora se hallan encuadradas por partidos, y cuyos primeros cincuenta partidos ya están en consulta en este Archivo”, habilitado “personal extraordinario para el estudio de los posibles duplicados de mensuras y planos de fraccionamiento aprobados con el objeto de individualizar excedentes o sobrantes de tierras no enajenados a los efectos del plan de Ventas de Tierras Fiscales” y, continuado con el “registro, clasificación y habilitación para las consultas diarias de telas de mensuras y subdivisiones”.

Desde el punto de vista de las realizaciones, la **Dirección de Hidráulica** había cumplido casi totalmente con la previsiones del plan de inversiones para el año 1954 y, para ejemplificarlo, el Ministro destacaba las obras “que merecen especial mención por los beneficios que habrán de reportar”: Dársena del futuro Mercado de Frutos de Campana, desagües pluviales en la localidad de Berisso, en Pigüe, partido de Saavedra, en Tres Algarrobos y Carlos Tejedor; muro de atraque en la margen derecha del Río Ajó, partido de General Lavalle; saneamiento de la cuenca del Arroyo Maldonado y en San Martín y La Matanza; canalización del Arroyo San Vicente y Samborombón Chico en el Partido de San Vicente; Canal de Riego Unificador I y III y Canal de Desagües en Villarino y Unificador II en Patagones. Debe agregarse, que se “confeccionaron proyectos de obras de desagües rurales en numerosos partidos de la zona inundable de la Provincia, a fin de preservar en especial a la Ciudad de Dolores y sus alrededores de las temidas inundaciones”

La **Dirección de Obras Sanitarias**, listaba las principales obras proyectadas y en estudio durante el año 1954. Entre las primeras, colectoras máximas en Necochea, Miramar y Villa Evita y ampliaciones de la red de colectoras y de agua corriente en ciudad Eva Perón (La Plata). Entre las segundas, el acueducto 9 de Julio-Carlos Casares-Pehuajó y la planta depuradora de líquidos cloacales en Luján, entre otras.

Las obras proyectadas por la **Dirección de Pavimentación** se desarrollaban en plantas urbanas y accesos a rutas pavimentadas y a lugares de interés general para distintas localidades de la provincia, mientras la **Dirección de Vialidad** de “acuerdo a planes racionalmente concebidos” numeraba y ejemplificaba con numerosas obras terminadas, nuevas, en ejecución, en estudio, licitadas y contratadas para la resolución simultánea de los siguientes problemas: la prosecución de obras de planes anteriores; el estudio y proyecto de obras nuevas; la conservación de la red de caminos existentes; el mantenimiento de los equipos viales y la obtención del máximo plantel mecánico.

En materia de viviendas, la Dirección había previsto una inversión afectada, exclusivamente, a obras de prosecución y habilitación de los Barrios Obreros y propiciado la construcción dentro de las restricciones que le exigía una severa crisis económica.

Respecto a los órganos de planificación, la gestión de Carlos Aloé ponía en tela de juicio el Consejo de Planificación creado durante la gestión de Domingo A. Mercante al entender que “no cumplía con su verdadera misión”. Por ello el 25 de febrero de 1953 creó y concretó, administrativa y jurídicamente, un nuevo Consejo de Planificación de la Provincia de Buenos Aires

que como organismo previsto entre los objetivos del 2º Plan Quinquenal ancló en el marco del “sistema nacional de planificación”.

El Consejo de Planificación Provincial estaba presidido por el propio Gobernador e integrado por los Ministros y el Secretario General de la Gobernación. Ese instrumento técnico legal también creó una Dirección Provincial de Planificación que, en base al existente Instituto de Planeamiento Urbano y Rural, fue concebida como organismo asesor y secretaría técnica de ese Consejo dependiente directamente del Gobernador, y en estrecha relación con el Consejo Nacional de Planificación (Decreto 1484/1953) (2º PQ:476).

El 22 de diciembre de 1954, la Cámara de Diputados sancionó una nueva Ley General de Obras Públicas firmada por el Gobernador Carlos Aloé y el Ministro de Obras Públicas Carlos C. Rodríguez Jáuregui. Esta ley que consideraba obra pública a “toda construcción, reparación, trabajo e instalación de servicios industriales, sobre cosas muebles e inmuebles, que se ejecute a cargo de la Provincia, o que esta garantice o subvencione con destino a llenar una necesidad pública”, establecía que hasta un monto límite determinado, otros Ministerios podían realizar trabajos de reparación y mantenimiento correspondiéndole al MOP, encarar el estudio, ejecución y fiscalización de esas obras bajo la dirección de las reparticiones técnicas de su dependencia. Quedaban excluidas del régimen de la ley las obras del Ministerio de Educación (Ley 5806/1954).

Por la misma ley, la provisión de máquinas, instalaciones, materiales y elementos permanentes de trabajo o actividades accesorias y complementarias, también, podían adjudicarse por licitación o concurso de precios y en estos casos era obligación del contratista facilitar la función de las inspecciones por parte de las diferentes reparticiones del MOP y, los procedimientos para ejecutar obras públicas.

Antes de licitar, adjudicar o proceder a la construcción por administración de toda obra pública o realización prevista en los planes de gobierno, o adquisiciones complementarias de las mismas, “deberá estar prevista la financiación o créditos necesarios y hechos los estudios técnicos correspondientes a cuyo efecto las oficinas técnicas prepararán la documentación o proyecto que constará de: planos generales y de detalle, pliego de bases y condiciones impuestas por la naturaleza de la obra para complementar las generales establecidas por la ley de obras públicas y su reglamentación, presupuesto completo, memoria descriptiva y todos los demás datos o antecedentes que se consideren necesarios o útiles, destinados a dar una idea exacta de la obra”.

Asimismo, en los casos en que los organismos técnicos de la Provincia no tuvieran personal necesario para ciertos trabajos de especialización, “el Poder Ejecutivo, previo dictamen del Consejo de Obras Públicas, podrá llamar a concurso para la elaboración de anteproyectos o proyectos, y acordar premios, pudiéndose igualmente contratar la dirección de los trabajos con el autor del proyecto premiado, con cargo a los rubros especiales que a tal efecto prevea el presupuesto de la realización respectiva”. Rubricaron la Ley General de Obras Públicas, el Gobernador Carlos Vicente Aloé y el Ministro de Obras Públicas Carlos C. Rodríguez Jáuregui, 22 de diciembre de 1954.

En todos estos procedimientos intervenía dictaminando, exceptuando o dirimiendo diferendos el Consejo de Obras Públicas, como asimismo evaluaba las contrataciones directas de los servicios de técnicos o artistas argentinos o extranjeros; los estudios y proyectos, la ejecución y dirección con organismos nacionales, provinciales y municipales siempre que la naturaleza de las obras o realizaciones así lo aconsejara.

Una semana antes de ser sustituido por el Interventor Federal Coronel Arturo Osorio Arana el 25 de setiembre de 1955, Carlos Vicente Aloé había promulgado el presupuesto de la Administración Pública para el año 1956 (Ley 5855/1955). En ese texto del 19 de setiembre de 1955 ratificó los Ministerios de Gobierno, Hacienda, Economía y Previsión; Obras Públicas, Salud Pública, Educación y Asuntos Agrarios y asignó las partidas presupuestarias a las reparticiones centralizadas y no centralizadas del MOP para el año 1956.



## Capítulo 5. El MOP, entre Interventores Federales y Ministros Constitucionales (1955-1976).

El 16 de junio de 1955 dio comienzo a la dictadura cívico militar autodenominada “Revolución Libertadora” que derrocó al Gobierno de Juan D. Perón (1946-1955), proscribió el partido que representaba y se extendió hasta el 1º de mayo de 1958, cuando asumió Arturo Frondizi como Presidente de la República Argentina electo con la proscripción del peronismo (1958-1962). Tres meses más tarde, el 25 de setiembre de 1955, la provincia de Buenos Aires fue intervenida conformándose un gobierno *de facto* integrado provisionalmente por el Coronel Arturo Osorio Arana que derogó la Constitución de 1949 y, por decreto del 16 de mayo de 1956, el Interventor Nacional en la provincia Coronel de Brigada Emilio Augusto Bonnacarrere (1955-1958) proclamó vigente la Constitución de 1934.

Bonnacarrere asumió el 15 de noviembre de 1955 y recompuso las autoridades de la Intervención manteniendo la estructura ministerial: Dr. Juan R. Aguirre Lanari en el **Ministerio de Gobierno**; capitán de Fragata Cont. Eusebio Cortés en **Hacienda, Economía y Previsión**; Dr. Rodolfo A. Eyherabide en **Salud Pública y Asistencia Social**; Prof. Elena A. Zara de Decurguez en **Educación**; Dr. Adalberto R. Reynal O’Connor en **Asuntos Agrarios** y en el Ministerio de **Obras Públicas** a Eloy Guillermo Aguilera y al Cnel. Ing. Militar Jaime E. Ruiz.

Apenas asumió el Interventor Nacional y su Ministro de Obras Públicas, rubricaron un decreto con la finalidad de contribuir económicamente a la reconstrucción de doce casas en el Barrio Campamento, Ciudad de Ensenada, ante “una urgente necesidad de orden social, como consecuencia del desamparo en que quedó un grupo de familias de condición humilde, a raíz de los hechos de público conocimiento”. El Gobierno Nacional encaró entonces “el auxilio inmediato por medio del Instituto Nacional de Acción Social”, mientras que la Provincia giraba su contribución a la Comisión Pro Damnificados del Barrio Campamento instalada en el mismo instituto. Recordemos en este punto que la autodenominada “Revolución Libertadora” se instaló tras un bombardeo a la Plaza de Mayo de la ciudad de Buenos Aires que no fue el único: “También sucedieron bombardeos en Ensenada, en Mar del Plata y en Río Colorado, estos últimos realizados el 16 de septiembre de 1955”. En la ciudad de Ensenada, una bomba cayó sobre el Barrio Campamento destruyendo viviendas de chapa y madera que, rápidamente, fueron consumidas por el fuego (RO-PBA 1955-1955a) (Beltrami 2022)..

La gestión de los ministros provinciales se orientaría hasta 1958 al “cumplimiento de los postulados de la Revolución Libertadora”, dado que:

*“el más ligero examen de la estructura de la administración y sus relaciones con la hacienda pública, ya se lo enfoque en su aspecto político, en su sostén jurídico, en su raíz económica o en su ordenamiento técnico, hace patente la urgencia de ocurrir a su análisis y adecuada reforma, teniendo principalmente en cuenta la necesidad de incrementar y reactivar las fuentes de nuestra riqueza”, Juan María Mathet Ministro de Gobierno (RO-PBA 1955b).*

Comenzó entonces una gestión de gobierno basada, en palabras del mismo Juan María Mathet, en la urgencia de reestructurar el Estado provincial atribuible al “despilfarro en la administración del erario”; a la obstrucción de “nuestras industrias madres entre las que se cuentan la agricultura y la ganadería”; a “los gastos crecientes y excesivos de la administración” y, continúa en clara alusión al “régimen “depuesto” del Gobernador Carlos Aloé (1952-1955), al “abandono que, en obsequio de una mayor disposición de fondos por el gobierno central, en sumisa entrega, han hecho ex mandatorios locales de títulos y derechos que le competen a la Provincia según su jurisdicción territorial y su órbita institucional” (RO-PBA 1955b).

El 17 de marzo de 1958, el Interventor Federal Emilio Bonnacarrere (1955-1958) constituía la Cámara de Diputados surgida “de un acto eleccionario digno, caballeroso y puro, que enaltece la tradición democrática de nuestra Provincia. Las Fuerzas Armadas de la Nación han cumplido su palabra espontáneamente comprometida ante el pueblo, agregando un nuevo laurel a sus escudos, y la ciudadanía ha expresado su voluntad soberana, consagrando sus representantes a esta Honorable Cámara” (RO-PBA 1958).

El retorno al sistema electoral llevó a la gobernación de la provincia de Buenos Aires al Dr. Oscar Alende (1958-1962) hasta que un nuevo Golpe de Estado destituyó a nivel nacional al Presidente Arturo Frondizi. En 1962, se abrió entonces otro capítulo de Intervenciones Federales en la provincia de Buenos Aires: Guillermo V. Salas Martínez (1962), Jorge Bermúdez Empananza (1962), Roberto Etchepareborda (1962), Ceferino Merbilhá (1962), Félix Trigo Viera (1962-1963), Francisco Imaz (1963, en su primera intervención).

Anselmo Marini (1963-1966), asumió el gobierno el 12 de octubre de 1963 acompañando desde la provincia de Buenos Aires la presidencia del Dr. Arturo Illia, debiendo enfrentar una situación política y económica muy compleja y conflictiva hasta el 28 de junio de 1966.

En esa fecha mediante un golpe de Estado que se autodenominó “Revolución Argentina”, fueron destituidos de sus cargos el Presidente de la Nación y todos los Gobernadores de Provincias, disueltos el Congreso Nacional y las Legislaturas provinciales y establecido el Estatuto de la Revolución Argentina que tenía preeminencia sobre la Constitución Nacional de 1853 que permaneció vigente, aunque sin el carácter de norma suprema.

La “Revolución Argentina” (1966-1973) intervino nuevamente la provincia de Buenos Aires con J.F. Von Stecher (1966), Francisco Imaz (1966-1969), Saturnino Llorente (1969-1970), Horacio C. Rivara (1970-1971) y Miguel Moraguez (1971-1973), todos designados por el Gobierno Nacional de Juan Carlos Onganía en ejercicio de las facultades legislativas que le confería el Estatuto de la Revolución Argentina: “El gobierno proveerá lo concerniente a los gobiernos provinciales y designará los gobernadores respectivos, quienes ejercerán las facultades concedidas por las respectivas Constituciones provinciales a los Poderes Ejecutivo y Legislativo y desempeñarán su cometido sujetos a los principios del Estatuto y a las instrucciones del gobierno nacional” (Mensaje 1966).

Como en todo gobierno *de facto*, el presidente de la Nación ejercía todas las facultades legislativas que la Constitución nacional le otorgaba al Congreso, incluidas las que eran privativas de cada una de las Cámaras, con excepción de aquellas previstas para los casos de juicio político a los jueces de los tribunales nacionales. El Estatuto de la Revolución Argentina quedó de hecho sin efecto el 25 de mayo de 1973, al asumir las autoridades democráticas con la Presidencia de Héctor J. Cámpora y, en la provincia de Buenos Aires con los Gobernadores Oscar Bidegain (1973-1974) y Victorino Calabró (1974-1976).

### **La estructura orgánico funcional de los Ministros Delegados Federales (1955-1958).**

Los trabajos de Fernanda Tocho (2021), Florencia Osuna y Martín Vicente (2017) y Mariana Pozzoni (2014), entre pocos pero importantes otros, sostienen que la comprensión del período carece aún de un marco sustancialmente amplio de investigaciones sobre el Estado, mucho menos sobre la faceta de los ministerios, tanto a nivel nacional como provincial; sobre la participación de diversos grupos político-técnicos en la elaboración de proyectos (salud, vivienda, economía y universidad) o sobre la puesta en práctica de algunas propuestas en la provincia de Buenos Aires.

En el caso del Ministerio de Obras Públicas, parte de esa historiografía ausente puede ser reconstruida apelando a los contenidos de sus Memorias y a los registros oficiales que testimonian el quehacer de las distintas reparticiones entre los años 1955-1958.

Eloy Guillermo Aguilera, primer Ministro de Obras Públicas (1955-1956) de la Intervención Federal de la Revolución Argentina en la provincia de Buenos Aires, implementó a poco de asumir una producción técnico legal que durante el año 1956 registró numerosas autorizaciones al MOP y a sus diferentes reparticiones. Se iniciaron con la promulgación de un decreto reglamentario de la Ley General de Obras Públicas de 1954, gestión del Gobernador Carlos Aloé, donde reconocían variaciones de costos en todas las obras a contratar por la provincia para asegurarles a los contratistas estabilidad jurídica (Ley 5806/54).

Continuaron con autorizaciones a la Dirección de Arquitectura para la liquidación de mayores costos en concepto de “gastos improductivos de los años 1949 y 1950” correspondientes al Barrio Obrero de Carlos Tejedor” a favor de la empresa Lanfrit Hnos; a la Dirección de Hidráulica que propiciaba el cambio de traza y el ajuste de las obras de desagües pluviales en la localidad de Berisso ejecutada por la firma Gregorini y Occhi y el reconocimiento de mayores costos a la empresa A.R. Naranjo y Cía en concepto de materiales, transporte y repuestos correspondientes a la obra camino de acceso al Leprosario de General Rodríguez, entre otros ejemplos (RO-PBA 1956, 1956a-b).

En febrero de 1956 era nombrado un representante de la Dirección de Hidráulica en la Comisión creada el 26 de enero de 1949 para que estudiara problemas de jurisdicción nacional en la zona del Puerto La Plata. Recordemos en este punto que Puerto La Plata fue transferido por venta a la Nación en 1904 (RO-PBA 1956c).

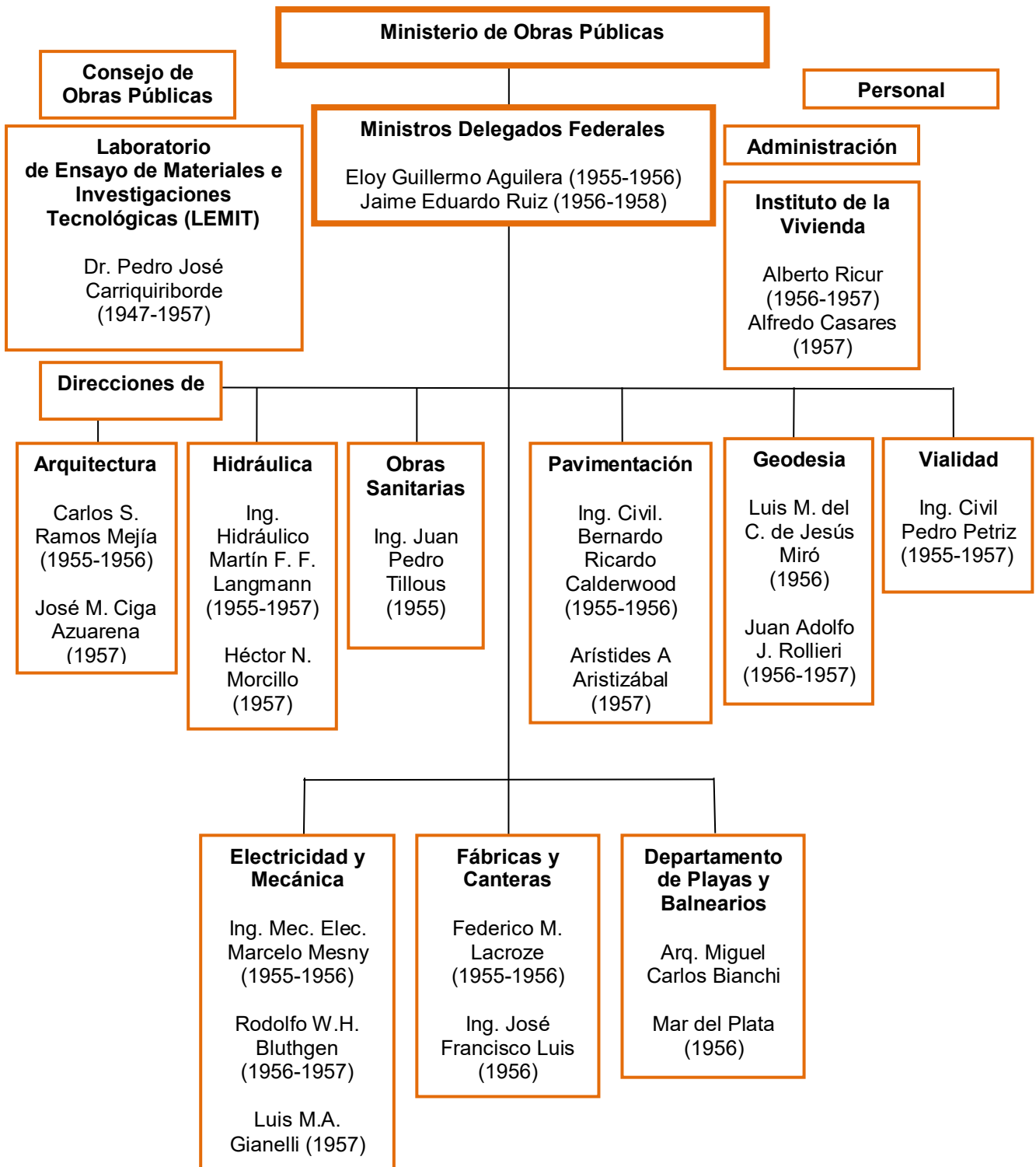
El 2 de mayo de 1956, la Dirección de Vialidad elevaba la documentación confeccionada por el Ferrocarril Nacional Provincia de Buenos Aires relacionada con la ampliación del paso a nivel en el Camino La Plata-Berisso y el 3 de julio la Dirección de Arquitectura procedía a la recepción definitiva de los trabajos de excavación y transporte con destino al relleno del predio del Barrio Obrero de Berisso (RO-PBA 1956d-e).

Un nuevo Ministro al frente de Obras Públicas, Coronel Jaime Eduardo Ruiz, en 1957 modificó algunos artículos de la Ley de Obras Públicas de 1954 para ratificar que las construcciones o ampliaciones como también los trabajos de reparación y mantenimiento de obras pendientes de otros Ministerios podían ser realizadas por los mismos hasta sumas límites determinadas por el Poder Ejecutivo. En este sentido, el 28 de mayo de 1957 se autorizó al Ministerio de Educación para realizar directamente y bajo el control de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, la ampliación de un local destinado a garaje y talleres para uso exclusivo del servicio de automotores de su dependencia (RO-PBA 1957).

La Intervención Nacional aspiraba a una reestructuración orgánica al interior de las reparticiones del MOP que le permitiera encarar “con mayor agilidad las necesidades más premiosas y de mayor incidencia en el desarrollo económico de la Provincia. Caminos y energía son fuerzas dinámicas que mueven e impulsan la economía de una nación y, precisamente, hacia tal fin han convergido los mayores esfuerzos técnicos y económicos” del Ministerio de Obras Públicas.

El Ministro Interventor designó nuevos directores en el marco de una estructura orgánico funcional que no presentó modificaciones sustanciales; mantuvo las direcciones preexistentes, constituyó algunas comisiones de trabajo y creó un nuevo Departamento con asiento en Mar del Plata, “responsable directo y a la vez coordinador y supervisor de las obras que se realizaban en las playas y balnearios de la costa Atlántica”. La creación del Departamento de Playas y Balnearios estaba fundamentada en los “innumerables inconvenientes” de ejecución de las obras derivados de la falta de coordinación entre las direcciones que intervenían en ellas (Memoria 1955-1958) (PBA-MOP 1956). (Organigrama 19) (Viñeta 13).

**Organigrama 19: Estructura orgánico-funcional del MOP entre 1955-1957**



**La Plata, 4 de mayo de 1956.**

**“El Ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, resuelve:**

1º. Créase el Departamento de Playas y Balnearios con dependencia directa del Señor Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas que tendrá por misión:

- a) Coordinar los proyectos de los planes de trabajos a cargo de las Distintas Direcciones y su realización;
- b) Supervisar la ejecución de las obras que se llevan a cabo en cumplimiento de los planes referidos;
- c) Resolver los problemas que se presenten o proponer las soluciones que no estén dentro de sus atribuciones;
- d) Adoptar bajo su responsabilidad las medidas necesarias para asegurar la ejecución normal y en debido tiempo de las obras proyectadas, debiendo informar sobre las causas que impidieren el cumplimiento de tales medidas o propósitos;
- e) Propiciar y proponer la creación de juntas consultivas y asesoras locales, integradas por personas representativas y de jerarquía moral, intelectual y económica, de las distintas localidades interesadas en las obras públicas en playas y balnearios, para conocer por su intermedio las necesidades reales de la costa Atlántica de la Provincia;
- f) Representar a este Ministerio de Obras Públicas ante el de Asuntos Agrarios, las Municipalidades y la Dirección de Turismo y Parques de la Provincia, a los efectos de la Coordinación y armonización de las obras que los mismos realizan en las playas y balnearios.

2º. El Departamento de Playas y Balnearios estará organizado con las siguientes dependencias:

División Despacho y Servicios;  
División Planes y Coordinación;  
División Supervisión Ejecutiva.

3º. Las Direcciones que deban efectuar trabajos en las playas y balnearios deberán coordinar su acción con el Departamento creado y ajustar todos los proyectos y realizaciones en perfecta armonización, para asegurar la consecución de los propósitos expuestos en la presente resolución.

4º. El Departamento de Playas y Balnearios tendrá su asiento en la Ciudad de Mar del Plata. La Dirección de Arquitectura facilitará los locales que sean necesario, entre los que la misma dispone, para el funcionamiento del citado organismo.

5º. La Dirección de Personal tomará las medidas correspondientes para proporcionar el personal que sea necesario al Departamento de Playas y Balnearios, que revistarán en la Dirección General del Ministerio de Obras Públicas con destino fijo en la Ciudad de Mar del Plata, asiento del citado Departamento.

6º. Los gastos que se originen para el funcionamiento del Departamento de Playas y Balnearios serán atendidos con las Partidas del Presupuesto que tiene asignado este Ministerio.

7º. Las Direcciones que tengan dependencias zonales en la Ciudad de Mar del Plata y demás balnearios, prestarán la máxima colaboración en la medida de los efectos y elementos de que disponen, para satisfacer en un principio las necesidades de los mismos; como así también de los medios de transporte que requiera el Departamento de Playas y Balnearios, hasta tanto se provea definitivamente lo necesario a este objeto.

(firma) **Ministro Interventor Eloy Guillermo Aguilera (1955-1956)**

## Apuntes sobre el quehacer del MOP durante la Intervención Federal (1956-1957).

*“Obviadas, al menos en parte y en lo posible, las desfavorables circunstancias que estaban dadas en setiembre de 1955, el ministerio pudo encarar el estudio de aquellas medidas fundamentales que lo colocarían en condiciones para el cumplimiento de los fines impuestos...hacia tal propósito se ha proyectado la labor del Departamento de Obras Públicas...de mancomunado despliegue con los ideales renovadores, moralizadores y constructivos de la Revolución Libertadora”  
(Memoria setiembre 1955- mayo 1958).*

La **Dirección de Arquitectura**, entre 1955 y 1956 había proyectado 78 obras para ser licitadas y ejecutadas por contrato, confeccionado 243 proyectos de conservación y refección de edificios fiscales; iniciado 17 obras, proseguido 46 contratadas con anterioridad, terminado 28, entre otras acciones que se agrupaban en obras públicas para la salud, asuntos agrarios, policía y cárceles: construcción de cámaras frigoríficas anexas al Matadero de Nueve de Julio y continuación de la construcción del Matadero de 25 de Mayo; ampliación del Policlínico del Tórax en Vicente López y destacamentos policiales camineros a construirse en Azul, Bragado, Colón, Banderoló (partido de General Villegas), Etcheverry (La Plata); Nueve de Julio, Pehuajó, Don Torcuato (Tigre), Las Flores, Trenque Lauquen y Chivilcoy. En La Plata, también, la ampliación del Ministerio de Hacienda, la restauración de la fachada del Teatro Argentino, el proyecto desarrollado en “tipo espina” para un establecimiento de encausados.

Hacia 1957, se había acrecentado la tarea cumplida por la Dirección de Arquitectura, particularmente en lo concerniente a obras proyectadas para ser ejecutadas por contrato, sumando el rubro obras para el desarrollo del turismo a los de salud, asuntos agrarios, policía y cárceles: proyectos para una Hostería en la Laguna de Lobos; la Asistencia Pública en Nueve de Julio, el Centro Mayor de Higiene Materno Infantil en Ranchos (General Paz); el edificio para la Municipalidad de Cañuelas; el Cuartel de Bomberos en Dolores, y en La Plata la construcción de un cuerpo Central en el Departamento de Policía, la modificación de la Escuela de Policía “Juan Vucetich” y la ampliación del Instituto Biológico.

Seis obras contratadas tenía en ejecución la **Dirección de Hidráulica** en setiembre de 1956: el saneamiento de la cuenca del arroyo Maldonado destinado a sanear una amplia zona urbana de los partidos de La Matanza y San Martín, “obra licitada en 1946 y que por diversas dificultades tuvo un ritmo de ejecución muy lento”; el entubamiento de un tramo del arroyo La Tapera (General Pueyrredón) que si bien “fue considerada innecesaria por el Gobierno de la Revolución, dado el estado avanzado de su construcción” se prosiguió; el saneamiento de la cuenca del arroyo del Barco “que beneficiará a toda la población de la zona del Puerto de Mar del Plata”; los desagües de la zona de riego de Villarino “que tienden a evitar el ensalitramiento de los campos”; una canalización del arroyo San Vicente y Sanborombón Chico y, un pequeño desagüe urbano en la ciudad de Berisso, completaban la nómina.

En el transcurso del año 1956 se habían licitado obras, entre ellas, de desagües pluviales (Villa Talleres y Belgrano en Junín, San Martín y Bahía Blanca), canal unificador en Villarino; entubamiento de la calle 11 en La Plata ocupada con un canal de desagüe; siematización de las nacientes del arroyo Languayo en Tandil; obras de defensa de playas y barrancas en Mar del Plata y Miramar; canalización del Río Reconquista desde Bancalari hasta el arroyo Morón; pequeños desagües en La Plata, un puente sobre el canal 11 (Tapalqué), un muelle para pescadores en Chascomús; desagües pluviales urbanos en Trenque Lauquen, Quilmes y Chivilcoy y los de la laguna Atam“squi al arroyo grande en Coronel Vidal. Otras estaban en estudio como la canalización del arroyo La Picaza en el partido de Dolores.

Mientras tanto la Dirección de Hidráulica seguía actuando en los trabajos rutinarios de conservación de obras hidráulicas tanto rurales como urbanas, costeras, de riego y de navegación y en 1957 debió sumar las urgentes de reparación de canales ante “las fuertes precipitaciones pluviales que originaron grandes inundaciones en al zona central de la Provincia”. Las labores de emergencia habían abarcado todos los grandes canales de la red general de desagües.

“Sin entrar a mencionar en esta memoria pequeñas obras de rutina consistentes en ampliaciones de servicios o trabajos accesorios a la explotación” de la **Dirección de Obras Sanitarias**, el Ministro Eloy Guillermo Aguilera recordaba que en 1956 se habían terminado las construcciones de provisión de agua corriente en Balcarce así como, también, el desagüe cloacal que partiendo de Abasto y sirviendo a las localidades de Olmos y Melchor Romero terminaban por conectarse a la red de la Ciudad de La Plata. Otras habían continuado como la planta depuradora de líquidos cloacales de Punta Alta y el acueducto que transportaba las aguas de Nueve de Julio a Carlos Casares, “aunque el avance de esta última ha sido muy lento”.

*“De las obras iniciadas sólo mencionaremos la extensión de la red de colectoras cloacales de la ciudad de La Plata en 7 km y la planta depuradora de líquidos cloacales de Luján. Pero la labor fundamental desarrollada entre fines de setiembre de 1955 hasta el 31 de diciembre de 1956, no queda de ninguna manera reflejada en el trabajo de construcción, sino en la intensificación de las tareas de estudios y proyectos que constituyeron la base sobre la que se cimentó la futura realización de los trabajos” (Memoria 1956-1958:47).*

Gracias a la tarea en materia de proyectos desarrollada durante 1956, la labor de la repartición durante el 1957, se había desplazado a la ejecución de numerosas obras: la memoria mencionaba que se había iniciado la construcción de dos tanques de reserva de agua y reguladores en Bahía Blanca; la provisión de agua corriente a Campana y Colón; construcciones complementarias en la Planta de Tratamiento de Agua en Punta Lara; la Usina Bosque en La Plata, los trabajos de provisión de agua y desagües cloacales en Olavarría, la provisión de agua en Pedro Luro y la cloaca máxima de La Plata.

La **Dirección de Pavimentación**, en 1956, encaró la realización de obras en el marco de un “Plan Preferencial” a realizar en 17 partidos del conurbano bonaerense y con el fin de dar prioridad a calles de vinculación intercomunal y de centros poblados a rutas pavimentadas. El Ministro resaltaba que “Debido a la urgencia y simultaneidad del Plan se decidió la contratación de profesionales de la ingeniería, previo concurso de antecedentes para la ejecución de los trabajos pertinentes y la preparación de los proyectos”. Un año más tarde elevaba los proyectos de obras correspondientes al plan, además de otros de pavimentación, repavimentación y conservación, e iniciado los estudios técnico económicos para responder a los pedidos formulados por las municipalidades, aunque “el desarrollo normal de las obras se vio dificultado por la escasez de materiales y de transporte incidiendo, en forma directa sobre los planes de ejecución previstos”.

La Dirección de Pavimentación tenía asignado, entre otras tareas, la construcción de aeródromos en campos adquiridos a tal efecto y que “en número de 41” se encontraban distribuidos en otras tantas localidades de la Provincia. Siguiendo el plan de obras pro fomento de la aeronáutica civil en la provincia, en 1957, la Dirección de Pavimentación había terminado la construcción de hangares de mampostería y dependencias auxiliares en los aeródromos de Coronel Dorrego, Las Flores, Dolores, Pergamino, Carlos Casares y Miramar y se encontraban en construcción obras similares en Saladillo y General Madariaga.

La **Dirección de Geodesia** que “tiene su origen en la Comisión Topográfica creada en 1821”, a partir de fines de 1955, intensificó los trabajos gracias al “apoyo moral y material, que para la consecuencia de los fines de la Repartición, brindaron las autoridades de la Provincia”. La Memoria 1956-1958 citaba: la prosecución de la Carta Parcelaria de la Provincia que se hallaba suspendida desde el año 1945, además de atender tareas de divulgación de cartografía histórica del país y de América Meridional, intervenir en tasaciones administrativas de inmuebles de interés por parte del Fisco, ejecutar mensuras, relevamientos o replanteos y amojonamiento de los bienes sujetos a expropiación, donación de bienes fiscales y barrios obreros.

En 1956, la Dirección de Geodesia había realizado trabajos tanto en campo como en gabinete. Ejemplo de estas tareas lo constituían el levantamiento de la planta urbana de Quilmes y el cálculo de este relevamiento, al igual que en Lomas de Zamora y la compensación de poligonales rurales y nivelación de plantas urbanas y estudios e investigaciones sobre:

- ✓ las causas que originan la demanda de tierras en la provincia de Buenos Aires,
- ✓ aspectos típicos del desarrollo urbano en dos zonas de la provincia (Costa Atlántica del partido de General Lavalle y de San Vicente),
- ✓ la evolución conceptual comparada de la legislación sobre subdivisión de tierras en la provincia, “desde las Leyes de Indias hasta el presente” (1956).
- ✓ Las bases para un anteproyecto de ley destinado a regular la subdivisión de la tierra.

En 1957, y “con motivo de recordarse a don Bernardino Rivadavia, creador del Departamento Topográfico y en ocasión de cumplirse el 75º aniversario de la fundación de la ciudad de La Plata”, la Dirección de Geodesia organizó exposiciones y publicó diversos folletos; envió inspectores para corroborar en terreno el cumplimiento de las normas referentes a remates de loteos; publicó hojas de la Carta Parcelaria de la Provincia, planos de los partidos de L.N. Alem y General Arenales, de la División Política de la Provincia; el catálogo de mensuras del partido de General Arenales a la par de continuar con las tareas habituales descritas en detalle por la Memoria citada. “A fines del año 1957 tuvo lugar el acto licitatorio de la primera parte del equipo que demandará la sección Fotogrametría que se encuentra en sus tareas de organización”.

Con respecto a las obras a cargo de la **Dirección de Electricidad y Mecánica**, el Ministro Eloy Guillermo Aguilera (1955-1956) afirmaba que “si bien varias de ellas estaban previstas ya en planes anteriores a la Revolución Libertadora, una vez instaladas las nuevas autoridades se impartieron directivas adecuadas merced a las cuales han tenido un considerable impulso y se han encarado los problemas energéticos de la Provincia en una forma más amplia y detallada, contemplando los intereses de la población” (Memoria 1955-1958). Su labor en ese período se había desarrollado entre los trabajos de mantenimiento de maquinarias, el control de los servicios prestados por particulares; el asesoramiento a las municipalidades acerca de la habilitación de nuevas industrias y ampliación de las existentes, el control de esos establecimientos; la habilitación de generadores de vapor y la entrega de grupos electrógenos a municipalidades y cooperativas. Los más importantes trabajos se habían realizado en Bahía Blanca, Chivilcoy, Coronel Suárez, Chascomús, Dolores, Lobos y Miramar.

En 1957, y bajo las mismas directivas de la Intervención Nacional, la acción de esta repartición se concentró en el proyecto y comienzo de ejecución de las “obras para la zona Norte, donde estaba previsto terminar y poner parcialmente en funcionamiento la Central de Chivilcoy, pero que no podía aprovecharse totalmente por carecer de línea de trasmisión y subestaciones transformadoras”. También se planteaba la eliminación “del mayor número posible de pequeñas usinas, que son antieconómicas y de servicio reducido para en cambio distribuir energía en líneas de alta tensión procedentes de centrales regionales. Es así que se ha previsto la ampliación de redes en la zona de Chascomús, Dolores, la zona Atlántica, Mar del Plata y Bahía Blanca” (Memoria 1955-1958).

La **Dirección de Fábricas y Canteras** tenía bajo su responsabilidad “la explotación del subsuelo provincial y la extracción de material pétreo, calcáreo, confección de granitullo, adoquines comunes, caños, lajas, etc. que luego proveía a las distintas reparticiones del Ministerio, para vastas obras por administración o por contrato. Entre 1955 y 1957 las actividades se habían desarrollado en concordancia con poca disponibilidad de mano de obra, maquinarias y equipos, agravadas al fin del período por “inconvenientes insalvables que no permitieron la adquisición de maquinarias por falta de ellas en el mercado y prohibición de su importación”. La situación persistió durante el período 1956-1958 disminuyendo notablemente la producción de:

- ✓ la Cantera de Sierra Chica, que había trabajado de “forma algo reducida por falta de mano de obra, que normalmente y en su mayor parte consiste en el concurso de los reclusos del Penal de Sierra Chica. Para solucionar esta dificultad se ha tratado de conseguir el concurso del personal civil lo que sólo fue posible obtener en parte, al finalizar el año 1956, dado que por tratarse de una zona de intensa actividad industrial la escasez de obreros es notoria”.



- ✓ la Cantera “El Cerrito”, también, había trabajado en forma reducida “por cuanto debe suspenderse la producción para reintegrar el yacimiento a la Municipalidad de Balcarce”,
- ✓ la nueva Cantera de Magdalena, había abierto un importante frente de explotación de conglomerado calcáreo con destino al mejoramiento de caminos y en 1956 la mayor parte de su producción fue suministrada al camino de acceso a Bartolomé Bavio (Magdalena),
- ✓ la Fábrica de Caños de La Plata, había cumplido con los pedidos de caños de hormigón simple de diversos diámetros destinados a alcantarillados y lajas para pasos, “manteniendo siempre un almacenamiento racional para las obras de urgencia”,
- ✓ el Taller de Labrado de Piedras de La Plata, trabajaba en la “confección de monumentos para distintas comunas e instituciones y para revestimientos de edificios varios” como en el caso de un gran basamento de granito martelinado y lustrado para la estatua del Gral. San Martín en Olavarría. Mientras que:
- ✓ en La Plata, la Fábrica de Cales de J. Gorina se ponía en marcha y la Fábrica de Cerámicas “se hallaba parcialmente paralizada a la espera que la comisión formada resuelva el destino que se le va a dar”, aun habiendo “obtenido resultados satisfactorios en lo que respecta a la confección de ladrillos huecos y macetas”. Resuelto el conflicto en 1957 el ritmo de producción había aumentado de acuerdo con la demanda originada en su mayor parte por obras públicas.

El **Laboratorio de Ensayo de Materiales e Investigaciones Tecnológica** (LEMIT) integraba con un profesional las Comisiones Asesoras Ministeriales y, continuaba con sus trabajos a terceros que comprendían los servicios realizados a reparticiones nacionales y otros gobiernos provinciales, municipalidades, industrias y particulares y, con los estudios tecnológicos y de investigación; la participación en congresos nacionales e internacionales y la colaboración con institutos de enseñanza superior.

*“El año 1957 puede considerarse para el LEMIT como la reafirmación de una etapa de superación en el desarrollo de la actividad científica y tecnológica. Apreciada su labor en sus tres aspectos principales: a) Colaboración con las reparticiones de la Administración Provincial; b) Trabajos para terceros; c) Estudios e investigaciones emprendidas por el LEMIT, se puede afirmar que en todos ellos incrementó considerablemente su actividad” (Memoria 1955-1958)*

La Memoria del Ministerio de Obras Públicas durante la administración del Interventor Nacional Gral de Brigada Emilio A. Bonnacarrere y los Ministros de esa cartera entre los años 1955 y 1958, Eloy Guillermo Aguilera (1955-1956) y Jaime Eduardo Ruiz (1956-1957), explicaba a propios y extraños dos de las preocupaciones de las autoridades que resolverían durante el año 1956: la restitución de la autarquía a la **Dirección de Vialidad** y la creación del **Instituto de la Vivienda**.

El régimen autárquico de la **Dirección de Vialidad** que fue concretado el 18 de mayo de 1956, le brindó “cierta independencia del poder central de la provincia en el manejo de los fondos, la contratación de obras y ejecución de planes de trabajo”. Este texto precede al que para el Ministro Eloy Guillermo Aguilera era interesante destacar: a poco de la recuperación de la autarquía, advertía los beneficios percibidos por las obras viales al simplificar los trámites de aprobación de los proyectos, llamados a licitación pública y privada, adjudicación, contratación, plazos de certificaciones y mayores costos, modificaciones de obras, etc. (Decreto Ley 7823/1956a).

Mientras se iban preparando los proyectos a licitar en 1957, el Ministro citaba “tres obras mayores”, los Caminos Bolívar-Nueve de Julio, Juárez-Tandil y Pipinas-La Costa. A la vez la provincia se había acogido al “Plan de Fomento Agrícola” que, en 1957, beneficiaba casi exclusivamente a los caminos de tierra bonaerenses, mientras que otras obras se realizaban por convenio con la Dirección de Vialidad de la Nación como la pavimentación de las rutas nacionales en los tramos Pigüe-General Villegas (ruta 33); Olavarría-Bolívar (ruta 226) y los accesos a importantes poblaciones. Un elevado número de obras habían sido adjudicadas en el año 1957:

- ✓ reconstrucción del pavimento elástico en el Camino Juárez-Tandil,
- ✓ construcción de pavimento elástico en el camino de Madariaga a Pipinas,
- ✓ construcción del pavimento de hormigón simple en camino Mar del Plata-Necochea,
- ✓ obras básicas y pavimento elástico en el camino Cnel Brandsen-Ranchos,
- ✓ construcción de terraplén y obras complementarias en el camino La Plata-Magdalena,
- ✓ construcción de pavimento elástico y obras accesorias en el camino Dolores-Ruta 11,
- ✓ reacondicionamiento de obras básicas y ensanche de pavimento en camino Mar del Plata-Necochea,
- ✓ construcción de pavimento en camino Pilar-Escobar,
- ✓ construcción de obras básicas y pavimento de hormigón simple en camino Baker (Benito Juárez) a Ruta Provincial N° 74.

El fortalecimiento de la Dirección de Vialidad alcanzó a la adquisición de equipamiento adecuado tanto en materia de movilidad como de equipos camineros: casillas metálicas para equipistas, camiones y camiones volcadores, tractores de gran potencia, inyectores de barro-cemento, aplanadoras, plantas asfálticas, compresores de aire y, entre otros, motoniveladoras. En cuanto a los recursos humanos de la repartición se había elaborado un plan de becas para el personal especializado que incluía viajes al extranjero con el objeto de propender al perfeccionamiento técnico de los profesionales de la ingeniería.

Durante la gestión del Interventor Federal Emilio A. Bonnacarrere, capítulo aparte merece la creación del **Instituto de la Vivienda** (IVBA) el 20 de enero de 1956 que, con el carácter de organismo autárquico directamente dependiente del Ministro de Obras Públicas, tendría a su cargo desarrollar la acción del Gobierno de la Provincia para dar solución al problema de la vivienda que debía “ser objeto de un tratamiento técnico especializado, por intermedio de un organismo de suma agilización en su estructura y encuadre racional de su cometido”. Los considerandos del Decreto Ley que lo creaba, explicaban la decisión del Interventor Nacional Emilio Bonnacarrere para “prestar preferente atención a los problemas que afectan al pueblo de la Provincia, arbitrando las medidas necesarias para que dentro de un planteo orgánico y responsable se obtengan las soluciones que la comunidad exige” (Decreto-Ley 469/1956).

La creación del Instituto de la Vivienda reconocía como antecedentes al Instituto de la Vivienda Obrera creado en 1937 durante el gobierno de Manuel Fresco (1936-1940) en el seno del Ministerio de Gobierno y a la Dirección de la Vivienda Económica del Ministerio de Obras Públicas, transformada en la Dirección de la Vivienda, para desaparecer con la creación de ese “ente autárquico” que concentró en un mismo organismo las reparticiones existentes en el Ministerio de Obras Públicas desde la sanción de la Ley General de la Vivienda durante la administración del Ministro Raúl Mercante (Ley 4551/1937) (Ley 5396/1948).

Reconocía que el Ministerio de Obras Públicas había propuesto la creación de ese organismo “técnico-especializado” para que “sin rémoras burocráticas” estructurara la acción oficial en materia de asesoramiento, coordinación y fomento de la iniciativa privada, en cuanto a la adquisición y/o construcción de viviendas, entendiendo que la crisis en ese rubro “no puede hallar solución exclusiva en la acción oficial, sino que por el contrario, y preferentemente, es en la reactivación de la iniciativa privada y en el concurso del pueblo todo de la Provincia, desarrollado dentro de un ámbito de democrática regulación, donde se encontrará los medios necesarios para encarar con firmeza y seriedad la solución del problema”. (Viñeta V.14).

La Plata, 20 de enero de 1956.

**El Interventor Federal en ejercicio del Poder Legislativo decreta con fuerza de Ley:**

**“Artículo 1.-** Créase el Instituto de la Vivienda de la provincia de Buenos Aires, con el carácter de organismo autárquico directamente dependiente del señor Ministro de Obras Públicas, que tendrá a su cargo desarrollar la acción del Gobierno de la Provincia, en la solución del problema de la vivienda.

**Artículo 2.-** Determinase, como cometido funcional básico del Instituto, el asesoramiento, coordinación y fomento de la iniciativa privada en materia de adquisición y/o construcción de viviendas.

**Artículo 3.-** Para el debido cumplimiento de lo determinado en el artículo 2, y sin perjuicio de la impostergable atención de otras tareas atinentes a su cometido, el Instituto deberá someter a consideración del señor Ministro de Obras Públicas, dentro de un plazo sumario, el proyecto de las disposiciones oficiales que regulen orgánicamente...

**Artículo 4.-** El Instituto de la Vivienda, se constituirá sobre la base de un Directorio compuesto del presidente, quien deberá ser arquitecto, y tres directores: a) director técnico; b) director económico- financiero, y c) director jurídico del Instituto.

**Artículo 5.-** Una vez constituido el Directorio, sus integrantes deberán elevar dentro de un plazo improrrogable de treinta (30) días, a consideración del señor Ministro de Obras Públicas, el proyecto del régimen funcional del Instituto, su ordenamiento financiero y la integración de sus cuadros técnicos, con estricto ajuste a las normas que se consignan en el artículo 6, del presente decreto.

**Artículo 6.-** El Instituto deberá articular su estructura funcional, con estricta sujeción a una efectiva racionalización técnico-administrativa, evitando toda traba o inercia burocrática y ajustándose al máximo a una simplificación funcional imprescindible. Su ordenamiento financiero deberá corresponder ineludiblemente a las necesidades reales que deberá satisfacerse, evitando todo dispendio en el manejo de los fondos públicos, pero atendiendo al cabal cumplimiento del cometido impuesto.

**Artículo 7.-** Las reparticiones oficiales deberán prestar su máxima colaboración a la labor del Instituto y, en particular toda gestión que realice su Directorio deberá sustanciarse en plazo sumario, a efectos de posibilitar la inmediata puesta en marcha del Instituto...”

(firma) **Interventor Nacional Coronel Emilio Augusto Bonnacarrere**

La creación del Instituto de la Vivienda permitiría, a la vez, usufructuar racionalmente la labor técnica-especializada de organismos de probados méritos dependientes del MOP como el LEMIT, dando a las soluciones habitacionales “la necesaria base científicas que ellas requieren”.

La ley de creación fomentaba, además, la participación de las cooperativas que se instituyeran para la adquisición y/o construcción de vivienda, teniendo en cuenta su carácter de “obra de bien común con participación de todos y en beneficio de todos, donde habrá de radicarse, de seguro, el centro de la máxima actividad en la materia, de modo tal que la solución de un problema de tan directa incidencia en la vida del pueblo se estructure en un planteo de educación social tan necesario para la reconstrucción del país”. La experiencia “recogida en Dinamarca, Suecia, Noruega, Francia y algunos países americanos demuestra que el sistema de cooperativa aplicado a la construcción de viviendas arroja resultados positivos y concretos que es indispensable fomentar, puesto que traerá aparejado la reducción de costos en la construcción y el acceso a la vivienda propia para todos los sectores sociales”.

En un trabajo sobre la gestión del Instituto de la Vivienda, Roxana Manes (2016:56) concluye que en el período 1956 a 1976, la política habitacional provincial respondió al “modelo Desarrollista del momento, la planificación tecnocrática centralizada, desarrollada durante varios gobiernos de hecho y pocos gobiernos democráticos por lo cual la característica general del periodo es la lejanía del derecho. El programa con mayor incidencia en la gestión del IVBA en este período es el Provincia y Municipios (PYM) y luego el ATEPAM, el primero si bien con mayor cantidad de viviendas pero con menor cantidad de metros por vivienda, y el segundo con una autoconstrucción dirigida sin una participación real de las personas en la gestación de los procesos de resolución de sus propias necesidades tanto como acto de producción y acto social”.

Según reza el tercer artículo del decreto ley de creación, el Instituto de la Vivienda debía someter a consideración del Ministro de Obras Públicas, dentro de un plazo sumario, el proyecto de las disposiciones oficiales que regularan orgánicamente:

- ✓ “El levantamiento del censo provincial de la vivienda, conforme a los postulados de la técnica especializada y la actuación sistemática de las estadísticas vinculadas al problema de la vivienda.
- ✓ El régimen crediticio para la adquisición y/o construcción de viviendas.
- ✓ La facilitación de las superficies necesarias para el desarrollo de un programa de construcción de viviendas populares.
- ✓ El estatuto básico para las cooperativas, o consorcios de propietarios a instituirse para la adquisición y/o construcción de viviendas.
- ✓ La coparticipación comunal en la acción oficial a desarrollar en la materia.
- ✓ Las bases generales para los llamados a concurso de anteproyectos de unidades vecinales.
- ✓ La acción del Gobierno en los casos de extrema necesidad que no permitan insertar la obra a realizar en el plano exclusivo de la iniciativa privada.
- ✓ Las bases genéricas a que deberán ajustarse los Códigos de la edificación a dictarse en la Provincia.
- ✓ La coordinación de tareas con organismos análogos en el orden nacional”.

### **Hacia una nueva estructura orgánico funcional del MOP (1958 y 1966)**

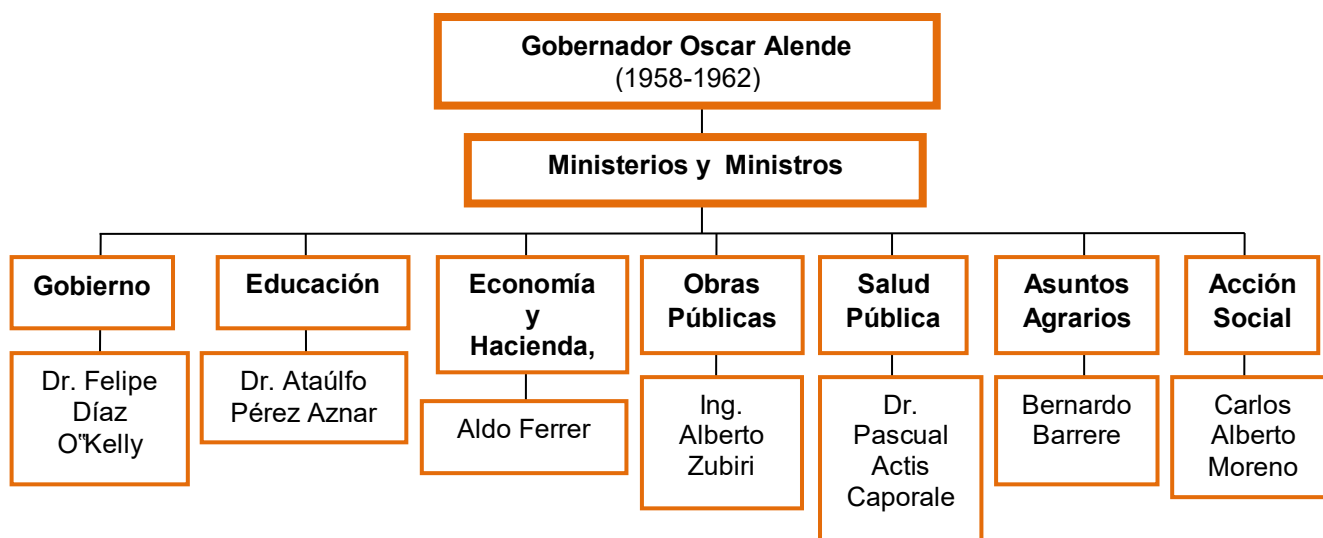
*“La voluntad de ceñirnos a la ley fundamental de la Provincia, asumiendo, a la vez, con franca resolución sus urgencias sociales, nos impone iniciar una racionalización administrativa que gira, preponderantemente, sobre tres ideas básicas: la actitud del Estado frente a la cuestión social; la independencia y coordinación ministerial y la subordinación de la burocracia a los altos intereses colectivos” (Ley 5873/1958).*

Hasta 1966, el número y denominación de los Ministerios del Estado Provincial se mantuvo estable, salvo el de Hacienda, renombrado de Economía y Hacienda (ex de Economía y Previsión; ex Hacienda) y la institucionalización del Ministerio de Acción Social creado durante la gestión del Gobernador Oscar Alende con la finalidad de establecer “condiciones sanas y prósperas para la actividad laboral; cooperar para el uso recreativo y deportivo del tiempo libre y fijar un régimen amplio de seguridad en todos los aspectos de previsión y asistencia social. Este último será disuelto el 9 de setiembre de 1966 por la Intervención Federal de Francisco Imaz (1966-1969) y sus organismos incorporados al Ministerio de Salud que, por el mismo decreto ley, fue renombrado Ministerio de Bienestar Social (Decreto Ley 7218/1966),

En agosto de 1958, el Gobernador electo Oscar Alende (1958-1962) promulgó una nueva Ley Orgánica de los Ministerios fundamentada en una idea de la administración pública superadora de su antecesora de 1952, promulgada durante la gestión del Gobernador Carlos Aloé, en cuanto al “esquema legal formulado; en las orientaciones fundamentales que se definen; en las obligaciones expresas y de inmediato cumplimiento que se incluyen y en la técnica de organización que se adopta”. Muchos años habían pasado sin que un texto legal y sistemático tradujera, expresamente, las facultades específicas del Poder Ejecutivo y la extensión progresista de sus servicios públicos. Para Oscar Alende se hacía necesario adecuar la nueva ley a las estructuras constitucionales y administrativas vigentes (Ley 5873/1958),

En ese marco el Poder Ejecutivo estaba facultado para transferir dependencias y bienes patrimoniales, crear organismos y nuevos servicios, redistribuir el personal y, además, realizar todos aquellos actos que resultaran indispensables para el cumplimiento de la finalidad de cada Ministerio. Los siguientes Ministerios y Ministros acompañaron su gestión (Organigrama 20).

**Organigrama 20. Ministerios y Ministros** (Ley 5873/1958).



## La estructura funcional al desarrollo del Plan de Obras Públicas (1959-1960).

*“La historiografía sobre la gestión de Oscar Alende en la gobernación de la provincia de Buenos Aires destacó unánimemente a ésta como progresista, tanto por su dinamismo en la realización de obras de infraestructura –construcción y reconstrucción de 3.740 kilómetros de pavimentos y rutas nacionales y provinciales– como por la creación y el fortalecimiento de los servicios sociales y educativos. Puso un marcado énfasis en su acción vigorosa en materia de salud, de educación y de vivienda, uno de los déficits a corregir tanto en el conurbano bonaerense como en el interior provincial” (Spinelli 2022: 39).*

El 6 de febrero de 1959, la estructura orgánico funcional del Ministerio de Obras Públicas se manifiesta en el **Plan de Obras Públicas** para el ciclo 1959-1960 que, suscripto por el Gobernador Oscar Alende y su Ministro de Economía y Hacienda Aldo Ferrer, listaba y detallaba numerosas obras y trabajos públicos a ejecutar por sus distintas reparticiones y entes autárquicos, incluyendo las partidas presupuestarias transferibles a los municipios para la ejecución de obras sanitarias y de todas aquellas demandadas al MOP por los restantes Ministerios del Ejecutivo provincial, la Legislatura y el Poder Judicial, salvo las pertenecientes al Ministerio de Educación que, por entonces, tenía su propia Dirección de Construcciones (Ley 6016/1959) (Ley 6215/1959b).

En ese Plan la Dirección de Aeronáutica había dejado de pertenecer al MOP por transferencia al Ministerio de Gobierno con las siguientes atribuciones: adquisición de aeronaves, repuestos, accesorios, equipos, materiales de aviación y reparaciones, construcción de hangares y balizamientos de pistas, expropiación de campos para para aeródromos, instalaciones eléctricas y telefónicas. Mientras que en la ley de presupuesto de 1960 el Instituto de la Vivienda figuraba como perteneciente al Ministerio de Acción Social y en 1964, nuevamente, bajo dependencia del MOP y, a este último, como ente autárquico en 1965.

El 19 de febrero de 1959, el Gobernador Oscar Alende promulgó la Ley General de Obras Públicas N° 6021 que regulaba, y aún regula con las modificaciones producidas en el transcurrir del tiempo, “todas las construcciones, trabajos, instalaciones y obras en general que ejecute la Provincia por intermedio de sus reparticiones, por sí o por medio de personas o entidades privadas u oficiales, con fondos propios de aportes nacionales, municipales o de particulares”, entendiéndose por construcciones, trabajos, instalaciones y obras en general, la ejecución, conservación, reparación o mantenimiento de bienes muebles e inmuebles, que estén directamente afectados a una obra pública, cualquiera fuera el sistema de ejecución (Ley 6021/1959a).

La ley que aún mantiene su estructura lógica y de contenidos, actualizados y/o modificados dado el “largo tiempo transcurrido desde su sanción y las numerosas reformas introducidas” por leyes de presupuesto, en 1995 imponía la necesidad de su ordenamiento con el propósito de “facilitar la hermenéutica en una materia”: Constaba y consta de trece capítulos que tratan aspectos particularizados en cada fase del proceso de materialización de las obras públicas: en general (Capítulo I); del proyecto (CII); de los sistemas de adjudicación y de realización (CIII); de las licitaciones (CIV); de la adjudicación y contrato (CV); de la ejecución (CVI); de la medición y pago (CVII); de la recepción y conservación (CVIII); de las variaciones de costo (CIX) y de las obras por administración (CX) (Decreto 4536/1995).

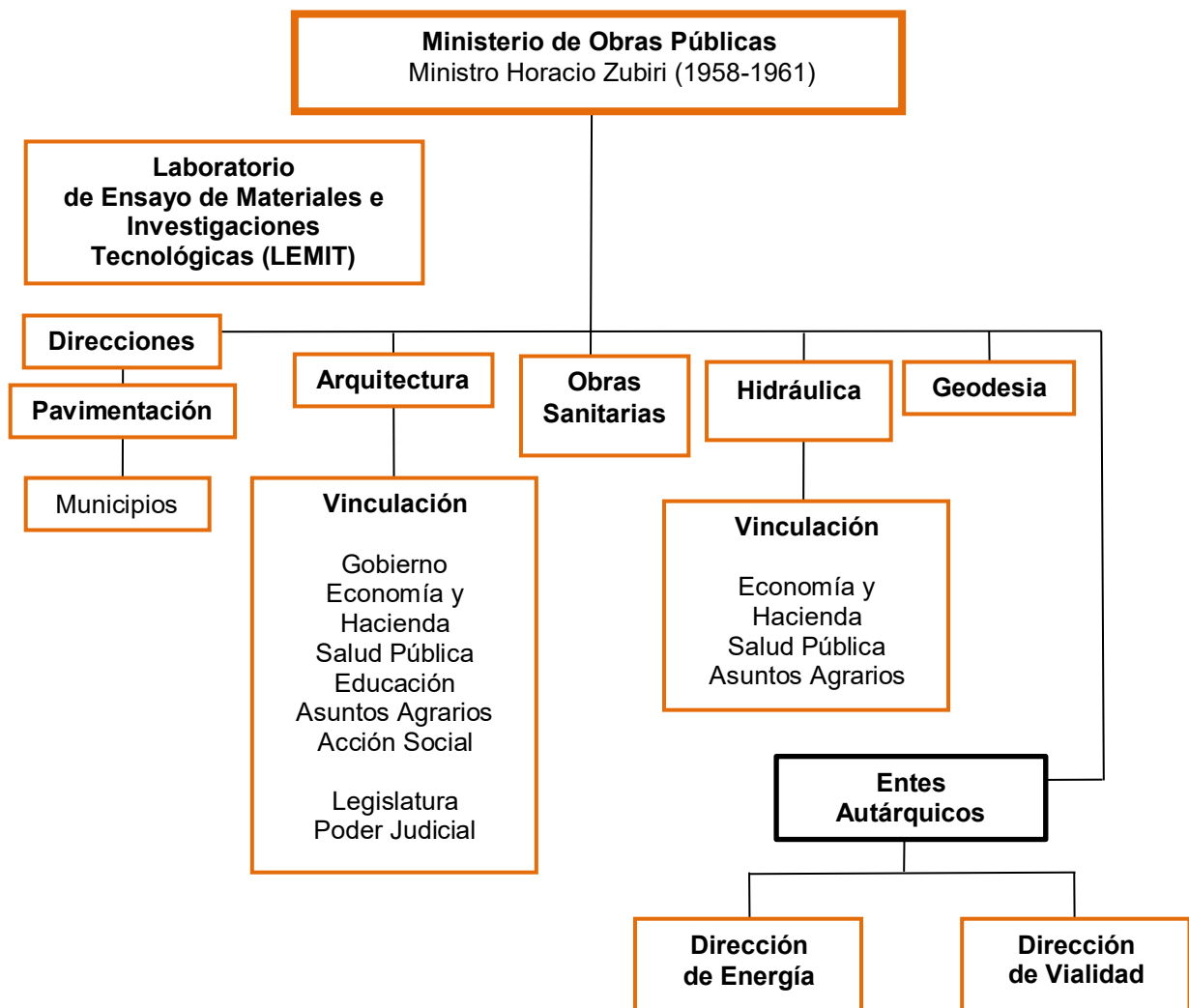
Completaban el texto normativo disposiciones varias (CXII) y transitorias (CXIII), por las primeras quedaban excluidas de la ley las obras que “contrate o realice el Banco de la Provincia para su servicio” pudiendo requerir el asesoramiento del Ministerio de Obras Públicas y, las obras de edificación escolar e institutos dependientes del Ministerio de Educación “que se llevarán a cabo por el mismo”, actuando en lugar del Consejo de Obras Públicas el Consejo de Obras Escolares. Las segundas, transitorias, trataban sobre las obras ejecutadas por personas o entidades privadas subsidiadas o subvencionadas por la provincia.

En el caso del MOP sus incumbencias abarcaban desde la formulación de planes integrales, regionales o locales, la ejecución de obras de arquitectura, vialidad, hidráulica, pavimentación,

vivienda popular, sanitarias hasta el asesoramiento para la planificación, regulación y urbanización de ciudades y pueblos, a requerimiento de las municipalidades. Instalada la Legislatura Provincial, los ministros debían presentar la reseña detallada de su labor, dentro del plazo constitucional, señalando especialmente las reformas a proveer en cada una de sus dependencias.

En su mensaje a la Asamblea Legislativa del año 1959 Oscar Alende definió claramente su orientación en materia de obra pública para 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” (Mensaje 1959). (Organigrama 21) (Viñeta V.15).

**Organigrama 21. Las vinculaciones interinstitucionales del Plan de Obras Públicas 1959-1960.**



**Ministros titulares de Obras Públicas:**  
 Belgrande E. Magno /1961-1962)  
 Rafael Barcells (1962)  
 Ricardo Rudi (1963-1966)

**La Plata, 13 de agosto de 1958**

**El Ministerio de Obras Públicas intervendrá en:**

1. Formulación y ejecución de planes integrales, regionales o locales, de obras públicas.
2. Satisfacción de las necesidades en materia de equipos mecánicos y acopio de materiales y elementos para la ejecución de los planes de construcción y previsión integral en materia de transporte.
3. Estudios, proyectos y construcción de obras de arquitectura. Conservación de edificios del Estado.
4. Estudios, proyectos, ejecución y mantenimiento de obras de vialidad, hidráulica, pavimentación y vivienda popular.
5. Instalación y explotación de fábricas y canteras para la elaboración, extracción y transporte de materiales destinados a obras e instalaciones.
6. Generación, distribución, compra y venta de energía.
7. Obras Sanitarias; estudio, proyecto, construcción y explotación de servicios de agua potable y de cloacas.
8. Fomento de cooperativas de servicios públicos.
9. Geodesia.
10. Ensayo de materiales e investigaciones tecnológicas.
11. Fiscalización del ejercicio de la profesión de ingeniero y afines.
12. Fomento y promoción de consorcios vecinales para la pavimentación urbana y servicios sanitarios, en colaboración con las municipalidades, cuando fuere necesario.
13. Asesoramiento para la planificación, regulación y urbanización de ciudades y pueblos a requerimiento de las municipalidades.
14. Régimen minero.

(firman) **Gobernador Oscar Alende**

**Felipe Díaz O' Kelly, Ministro de Gobierno.**

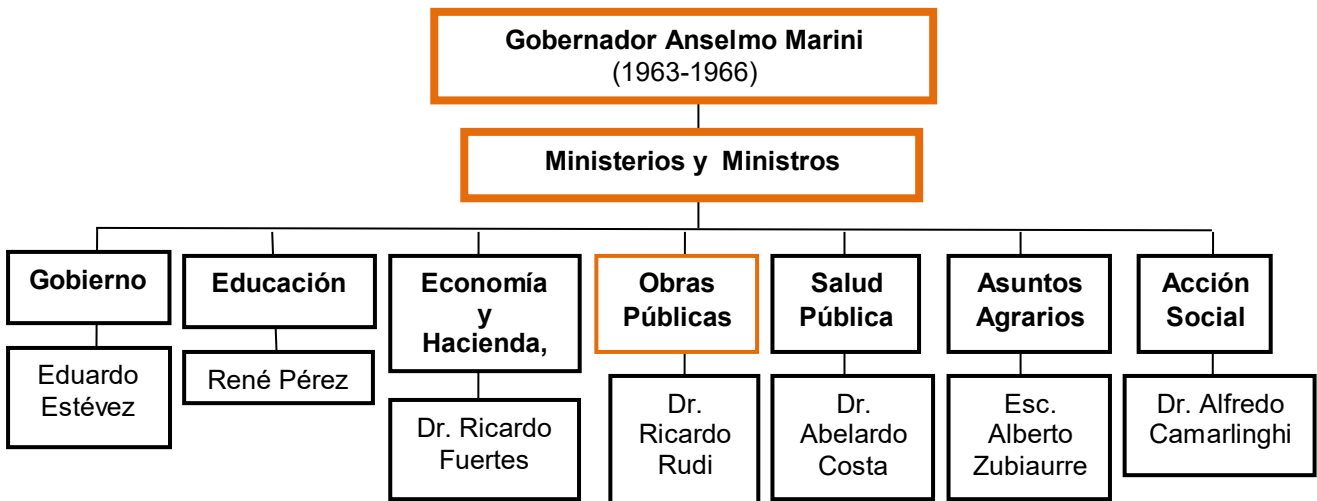


## “Crear trabajo movilizando la capacidad instalada del sector privado” (1963-1966).

Golpe de Estado en 1962, sucesión de cuatro Interventores Federales entre 1962 y 1963, Roberto Etchepareborda (1962), Ceferino Merbilha (1962), Félix Trigo Viera (1962-1963) y Francisco Imaz (1963) y, un nuevo triunfo de la democracia en las elecciones a Gobernador y Vicegobernador de la provincia de Buenos Aires del 7 de julio de 1963. Asumió Anselmo Marini (1963-1966) el 12 de octubre de 1963 hasta el 28 de junio de 1966, día en que fue desplazado del gobierno por la autoproclamada Revolución Argentina.

El Gobernador Anselmo Marini, mantuvo la estructura de siete Ministerios derivada de la ley de 1958 promulgada durante la gestión de Oscar Alende y nombró a los titulares que serían responsables de implementar políticas específicas adecuando la gestión de gobierno “a esquemas y sistemas vertebrados en la estructuración de una administración racional de ingresos y gastos del sector público, en una redistribución y prosecución socio-económica que posibilitara un impulso eficiente, lógico y dinámico del sector privado”. (Organigrama 22).

### Organigrama 22. Ministerios y Ministros, Gobernador Anselmo Marini, 1965.



La política de crear trabajo movilizando la capacidad instalada del sector privado y, posibilitando su reequipamiento en “ritmo de producción creciente”, significaba para el gobierno:

- ✓ “crear una metodología operativa que permitiera concretar objetivos de alcance inmediato (en) la intención de obtener efectos apreciables, con sentido de productividad y racionalidad a nivel de comunidad y en el más corto plazo”;
- ✓ enmarcar esos objetivos en “metas globales, de proyección mediata que orientan los planes nacionales y con sentido de integración y complementación regional dentro de las áreas óptimas de crecimiento”;
- ✓ adaptar “la infraestructura económica, social y física, a las nuevas formas de producir que la evolución científica y su aplicación tecnológica nos brinda” (Memoria 1965-1966)

Durante la gestión del Gobernador Marini se promulgaron en el seno del Ministerio de Obras las leyes de creación de un **Departamento de Emergencia y Viviendas de Interés Social** y el 30 de octubre de 1964 otra que establecía un sistema para la realización de obras con financiación privada. La primera, con la firme decisión de arbitrar todos los medios para “erradicar gradualmente las Villas de Emergencia que afectan a una población de más de 500.000 habitantes” dado que “las condiciones de vida de los mismos, no sólo son deficientes en lo que respecta a la vivienda, sino que son origen frecuente de enfermedades que afectan a la niñez y son causa asimismo de problemas sociales”.

El Poder Ejecutivo. a través del Ministerio de Obras Públicas, confiaría la ejecución plena de la acción gubernamental en todo lo atinente a las Villas de Emergencia a la División Social y la de organización a la División Técnica de ese ministerio (Decreto 8363/1964a).

La segunda ley tenía por propósito la creación de fuentes de trabajo, la ocupación de mano de obra y la reactivación industrial en un escenario económico-financiero adverso para la provincia de Buenos Aires. Por ese sistema se realizarían obras de pavimentación, repavimentación, urbanización, obras sanitarias, iluminación y toda obra de interés general, a cargo de los propietarios directamente beneficiarios. Para implementarla, el Ministerio de Obras Públicas dispuso de una Oficina Técnica a cargo de la divulgación del sistema, la recepción y evacuación de consultas, la realización de encuestas y de estudios y proyectos de obras, la fijación de normas técnicas, la gestión de préstamos para los propietarios linderos a las obras, los llamados a licitación, los controles y la celebración de convenios con las municipalidades y los entes autárquicos.

Entre los instrumentos técnico legales para la implementación de políticas de obras públicas del Gobernador Anselmo Marini, destacaba también la creación por decreto del 12 de enero de 1965, de una **Comisión Especial de la Autovía La Plata-Buenos Aires y Urbanizaciones Adyacentes** integrada por el Ministro de Obras Públicas, en aquel momento, Ricardo Rudi (1963-1966); el Subsecretario de Obras Públicas, un representante del Automóvil Club Argentino, un representante de la actividad privada y uno de la Asociación Argentina de Carreteras. Esta comisión estaría asistida por un Consejo Consultor constituido por "el Presidente de la Dirección de Vialidad y un representante del Ministerio de Economía y Hacienda, por parte de la provincia y por representantes de la Dirección Nacional de Vialidad, de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, por parte de la Nación" (RV 1965:18).

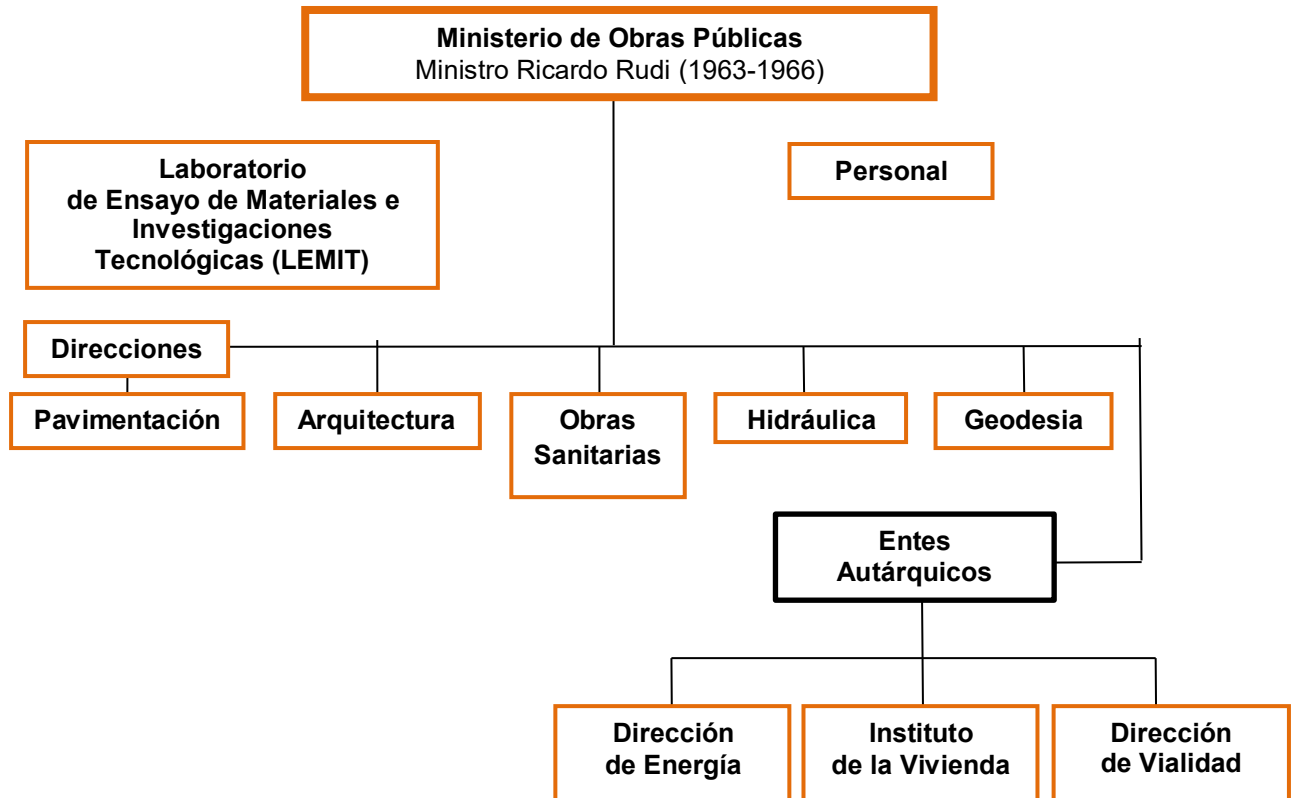
La Comisión centralizaría los estudios a realizar para concretar el proyecto de esa autovía, obra considerada tanto por su magnitud y diversidad como por sus alcances económicos y sociales de "trascendental importancia para la circulación entre las ciudades cabeceras y poblaciones intermedias". Aparte de responder a esta función inmediata, el impulso dado por el gobierno a su realización se basó en las siguientes consideraciones: la autovía "integrará en el futuro una gran vía de comunicación de tránsito rápido que se desarrollará a lo largo de la ribera del Río de la Plata" y, "permitirá encarar la planificación de nuevas poblaciones al asegurarles un medio rápido de comunicación y contribuyendo en gran medida al ordenamiento urbanístico de ese sector del conglomerado bonaerense".

A principios del mes de abril de 1965 se abrió el Registro de firmas de ingeniería "a fin de seleccionar las que competirán en el concurso de proyectos que se hará oportunamente"; enviado invitaciones a "varias embajadas de países de avanzada tecnología y a firmas internacionales y nacionales de reconocido prestigio" y completado el trámite para la licitación de la primera obra de saneamiento de la zona de la Autovía: "Saneamiento zona - Autovía-Arroyo Rodríguez» curso inferior: canal Villa Elisa- Arroyo La Guardia". A las tareas administrativas de la Comisión se le agregaban los estudios de campo y gabinete realizados por las distintas direcciones y vinculados con este importante emprendimiento del MOP. Entre otros, las direcciones de:

Arquitectura, abocada a proyectos urbanísticos y planos pilotos de uso del suelo; Hidráulica a trabajos de limpieza y canalización, relevamientos planialtimétricos de canales; Geodesia al reconocimiento y medición en campo y a las tareas tendientes a la confección del mosaico triangulado en la zona Autovía; Vialidad al amojonamiento de ejes de tramos de la traza, al apoyo fotogramétrico según requerimientos de la Dirección de Geodesia; a los estudios de intersecciones y accesos, a la elaboración de un programa *ad hoc* para la computadora IBM de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata.

Entre los años 1964 y 1965, las memorias mensuales daban cuenta de las obras terminadas, a iniciar con fecha fija (pero no exentas de retrasos en la ejecución), los contratos formalizados, las licitaciones efectuadas y programadas, etc., disponiendo para cada repartición las partidas presupuestarias con el fin de materializarlas o estudiarlas de acuerdo con sus incumbencias. Numerosos proyectos ocupaban una importante sección “en estudio” por cada repartición, destacándose durante su desarrollo la permanente interconsulta entre direcciones (Memorias Mensuales 1964-1965). (Organigrama 23).

**Organigrama 23. El Ministerio de Obras Públicas de la Gobernación de Anselmo Marini (1963-1966)**



**Ministros titulares de Obras Públicas y Delegados Federales (DF):**

- Belgrande E. Magno /1961-1962)
- Rafael Barcells (1962)
- Pedro Petriz (1962 DF)
- Félix Nieva (1962 DF)
- Horacio C. Rivara (1963 DF)

Los resultados alcanzados por las distintas reparticiones en relación a las políticas definidas por el Gobernador Anselmo Marini desde el día de su asunción, el 12 de octubre de 1963, fueron expuestos por el Ministro Ricardo Rudi (1963-1966) al presentar la memoria del período comprendido entre los años 1965 y 1966. Lo realizado por la Dirección de **Arquitectura** se enmarcaba en un programa de obras y trabajos públicos que respondía a “todo lo relacionado con el proyecto y construcción de edificios destinados a satisfacer las necesidades de la población de la provincia, tanto sea en su aspecto social, asistencia, de servicios generales, como así también con particular dedicación y empeño, en todo lo vinculado con la construcción de viviendas, ya sea agrupadas en monobloques o desarrolladas en forma individual” y, a todo lo concerniente a obras con destino al Ministerio de Salud y otras dependencias del propio Ministerio de Obras Públicas (Memoria 1965-1966).

**Hidráulica** encaraba “la solución de los problemas hídricos que afectan a la población, no solamente en las zonas urbanas, en las épocas de grandes precipitaciones pluviales donde el problema de desbordes de los ríos y arroyos ofrece características graves; se ha dado especial preferencia a la zona del conglomerado bonaerense, sin olvidar el interior de la provincia”. En lo referente a desagües rurales y con el propósito de promover la economía incrementando las fuentes de riqueza y la recuperación de superficies de pastoreo y cultivos, el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas, intensificaba los “estudios hidrológicos tendientes a fijar en forma definitiva los caudales críticos, ejecución de obras de retardación o desviación hacia zonas altas y conservación de la red de canales”. La Dirección de Hidráulica aportaba a la Dirección de Arquitectura su profesionalismo y experiencia cuando se trataba del mejoramiento de playas.

Las obras calificadas “en prosecución, es decir aquellas que han tenido principio en períodos anteriores”, para la Dirección de **Obras Sanitarias** comprendían las complementarias de ampliación, mejoramiento y reacondicionamiento de los servicios instalados y los de instalación de los servicios sanitarios de agua corriente y desagües cloacales de “forma integral”.

La Dirección de **Geodesia** tenía a su cargo, específicamente, la conservación y ampliación del Catastro Parcelario de la provincia y a tal efecto “regularmente procede a la revisión de la red poligonométrica de origen”, verificando el estado de los mojones y realizando tareas complementarias. En este ámbito se destacaba por la particular trascendencia que tenía “en la planificación moderna de obras de todo orden, la aerofotogrametría y la fotointerpretación”. En casos de expropiación de los terrenos elegidos para ubicar obras, esta dirección colaboraba también con la de Arquitectura.

En el período 1965-1966, el Ministro de Obras Públicas resaltaba el notable incremento de las actividades de la Dirección de **Vialidad** en obras de construcción, reconstrucción, ensanches y refuerzos de estructuras, como asimismo de pavimentos, aperturas de trazas y obras de arte, todas en avanzados grados de ejecución, terminadas o en tramitación y, la interacción con la Dirección de Arquitectura para la formulación de proyectos sujetos a la aprobación del plan vial. Por su parte, el **LEMIT**, en cumplimiento de los planes de gobierno o por demandas del propio ministerio o de la actividad privada, observaba el crecimiento de las tareas tendientes al mejoramiento de la calidad de los materiales, máquinas, aparatos y estructuras en general.

La acción del **Instituto de la Vivienda**, para el Ministro Ricardo Rudi, se reflejaba en el volumen de obra que, en materia de vivienda, había puesto en marcha el gobierno para “satisfacer perentorias necesidades evidenciadas a través de estudios socioeconómicos, que han ido paulatinamente determinando prioridades” en distintos partidos de la provincia. La producción entre los años 1965 y 1966, le había permitido a ese Instituto encarar aspectos vinculados con:

- ✓ la tierra, “producido principalmente por el exceso de subdivisiones de tipo urbano, con relación a las verdaderas necesidades de la población, por la desmedida especulación de los fraccionadores y compradores, que han creado un excesivo encarecimiento en el precio de la tierra”;
- ✓ la dispersión urbana que “origina como lógica consecuencia, problemas sanitarios y de distintos tipos, que luego debe resolver el Gobierno, en la imposibilidad de ampliar el equipo urbano (pavimentos, provisión de agua potable, cloacas, alumbrado, gas, etc.);
- ✓ un régimen jurídico complejo “y en algunos aspectos inadecuados para resolver con celeridad las situaciones específicas propias de la construcción de viviendas y su adjudicación”.

Muchos de estos preceptos parecen prologar la construcción del marco político-técnico-legal del ordenamiento del territorio bonaerense a partir de 1966. (Viñeta 16).

**La Plata, 30 de abril de 1966.**

*“Gobernar implica en estos tiempos la responsabilidad de promocionar, es decir no se limita a la simple enunciación y planificación del sector público sino y fundamentalmente se mide por la promoción, estímulo e impulso a la realización en el sector privado, cuya fuerza realizadora moviliza recursos y posibilita tareas de dimensión inusitada”.*

“Se entiende que el desarrollo no se produce en este tiempo de la era industrial, en forma espontánea e irracional sino que responde a un concepto racional y deliberado de medidas que científicas y técnicamente cuantificadas permiten un desenvolvimiento cualitativo orientado con sentido de productividad y mentalidad de cambio, como sustrato y marco de la capacidad productiva general...

estimulado por una mejor distribución de los recursos en obras, realizaciones y servicios, ante la grave emergencia que determina el déficit de arrastre actual, agravado por un aumento poblacional explosivo y la inadecuación en que se ha producido el proceso físico de crecimiento urbano, industrial y rural, en el ámbito geográfico Provincial, hasta ahora inorgánico e inadecuado a la racionalidad que requieren los nuevos medios de que dispone el hombre para ...

lograr una armónica y simbiótica estructura productiva (que) se ha desarrollado bajo las siguientes premisas básicas:

El proceso de concentración del aglomerado bonaerense es una realidad incontrastable que requiere por un lado adecuación de su estructura física general...

Por otros, tender a mediano plazo y dentro de un plan vial, energético y de infraestructura social en marcha en el interior, a romper el sentido de las migraciones internas y externas, tratando de crear estímulos de afincamiento en dicha zona de la Provincia...

Se entiende que mientras el cambio del medio socioeconómico y cultural no brinde estímulos de afincamiento adecuados y actualizados, resultará utópico pretender orientar planificadamente y desde el gabinete, la ubicación poblacional en los centros o polos de crecimiento de áreas regionales en que pueda basarse con seriedad un desarrollo espacial del proceso de expansión.

Por ello, sin perjuicio de las tareas que demanda la construcción de los esfuerzos emprendidos, creemos llegado el momento encarar enfáticamente la solución de los graves problemas que hacen a la concentración urbana y a la adecuación de sus estructuras, orientando programáticamente hacia aquellos centros que a la fecha constituyen polos geoeconómicos que sirviendo áreas regionales propicias, haya desarrollado sus comunidades en forma históricamente natural”.

(firma) **Señor Ricardo Rudi, Ministro de Obras Públicas.**

## El MOP en la organización del espacio bonaerense (1966).

Durante las décadas del '60 y '70 los procesos de regionalización estuvieron anclados en la teoría económica de la polarización que sostiene que el crecimiento y desarrollo no son uniformes en el espacio y se generan con intensidad variable en "polos" (desde donde se producen procesos circulares que los amplifican), y en las lógicas de la planificación normativa centralizada por el Estado como eje de esos procesos (Vitalone 2009).

A la luz de esa teoría en 1966 se produjo "el despegue de la organización del espacio bonaerense en regiones" con la elaboración de un marco conceptual que demostró la compenetración de políticos y técnicos. La creación de la Secretaría de Planeamiento y Desarrollo (SEPLADE), dependiente de la Gobernación de la provincia de Buenos Aires fue parte de la implementación del **Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo**, donde la delimitación de regiones aparece como novedad en la esfera político-institucional de la denominada Revolución Argentina, para iniciar el que fuera llamado "plan-proceso-continuo de organización de los espacios provinciales".

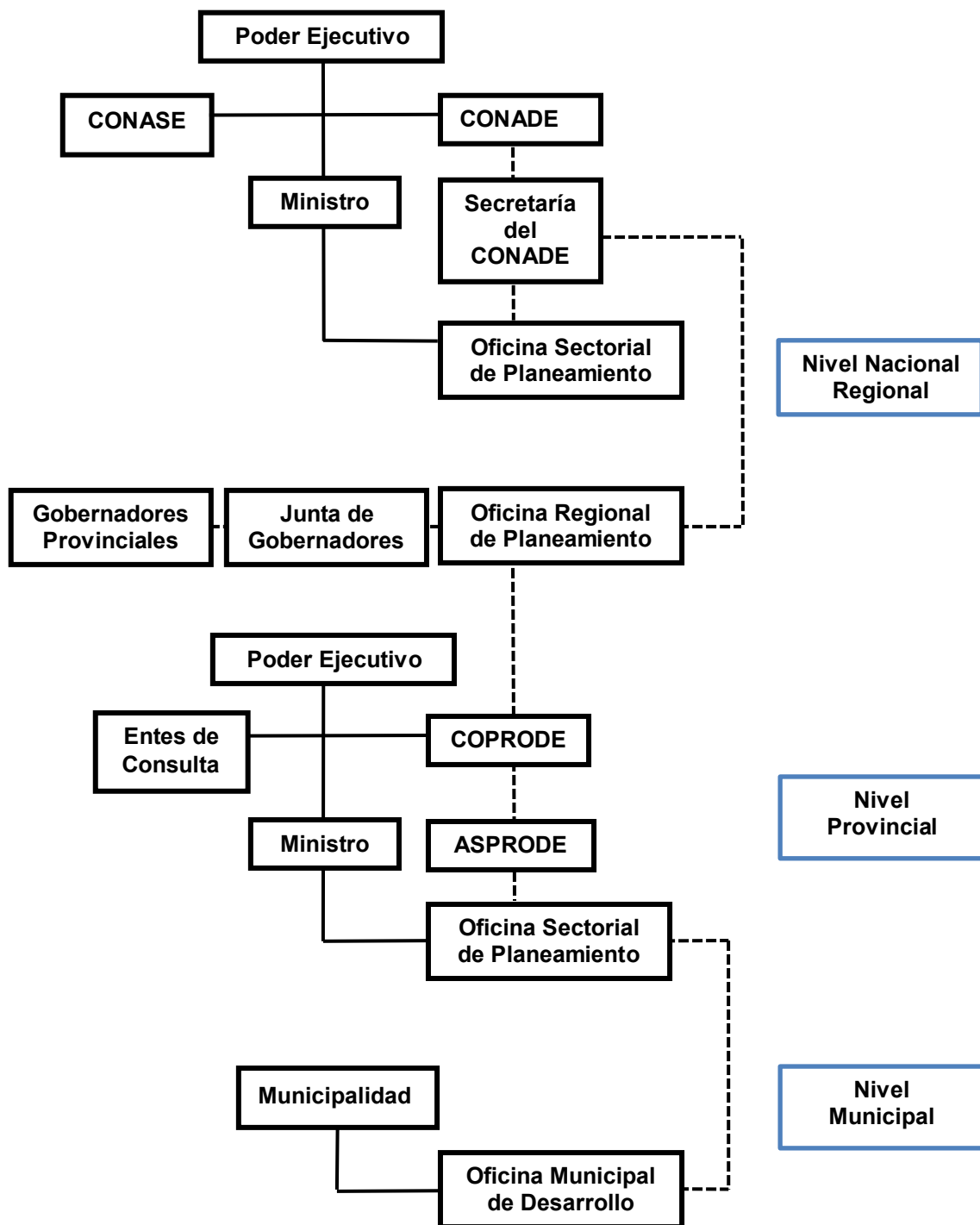
El sistema estaba estructurado por un encadenamiento de toma de decisiones que, en orden jerárquico decreciente, abarcaba cuatro niveles: nacional, regional, provincial y municipal a fin de que las acciones adoptadas por las diversas jurisdicciones sean "coherentes, oportunas y debidamente sincronizadas".

El primero, nacional, determinaba las políticas y estrategias vinculadas con el desarrollo y coordinaba, a través del Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE) y el propio de Seguridad (CONASE), las actividades de planeamiento y acción para el desarrollo con el fin de armonizar sus planes respectivos. La unidad en la toma de decisiones respecto a las aspiraciones de desarrollo quedaba garantizada por las competencias delegadas desde el gobierno nacional *de facto* de la "revolución argentina" a las diferentes áreas político-institucionales que interactuaban en el sistema. Bajo responsabilidad directa del Poder Ejecutivo Nacional el cumplimiento de los "objetivos políticos y la dirección superior del desarrollo", y del CONADE la formulación de políticas y estrategias, la integración de políticas internas y externas y económico sociales y la coordinación de acciones con el CONASE, además de la derivación de directivas y normas a los niveles sectoriales y regionales; la evaluación y compatibilización de planes sectoriales y territoriales; el control de la gestión pública; la adecuación de los organismos existentes y la creación de los necesarios para reforzar y complementar el sistema.

Para dar coherencia a sus acciones "con el planeamiento que se efectúa a nivel nacional" el Interventor de la provincia de Buenos Aires Francisco A. Imaz (1966-1969), con el acuerdo general de los ministros, rubricó el 4 de noviembre de 1966 un decreto que creaba el **Sistema Provincial de Planeamiento y Acción para el Desarrollo** con el fin de establecer prioridades y orientar las estrategias de los planes propuestos en perfecta coordinación y coherencia con las del planeamiento que se efectuaba a nivel nacional (Decreto 3880/1966a). El Sistema Provincial respondía a la siguiente estructura orgánico- funcional:

- ✓ El Consejo Provincial de Desarrollo (COPRODE) "presidido por el Gobernador de la Provincia, quien adoptará todas las resoluciones derivadas de su funcionamiento, y estará integrado por los Ministros Secretarios de Estado como miembros permanentes, y por los Subsecretarios y Presidentes de entidades autárquicas, como miembros no permanentes".
- ✓ La Asesoría Provincial de Desarrollo (ASPRODE) "que será el organismo asesor y de trabajo del COPRODE y dependerá directamente del Gobernador de la Provincia".
- ✓ Las oficinas sectoriales de desarrollo, dependientes de cada Ministro-Secretario de Estado, además de otras a determinar en la esfera de su competencia.
- ✓ Las Oficinas municipales de desarrollo. (Organigrama 24).

Organigrama 24. Sistema de Planeamiento y Acción para el Desarrollo. Fuente: MOP-PBA, 1967.

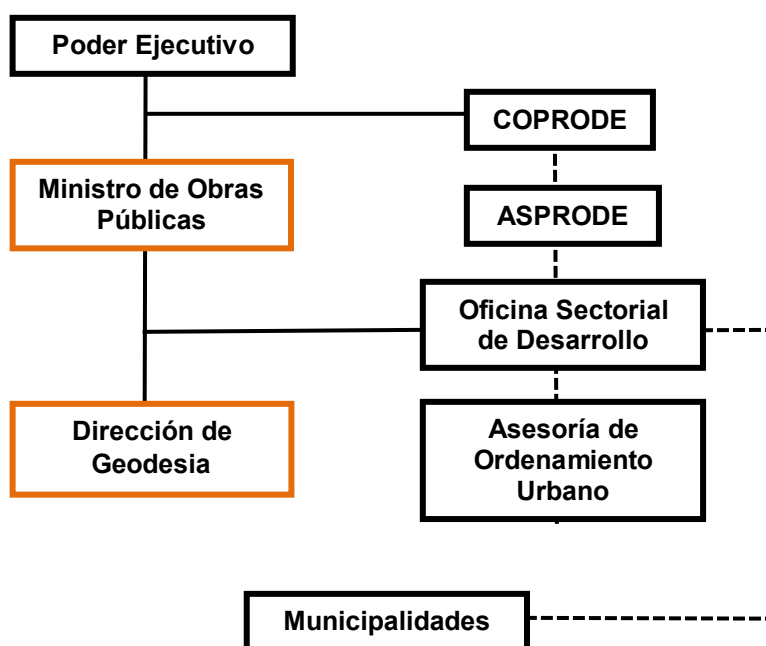


Para iniciar el proceso de organización del espacio provincial bajo la óptica de esos lineamientos se crearon cuatro áreas operativas o regiones plan: (I) Metropolitana considerada como de despegue del proceso por su compleja y dinámica problemática (MOPBA 1971:2); (II) Eje de crecimiento Necochea- Quequén- Mar del Plata; (III) Zona noroeste de la provincia y (IV) Zona del Paraná, además de declarar a la ciudad de Bahía Blanca polo principal de la Región Comahue y, a la vez, Polo N° 1 de Crecimiento Provincial el 30 de agosto de 1968 (MOPBA, 1970: 6-13).

Desde su inicio, la organización del espacio provincial en regiones fue conducida por pautas centralizadas de orden político, económico, social e institucional que se transferían en lineamientos y objetivos de desarrollo (regional, provincial y zonal o municipal), aparte de orientar la recopilación y registro de información referente a acciones de obras públicas y privadas, determinar umbrales de habitabilidad" y elaborar normas de ordenamiento territorial y uso del suelo.

Los lineamientos de desarrollo regional provenían de los organismos del CONADE a través de oficinas funcionales a la implementación de la política nacional determinada para las regiones que comprendía la provincia de Buenos Aires: Comahue, Pampeana y Metropolitana. Los de desarrollo provincial del COPRODE donde convergían las políticas sectoriales (gobierno, economía, bienestar social, educación, asuntos agrarios y obras públicas) con el objeto de establecer las bases programáticas para asegurar la acción permanente de organización del espacio a nivel provincial y municipal. Por último, los lineamientos de desarrollo municipal que centraban la atención en el crecimiento de polos de desarrollo y sus áreas dinámicas propias; en ejes de crecimiento; en áreas de recuperación y en los requerimientos urbanos emergentes de cada situación existente para coordinar "acciones conjuntas entre municipios vecinos" y complementar las acciones y obras de nivel provincial, intermunicipal y municipal (MOP-PBA 1971:4-17). (Organigrama 25).

**Organigrama 25. Integración del Ordenamiento Urbano dentro del Sistema de Planeamiento y Acción para el Desarrollo.** Fuente gráfica: MOP-PBA 1967



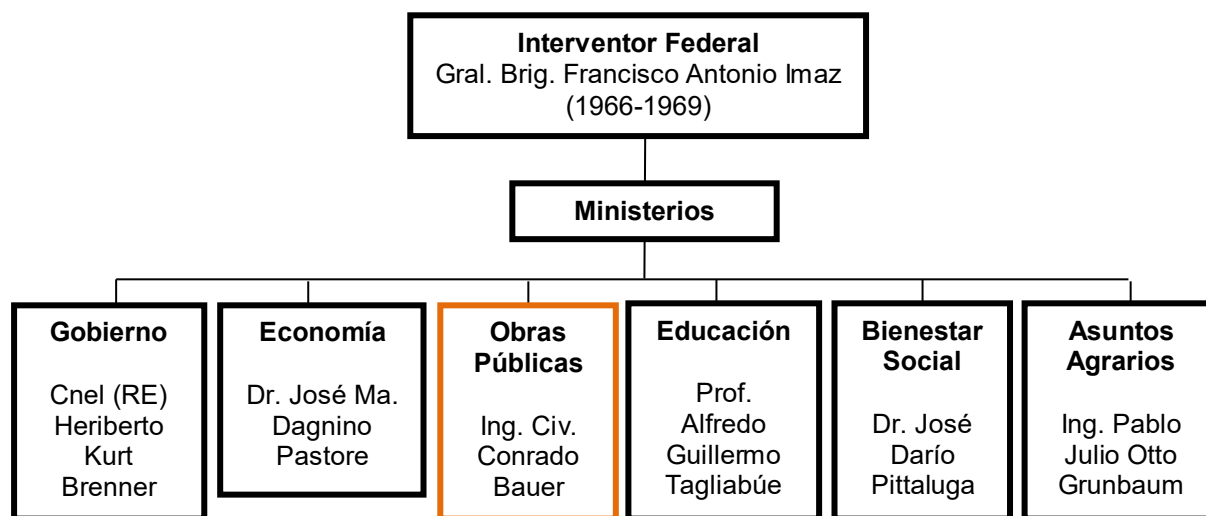
El Gobierno Nacional en uso de las facultades legislativas que le otorgara el Estatuto de la Revolución Argentina, autorizó al Gobernador Francisco Imaz a promulgar una ley de Ministerios y modificar, en consecuencia, de acuerdo a sus fines y objetivos las estructuras orgánico funcionales de los de Gobierno, Economía, Obras Públicas, Educación, Bienestar Social y Asuntos Agrarios.

El Poder Ejecutivo estaba facultado para modificar las estructuras orgánico-funcionales de los ministerios y adecuarlas a los fines y objetivos de la política institucional de la Revolución Libertadora. Tres organismos lo asesoraban: la Asesoría General de Gobierno; la Asesoría del Consejo de la Administración Provincial y la Asesoría Provincial de Desarrollo (ASPRODE) que



proponía los objetivos de desarrollo sobre las bases de los objetivos políticos del gobierno de la provincia y las políticas y estrategias para cumplirlos (Decreto Ley 7279/1967). (Organigrama 26).

**Organigrama 26: Estructura Ley Orgánica de los Ministerios 7279/1967**



El Ministro de Obras Públicas, como todos los que formaban parte del gabinete provincial, intervenía en la determinación de los objetivos políticos provinciales, “así como en su adecuación a los de la Nación”, en los modos de acción para implementarlos y en la formulación de los planes de desarrollo, procurando su integración y armonización con los del orden nacional y con “el Estatuto y los fines de la Revolución Argentina, la Constitución y las leyes y decretos que en su consecuencia se dicten” (Decreto Ley 7279/1967).

En el marco de una nueva ley orgánica, eran competencias del MOP coordinar la acción con los restantes ministerios y reparticiones o entidades nacionales, provinciales, municipales o privadas para planificar los requerimientos en materia de las construcciones necesarias que le demandaban, a fin de proyectarlas y ejecutarlas, como asimismo las de conservación y mantenimiento de los edificios del Estado puestos bajo su dependencia.

Centrando la atención en la gestión de obra pública y sus tareas subsidiarias, pero también en la ejecución de planes integrales regionales y locales, el Ministerio de Obras Públicas de 1967 proyectaba, ejecutaba, controlaba, promovía y administraba todo lo concerniente a construcciones fijas y equipamiento mecánico y arquitectura; a la programación y ejecución de obras de desarrollo urbano y de viviendas que se realizaran con fondos del Estado; a los servicios de energía, al saneamiento de irrigación, las comunicaciones y transporte y la determinación de las características geométricas y físicas del territorio como, también, otros que conllevaron la creación de nuevas dependencias para el abordaje de problemáticas de desarrollo urbano. (Viñeta V.17).

**La Plata, 30 de marzo de 1967**

“Al Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, en particular le compete:

1. Ejecutar y controlar el planeamiento físico, en la órbita de su competencia.
2. Elaborar planes y programas integrales, regionales o locales de obras y servicios públicos. Dictar normas generales para planes reguladores con el asesoramiento de las demás ministerios y de los municipios interesados.
3. Estudiar, proyectar y ejecutar obras de arquitectura, urbanismo y vivienda.
4. Estudiar, formular y promover programas de vivienda en coordinación con los Ministerios de Bienestar Social y Economía.
5. Asesorar a las Municipalidades sobre problemas de desarrollo y equipamiento urbano.
  
6. Estudiar, proyectar y construir puentes y caminos, pavimentos urbanos, desagües y Obras hidráulicas. Confeccionar y controlar los catastros geométricos de afectación que corresponda.
7. Estudiar, proyectar, construir y atender la explotación de los servicios de irrigación, aguas corrientes y cloacas.
8. Aprobar y fiscalizar los desagües pluviales, industriales y cloacales.
9. Proveer equipos mecánicos, materiales y elementos para la ejecución de obras o prestación de servicios.
  
10. Realizar el ensayo y control de los materiales y estructuras para obras y servicios públicos y privados.
11. Ejecutar y fiscalizar los trabajos geodésicos, topográficos, fotográficos y de foteointerpretación. Atender al perfeccionamiento de la red altimétrica de la Provincia. Ejecutar las mensuras y peritajes oficiales.
12. Realizar la cartografía oficial y controlar la cartografía privada.
13. Formalizar y aprobar las mensuras y subdivisiones de la tierra.
14. Estudiar los caracteres geológicos del suelo y los regímenes de aguas superficiales y subterráneas.
15. Ejercer la autoridad minera y la administración de los yacimientos de propiedad de la Provincia.
  
16. Elaborar la política energética y fiscalizar su cumplimiento. Generación, distribución, compra y venta de energía.
17. Planear, controlar, operar y promocionar el transporte en general y en especial el transporte público de pasajeros y de carga.
18. Intervenir en los estudios de costos, fijación de tarifas y concesión de servicios públicos de transporte.
19. Auspiciar, promover y fiscalizar técnicamente los consorcios vecinales y cooperativas para obras y servicios públicos.
20. Estudiar, proyectar y ejecutar obras para la defensa de costa y la apertura y conservación de vías navegables.
21. Atender la conservación y reparación de las construcciones de propiedad del Estado provincial.

(firma) **Interventor Nacional Ibérico Manuel Imaz**

## La “resignificación de la política institucional” (1973-1974).

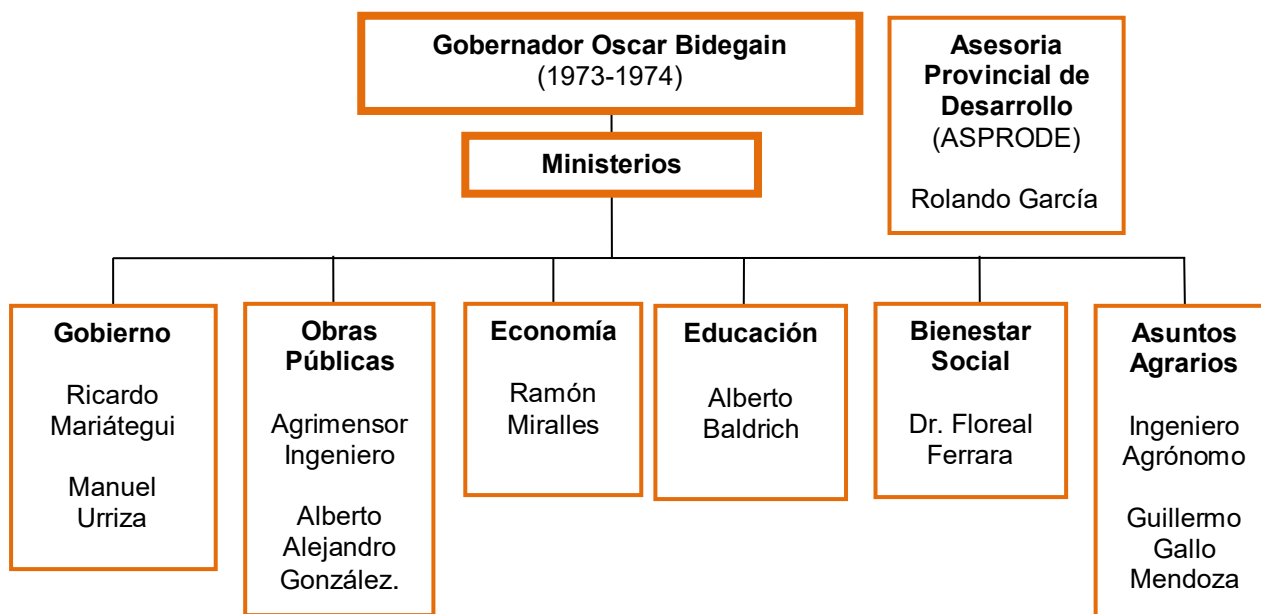
*“El 25 de mayo de 1973 marcó una nueva etapa en nuestro país, signada por el retorno del peronismo al gobierno luego de 18 años de proscripción y tras una intensa radicalización social y política desarrollada durante los siete años de la dictadura de Onganía, Levingston y Lanusse [...]. En la provincia de Buenos Aires, la victoria de Oscar Bidegain al frente de la gobernación posibilitó la notable injerencia de figuras del peronismo revolucionario y militantes de la Juventud Peronista-Montoneros en diferentes cargos de la administración bonaerense, donde se realizaron importantes intentos para llevar a cabo programas de gestión con un fuerte contenido participativo y social vinculados al proyecto mayor de cambio de estructuras” (Tocho 2014:1)*

Bajo el título que encabeza este apartado Fernanda Tocho (2021-2021a) desarrolla algunas de las políticas que implicaron modificaciones sustantivas en la dinámica de funcionamiento y toma de decisiones en el MOP, tanto a nivel interno como en la creación de espacios de vinculación con la comunidad.

Tocho (2021:257-260) centra la atención en el Ministerio de Obras Públicas para comprender un repertorio amplio de prácticas, proyectos de gestión, programas e iniciativas desarrollados en los ocho meses de gestión del Gobernador Oscar Bidegain (1973-1974), en el marco de un Estado “receptivo de los conflictos, tensiones y presiones de la sociedad civil” y de un “amplio repertorio de prácticas legales, partidarias e institucionales que desplegaron los/las funcionarios/as de la TR (Tendencia Revolucionaria) en el ámbito bonaerense”, como una de las “formas de la política”.

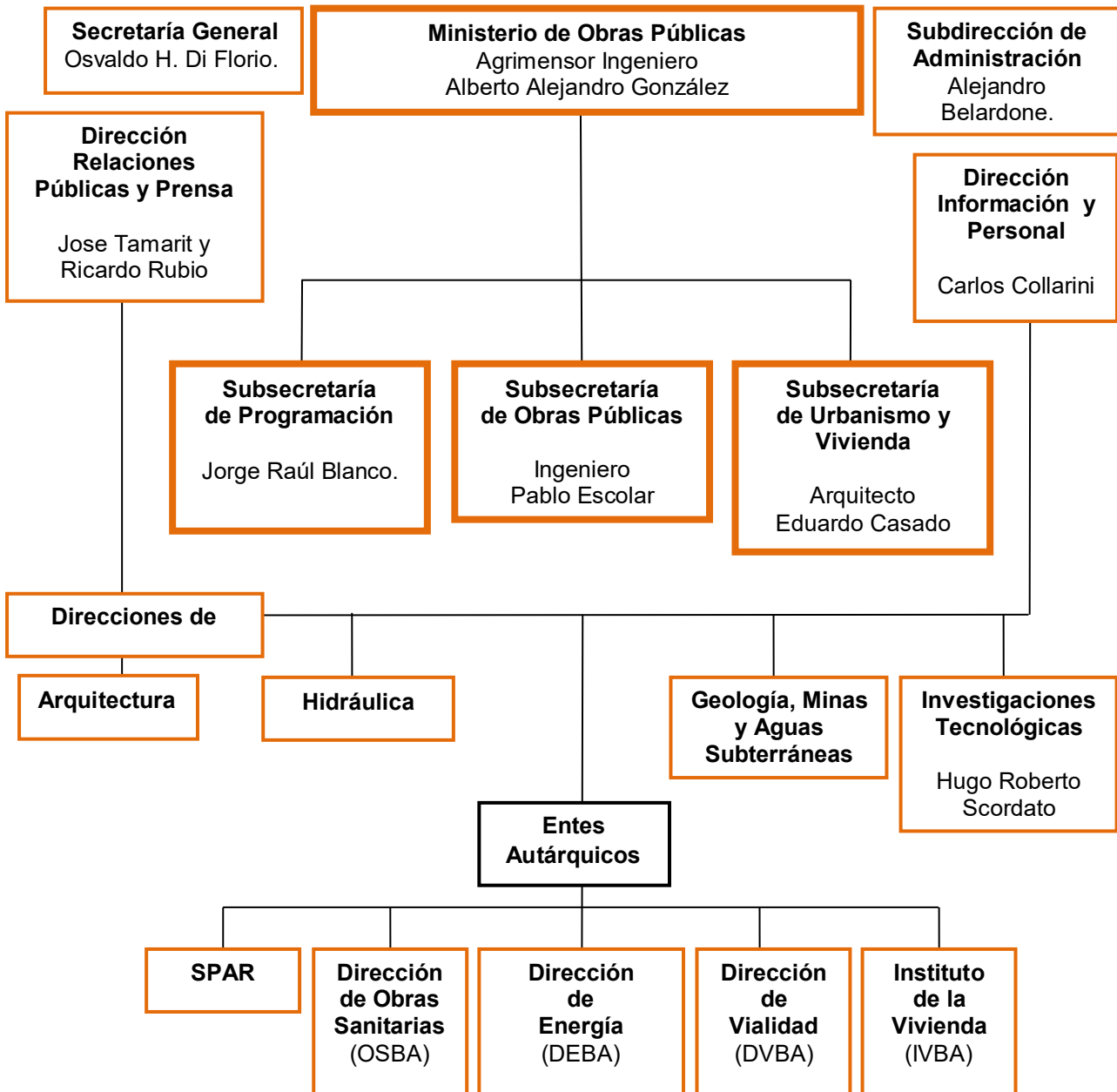
Con este primer acercamiento a la experiencia institucional de ese grupo militante, abre el camino para reconstruir esa gestión que recurrió a nuevas prácticas y a los especialistas y profesionales del Consejo Tecnológico del Movimiento Nacional Justicialista (creado en 1972) para constituir los planteles dirigenciales de los Ministerios de Asuntos Agrarios, Bienestar Social y Obras Públicas, y de la citada Asesoría del Consejo Provincial de Desarrollo (ASPRODE). (Organigrama 27)

### Organigrama 27. Ministerios y Ministros, Gobernación Oscar Bidegain (1973-1974)



En ese escenario, no exento de conflictos, el Ministerio de Obras Públicas comenzó también un proceso de reestructuración funcional que intentaba transformar “la inercia burocrática tradicional” y, se esperaba, poder incorporarla a una nueva Ley Orgánica de los Ministerios (Organigrama 28).

Organigrama 28. Estructura funcional del MOP (1973-1974). Fuente: en base a Tocho (2021)



En el mes de agosto de 1973 se llevó a cabo a nivel intra institucional “la creación de las denominadas **Mesas de Trabajo** que buscaban potenciar una intervención más activa de los trabajadores en la formulación y discusión de propuestas sobre políticas públicas, y en la toma de decisiones sobre diversas cuestiones de la vida interna del MOP. Esas mesas funcionarían en cada una de las divisiones del Ministerio, y estaban integradas por un Coordinador, elegido por votación directa, y todos los trabajadores del sector”. Su modalidad de trabajo sería de “debate y asamblea”, elevando las propuestas de mayoría y minoría, si las hubiese, a una Mesa de Trabajo Central que, a su vez, las elevaría a las autoridades máximas del MOP (Tocho, 2020).

Como Tocho (2021:271), Possoni (2014:15), sostiene que con la creación, a mediados de 1973, de la **Comisión Ejecutiva de Respuesta Inmediata (CERI)**, los equipos político-técnicos del Ministerio de Obras Públicas canalizaron muchas de las “demandas de sus bases barriales en materia de vivienda y mejoramiento barrial”. La CERI estaba dirigida por el arquitecto Eduardo Casado, Subsecretario de Urbanismo y Vivienda y “formada por un *staff* de representantes de las distintas áreas del ministerio que recibían las peticiones y las elevaba a las dependencias

respectivas. En ellas se evaluaba la factibilidad y se proveía de dirección técnica y recursos materiales necesarios para la realización de las obras” de pavimentación y arreglo de calles, extensión de la red cloacal y los desagües, tendido eléctrico en zonas marginales, etc.; gestionadas por los **Comités de Gestión Inmediata** que comenzaron a funcionar en las Direcciones de Vialidad, Energía (DEBA) y demás dependencias.

### **El efecto derrame del Plan Trienal Nacional 1974-1976 en la gestión del gobierno provincial**

*“la planificación surge en la Argentina con el ascenso del justicialismo al poder. Durante la primera y segunda presidencia del Teniente General Juan Domingo Perón se crean las primeras estructuras administrativas de planificación y se confeccionan dos planes quinquenales. En 1955 se destruyen esas estructuras administrativas perdiéndose así una valiosa experiencia y un conjunto de antecedentes técnicos, interrumpiéndose una continuidad que debe constituir un elemento básico para el perfeccionamiento de los procesos de planificación”*  
(Plan Trienal 1974-1977: 10-11).

El **Plan Trienal Nacional** para el período comprendido entre los años 1974-1977 nació en diciembre de 1973 con el objetivo central de “reconstruir rápidamente la infraestructura de planificación” y apoyar las acciones que, desde mayo de ese año, el Gobierno Nacional venía desarrollando en pos de la “Reconstrucción y Liberación Nacional”. Ese Plan que constituía “la expresión económica y social de un programa político” y la etapa inicial de “un proceso de más largo plazo que llevará a la construcción de una sociedad libre, justa y soberana”, se basaba en los siguientes principios: plena vigencia de la justicia social, fuerte expansión de la actividad económica; alta calidad de vida; unidad nacional, democratización real de la sociedad argentina, reconstrucción del Estado, recuperación de la independencia económica e integración latinoamericana.

El proceso de planificación emprendido en 1973, contemplaba la preparación detallada de una estrategia regional y la compatibilización del Plan Trienal con los planes regionales y provinciales que debían expresar tanto la voluntad de unidad nacional como las vocaciones de cada región y provincias. Su elaboración implicó una profunda discusión, “en la que conjuntamente la Nación y las provincias definirán la estrategia nacional de ocupación y ordenamiento del espacio. De allí derivarán las líneas generales de política regional que permitirán a cada una de las provincias definir las actividades que consideren prioritarias. Sólo después de este debate, que deberá recoger la opinión de los órganos gubernamentales y de los sectores económicos y sociales, se estará en condiciones de elaborar la estrategia regional que comprometa a todas las provincias y a la Nación” (Plan Trienal 1974-1977:142).

Los objetivos de políticas sociales a alcanzar giraban en torno a la distribución equitativa de los esfuerzos y los frutos del desarrollo: ingresos, modificación de las estructuras productivas y distributivas, organización y desarrollo tecnológico; erradicación de la desocupación y el subempleo, condiciones dignas de nutrición, educación, salud, vivienda, trabajo, seguridad social y recreación; creciente producción de bienes y servicios, con prioridad esencial para la infraestructura energética y las producciones básicas que aprovecharan los recursos naturales del país, el nivel de desarrollo industrial y técnico en una coyuntura internacional favorable.

Los instrumentos de política social para alcanzarlos se traducirían en Planes y Programas Nacionales: Plan de Vivienda, Plan de Salud, Plan de Educación, Programa de Seguridad Social. Se retomaba de esta manera la línea de planificación pionera de los Planes Quinquenales, nacionales, entre los años 1946 y 1952.

El Plan Trienal (1974-1977) incluyó los proyectos provinciales prioritarios que remitidos por los gobernadores de cada provincia y por el Intendente de la Ciudad de Buenos Aires, contemplaban los principales sectores económicos y sociales y reflejaban algunos criterios de selección de prioridades. En ese contexto la provincia de Buenos Aires incorporó al Plan Trienal Nacional problemáticas multisectoriales a abordar por proyectos, a estudiar, a iniciar, a proseguir, a

completar y/o a ejecutar en el corto, mediano y largo plazo y a financiar con recursos propios y/o con la asistencia económica del Gobierno Nacional para el desarrollo de infraestructura:

- ✓ **Vial**, con el mejoramiento y la reconstrucción de la red de caminos rurales, accesos a poblaciones e interconexión entre ellas y la reconstrucción de la red troncal provincial.
- ✓ **Aeronáutica**, con la ampliación de aeródromos.
- ✓ **Urbanística**, con la realización de pavimentos urbanos en localidades del interior y, el plan de pavimentación de 4.000 cuadras troncales del conurbano bonaerense con financiamiento conjunto gobierno federal, la provincial y los municipales.
- ✓ **Turística**, con las obras de conservación, defensa y mejoramiento de playas y, el Parque Provincial Paso de las Piedras.
- ✓ **De Educación**, con la construcción de 121 edificios escolares.
- ✓ **De Salud Pública**, con la refacción y el mantenimiento de infraestructura hospitalaria y, la construcción y equipamiento de los Hospitales de La Matanza y Florencio Varela con financiamiento federal y provincial.
- ✓ **De Saneamiento**, con la provisión de agua potable, obras cloacales y tratamiento de efluentes en localidades del interior. Con financiamiento federal la provisión de agua potable a localidades de hasta 2.000 habitantes y, con aportes de la provincia, los desagües cloacales y el tratamiento de efluentes en grandes ciudades.
- ✓ **Energéticas**, con las interconexiones, el tendido y la reconstrucción de redes. Solamente con financiamiento federal la Central Térmica de Bahía Blanca; la interconexión eléctrica de alta tensión con la red nacional; la Central de acumulación por bombeo Laguna La Brava (1º etapa) y el Plan de Electrificación Rural.
- ✓ **Industriales**, con la materialización de una red provincial de Parques Industriales.
- ✓ **De Edilicia Pública**, con la construcción del Centro Administrativo provincial y la construcción y ampliación de establecimientos carcelarios, entre otros.

Los proyectos a desarrollar en los sectores **Vivienda e Infraestructura del Transporte** que fueron incorporados al plan requerían de un importante apoyo económico del gobierno nacional. Para el sector Vivienda la realización de la infraestructura necesaria a fin de implementar los planes nacionales, la construcción de 30.000 viviendas nuevas y la reparación de 52.000 precarias que se encontraba en ejecución principalmente destinadas a la población de bajos ingresos. Esas inversiones constituían, además, un estímulo a la demanda de insumes industriales y un factor de ocupación de mano de obra, pero por sobre todo un elemento importante en la política social del Plan, junto con la educación, la salud y la seguridad social. Para el segundo, transporte, el financiamiento conjunto de la primera etapa de las Obras Complementarias del Puerto de Aguas Profundas, por entonces en estudio.

No faltaron las grandes obras **Hidráulicas** a financiar entre la provincia y la nación como el Saneamiento de las Cuencas de los ríos Reconquista y Matanza (1º etapa) y de Defensa Costera del Río de La Plata. Por último, fueron elevados proyectos en el sector Agrario que atendían, entre otros y a cargo de la provincia, políticas de colonización y el incremento de la producción rural y, con financiamiento federal la forestación de 80.000 has en el Delta y Costa Atlántica, el riego de la Zona Guardia Mitre en Patagones, con intervención de la provincia de Río Negro y la recuperación y saneamiento de 1.500.000 has de la depresión del Río Salado entre provincia y nación.

El Dique y Acueducto Paso Las Piedras, en Bahía Blanca formaron parte de las preocupaciones del Subsecretario de Obras Públicas Pablo Escolar y del Director de Obras Sanitarias Carlos Raimondi. La obra, iniciada e inaugurada parcialmente durante la gestión del General Lanusse en 1972, presentaba deficiencias en sus instalaciones que hacia 1973 no habían sido solucionadas,

dando lugar a la visita de ambos funcionarios para realizar los estudios técnicos que comprobaran las severas fallas hídricas y filtraciones en la construcción de esa infraestructura.

Recordemos en este punto que el 18 de mayo de 1973 se había creado la entidad autárquica denominada “Obras Sanitarias de la Provincia de Buenos Aires” (OSBA), que tendría a partir de entonces atribuciones para actuar como persona jurídica de derecho público y privado. Como sucesora de la Dirección de Obras Sanitarias de la Provincia de Buenos Aires, las relaciones de esa entidad con el Poder Ejecutivo se mantendrían por intermedio del Ministerio de Obras Públicas (Decreto Ley 8065/1963) (Decreto 1674/1973a).

La inspección realizada por el Ministerio de Obras Públicas conllevó a la rescisión del contrato con la empresa por haber incurrido en grave negligencia en la construcción de la Presa de Embalse en Paso de las Piedras, del acueducto desde Paso de las Piedras a Bahía Blanca y en las obras complementarias. La ejecución de la obra hasta su terminación sería realizada por Administración por una comisión integrada por el Ministro de Obras Públicas y los Sub-Secretarios de Obras Públicas y de Programación y con la intervención del Consejo de Obras Públicas en caso de establecerse la existencia de responsabilidad técnica de o los representantes técnicos de la empresa.

### **La “caída anunciada” del gobierno y de sus políticas públicas.**

Un convulsionado año 1974 que Agustín Nava (2008:19) bien define como de “caída anunciada” del Gobernador Oscar Bidegain, no movilizaría la implementación de políticas públicas a corto y mediano plazo. El 23 de enero se precipitó la crisis, Oscar Bidegain presentó la renuncia y, el 26 de enero, luego de ser proclamado en forma unánime por la Asamblea Legislativa, Victorino Calabró (1974-1976), hasta entonces Vicegobernador, asumió como el nuevo gobernador de Buenos Aires.

Restablecido el Senado y la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, los legisladores sancionaron con fuerza de Ley una complementaria al presupuesto para el ejercicio 1974 que facultaba el Poder Ejecutivo a adecuar el general “sobre la base de los aportes que efectúe el Gobierno Nacional con destino a la atención de los servicios nacionales transferidos o que se transfieran a la Provincia” (Ley 8167/1974).

Esa ley contenía una partida principal para Trabajos Públicos, entendidos como aquellas “inversiones que impliquen un aumento del patrimonio del Estado por construcciones, inmuebles para su erección, equipamiento y habilitación, mejoras, modificaciones que se realicen directamente en bienes incorporados al patrimonio de la provincia en forma definitiva o en aquéllos que se adquieran para transferir con cargo a terceros”. También, por esta partida, se atenderían los trabajos de carácter especial vinculados con el acrecentamiento del patrimonio del Estado tales como catastros, relevamientos, mensuras, estudios especiales y similares que no formaban parte del costo de una obra pública específica.

Por otra parte, la partida contemplaba tanto la prosecución de obras ejecutadas por administración o por terceros, como obras nuevas que no hubieran sido contratadas, o que no hubieran tenido principio de ejecución física durante la vigencia de presupuestos anteriores. Autorizaba, además al Poder Ejecutivo a aumentar el número de cargos y créditos destinados al personal de establecimientos educacionales, de seguridad, asistenciales y sanitarios, incluido los de la Dirección de Obras Sanitarias, la Dirección de Vialidad y las partidas para obras de desagües pluviales.

## Capítulo 6. “Tras una etapa de usurpación del poder”, el establecimiento pleno de la constitución (1976-2000).

*“la dictadura militar del periodo 1976-1983 se encargó de transformar todos los pilares que se habían construido en el país, a pesar de los vaivenes en las instituciones económicas y políticas. La ideología aplicada generó una transferencia de recursos desde los sectores productivos hacia los sectores empresarios más acomodados, lo que generaba una enorme brecha en la distribución del ingreso” (Volker 2022).*

El 24 de marzo de 1976 se produjo el Golpe de Estado Cívico Militar conocido como “Proceso de Organización Nacional” dando comienzo en términos político-institucionales a la reorganización de los ministerios del Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires, para cumplir con los objetivos básicos de la Junta Militar. El Estatuto de ese proceso establecía las “normas fundamentales a que se ajustará el Gobierno de la Nación” en cuanto a la estructuración de los poderes del Estado; al ejercicio de las “facultades legislativas que la Constitución Nacional otorga al Congreso, incluidas las que son privativas de cada una de las Cámaras” y la designación de los “Gobernadores, previo acuerdo de la Junta Militar, quienes mantendrán sus relaciones con el Gobierno Nacional por conducto del Ministerio del Interior” (Estatuto 1976).

La instancia institucional *de facto* que comenzó ese 24 de marzo de 1976, determinaría también la necesidad de establecer nuevas normas que regularan las competencias de los ministerios “con la finalidad de lograr una mayor eficiencia en la atención de los asuntos de gobierno, lo que encuadra en los propósitos para el Proceso de Reorganización Nacional fijados por la Junta Militar”. En estos términos se expresaba el Interventor Federal Ibérico Saint James (1976-1981) para fundamentar un nuevo proyecto de Ley Orgánica de los Ministerios que propiciaba la modificación de la vigente desde 1967 (Decreto Ley 8611/1976).

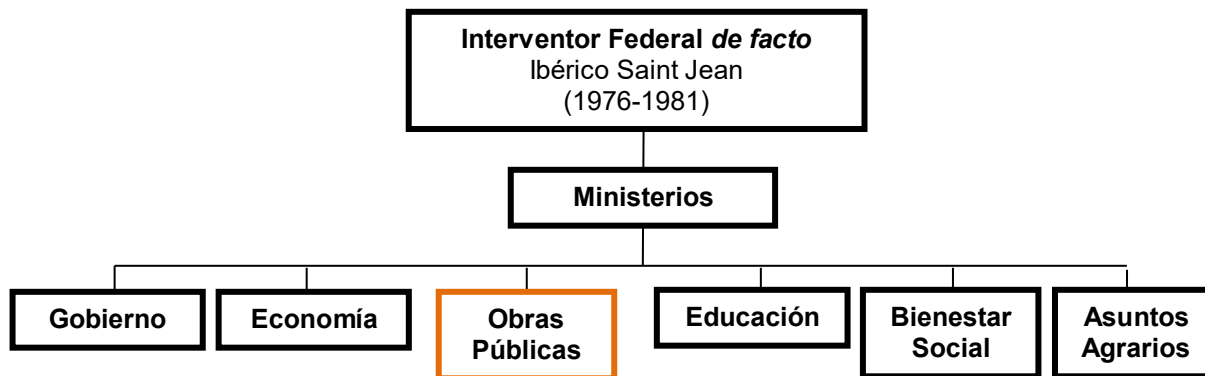
El proyecto de reestructuración del gabinete provincial mantuvo el número de ministerios de 1967, las funciones de la Secretaría General y creó la de Asuntos Municipales entendiendo que “el proceso de reorganización nacional en curso, debe alcanzar significativas proyecciones en el sector comunal, atento a la importancia que revisten las municipalidades, por su directa vinculación con la población y por su carácter de núcleo primario de la organización del estado, a cargo de la atención de los importantes intereses y servicios locales”.

Por ese decreto ley, se reformularían las competencias de los siguientes Ministerios: el Ministerio de Gobierno, las amplió “en materia de coordinación de la acción legislativa provincial” dada “la disolución de las legislaturas provinciales y el ejercicio de las facultades legislativas por los gobernadores de provincia, que estatuidas por la Junta Militar” hacía necesario desarrollar una labor de sistematización y compaginación de la actividad legislativa. “El Ministerio de Gobierno es por naturaleza, tradición y competencia legal, el organismo adecuado para el desempeño de las mencionadas funciones”.

El Ministerio de Economía sumó la “competencia exclusiva en materia de turismo atendiendo a que la experiencia ha demostrado que es desde esa órbita de donde la atención de este tipo de asuntos se efectúa de manera más eficaz” y, al Ministerio de Bienestar Social que tenía a su cargo el “asegurar el bienestar físico y mental de la colectividad” y el control de “la salud en el deporte” se le encomendó la atención de la totalidad de las manifestaciones deportivas, pretendiéndose así lograr un integral tratamiento de los aspectos que hacen al bienestar general”. (Organigrama 29).



## Organigrama 29: Estructura Decreto Ley Orgánica de los Ministerios 8611/1976.



En octubre de 1976, el Poder Ejecutivo Nacional en uso de las atribuciones que le confería el Estatuto del Proceso de Reorganización Nacional creó el **Ministerio de Planeamiento** sumando al “despacho de los negocios de la Nación” ejercido por los del Interior, Relaciones Exteriores y Culto, Justicia, Defensa, Economía, Cultura y Educación y Trabajo, un nuevo estadio para la implementación del **Sistema Nacional de Planeamiento**. Numerosas eran las competencias de ese ministerio entre las que se encontraban las directivas a los gobiernos de las provincias para el funcionamiento de ese sistema, coordinado, evaluado y compatibilizado a través de Comisiones interministeriales, interprovinciales, mixtas, o de cualquier otra forma de integración (Decreto Ley 21.431/1976b).

En ese marco, por ejemplo, el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, aprobó con fuerza de ley un acuerdo suscrito el 10 de agosto de 1977 entre los Ministros de Obras Públicas de las provincias de Buenos Aires y de La Pampa y el par de Obras y Servicios Públicos de la provincia de Río Negro, por el cual se modificaba el Estatuto Orgánico del Comité Director del Proyecto de Presa de Embalse “Casa de Piedra” (Decreto Ley 8919/1977a).

### El MOP en el proceso de ordenamiento territorial y uso del suelo bonaerense (1977).

*“La nueva normativa que ahora se sanciona, a la vez que compila y ordena la legislación sobre el tema, brinda adecuada respuesta a las conflictivas situaciones que plantea el ordenamiento del espacio territorial, rural y urbano, en un todo de acuerdo con los objetivos del proceso de reorganización nacional establecidos por acta del 24 de marzo de 1976 de la Junta Militar”,  
Fundamentos del Decreto Ley 8912, 24 de octubre de 1977.*

En la década de 1950, una suerte de *laissez faire, laissez passer* se había instalado en los municipios que, por omisión o deliberadamente, vulneraban la aplicación de los instrumentos de organización territorial lo que había producido excesos de utilización en intensidad del suelo urbano y/o situaciones caóticas de crecimiento en expansión sobre áreas rurales y las consecuentes transformaciones del uso del suelo de rural a urbano; el alejamiento (o casi desaparición) de los cinturones verdes productivos; la insuficiente dotación de servicios y costos elevados *per cápita* para la dotación de infraestructura y equipamiento en áreas de baja densidad; la falta de relación entre subdivisión, uso y ocupación del suelo (y densidad), así como la extensión y el encarecimiento del recorrido de transporte de personas y productos y la insuficiencia de áreas verdes y libres públicas (Vitalone et al. 2018:51).

La crisis de los territorios locales alcanzó también al proceso de planeamiento y al sistema de instrumentos para implementarlo.

En 1977 el Interventor Federal Ibérico Manuel Saint James, sancionó un decreto con fuerza de ley que establecía, por primera vez, las normas básicas sobre el ordenamiento territorial, la regulación del uso del suelo y la subdivisión de la tierra en cuanto a la creación, ampliación y reestructuración

de los núcleos urbanos. Sandra Grahl (2008: 343) sintetiza las razones por las que el Estado decidió intervenir sobre la situación caótica creada en el territorio provincial, en especial, en el área de conurbación de la ciudad de Buenos Aires que atribuida a la falta de previsión normativa había dado lugar a la formación de núcleos urbanos desproporcionados y desordenados con el consiguiente desequilibrio humano y económico. Igualmente imperiosa resultaba la preservación del uso productivo de la tierra rural, lo que llevó a fijar límites y controles a la transformación de esta tierra en parcelas de uso urbano evitando la tendencia exteriorizada de constante disminución de las tierras destinadas a la explotación agropecuaria.

El proceso de planeamiento para alcanzar los objetivos de ordenamiento del territorio de la provincia, fue entendido como el conjunto de acciones técnico-político-administrativas para la realización de estudios, la formulación de propuestas y la adopción de medidas específicas en relación con la organización de un territorio, a fin de adecuarlo a las políticas y objetivos de desarrollo general establecidos por los distintos niveles jurisdiccionales (Nación, Provincia, Municipio) y en concordancia con sus respectivas estrategias. Ese proceso debía considerar especialmente el sistema general de transporte y las vías de comunicación.

El decreto ley de 1977 delimitó claramente las obligaciones de los municipios en cuanto al proceso de ordenamiento territorial, estableciendo la responsabilidad primaria de la planificación del espacio físico en cada partido de acuerdo con las normas y demás reglamentarias que se dictaran y la debida intervención de los organismos provinciales competentes. Las oficinas locales de planeamiento formularían, a partir de entonces y con carácter obligatorio, cada uno de los instrumentos concurrentes al planeamiento físico (delimitación preliminar de áreas; zonificación según usos; planes de ordenamiento municipal y planes particularizados) (Decreto Ley 8912/1977).

Años más tarde, el Ministerio de Obras Públicas participó en la elaboración de propuestas para la reglamentación del Decreto Ley 8912/1977 que propiciadas por el Ministro Carlos Benaglia durante la gestión del Interventor Federal Jorge Aguado (1982-1983), tenían por propósito la modificación de numerosos artículos facilitando así una más eficiente implementación de ese instrumento normativo. Entre otros tópicos se trabajó sobre las actividades peligrosas, molestas o nocivas en zonas industriales, la delimitación de áreas, la clasificación de la trama circulatoria, y los usos, superficies y factores de explotación y ocupación del suelo (Decreto Ley 1549/1983).

A nivel provincial intervendrían el Ministerio de Obras Públicas, la Secretaría de Planeamiento y Desarrollo (SEPLADE) y la Secretaría de Asuntos Municipales en el dictado de normas de distintas jerarquías. Grahl (2008:344), advierte una clara distinción de aplicación de la ley “entre el período no democrático, cuyo finalidad fue reestructurar el territorio urbano existente, y el período democrático, donde la finalidad perseguida es la readecuación del régimen normativo general a la realidad territorial marcada por los condicionamientos socioculturales y económicos”

### **Nuevas normas regulatorias para la organización de los Ministerios (1979)**

El 1979, Ibérico Saint Jean promovió una profunda reforma con proyecciones políticas en cuanto la misma era encarada con una modalidad guiada por el objetivo de superar el excesivo centralismo del poder provincial. Fundamentó entonces un decreto ley que planteaba la indiscutible necesidad de redimensionar al Estado Provincial proponiendo, al mismo tiempo. “la concreción de una descentralización operativa en beneficio de un aumento del poder municipal, que constituye la pieza clave para el reordenamiento institucional del país, afianzando el principio de subsidiariedad como pilar básico del accionar gubernamental” (Decreto Ley 9300/1979).

La reorganización ministerial se sometería a las normas que marcaban “un jalón en el desenvolvimiento del Proceso de Reorganización Nacional” para “asegurar un más ajustado desenvolvimiento del Estado Provincial y de las Municipalidades, optimizando la utilización de los recursos humanos y materiales en beneficio de la población bonaerense” y reduciendo el aparato

estatal “a las dimensiones imprescindibles para el más eficaz manejo de aquellas áreas donde su accionar es básico, ineludible e incuestionable”. De este, modo Ibérico Saint Jean fundamentaba tal ajuste que implicaba, directamente, una disminución del gasto público: “el Estado Provincial no puede ni debe dejar de adoptar cuantas medidas sean conducentes a su redimensionamiento, por más intereses sectoriales que pudieran considerarse afectados, teniendo en cuenta que el bien público general que tiene por finalidad la reestructuración, subordina los valores jerárquicamente inferiores en juego”. Basando su argumento en que la correcta doctrina en materia de organización administrativa destacaba los inconvenientes de ampliar los órganos de conducción en cuanto provocaba un excesivo recargo de tareas en la resolución ministerial, el Ejecutivo provincial suprimió los Ministerios de Asuntos Agrarios y Bienestar Social y, distribuyó competencias entre otros organismos:

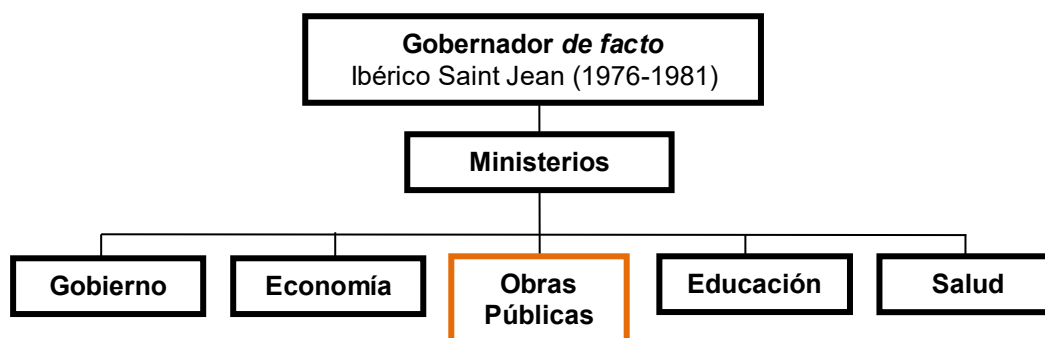
Al **Ministerio de Gobierno** se integraron las funciones ejercidas por la Secretaría de Asuntos Municipales de la Gobernación, recalándose la intensificación de la “descentralización operativa de los municipios como meta esencial a lograr”.

El **Ministerio de Economía** completó sus competencias con las funciones que, hasta entonces, ejercía el Ministerio de Asuntos Agrarios, decisión que fue considerada como “el mayor aporte que el Gobierno Provincial puede realizar en el sector rural (al) atribuir las funciones estatales vinculadas con dicho sector a un órgano que concentre eficazmente su esfuerzo en los aspectos realmente decisorio sobre los cuales la Provincia aún tiene efectiva injerencia y dentro de una estructura que vincula estrechamente la temática agraria con la política crediticia, tributaria, comercial e industrial”.

Al ámbito del **Ministerio de Educación**, se incorporaron todas aquellas acciones estatales en materia de deportes en sus múltiples manifestaciones, agregadas a las que ya ejercía en cuanto al deporte escolar. Particularmente se habían complementado las materias de competencia de este ministerio con “los fines últimos que debe cumplimentar el sistema educacional y cultural oficial, enfatizando los contenidos axiológicos que inspiran al Proceso de Reorganización Nacional, consagrando taxativamente el principio rector de que toda acción educativa y cultural sirva efectivamente a los superiores intereses de la Patria y consolide los valores y aspiraciones del ser nacional”.

Se suprimió, también, el Ministerio de Bienestar Social, creándose el **Ministerio de Salud** que con atribuciones en una materia altamente jerarquizada en la escala de necesidades públicas, conjugó Seguridad Social con Salud Pública y facilitó su coordinación con la actividad privada. En una misma estructura, también se concentraron todas las funciones estatales que se encontraban dispersas en los Ministerios de Bienestar Social, de Obras Públicas y de Asuntos Agrarios. Así, el Ministerio de Obras Públicas se desprendió de las competencias en materia de contralor de efluentes que fueron asumidas por el Ministerio de Salud para integrar el conjunto de atribuciones en cuanto a la preservación del medio ambiente (Organigrama 30).

**Organigrama 30: Estructura Decreto Ley Orgánica de los Ministerios 9300/1979**



La labor del Ministerio de Obras Públicas estaría signada por la aplicación del principio de descentralización operativa en los municipios de la ejecución y el mantenimiento de obras y servicios públicos, salvo aquéllas que por su volumen físico, capacidad técnica requerida o recursos financieros necesarios, excedieran sus posibilidades de concreción directa. Al Ministerio de Obras Públicas le correspondía, en general, la promoción y programación de las obras públicas que se realizaban en el ámbito provincial y, además, el proyecto, ejecución, administración y mantenimiento de aquellas que encarara directamente en conformidad con la política en la materia que fijaba el Poder Ejecutivo, procurando la descentralización operativa en las Municipalidades. (Viñeta 17).

En ese sentido, nuevas normativas abordaron temas vinculados con las obras públicas municipales, como los relativos a la descentralización del Registro de Licitadores de la Provincia mediante la creación de sub-delegaciones; la continuidad de la modalidad de contratación directa a cooperativas y asociaciones de vecinos para la ejecución de obras municipales de volumen limitado (v.g. hasta cinco cuadras de pavimento y diez cuadras para obras de iluminación, redes de electricidad, gas, cloacas y aguas corrientes)

Asimismo surgió como conveniente la reforma de un artículo de la Ley Orgánica de las Municipalidades que hacía referencia a “los solares, quintas y chacras comprendidos dentro del ejido de las ciudades y pueblos, que no fueran de propiedad particular”, para adecuarlo al contenido del citado Decreto Ley 8912/77. Éste había derogado dos antecedentes vigentes desde los años 1870 y 1913 que versaban sobre ejidos urbanos y sus ampliaciones, sin embargo en su texto no se encontraba definido el concepto de ejido, consignando solamente la mención de “área urbana”, concepto que al asimilarlo con el anterior presentaba dificultades de interpretación (Decreto Ley 9289/1979a) (Vitalone 2013:15-24).

En cuanto a las políticas de obras públicas aplicables a los Partidos del Gran Buenos Aires, sería responsabilidad del Ministerio de Gobierno su preparación, así como la de programar coordinadamente su ejecución, aun cuando la construcción de las grandes obras pudiera encontrarse bajo la competencia del Ministerio de Obras Públicas: “de esta forma se obtendrá una mayor eficacia en el área de las obras y servicios públicos, reduciendo los plazos de ejecución de aquellas, mejorando su mantenimiento y perfeccionando la prestación de estos”.

En su primer año de gestión el Interventor Federal Ibérico M. Saint James (1976-1981), autorizó al Ministerio de Obras Públicas para adoptar “los recaudos necesarios para la inmediata reactivación de todas las obras iniciadas de provisión de agua, desagües cloacales y plantas depuradoras, mediante las soluciones de emergencia que las circunstancias de cada caso tornen imprescindibles” y, en el otro extremo por ejemplo la asignación de recursos a la Sociedad Rural en enero de 1977 para la construcción de una cúpula que sería la más grande en territorio bonaerense (Decreto Ley 8638/1976a).

“Tras una etapa de usurpación de poder”, la política llevada a cabo durante “el proceso” con la intervención de los gobiernos *de facto* de Ibérico M. Saint James (1976-1981), y sus sucesores Oscar Gallino (1981-1982) y Jorge Aguado (1982-1983), se manifestó en el deterioro de las actividades de obras y servicios públicos y en el crecimiento exagerado de la acción privada para canalizarlas a través de consultorías y empresas destinadas a cumplimentarlos a altos costos; las deudas, interna financiera y en “divisa americana” a proveedores y en la importante cantidad de juicios que se tramitaban contra el Estado provincial y las municipalidades de muy diverso tenor.

No solamente, en la apertura del primer período de sesiones ordinarias, el Gobernador electo en 1983 Alejandro Armendáriz (1983-1987) exponía la situación de la provincia que condicionaba “el presente y el futuro inmediato de la gestión gubernamental” por la presencia de un pasado muy cercano donde “la relevante influencia de la tabla de valores, fundamento de la arquitectura constitucional, fue revertida y cruelmente neutralizada por una praxis de injusticia, inseguridad y muerte en tiempos tormentosos, solo sentida en horas amargas que también debió purgar la República” (Mensaje 1984).

**La Plata, 19 de abril de 1979.**

**Corresponde al Ministerio de Obras Públicas, en particular las siguientes materias:**

- ✓ Arquitectura, urbanismo, vivienda. Puentes, caminos, pavimentos. Desagües y obras hidráulicas. Irrigación, aguas corrientes y cloacas.
- ✓ Provisión de equipos mecánicos, materiales y elementos para la ejecución de obras o prestación de servicios.
- ✓ Ensayo y control de los materiales y estructuras para obras y servicios públicos y privados.
- ✓ Ejecución y fiscalización de trabajos geodésicos, topográficos, fotogramétricos y de foto-interpretación. Perfeccionamiento de la red altimétrica de la Provincia. Mensura y peritajes oficiales. Cartografía oficial y control de la cartografía privada. Mensuras y subdivisión de la tierra.
- ✓ Estudio de las características geológicas del suelo y los regímenes de aguas superficiales y subterráneas.
- ✓ Régimen de minería y administración de los yacimientos de propiedad de la provincia.
- ✓ Política energética: elaboración y fiscalización de su cumplimiento. Generación, distribución, compra y venta de energía.
- ✓ Promoción, planificación y control del transporte en general y en especial del transporte público de pasajeros y de carga. Estudio de costos, fijación de tarifas y concesión de servicios públicos de transporte.
- ✓ Estudio, proyecto y ejecución de obras para la defensa de la costa, la apertura y conservación de vías navegables.
- ✓ Conservación y reparación de construcciones de propiedad del Estado.

Fuente: Decreto Ley 9300/1979 Orgánica de Ministerios, 19 de abril de 1979.

## El establecimiento pleno de la Constitución (1983-1987).

*“Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Honorabilidad, a fin de someter a vuestra consideración un proyecto de ley, por el cual se designa a los funcionarios de facto que hubieren ejercido la titularidad del Poder Ejecutivo de la Provincia y de los departamentos ejecutivos de las municipalidades, delegados nacionales y comisionados municipales respectivamente. Igualmente, el texto proyectado prevé denominar decretos leyes a las llamadas leyes, sancionadas durante los períodos de interrupción del orden institucional que la misma norma establece”;*  
Gobernador Alejandro Armendáriz, 29 de diciembre de 1983.

Diciembre de 1983 dio lugar a una primera medida de carácter constitucional, poco conocida: la sanción de una ley con el propósito de recalificar la designación de los funcionarios provinciales y municipales que se habían desempeñado desde el 28 de junio de 1966 hasta el 25 de mayo de 1973 y desde el 24 de marzo de 1976 hasta el 11 de diciembre de 1983. Alejandro Armendáriz asumió el gobierno de la provincia de Buenos Aires el 10 de diciembre de 1983 y, en los últimos días del mismo mes, fundamentó tal decisión en que solamente los títulos de Gobernador e Intendente Municipal le correspondían “a aquellos que fueron elegidos para tales cargos de conformidad a las prescripciones de la Constitución de la Provincia, manteniendo las designaciones elaboradas por la doctrina *de facto* para los funcionarios que ocuparon cargos en gobiernos de tal carácter”. Esta decisión alcanzó a las leyes promulgadas durante esos períodos que, a partir de entonces, se denominarían decretos-leyes con la finalidad de “mantener los principios doctrinarios, jurídicos y políticos”, diferenciándose de aquellas que habían sido sancionadas a través del mecanismo previsto por la Constitución (Ley 10.130/1983a).

En materia de obras públicas, el territorio bonaerense había carecido de atención durante las intervenciones *de facto* profundizando sus desequilibrios a través de acciones como, por ejemplo, el levantamiento de vías ferroviarias que conllevó la “casi extinción de pueblos que vieron desaparecer su única red de abastecimiento y comunicación” o del alto grado de polarización operado en varias ciudades a expensas del resto, dando por resultado una provincia despoblada con economías regionales en crisis y una pésima ocupación del territorio. Tampoco le fue posible silenciar el desastre económico y financiero “cuando la estrategia de la plutocracia fue expandir la especulación, constituida en medio instrumental para adquirir riquezas a costa de la destrucción del sistema productivo” que se había traducido en un costo social y económico muy elevado (Mensaje 1984).

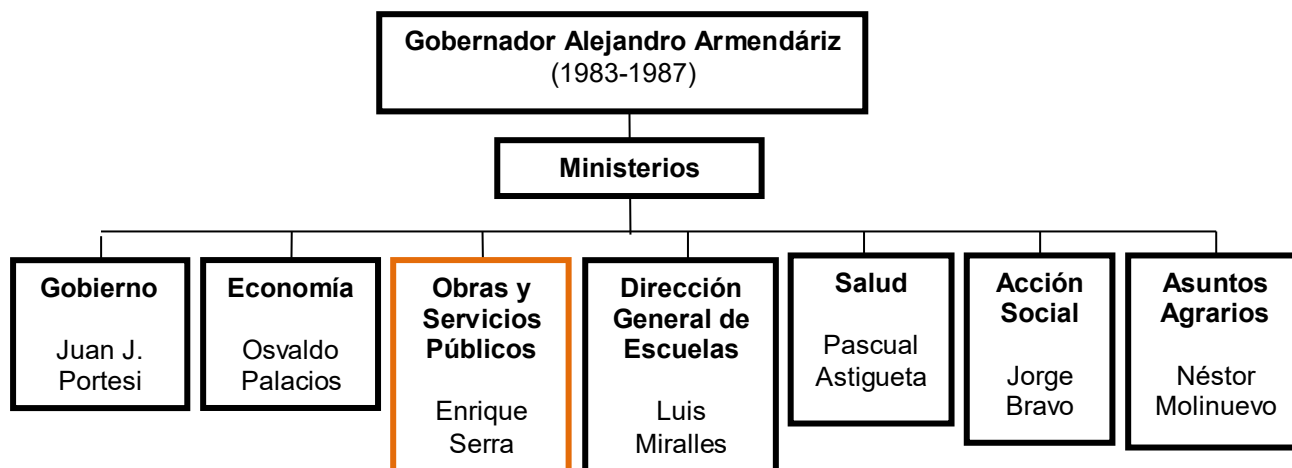
Desde el inicio de su gestión el Gobernador Alejandro Armendáriz (1983-1987) planteó como objetivos fundamentales coordinar, entre las diferentes dependencias del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, un programa de obras que permitiera el desarrollo integral del territorio bonaerense y el área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires, induciendo tendencias de ocupación plena y generando estímulos a la descentralización para dar soluciones específicas a los acuciantes problemas en materia de infraestructura urbana, vivienda y saneamiento.

La distribución de los escasos recursos se orientó a la ejecución de obras nuevas y a la continuidad de los trabajos emprendidos en años anteriores; en el primer caso con especial “atención en dar mayor preponderancia a la inversión orientada a satisfacer las demandas más acuciantes de la población” en vivienda, salud, educación y bienestar social y, en el segundo, a la prosecución de algunas grandes obras de impacto regional como la Central Térmica de Bahía Blanca.

A juicio del Gobernador Armendáriz (1983-1987), la herencia recibida también ameritaba adecuar las propias estructuras políticas, jurídicas y administrativas de forma tal que se constituyeran en un marco ágil, flexible y dinámico para la elaboración y ejecución del programa trazado por su gobierno. Una reforma administrativa debía conciliar eficiencia con austeridad, dado el déficit real del presupuesto para 1983, buscando optimizar el aprovechamiento de los recursos humanos, financieros y materiales con que contaba la administración.

El Gobernador Armendáriz propició, a poco de asumir su mandato, la modificación de la ley de ministerios y la reestructuración de las administraciones central y descentralizada de la provincia. La nueva ley, promulgada el 9 de enero de 1984, estableció siete: de Gobierno, Economía, Obras y Servicios Públicos, Educación y Cultura, Salud, Acción Social y Asuntos Agrarios, especificando detalladamente las competencias atribuidas a cada uno de esos organismos de Estado (Ley 10.132/1984). (Organigrama 31)

**Organigrama 31: Estructura Ley Orgánica de los Ministerios (Ley 10.132/1984)**



La institucionalización de la República en 1983, se había producido en un contexto de compleja crisis económica y financiera que obligó al gobierno de Alejandro Armendáriz a modificar las previsiones para la Provincia y encarar la racionalización administrativa, lo que implicó a la vez poner un paréntesis a “nuestras realizaciones”, de manera que determinadas obras públicas quedaron provisoriamente suspendidas porque “orientamos la inversión de los recursos en un marco de austeridad, a fin de evitar el gasto superfluo lo que sin serlo era necesario postergar y con la concepción del Estado Social de Derecho”.

*“Vemos a la modernización del Estado como una reversión del aislamiento que lo clausura, como una actitud de avance hacia el cambio transformador, como el contacto con el resto del mundo que proyecta innovaciones en las ideas, y la actividad humana como una forma de, también, de organizar el Estado, hoy en el curso de los adelantos de la innovación tecnológica, en todas las áreas de gobierno con equipos de informática y computación”,  
Gobernador Alejandro Armendáriz (Mensaje 1987).*

En cuanto a las estructuras funcionales de cada ministerio, la misma ley facultaba al Poder Ejecutivo para modificarlas y adecuarlas a las disposiciones que establecían sus competencias, pudiendo además crear, transferir, suprimir organismos y dependencias de conformidad con la Ley de Presupuesto que recién fue promulgada en agosto de 1984, según el Gobernador Alejandro Armendáriz bajo “condiciones excepcionales y atípicas”.

En el inicio de su gestión el Ministerio de Obras y Servicios Públicos presentaba “una desplantalización (sic) de los cuadros profesionales y técnicos así como también de equipos y maquinarias en las distintas reparticiones”. La línea política establecida por el anterior gobierno *de facto* le había quitado no sólo capacidad operativa en proyecto y ejecución sino lo que a juicio de Gobernador era “más grave aún, el control de las actividades, desjerarquizando el papel del Estado y creando en consecuencia un singular vacío en el ámbito provincial” (Mensaje 1984). (Viñeta 18) (Organigrama 32).

La Plata, 9 de enero de 1984

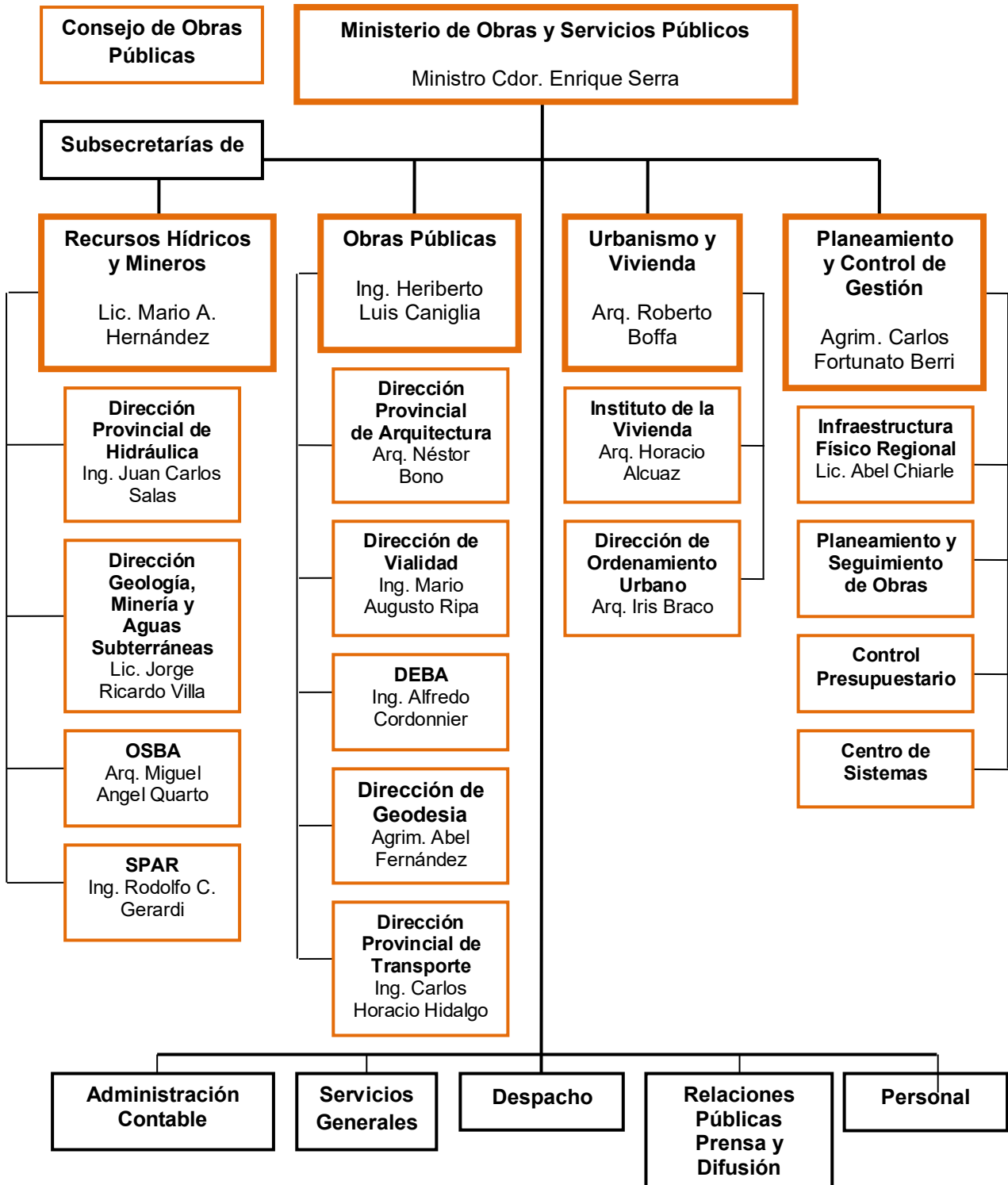
**Al Ministerio de Obras y Servicios Públicos le compete:**

- ✓ Ejecutar y controlar el ordenamiento físico, urbano y regional del territorio.
- ✓ Ejecutar y controlar el ordenamiento ambiental, en la órbita de su competencia, coordinando su accionar con otros ministerios.
- ✓ Elaborar planes y programas integrales, o locales, de obras y servicios públicos. Controlar y dictar normas complementarias para el ordenamiento físico y ambiental.
- ✓ Estudiar, formular y promover programas de vivienda en coordinación con los municipios.
- ✓ Asesorar a las municipalidades sobre problemas de desarrollo y equipamiento urbano.
- ✓ Estudiar, proyectar y construir puentes y caminos, pavimentos urbanos, desagües y obras hidráulicas. Confeccionar y controlar los catastros geométricos de afectación que corresponda.
- ✓ Estudiar, proyectar, construir y atender la explotación de obras hidráulicas, aguas corrientes y cloacas.
- ✓ Aprobar y fiscalizar los desagües pluviales, industriales y de cloacas.
- ✓ Proveer equipos mecánicos, materiales y elementos para la ejecución de obras y prestación de servicios.
- ✓ Realizar el ensayo y control de los materiales y elementos para la ejecución y estructuras para obras y servicios públicos y privados.
- ✓ Ejecutar y fiscalizar los trabajos geodésicos, topográficos y de fotointerpretación. Atender al perfeccionamiento de la red altimétrica de la Provincia. Ejecutar las mensuras y peritajes oficiales. Realizar la cartografía oficial y controlar la privada.
- ✓ Formalizar y aprobar las mensuras y subdivisiones de tierra con intervención o aprobación, en su caso, de las reparticiones pertinentes.
- ✓ Estudiar las características geológicas del suelo y los regímenes de aguas superficiales y subterráneas.
- ✓ Ejercer la autoridad minera y la administración de los yacimientos de propiedad de la Provincia.
- ✓ Elaborar la política energética y fiscalizar su cumplimiento, generación, distribución, compra y venta de energía.
- ✓ Planear, controlar, operar y promocionar el transporte en general, y en especial el transporte público de pasajeros y carga y desarrollar la infraestructura aeronáutica provincial en coordinación con el Secretario General de la Gobernación, interviniendo en los estudios de costos, fijación de tarifas y concesiones de servicios públicos y transporte.
- ✓ Estudiar, proyectar y ejecutar obras para la defensa de la costa y la apertura y conservación de vías navegables.
- ✓ Auspiciar, promover y fiscalizar técnicamente los consorcios vecinales y cooperativas para obras y servicios públicos en colaboración con los Municipios y el Ministerio de Acción Social.
- ✓ Atender la ejecución y reparación de las construcciones de propiedad del Estado Provincial.
- ✓ Fiscalización del ejercicio de la profesión de Ingeniero y afines.

(firma) **Gobernador Alejandro Armendáriz (1983-1987)**



Organigrama 32. Estructura orgánico funcional del MOSP de mayor jerarquía, 1987.



Por la citada ley de Ministerios, al de Obras y Servicios Públicos le correspondería en términos generales proyectar, ejecutar, controlar, promover y administrar todo lo concerniente a construcciones fijas y equipamiento mecánico, al desarrollo urbano y la arquitectura, a la programación y ejecución de obras de equipamiento urbano y de viviendas y su hábitat, que se ejecutaran con fondos del Estado, los servicios de energía, saneamiento e irrigación, las comunicaciones y el transporte, y la determinación de las características geométricas y físicas del territorio.

La gestión de Alejandro Armendáriz, enfrentó obstáculos de distinta índole para “operar el cambio de un modelo económico agotado a una economía al servicio de la democracia, el desarrollo y la justicia social” con el necesario el afianzamiento de las instituciones, “punto de partida en una sociedad conmocionada por la alternancia de gobiernos de facto que llevaba al ocaso a los órganos más puros y de esencia republicana” (Mensaje 1987) (Ley 10.190/1984b).

*“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 deban continuar”,  
Gobernador Alejandro Armendáriz (Mensaje 1987:21).*

### **“No existe crecimiento posible”, sin el desarrollo integrado de la obra pública (1983-1987).**

El ideario de fortalecimiento institucional alcanzaría al Ministerio de Obras y Servicios Públicos cuya tarea durante los años de gestión del Gobernador Armendáriz estuvo orientada al logro de los siguientes objetivos de política de obras públicas:

- ✓ La contribución al cambio de estructura del territorio provincial, tendiente a su desarrollo integral.
- ✓ La recuperación por parte del Estado del control general de las actividades, reasumiendo la misión específica de planificar, proyectar y construir la obra pública.
- ✓ El reequipamiento de áreas vitales totalmente desmanteladas, como en el caso de Vialidad e Hidráulica, y el fortalecimiento de la Dirección de Energía cuyas funciones estaban orientadas al desarrollo de la infraestructura económica que promovería el proceso de crecimiento a mediano plazo.
- ✓ La continuación de obras iniciadas y asumidas por el gobierno, destinando para ello un importante porcentaje del presupuesto provincial.
- ✓ La terminación de obras paralizadas en el ámbito provincial.

Desde un principio, los Ministros de Obras y Servicios Públicos que se sucedieron entre 1983 y 1987, Ing. Pablo Marín, Ing. Daniel Castro y el Cdor. Enrique Serra, al decir de este último habían tenido en claro cuáles eran los objetivos políticos que se perseguían a través de la obra pública: “la descentralización, el mejoramiento de la calidad de vida, el establecimiento de la infraestructura necesaria para el desarrollo económico del territorio bonaerense, y con ello terminar con las migraciones internas que han producido la concentración y la distorsión de la economía Provincial”, sumando el entendimiento de “que las obras por administración en un estado con alto grado de ineficiencia, no era el medio adecuado para el logro de los objetivos” y, por ello, junto al Gobernador, “no propició el avance del sector público sobre el sector privado en la prestación de los servicios públicos y actividades industriales” (Memoria 1983-1987: 353-357).

Bajo esas pautas, la memoria del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, correspondiente al período Constitucional 1983-1987 y publicada en 1987, visibilizó el balance de cuatro años de gestión del gobierno del Dr. Alejandro Armendáriz y su Ministro de Obras y Servicios Públicos, el trabajo interdisciplinario y el “esfuerzo de un gran grupo humano: profesionales y técnicos que efectúan los relevamientos, ejecutan los proyectos, controlan la marcha de las obras; personal que cumple con las instancias administrativas, municipios; inspectores y obreros que le dan forma, detrás de todo ello la voluntad decidida de un Poder Ejecutivo que fijó las líneas políticas de la obra pública”. Para Enrique Carlos Serra, en 1987 la provincia de Buenos Aires exhibía una de las mayores cifras para los últimos 30 años en materia de obras y servicios públicos y ese esfuerzo se había encarado con “una muy baja disponibilidad de recursos financieros, humanos, de equipos, sin contar además, con un banco de proyectos”; con “un índice verdaderamente negativo a la luz de las obras conflictuadas, no resueltas por las anteriores administraciones” y con la catastrófica situación producida por las inundaciones, a las que se debió afrontar con la “máxima celeridad para proteger ciudades, resguardar colonias agrícolas, restablecer y mejorar caminos”.

*“A la par que se atendía la tragedia del agua en una porción del territorio, se trabajaba para el resto de las regiones. En tal sentido, se crearon las condiciones básicas que permiten afirmar que contamos con una Provincia en marcha. Se dotó al primer Estado de país de las obras infraestructurales indispensables para su despegue social y económico, no resultará tan sólo una expresión de deseos. Ello abarcó la totalidad de las áreas, es decir, saneamiento, energía, gas, comunicaciones, viviendas, salud. Obras concretas, tangibles, distribuidas a lo largo y ancho de la Provincia. Tan solo la respuesta concreta de cuatro años de intenso trabajo para y con la comunidad bonaerense. Obras que resumen el nacimiento del tiempo de hacer. Hoy el territorio está integrado”, Ministro Enrique Carlos Serra (Memoria 1983-1987:8).*

Esa memoria resumía *in extenso* conjuntos de obras, trabajos y servicios públicos, precedidos por un prólogo redactado por cada uno de los responsables de mayor jerarquía de las reparticiones que conformaban la estructura orgánico funcional en 1987, fin de ciclo del Gobernador Alejandro Armendáriz y su Ministro de Obras y Servicios Públicos Contador Enrique Serra. Las siguientes frases, citas textuales firmadas, seleccionadas de la memoria se anticipan a la enumeración y descripción de las obras en ejecución, terminadas, en estudio, etc. entre los años 1983-1987:

**Dirección Provincial de Arquitectura:** Arq. Néstor O. Bono, Director.

“La tarea desarrollada por la Dirección Provincial de Arquitectura, elevada a este rango por determinación de esta Administración, ha estado orientada a cubrir necesidades básicas en materia edilicia, que han abarcado distintas temáticas: Educación, Salud, Minoridad, Administración, etc. Paralelamente se implementó el Programa de Viviendas para Centros de Servicios Rurales, verdadera innovación en el campo de la cobertura del déficit habitacional. Otras actividades estuvieron dirigidas a la apoyatura Municipal en el campo del diseño arquitectónico, así como a la materialización de importantes obras realizadas por administración.

Las acciones desarrolladas, han tenido como marco de referencia para la elaboración de los nuevos proyectos, una necesaria revisión de los criterios proyectuales de la obra pública en el campo arquitectónico; criterios estos que han contemplado en forma prioritaria la inserción de la obra en el medio urbano, así como el manejo de tecnologías apropiadas en función de la realidad que hoy ofrece nuestro país [...] la totalidad de la labor desarrollada por esta Repartición en cuatro años de gestión [...] ha comprendido un total de 854 obras, que significan la concreción de más de 700.000 m<sup>2</sup> de edificación” (Memoria 1983-1987:13-77)

La Dirección Provincial de Arquitectura, que operaba obras en el campo de la educación, salud y minoridad, así como otras de diversa índole, hacia 1987 había iniciado, terminado o licitado un centenar de ellas, por contrato o por convenios celebrados con los municipios entre las cuales el Gobernador destacaba la remodelación, ampliación y construcción de escuelas, institutos de menores y unidades sanitarias.

**Dirección Provincial de Hidráulica:** Lic. Mario Hernández, Subsecretario de Recursos Hídricos y Mineros.

“Para detallar los objetivos con los que se encaró políticamente esta Dirección, es imprescindible describir su estado en diciembre de 1983, si consideramos la trascendencia de la misma en la grave emergencia hídrica [...] que coronó estos años se inicia en la década del setenta. El estado presentado por la repartición en aquel entonces, bien se lo puede calificar de “total abandono”. Esto se debió al plan de “descentralización” practicado por la administración anterior, lo que se tradujo en un verdadero desmantelamiento del aparato estatal. Carencia de equipos, falta de instrumental y de personal de servicio es el primer resultado que arrojó el balance de .que teníamos. No debemos obviar en el análisis el desmejoramiento general hallado en todos los cauces y cursos como los desagües pluviales.

En virtud de esta situación, debimos, como primera medida revertir el estado de la repartición a la vez que encarar las obras necesarias en el territorio, en materia de saneamiento, en forma simultánea con grandes obras hidráulicas. Las contingencias climáticas imprevistas que sumergieron a la Provincia en la más profunda crisis que haya experimentado en materia hidráulica resaltaron las deficiencias de una dirección prácticamente inexistente, sin archivos, sin política hídrica, sin personal técnico profesional. [...] ante este examen, se fijó una política de prioridades: en la emergencia salvaguardar los núcleos urbanos asentados en las zonas afectadas, resguardar las extensas vías de comunicación, simultáneamente a este accionar se buscó la solución de fondo a tales problemas, estudiando, coordinando y perfeccionando el uso, destino y conservación de las aguas superficiales y subterráneas, procurando el óptimo manejo del recurso hídrico.

El desarrollo de los proyectos preveía la participación además de la Dirección Provincial de Hidráulica, la Dirección de Geología, Minería y Aguas Subterráneas y el Ministerio de Asuntos Agrarios, de equipos de trabajo de origen universitario o de entes de investigación científica y tecnológica, de modo de cubrir la mayor parte de las áreas del conocimiento que tienen vinculación con el fenómeno hídrico, “única forma de procurar soluciones sólidas y globales, en lugar de paliativos o respuestas puntuales” A raíz de un convenio suscripto entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires con su similar de la Nación quedó constituido, en la sede del MOSP bonaerense, el grupo consultor que fue responsable de elaborar las pautas del “Hidro-Plan Maestro” de ordenamiento hídrico de la Provincia, que fija las acciones en esta materia para la actualidad y el futuro” (Memoria 1983-1987:79-118).

En 1987, la **Dirección de Hidráulica** continuaba con la programación para la construcción de acueductos y trabajos complementarios y con el **Plan Hidráulico** que había comenzado en 1984, incluyendo la ejecución de obras por contrato de desagües pluviales urbanos en distintas ciudades del interior bonaerense y del Gran Buenos Aires, más obras en el ámbito rural, dragados y defensa de costas.

**Dirección de Vialidad:** Ing. Mario A. Ripa, Administrador General.

“La iniciación de la administración de esta vital repartición, en diciembre de 1983, deparó la ingrata sorpresa de que la misma se encontraba virtualmente desmantelada. El gobierno constitucional electo, había fijado un vasto programa en material vial, lo que obligó a una doble tarea. Recuperar los cuadros técnicos profesionales y reequipar el parque de maquinarias, escaso y obsoleto, a la vez que enfrentar la ejecución de las obras programadas.

Un ambicioso plan de emprendimientos que abarca desde pavimentaciones urbanas que comprenden vías de penetración a centros poblacionales y de producción, accesos a silos, establecimientos educacionales, centros de salud o avenidas de circunvalación; pavimentación urbana en el Gran Buenos Aires dirigido a acceso a escuelas, jardines de infantes, unidades sanitarias, hospitales y centros comunitarios; repavimentación de las rutas provinciales deterioradas; pavimentación de un importante porcentaje de la red vial de tierra, hasta la decisión de encarar la obra vial más importante: la Autopista La Plata - Buenos Aires...

Un aparte merecía la labor desarrollada por la Dirección en la vasta región afectada por las inundaciones que “destrozó parte de nuestra red vial. La presencia y el esfuerzo de nuestros hombres con sus equipos existentes, más los contratados aseguran la rehabilitación de los caminos [...] De esta manera podemos decir, hemos cumplido, pese a la urgente e imprevisible necesidad de atender la red caminera gravemente afectada por las inundaciones, pese al esfuerzo que significó recuperar la dirección desde sus recursos humanos, hasta su equipamiento, pese a las restricciones presupuestarias [...] Esta Dirección de Vialidad está en marcha” (Memoria 1983-1987:120-155).

La Dirección Provincial de Vialidad, llevaba a cabo pavimentos urbanos, obras de iluminación, señalización y arte y repavimentación de la red caminera existente para recuperar el grado de efectividad de la red vial provincial. A tres años de gestión, se ejecutaban obras de significación y continuaban las paralizadas; numerosas obras de pavimentos se habían terminado, otras estaban en ejecución o licitadas, tanto para nuevos caminos como para la reconstrucción y ensanche de los existentes. También había dado comienzo el reordenamiento interno de esa dirección para recuperar su parque vial, motoniveladoras, desmalezadoras, etc.

**Dirección de Energía (DEBA):** Ing. Alfredo Cordonnier, Administrador General.

“La política que encaró la Provincia en materia energética tendió a romper con el estrangulamiento de abastecimiento eléctrico, que históricamente limitó la expansión del sector industrial, fundamentalmente en zonas como Zárate, Campana, Bahía Blanca, Costa Atlántica y Olavarría. La estrategia fue revertir las condiciones de alta vulnerabilidad del sistema servido por DEBA (que abarca el 95 % del territorio provincial) (y) En tal sentido se instrumentó la puesta en marcha de las estaciones transformadoras de 500/132 KW de vinculación con el sistema nacional y a la vez se reforzó la existente en Henderson (partido de Hipólito Yrigoyen).

Estas estaciones transformadoras se emplazan en Bahía Blanca, Olavarría y Campana. La primera se encuentra en avanzado estado de construcción, la segunda iniciada y la correspondiente a Campana esta pronta a contratarse. Con estos emprendimientos la Provincia tendrá cubierto su potencial energético hasta el año 2020. En forma simultánea a partir de noviembre de 1986 se duplicó la capacidad de la estación transformadora de Henderson [...] Cabe destacar que el 70 % de la energía insumida por DEBA proviene por su vinculación al Sistema Nacional (SIN) y el 30 % restante es de generación propia. Con las estaciones transformadoras que está construyendo la Provincia se solucionará por un lado el problema de satisfacción de demanda, y por el otro se logrará una significativa reducción de costos” (Memoria 1983-1987:157-203).

La Dirección de Energía (DEBA), volcaba sus esfuerzos para mantener, en tono sostenido, la provisión de electricidad y gas natural, esta última coordinada con Gas del Estado, a localidades de la provincia con el fin de “fomentar el desarrollo industrial, con estímulos de afincamiento en el interior de la Provincia”. En 1987 se había completado el plan con obras en las subestaciones de Bahía Blanca, Olavarría y Campana e inaugurado en el partido de Castelli un “generador eólico”. Asimismo se preveía la culminación de la Central Termoeléctrica Luis Piedrabuena y su puesta en servicio para 1988, una obra que beneficiaría no solamente a Bahía Blanca sino a su zona de influencia y toda la provincia. Completaba la política energética de la gestión Armendáriz el Plan de Provisión de Gas Natural que constituía otro de los emprendimientos transformadores de la realidad bonaerense siendo que su programa de ejecuciones se insertaba con un “sentido federalista, de marcada acción descentralizadora” (Mensaje 1985).

La planificación provincial del sector electro-energético se había estudiado buscando la implementación de una infraestructura que posibilitara la configuración de un mercado apto para integrarse al sistema interconectado nacional, con miras a obtener los beneficios que brindaba la economía de escala.

**Dirección de Geología, Minería y Aguas Subterráneas:** Lic. Jorge Ricardo Villa, Director.

“La Dirección de Geología, Minería y Aguas Subterráneas fue creada por este Gobierno Constitucional satisfaciendo una imperiosa necesidad de la Provincia primera productora minera nacional, en tonelaje y valor económico, como asimismo de enfrentar graves problemas derivados de la dispar disponibilidad de aguas subterráneas y su creciente deterioro y contar con estudios geológicos, geomorfológicos e hidrogeológicos en diferentes áreas y con distintos enfoques y propósitos.

La planificación del desarrollo y el planteo de soluciones en problemas agudos como la zona deprimida del Salado, litoral Atlántico (recursos hidrogeológicos y explotaciones de playas), crecimiento del conurbano, zonas inundadas, etc., necesitaba del agrupamiento de las disciplinas geológicas involucradas a los efectos de dar continuidad y permanencia a los estudios y asumir en una unidad administrativa y técnica jerarquizada el ejercicio de la Autoridad Minera.

Todo basado en el reconocimiento ineludible del rol decisivo de los recursos geológicos e hídricos en el progreso de la Provincia, como elementos básicos de su crecimiento, y la importancia de una evaluación real de los recursos naturales no renovables y renovables para la factibilidad de su racional explotación. Para transitar el camino que conduzca a los fines preestablecidos se ha recurrido no solamente a la propia capacidad, sino también a la instalada tanto en instrumental y laboratorio como en recursos humanos, de Universidades y Centros de Investigaciones, y de esta manera integrándolos con el Estado Administrativo en un esfuerzo mancomunado en pro del bien común” (Memoria 1983-1987:205-215).

En 1987, estaba en ejecución el Plan Minero Provincial orientado a tres aspectos fundamentales: la asistencia a la mediana empresa, ya sea desde el punto de vista técnico-crediticio o de extensión; el desarrollo de proyectos industriales para sustituir importaciones gravosas y, producir un cambio y modernización de la administración minera tendiente a agilizarla y desburocratizarla. La Dirección de Geología, Minería y Aguas Subterráneas elaboraba proyectos de producción de titanio, zircón, hierro, sulfato de sodio, fósforo y feldspatos con la cooperación tecnológica de la Comisión Nacional de Energía Atómica.

**Obras Sanitarias:** Arq. Miguel Ángel Quarto, Administrador General.

“La realidad Provincial, presenta un acentuado desequilibrio estructural, que se traduce en un interior postergado frente a un área en constante crecimiento, caracterizada por su elevada concentración urbano-industrial; históricamente destinataria de las mayores inversiones en infraestructura y servicios. Frente a esta realidad, la Administración General de Obras Sanitarias: definió sus pautas de acción para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del Conurbano Bonaerense, priorizando además las inversiones hacia el Interior Provincial, promoviendo el desarrollo equilibrado y armónico de su territorio.

De este modo, las obras de infraestructura en materia de saneamiento, fueron concebidas con un sentido de doble funcionalidad. Servir de sostén al desarrollo de las actividades económicas, mejorando al mismo tiempo desde el punto de vista sanitario, la calidad de vida de los habitantes. Consecuentemente, con las pautas orientadoras para la acción de Gobierno se concretaron en el área metropolitana, en aquellos partidos donde Obras Sanitarias de la Provincia de Buenos Aires presta servicios, las obras necesarias para contribuir a elevar los niveles de vida, en el marco de políticas globales de estabilización y regulación del crecimiento, promovidas por el Poder Ejecutivo Provincial.

Por otra parte, se priorizaron las inversiones al interior de la Provincia concretando emprendimientos que permitieran impulsar un programa de desarrollo basado en la localización de actividades productivas, capaz de revertir las corrientes migratorias históricas hacia los centros desarrollados. En este sentido, adquiere especial relevancia el concepto de doble funcionalidad de las obras de infraestructura, enunciado precedentemente, toda vez que contribuyen además, a dotar de un más adecuado marco socio-habitacional a las localidades postergadas del Interior Provincial” (Memoria 1983-1987:217-255).

Obras Sanitarias había apuntado en el corto plazo al mejoramiento de los recursos del organismo para alcanzar el grado de eficiencia adecuada a su importante función social y de gestión empresarial, mientras que el Programa de Provisión de Agua era materializado a través del Servicio Provincial de Agua Potable y Saneamiento Rural (SPAR) y estaba en diferentes etapas de ejecución.

**Dirección de Infraestructura Física Regional:** Lic. Abel R. Chiarle, Director.

Cuatro ejes estratégicos englobaron los objetivos a alcanzar por el Gobierno de Alejandro Armendáriz entre 1983 y 1987: La Inversión en Obras y Servicios Públicos como instrumento de política económica “tendiente a satisfacer demandas existentes; dinamizar las economías regionales; servir de sostén al desarrollo; mejorar la calidad de vida de los habitantes y mejorar la distribución del ingreso, con la creación de la Dirección de Infraestructura Física Regional se implementó la decisión política de que un organismo específico, dentro de la órbita del MOSP, entendiera en la planificación de sus obras y acciones y coordinara los proyectos de carácter multidisciplinarios”.

La Planificación descentralizada y Participativa “constituía no solo una necesidad sino un esfuerzo creativo que permitiera una asignación eficiente de los recursos en pos de un adecuado y armónico desarrollo del territorio bonaerense. Para el logro del objetivo se determinó una metodología que permitió identificar regiones en la provincia, definiéndose un rol a cada una en el conjunto provincial con la finalidad que a través de roles complementarios se tendiera al desarrollo armónico, impulsando al crecimiento sostenido conducente a equilibrar el funcionamiento territorial. La regionalización para la planificación así surgida pretendió crear las necesarias condiciones para el cambio, y con la creación de los Consejos Regionales de Planeamiento de Obras y Servicios Públicos se institucionalizó un sistema de planificación descentralizado y participativo, integrado por los Municipios de cada una de las nueve regiones”.

Las obras y los servicios públicos como Estrategia de Desarrollo Equilibrado: “La Provincia presenta una estructura regional dual, con un área altamente industrializada, con sobrecapacidad poblacional, deterioro ambiental y deseconomías de funcionamiento impuestas por la necesidad de equipamientos que requieren soluciones técnicas de complejidad y costos crecientes; por otro lado el área que genéricamente se conoce como el “interior bonaerense”, es una región tributaria de la primera con la que mantiene flujos asimétricos: demográficos, comerciales y financieros. La propuesta elaborada para la asignación en obra pública por finalidad y su distribución regional consiste en orientar mayoritariamente la inversión en obras de infraestructura económica (vialidad, energía, transporte, comunicaciones, hidráulica, arquitectura) al “Interior de la Provincia” y la infraestructura social (viviendas, escuelas, hospitales, agua potable, saneamiento) se distribuirá proporcionalmente a la población con lo que tenderá a satisfacer especialmente el déficit del Conurbano Bonaerense”.

En pos de esa filosofía, tendiente al desarrollo regional equilibrado, esa Dirección había trabajado en todo proyecto que apuntara a la cumplimentación de la localización de viviendas en Centros de Servicios Rurales; la planificación orientada a proveer de comunicaciones a todo el territorio provincial, la formulación de anteproyectos de leyes, de promoción industrial, de puertos; la coordinación de la ejecución de obras menores en barrios carenciados y de proyectos de desarrollo turístico, “marcan el camino comenzado a desarrollar” (Memoria 1983-1987:257-272).

El objetivo de ocupación plena del territorio se implementaba a través del **Plan de Obras para Centros de Servicios Rurales**, comprendiendo realizaciones en materia de vivienda, provisión de energía eléctrica y agua potable y, del **Plan de Obras Comunitarias** que satisfacía los requerimientos de infraestructura urbanística en el conurbano bonaerense.

**Servicio Provincial de Agua Potable y Saneamiento Rural (SPAR):** Ing. Rodolfo C. Gerardi, Presidente.

“El abastecimiento de agua potable constituye en la actualidad un factor determinante para la salud pública y el desarrollo socioeconómico en casi todo el mundo. La carencia, deficiencia o retraso en la provisión de ese vital elemento exige, en forma creciente, que los gobiernos nacionales, provinciales y organismos locales comprometan seriamente su esfuerzo para la

creación de nuevos servicios de agua y el mejoramiento de los existentes. La solución de ese problema, está contemplada en el Plan Nacional de Abastecimiento de Agua Potable y Saneamiento Rural, para poblaciones de 500 a 15.000 habitantes, estando a cargo de la ejecución del mismo, en el ámbito bonaerense, el Servicio Provincial de Agua Potable y Saneamiento Rural del Ministerio de Obras y Servicios Públicos (SPAR)...Se contribuyó de esta manera a cumplimentar uno de los objetivos básicos del Gobierno de la Provincia: desarrollar aquellas obras básicas de infraestructura fundamentales para mejorar las condiciones de vida de la población rural, deteniendo y si es posible revirtiendo el éxodo de esa población hacia los grandes centros urbanos, para hacer efectivo en el corto plazo la plena ocupación del territorio provincial". (Memoria 1983-1987:273-285)

**Instituto de la Vivienda:** Arq. Horacio Alcuaz, Administrador General.

"El accionar del Instituto de la Vivienda estuvo dirigido tanto a paliar las consecuencias sociales generadas por el déficit habitacional, como a la necesaria contribución para la reactivación empresaria. De esta manera se impulsó el desarrollo provincial con la construcción de viviendas que además de cumplir con una función social básica y prioritaria, significaron multiplicar diversas actividades y por ende promover el crecimiento bonaerense.

En tal sentido en los cuatro años de gestión democrática la magnitud de más de 43.200 unidades encaradas, de las cuales fueron terminadas casi 13.000 y se encuentran en ejecución o a punto de iniciarse más de 30.800 viviendas muestran a las claras no sólo el número de soluciones habitacionales, sino también la forma de lograrlas y la calidad de las mismas. Obras pequeñas, a escala del entorno circundante, que se incorporen al medio urbano y que no agredan; obras que le permitan al usuario integrarse a la comunidad-viviendas que mejoren realmente su calidad de vida. Esta sensible mejoría se ha ido logrando merced a una serie de iniciativas en todos los aspectos que hacen al proceso de proyecto, construcción y adjudicación de la vivienda:

La implantación del FO.PRO.VI.(Fondo Provincial de la Vivienda), permitió con ese nuevo recurso atender operatorias mucho más flexibles que las encaradas con recursos nacionales. Así se instrumentaron los convenios de autoconstrucción, con los Municipios, con la asistencia financiera y técnica de la Provincia y la "fundamental participación del usuario, que aporta la mano de obra" (Memoria 1983-1987:297-321).

Dentro de ese cuadro general, el Gobernador Alejandro Armendáriz sintetizó en 1987, último año de su gestión, el accionar del **Instituto de la Vivienda** que "dirigido tanto a paliar las consecuencias sociales generadas por déficit habitacional, como a la necesaria contribución para la reactivación empresaria y económica", tenía en su haber un importante número de unidades terminadas y en diferentes etapas de construcción, otras previstas para ejecutar por licitación, además de un significativo número de las encaradas por autoconstrucción a través de las comunas y los vecinos. El **Programa de Viviendas** dirigido a pequeños centros urbanos, había comenzado a implementarse en 1985 (Mensaje 1986).

**Dirección de Ordenamiento Urbano (DOU):** Arq. Iris Bracco, Directora.

"En cumplimiento de su objetivo último, mejorar las condiciones de vida de la población mediante el desarrollo adecuado de los núcleos urbanos, la DOU orientó su acción hacia aspectos que consideró claves para contribuir a dar solución a situaciones críticas, producir efecto multiplicador del desarrollo, racionalizar el uso de los recursos, optimizar inversiones y agilizar la gestión urbana. Confirmado el carácter crítico que presenta en general la carencia de tierra fiscal urbana, apta para localización de conjuntos habitacionales y de equipamiento, y que ello da lugar a acciones que acentúan la ya manifiesta dispersión urbana, segregación social, dificultad y altos costos para proveer a necesidades de infraestructura y equipamiento, etc., se focalizó la acción a dar preferente respuesta a estos problemas desde todas las funciones propias de la DOU".



Su Directora detallaba como principales tareas realizadas las siguientes:

- ✓ Estudios, para proporcionar la base de conocimientos necesaria a fin de definir obras y acciones como así normas y pautas para la acción.
- ✓ Propuestas normativas: dirigidas a brindar apoyatura legal-administrativa y formular propuestas operativas que, superando instancias de control y ordenamiento, hacen posible soluciones a problemas concretos mediante la acción concurrente de sectores públicos y privados.
- ✓ Interpretación y dictamen sobre la aplicación de la legislación vigente: fundamentación del FOS exigido por Ley N° 8.912; aplicación de indicadores urbanísticos en casos de construcciones desmontables; cesiones para espacios verdes y libres públicos y reserva para localización de equipamiento comunitario de uso público y, régimen de propiedad horizontal aplicado a la subdivisión del suelo.
- ✓ Asistencia técnica y difusión: a través del asesoramiento a municipios para la formulación de planes urbanos y estudios particularizados para la localización de conjuntos habitacionales (totalizaron 390), difusión de los fundamentos y alcances de las medidas orientadas a lograr los objetivos enunciados y formulación, en numerosos casos, propuestas alternativas y mecanismos de actuación (Memoria 1983-1987:323-327)

**Dirección de Geodesia:** Agrim. Abel Fernández, Director

“Durante el año 1963 se pensó y tuvo inicio el Plan Cartográfico de la Provincia de Buenos Aires a realizar por esta Dirección de Geodesia, uno de los rubros previstos en él es el correspondiente al cubrimiento total del territorio provincial con Cartas Topográficas Parcelarias, exclusivamente planimétricas, a escala 1: 25.000. Todo proyecto vial, urbano o hidráulico, o de cualquier otra Obra Pública de envergadura, necesita sin lugar a duda una cartografía confiable para conocer en detalle, el terreno involucrado. Pero es indudable que la catástrofe hídrica que está afectando al N.O. de nuestra Provincia, ha puesto de manifiesto la falencia que significa el no tener una base cartográfica moderna, actualizada y precisa, ya que en el 80 % de su territorio, solo se tiene, para efectuar los estudios y proyectos necesarios a fin de encauzar, derivar y/o frenar la masa hídrica existente, las Cartas Planialtimétricas a escala 1: 50.000, mal llamadas planchetas, editadas por el IGM hace por lo menos 50 años.

Además tanto el Ministerio de Asuntos Agrarios y el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, tomaron la decisión política de crear, equiparar y poner en funcionamiento el Centro de Procesamiento Digital de Imágenes Satelitarias (CAPDIS) con el fin de utilizar esta muy moderna tecnología, obtener toda la información, entre otras la superficie de la masa hídrica, en caso de inundaciones, como el de establecer uso del suelo, cantidad y tipo de sembrado, etc., pero nada de esto podrá hacerse con precisión si no se tiene una base cartográfica confiable y adecuada a las necesidades.

Esto nos ha impulsado a concebir un programa cartográfico de rápida concreción y efectuar una adecuación del Plan programado hace ya 24 años como es la de agregar las curvas de nivel a la tradicional Carta 1: 25.000, para producir la tan necesaria Carta Planialtimétrica [...] La ya prevista y encarada incorporación de un instrumento fotogramétrico analítico al gabinete de la Dirección de Geodesia, si bien exigirá una importante inversión, permitirá a través de la ejecución de tareas de preparación del material base más la tarea de densificación de puntos de apoyo por medio de la aerotriangulación espacial y su posterior compensación entre otras de una considerable reducción de los costos” (Memoria 1983-1987:328-337).

**Dirección Provincial de Transporte:** Ing. Carlos N. Hidalgo, Director

El “29 de febrero de 1984 la Dirección del Transporte fue elevada al rango de Dirección Provincial (y) A través de tres áreas definidas, Dirección Transporte de Pasajeros, Dirección Transporte de Cargas y Dirección de Planeamiento y Tránsito, regula el sistema de transporte intercomunal por tierra y agua en el ámbito de la Provincia. Su objetivo primordial consiste en tender a un sistema

eficiente, económico y seguro, con la debida coordinación con otras jurisdicciones y otros modos de transporte” y:

- ✓ Ordenar la expansión del Sistema Provincial del transporte, en sus modalidades urbanas, suburbanas e interurbanas y rurales, haciendo lugar a los requerimientos sectoriales que contribuyen a mejorar la red de servicios con una elevación del nivel actual de eficiencia operativa y económica.
- ✓ Integrar a los municipios de la Provincia, de modo de nuclear a estos en función de las particularidades que resultan comunes a su geografía, su infraestructura funcional o su problemática transportativa, con la finalidad de obtener unidad conceptual en la resolución de planteos similares y una verdadera integración política en la materia.
- ✓ Modernizar “al medio de transporte terrestre por automotor y el diseño de los vehículos cuyas características en el transporte urbano ha sido distintivo de nuestro País”, impulsar “en este caso el crecimiento de la capacidad transportista individual por vehículo en contraposición al aumento en la cantidad de unidades”; prestar y ampliar los “servicios fluviales de transporte de personas del Delta Bonaerense que desde el año 1979 se encuentran bajo el contralor de la Provincia”.

En el Gran Buenos Aires se imponía “una acción conjunta de planificación ente la Provincia, los Municipios y la Nación. “Sumar a la Nación a este camino de entendimiento, ya emprendido internamente en la Provincia, venciendo a su tradicional ejercicio centralista del poder, siempre de espaldas a los reclamos del interior, imprescindibles para encarar decididamente la defensa de nuestros genuinos intereses, representados esta vez en los tráficos cuyo origen y destino se corresponden con el territorio provincial, a quien entonces le cabe el derecho y la responsabilidad de su atención del Transporte que reúne a todas las provincias y apoyan la gestión del AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires) para el conurbano, complementan decididamente esta labor”

En el Interior Provincial, “ordenar el crecimiento del sistema, dando lugar a las solicitudes y requerimientos de la comunidad que contribuyan a mejorar al mismo con un mínimo de nivel de eficiencia, y considerando a ese fin la totalidad de los servicios existentes cualquiera fuera el orden jurisdiccional al que pertenezcan, y el ejercicio de una prédica constante para obtener de la Nación la consideración federal del caso frente a necesidades comprobadas de servicios, particularmente por el desconocimiento de los legítimos intereses de la Provincia, mediante la sustracción de tráficos cuyo origen y destino corresponden a ésta, perjudicando al erario público por la disminución de los aportes tributarios que le pertenecen.

El fortalecimiento del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, se basaría tanto en la complementación de obras a ejecutarse, como en la coordinación de acciones entre distintas reparticiones provinciales centralizadas y descentralizadas: Instituto de la Vivienda; Obras Sanitarias (OSBA), el Servicio Provincial de Agua Potable y Saneamiento Rural (SPAR), la Dirección de Vialidad y la Dirección de Energía (DEBA). En esta política de vinculación entre organismos del ejecutivo provincial se destacó tempranamente la participación del Ministro de Obras y Servicios Públicos en la creada Comisión para el Desarrollo de la Zona Deprimida del Salado (CODESA), junto a los de Asuntos Agrarios y Economía con el objeto de conducir, coordinar y supervisar programas de desarrollo en esa área (Ley 10.170/1984a).

*Señores, faltan muy pocos días para finalizar nuestra gestión, dejamos la misma con una gran satisfacción por un lado y frustraciones por el otro. Satisfacción de haber hecho el esfuerzo para crear las condiciones de transformación que nuestra Provincia necesita, son testigo de ello las obras que dejamos terminadas y en ejecución. Frustración de no haber realizado el cambio necesario en la legislación vigente relacionada con la obra pública, llámese Ley de Contabilidad, Ley de Obra Pública, Código de Procedimiento Administrativo. Pero si bien nos vamos de los cargos de conducción política del Estado, no tengan dudas que vamos a seguir trabajando para el perfeccionamiento de las normas con la fuerza que da la convicción, que es indispensable para producir estos cambios de fondo, y crear una relación más justa, más equitativa entre el Sector Público y el Privado”*

*Cdor. Enrique C. Serra Ministro de Obras y Servicios Públicos (Memoria 1983-1987:356).*

## Capítulo 7. Los '90, entre la reforma del Estado y las privatizaciones (1987-1999).

*“Desde fines de los años ochenta y comienzos de los noventa el discurso hegemónico relataba que para “engrandecer a la Nación se tenía que achicar al Estado” ya que todos los males sociales parecían yacer en su deficiente organización. El Estado argentino estaba entorpeciendo con su ineficiente estructura burocrática el normal funcionamiento de la sociedad en todos los niveles: nacional, provincial y municipal. La “receta” que se buscaba aplicar para paliar esta situación provenía de un conjunto de políticas en donde se articulara un nuevo Estado moderno y eficiente aplicando la lógica del ámbito privado en la esfera pública” (Erbeta 2010:287).*

En la década de 1990, los gobiernos de Antonio Cafiero (1987-1991) y Eduardo Duhalde (1991-1995-1999) inscribieron sus políticas públicas en un proceso de transformaciones conocido como “Reforma del Estado” que comenzó a implementarse a partir de la promulgación de una ley nacional que, en 1989, declaró en estado de emergencia la “prestación de los servicios públicos, la ejecución de los contratos a cargo del sector público y la situación económica financiera de la Administración Pública Nacional centralizada y descentralizada, entidades autárquicas, empresas del Estado, Sociedades del Estado, Sociedades anónimas con participación Estatal Mayoritaria, Sociedades de Economía Mixta, Servicios de Cuentas Especiales, Obras Sociales del Sector Público bancos y entidades financieras oficiales, nacionales y/o municipales y todo otro ente en que el Estado Nacional o sus entes descentralizados tengan participación total o mayoritaria de capital o en la formación de las decisiones societarias” (Ley N° 23.696/1989).

A partir de esa declaración la Reforma del Estado se profundizó en dos etapas, orientadas a reducir el alcance de la intervención del Estado. Durante la primera mitad de la década de 1990 a través de las privatizaciones que exceptuaron al Estado de la responsabilidad de producir directamente ciertos bienes y servicios; la descentralización, tendiente al achicamiento del Estado Nacional y la correlativa expansión de los estados locales que asumieron más funciones y políticas de reducción de los costos de diferentes transacciones; la reestructuración y rediseño del aparato institucional, con la racionalización de las estructuras administrativas a partir del número de unidades en cada nivel o a través de la reducción del número de niveles jerárquicos y la implementación de sistemas administrativos regidos por pautas, reglas y procedimientos sencillos, ágiles y transparentes y el uso eficiente de las tecnologías disponibles y la reducción de personal con mecanismos de prescindibilidad, pase a disponibilidad, retiro voluntario, progresiva disminución de los salarios reales o contracción de la estructura de remuneraciones, fueron algunas de las formas que adoptó esta política de reforma del Estado Nación (Nafría 2008:15-24).

En sintonía con los procedimientos de ese marco legal, el 26 de diciembre de 1991 el Gobernador Eduardo Duhalde convalidó por ley una norma de febrero del mismo año que para su antecesor el Gobernador Antonio Cafiero exigía “la inmediata adopción de las medidas tendientes a lograr el redimensionamiento del Estado Provincial, ajustando su organización y funciones a las reales posibilidades que las circunstancias económicas imponen” (Decreto 369/1991).

Ante la crítica situación económico financiera que a principios del año 1991 dio origen a ese primer instrumento legal, la ley del 26 de diciembre se constituiría en una herramienta funcional a la reconversión integral del Estado Provincial “adecuándolo a las exigencias de la década que se inicia y a los importantes cambios estructurales que se están produciendo a nivel nacional, continental y mundial”. El objetivo: lograr una actividad eficiente, económica y ágil de la administración, producir una adecuación del gasto público a los fines específicos del Estado y facilitar el tráfico de bienes y servicios en el sector privado (Ley 11.184/1991c).

En términos organizacionales la ley apuntaba a emular prácticas empresarias en el sector público y criterios de eficacia y eficiencia, efectuar el paulatino pasaje de organizaciones piramidales, jerárquicas y centralizadas a estructuras más desconcentradas, implementar la eliminación y/o

reorganización de organismos a través de la fusión, la reducción o la transformación de instituciones. En ese sentido disponía “la aplicación de normas de estructuras, adecuándolas a la nueva ley de ministerios” que fue promulgada días antes del comienzo de gestión del Gobernador Eduardo Duhalde, el 10 de diciembre de 1991.

La crítica situación económico-financiera conllevaba, claramente, la impostergable necesidad de efectivizar una sustancial reformulación del sector público “a fin de paliar los efectos de una situación económica que lo alcanza y conmueve”, “profundizar la política de racionalización estricta del gasto público” y adecuar “las medidas instrumentales a efectos de optimizar las prestaciones Estatales en el marco de una rigurosa austeridad”, como lo anticipara el Gobernador Antonio Cafiero en febrero de 1991 (Decreto 369/1991).

Las razones que justificaron tal redimensionamiento del Estado Provincial quedaron explicitadas tanto en los considerandos del citado decreto como en la ley que convalidaba. Por el primero la necesidad de ajustar su organización y funciones a las reales posibilidades que las circunstancias económicas imponían permitiendo “en lo inmediato revertir la situación, posibilitando al mismo tiempo la implementación de una más racional y eficiente organización y funcionamiento del sector público, en condiciones de cumplimentar eficazmente sus cometidos básicos”. Por la ley, prorrogando “el plazo de la emergencia administrativa, financiera y económica de la totalidad de los organismos provinciales, sea que pertenezcan a la administración central o descentralizada, autónomos, autárquicos, de la Constitución o empresas públicas y entidades financieras de la Provincia, aun cuando sus estatutos, cartas orgánicas o leyes especiales requieran una inclusión expresa para su aplicación”.

La emergencia alcanzaba también a los entes en los que el Estado Provincial se encontraba asociado. Asimismo autorizaba al Poder Ejecutivo Provincial a disponer “la intervención de los entes o empresas (cualquiera sea su tipo jurídico) de propiedad exclusiva del Estado Provincial o en las cuales éste tenga participación y/o de otras entidades del sector público provincial de carácter productivo, comercial, financiero o de servicios públicos”.

*“Durante la primera mitad de la década de 1990, la primera generación de reformas generó crecimiento de la inversión, del producto, la actualización tecnológica de los sectores productivos que la sobrevivieron, de los intercambios comerciales internos y externos, una drástica reducción de la inflación y un fuerte proceso de redistribución de la riqueza que tuvo como resultado la concentración en nuevos núcleos de poder económico. Su contracara el crecimiento del desempleo y el aumento de la pobreza, la marginalidad y la inseguridad” (Nafría 2008:17).*

Frente a los resultados de esta primera etapa, a mediados de la década de 1990 los organismos internacionales de crédito redefinieron el „programa” de ajuste estructural o de „reformas de segunda generación”. El armado de esta segunda etapa de reformas se completó con políticas que hicieron más eficientes a los mercados financieros; con la profundización del proceso de privatización de la banca estatal provincial y a largo plazo y, con la implementación de un conjunto de medidas para la consolidación del mercado de capitales.

La agenda de esta segunda reforma redefinió el rol del Estado a partir de:

- ✓ la inversión en capital humano, que tenían por objetivo producir eficiencia en el gasto social para luchar contra la pobreza y la desigualdad;
- ✓ un marco regulatorio de los servicios públicos concesionados que necesitaba de adaptaciones y de un régimen complementario que, a la vez de estimular la competencia, protegiera los intereses de los usuarios-consumidores e instrumentara mecanismos de participación y nuevamente,
- ✓ la refuncionalización del Estado para tratar de lograr eficiencia institucional y calidad del sector público con la reestructuración de la administración mediante técnicas de gestión innovadoras, profesionalizar la gerencia pública y capacitar al personal.

## **Un proceso transformador consumado en nuevas formas de gestión.**

*“El Estado debe intervenir en la vida social, pero su necesaria reforma habrá de basarse en la participación de la comunidad y en las demandas sociales para ponerse al servicio de su pueblo. Tiene que lograrse que el recurso público se invierta adecuadamente, sin las graves deficiencias que actualmente ofrece por la falta de planes, controles de resultados y eficiencia social”,  
Gobernador Antonio Francisco Cafiero (Mensaje 1988).*

Con esa afirmación, y a 140 días de asumir, Antonio Francisco Cafiero (1987-1991) exponía, y explicaba frente a los miembros de la Asamblea Legislativa las ideas fuerza que inspiraban la acción de su gobierno para “acercar la justicia al pueblo y avanzar en el diseño de la Provincia del futuro”: unión nacional e integración latinoamericana; planificación y concertación económico-social; cultura del trabajo; justicia social y solidaridad activa; creatividad personal y participación popular; lucha contra la corrupción; cultura y educación de contenido nacional y social; democracia transformadora y reforma institucional

La reforma de un Estado que había “crecido mucho más allá de lo razonable”, no estaba ajena a la “profunda crisis, que sufre el sector público tanto nacional como provincial o municipal” que, al corto plazo, demandaba concretar iniciativas de innovación de métodos y procedimientos para sentar las bases de un nuevo régimen de aprobación de las estructuras orgánicas de los ministerios. Para el Gobernador Cafiero, la organización administrativa del Estado debía entenderse como el “principal instrumento de la transformación social y del desarrollo”.

Para alcanzar ese objetivo en 1988 se habían concluido las etapas de recopilación y análisis de información para poner en marcha el “Sistema de Modernización de la Administración Pública Provincial”, tendiente a “coordinar la acción de todos los sectores, tanto públicos y privados, como de los trabajadores estatales, en el logro de una administración pública eficiente al servicio del interés social del pueblo y comprometida en la obtención de los resultados especificados en los planes de gobierno” (ZOOM 2018).

Las reformas administrativas y funcionales propuestas estaban bajo la responsabilidad de la Secretaría General de la Gobernación que en 1988 había comenzado a implementar un plan para poder convertir al Estado bonaerense en una herramienta apta para sus finalidades institucionales y sociales. En virtud de esta política también se habían desarrollado programas que se orientaban a la administración de los recursos humanos y a la mejora de los servicios.

En 1990, un nuevo proyecto de Ley de Ministerios ingresaba a la Legislatura iniciando la etapa normativa de la Reforma del Estado Provincial. La Secretaría General de la Gobernación trabajaba en algunos de los aspectos vinculados con esa transformación: revisión de las funciones y organización de los ministerios; agilización de sus mecanismos a fin de brindar los servicios de la forma más eficaz posible; manejo austero de las cuentas públicas y reformulación de las estructuras y modalidades organizativas.

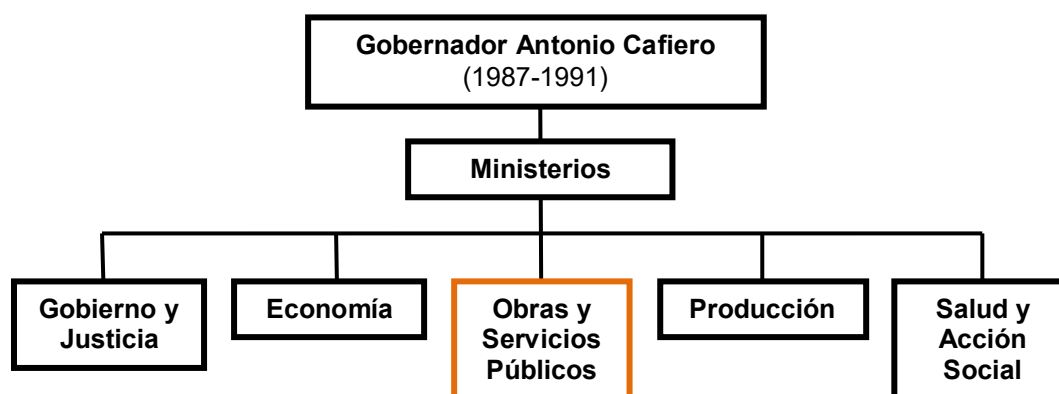
La ley que fijaba la organización administrativo-funcional del Estado provincial y las competencias de cada Ministerio fue promulgada el 6 de diciembre de 1991, pero se efectivizó el 11 de diciembre, primer día posterior a la asunción de Eduardo Duhalde, sucesor de Antonio F. Cafiero al gobierno de la provincia de Buenos Aires. Esa adecuación normativa tenía por objeto establecer “pautas uniformes de reorganización, en todos los niveles de la administración pública provincial atendiendo las necesidades de las políticas a implementarse” (Ley 11.175/1991a).

La ley, contemplaba también la vinculación del Ministerio de Obras y Servicios Públicos con otros ministerios para la resolución de temas de interés común. El MOSP, por ejemplo, intervendría en “la regularización dominial” y coordinaría acciones para ejecutar el ordenamiento físico, urbano y regional del territorio con el Ministerio de Gobierno y Justicia, y con este último y el Ministerio de Economía atendería el “registro jurídico provincial de inmuebles y la administración del régimen catastral (y fijaría) las reglamentaciones necesarias”.

El Ministerio de la Producción compatibilizaría con el MOSP pautas y criterios sobre la adopción de medidas para “la defensa de los cursos de agua y la afectación de los mismos en relación a su uso y utilización en las actividades productivas como, así también, en la prevención de inundaciones y la adopción de medidas para su evitación”. En este ministerio, la intervención del MOSP se extendía a la coordinación de acciones para “la organización, dirección y fiscalización del registro de inscripción, fijación de capacidades y calificación de las empresas vinculadas a la industria y reparación naval”; “la explotación comercial de las actividades portuarias” y la colaboración en los estudios de geología y minería. Con los Ministerios de la Producción y de Economía, coordinaría acciones y temas puntuales para atender la actividad empresarial en la prestación de los servicios públicos efectuando el control de calidad de las prestaciones, las demandas de los mercados, el análisis de factibilidad de nuevas prestaciones y la ampliación de las existentes y demás actividades vinculadas a los servicios.

Con el Ministerio de Salud y Acción Social, participaría en “la elaboración de los planes de urbanismo para la adecuación de las viviendas urbanas y rurales a las pautas de higiene y salubridad indispensables”; como así también en la fiscalización del “cumplimiento de las normas que hacen a la salud y a la prevención de enfermedades por parte de las industrias, comercios y viviendas” y en la programación del desarrollo de los recursos físicos de la red sanitaria provincial, supervisando la ejecución de las obras, la ampliación y remodelación de los establecimientos de salud y, los estudios, la formulación y promoción de programas de acceso a viviendas de carácter social junto al Ministerio de Economía y los municipios. (Organigrama 33)

**Organigrama 33. La Administración a cargo de cinco Ministerios (Ley 11.175/1991).**



La ley de 1991 determinó las competencias del Ministerio de Obras y Servicios Públicos a desarrollar, de por sí o en relación con otros estamentos públicos o privados, centralizados o descentralizados, para asistir al gobernador en la determinación de las políticas necesarias sobre la planificación, programación, ejecución y control de las obras públicas para todo el territorio de la provincia; la coordinación de acciones comunes con jurisdicciones y organismos del orden nacional; la atención a cuestiones que hacían a la administración financiera, patrimonial, de recursos humanos y de apoyo administrativo y organizativo en su jurisdicción y, en términos generales, la fiscalización del ejercicio de las profesiones relacionadas con las competencias del ministerio.

Entre sus competencias, específicas, se encontraban el dictado de normas relacionadas con la contratación, construcción y conservación de las obras públicas; la organización, dirección y fiscalización del registro de empresas contratistas de obras públicas y de consultorías; la realización de ensayos y control de materiales y elementos para la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos y privados y la provisión de equipos mecánicos. Y más, relacionadas con el urbanismo, la vivienda, la prestación de los servicios públicos, las actividades portuarias, la ejecución y la reparación de las construcciones de propiedad del estado incluyendo las obras de infraestructura hospitalaria y escolar, etc. (Viñeta 19).

La Plata, 11 de diciembre de 1991

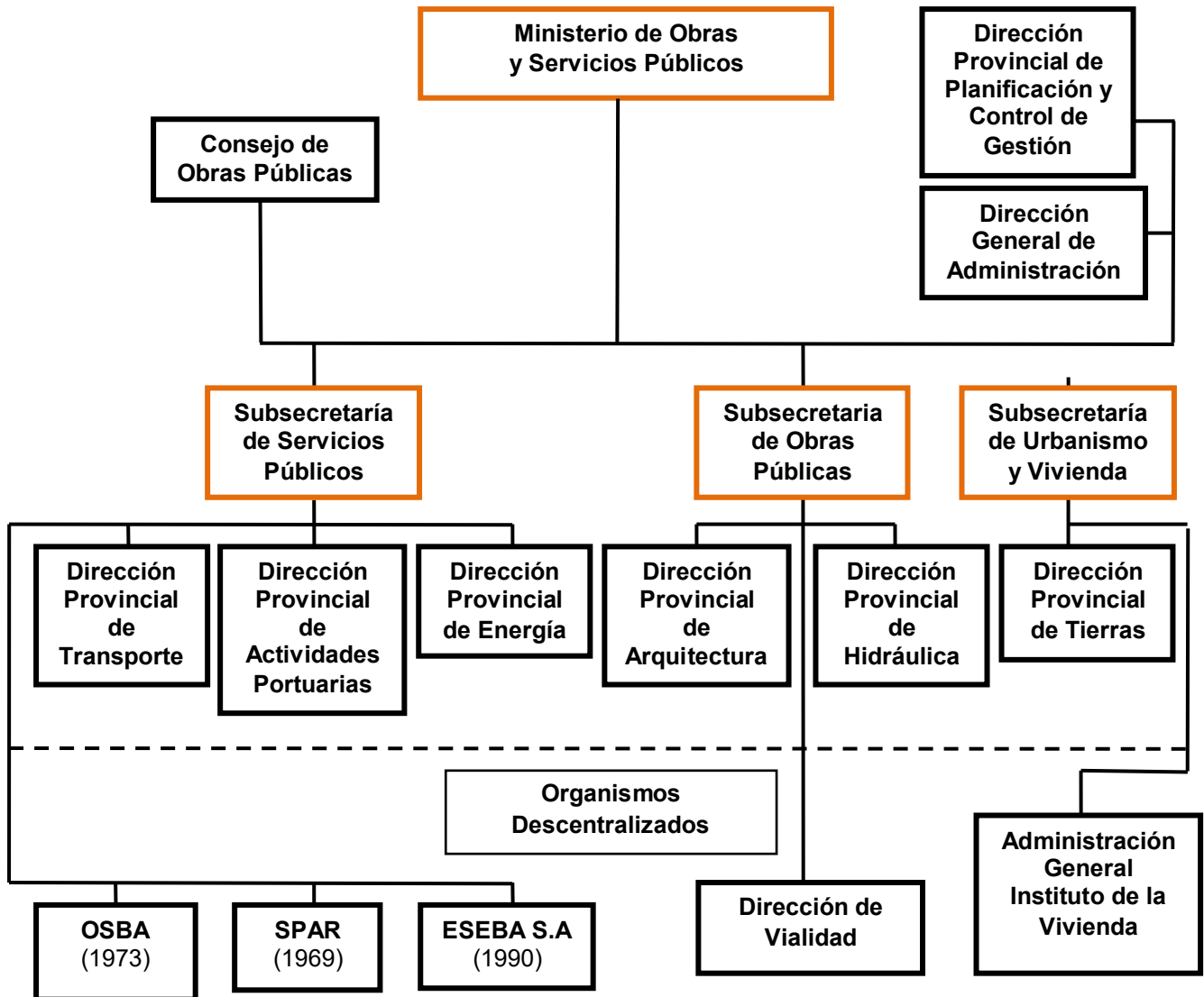
**Al Ministerio de Obras y Servicios Públicos “le compete”:**

- ✓ Efectuar los estudios y análisis para el dictado de normas relacionadas con la construcción y conservación de toda obra vial cuya realización corresponda al gobierno provincial en concordancia con la política de ordenamiento territorial y coordinar acciones comunes con las municipalidades.
- ✓ Programar, proyectar y construir puentes y caminos, pavimentos urbanos, desagües y obras hidráulicas. Confeccionar y controlar los catastros geométricos y afectación que corresponda.
- ✓ Estudiar, programar y atender el mantenimiento y la explotación de las obras hidráulicas, aguas corrientes y cloacas. Aprobar y fiscalizar los desagües pluviales, industriales y de cloacas.
- ✓ Atender la prestación del servicio de agua potable y cloacas, participar en los temas que hacen al saneamiento hídrico. Intervenir en el aprovechamiento y uso del agua.
- ✓ Estudiar, proyectar y ejecutar obras para la defensa de la costa y la apertura y conservación de las vías navegables, concertando acciones con los organismos nacionales que actúen en el tema.
- ✓ Efectuar la planificación, ejecución, y actualización de los trabajos que hacen a la geodesia, topografía, fotointerpretación satelitaria, planimetría, mensuras y demarcación de límites, cartografía, líneas de ribera, aguas superficiales y subterráneas.
- ✓ Formalizar y aprobar las mensuras y subdivisiones de tierras con intervención o aprobación en su caso de las reparticiones pertinentes.
- ✓ Efectuar la planificación, programación, ejecución y control del ordenamiento urbano y de la vivienda, coordinando acciones comunes con las jurisdicciones que corresponda y con las municipalidades.
- ✓ Efectuar los análisis y estudios para el dictado de normas relacionadas con el ordenamiento urbano y elaborar y proponer los proyectos pertinentes.
- ✓ Participar en todos los temas que hacen al ordenamiento urbano y su relación con el medio ambiente y el ordenamiento ambiental.
- ✓ Estudiar, promover, formular y ejecutar programas de construcción de viviendas y coordinar acciones con consorcios vecinales, cooperativas y otros entes.
- ✓ Asesorar a las municipalidades sobre problemas de desarrollo y equipamiento urbano.
- ✓ Efectuar la planificación, programación, ejecución y control de la prestación de los servicios públicos ya sea a través de entes públicos, privados o mixtos.
- ✓ Efectuar los estudios y análisis para el dictado de normas relacionadas con la prestación de servicios públicos por parte de empresas y entidades privadas o mixtas, de autogestión comunitaria, consorcios, vecinales, cooperativas y otros entes, y fiscalizar los emprendimientos y prestaciones.
- ✓ Intervenir técnica y jurídicamente en los temas de transporte y servicios aéreo, fluvial, ferroviario, carretero y de telecomunicaciones, coordinando acciones con otros organismos del orden provincial y nacional en la fijación de la política provincial de servicios públicos de telecomunicaciones.
- ✓ Planificar, controlar, operar y promocionar el transporte público de pasajeros y carga, y desarrollar la infraestructura aeronáutica provincial en coordinación con otras aéreas y organismos interviniendo en los estudios de costos, fijación de tarifas y concesiones de servicios públicos y transportes.
- ✓ Planificar, programar e intervenir en todo lo relacionado con las actividades portuarias en el orden provincial, su administración y fiscalización, habilitaciones y construcciones.
- ✓ Participar en la coordinación de las tareas de las reparticiones, empresas del estado y/o privadas, que actúen en el sistema portuario provincial.

Fuente: Ley de Ministerios 11.175/1991 (1991a), promulgada el 6 de diciembre de 1991.

La reformulación de la estructura del MOSP, como las de otros ministerios del Estado provincial, se encararía con la finalidad de simplificar procedimientos y evitar superposiciones estructurales, así como aquellas áreas de actividad imprescindibles para la provisión de los servicios esenciales a cargo de la provincia de acuerdo con nuevas formas de gestión estatal y la privatización total o parcial de organismos para la ejecución de obras. En este sentido la Secretaría General de la Gobernación había trabajado en la transformación de Obras Sanitarias (OSBA) sociedad anónima con participación estatal (Memoria 1991) (Organigrama 34).

**Organigrama 34. Desarrollo operativo-funcional del Ministerio de Obras y Servicios Públicos 1991.**



**Ministros titulares de Obras Públicas:**  
 Aldo Alieto Guadagni (1987-1991)  
 Eduardo Quiñones (1991-1992)  
 Hugo David Toledo (1992-1998)

**OSBA.** Obras Sanitarias  
**SPAR.** Servicio Provincial de Agua Potable y Saneamiento Rural.  
**ESEBA S.A.** Empresa Social de Energía

Fuente: Anexo Decreto Provincial 27/1991 (1991b), 13 de diciembre de 1991 (estructura indicativa hasta Direcciones Provinciales y organismos descentralizados).



En su último mensaje, 1991, el Gobernador Antonio Cafiero repasaba años de prolifera implementación de “acciones inmediatas y eficaces para afrontar la crisis económico-social que en forma generalizada y con alcance nacional se abate sobre la población, incidiendo con toda su crudeza en los sectores de menores recursos y afectando gravemente las fuentes de producción y trabajo”. Al igual que el conjunto de Ministerios del Ejecutivo Provincial, el de Obras y Servicios Públicos tendría una muy importante intervención en el Programa de Infraestructura Social a los efectos de garantizar el cumplimiento de sus objetivos tanto en el rubro obras como servicios (Mensaje 1991).

En el primero, obras, el MOSP “privilegiará en el tiempo la ejecución de obras, mano de obra intensiva o que tengan una incidencia directa en beneficio de los grupos de menores ingresos de la población” y “propiciará la participación de Capital Privado de riesgo, en un marco abierto y competitivo, en las obras, servicios o actividades donde esto sea posible y conveniente”. En el segundo, servicios, de por sí o en coordinación con otros ministerios, nacionales o provinciales, propiciaría la instrumentación de un programa que permitiera la reducción relativa del costo del transporte público de pasajeros; mantendría “sistemas que redunden en tarifas de servicios públicos menores para los sectores de menores ingresos” (agua, electricidad, cloacas), adoptando medidas enérgicas para evitar el “fraude eléctrico, el fraude vial y la evasión del pago de los servicios de agua y cloacas, por constituir una verdadera afrenta a la solidaridad social”.

El MOSP, operaba asimismo como autoridad de aplicación de instrumentos de descentralización administrativa porque:

*“El proceso de reforma del Estado que impulsamos se sostiene, efectivamente, en la descentralización como concepción filosófica, como recurso extra-económico que sin necesidad de acumulación de medios materiales consigue aumentar la eficacia del sistema. Hemos sido capaces en estos dieciséis meses de duro esfuerzo de no permitir que, la crónica crisis del sector público de la economía, continúe erosionando la capacidad del Estado para responder a las demandas sociales”, Gobernador Antonio F. Cafiero (Mensaje 1989).*

Entre los años 1989 y 1991, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, a través de sus dependencias, ejercería como Autoridad de Aplicación de la legislación promulgada para la constitución de diferentes organismos en el marco de una política de descentralización administrativa del Estado provincial. Resultaba indispensable entonces corregir el divorcio existente entre la propiedad estatal burocratizada y las crecientes necesidades colectivas insatisfechas, como así también superar la ausencia de protagonismo y participación de las organizaciones de la sociedad en proyectos de reestructuración que tendieran a la mejor prestación de los servicios públicos

Esa “filosofía descentralizadora” impregnaba planes, programas y proyectos y, en los primeros meses de gestión, señalaba el Gobernador Cafiero “hemos descentralizado la recaudación tributaria, los servicios sociales, la construcción de viviendas e infraestructura, la adjudicación de tierras, la salud; hemos inducido a la acción conjunta de los emprendimientos regionales y hemos facilitado la operatoria comunal de las iniciativas provinciales, como fórmula reivindicatoria de la autonomía municipal, verdadera esencia de la democracia y núcleo convocante de la participación popular” (Mensaje 1989).

Un eslabón importante de ese proceso, lo constituyó la ley que propuso la transformación de la Dirección de Energía de la Provincia de Buenos Aires (DEBA) en una Sociedad Anónima “separando y reservando para el Estado el rol de gobierno en materia energética e iniciando un proceso de transferencia a la comunidad de la prestación del servicio”. Esta ley se fundamentaba en la inapropiada concentración de roles de la DEBA que ejercía, a la vez, el poder político, la prestación del servicio eléctrico y el poder de policía sobre el mismo (Ley 10.904/1990a).

Sobre la base del patrimonio neto de la DEBA se conformó la Empresa Social de Energía (ESEBA S.A) una Sociedad Anónima con participación estatal mayoritaria, personería jurídica plena y capacidad para actuar, pública y privadamente, en cumplimiento de sus objetivos, y con la obligación de asegurar la plena normalización y eficiencia en la prestación del servicio dentro de la jurisdicción a su cargo. Comenzó sus operaciones en agosto de 1990 con la finalidad de proponer la política energética provincial; elaborar, aprobar y coordinar la planificación de las obras y servicios de electricidad y gas natural, ejercer el poder de policía; otorgar concesiones a prestadores sujetos a la jurisdicción provincial y, evaluar y administrar los fondos provenientes de las leyes que gravaban el consumo de electricidad y gas en el territorio provincial.

Estos, entre otros fundamentos, habían demostrado la conveniencia de diferenciar los roles indelegables del Estado de aquéllos de prestación de los servicios en base a una “estructura orgánica funcional dinámica, y un cuerpo profesional altamente calificado y estable que pudiera ejercer las funciones de promoción de políticas, asesoramiento y control”, desarrollando su accionar con la mayor descentralización. El Directorio de ESEBA S.A. estaba constituido por representantes del sector laboral, del sector cooperativo, del Estado y, gradualmente, conforme a la marcha del proceso de transformación, se incorporarían representantes de los usuarios, entidades de bien público, municipios y ahorristas.

A la par de esas decisiones y en momentos en que el Gobierno Nacional propiciaba “cambios de titularidad” en la prestación de servicios, el Gobernador Antonio Cafiero planteó “la necesidad de restablecer condiciones que permitan un funcionamiento pleno de la autonomía provincial en la materia”, requiriendo una activa participación en el proceso de privatización de ambos sectores energéticos, eléctrico y de gas natural, “a fin de que la provincia de Buenos Aires vuelva a tener el rol protagónico que caracterizó su accionar histórico”.

En el marco de la descentralización administrativa se desarrollaba también el Programa de Saneamiento de Buenos Aires (PROSAN), cumpliendo el MOSP un rol importante de vinculación con las Cooperativas y Juntas Vecinales a las que se les transferían fondos para ejecutar sus propias obras con la supervisión y el asesoramiento del Servicio Provincial de Agua Potable y Saneamiento Rural. El SPAR fue creado en agosto de 1969 durante la gestión del Interventor Federal Saturnino Llorente (1969-1970) como un organismo descentralizado con capacidad de derecho público y privado, y relacionado con el Poder Ejecutivo por intermedio de la Subsecretaría de Servicios Públicos dentro de la estructura funcional del MOSP de 1991 (Ley 7533/1969).

En la primera etapa de la reforma, el Gobierno Nacional traspasó a la Provincia para su posterior privatización, el manejo de las redes ferroviarias de transporte de pasajeros que atravesaban su territorio. Arlía y Angeletti (2000:109) observan que “en esta privatización, el Gobierno Provincial actuará como agente intermediario para asegurar que se continúen prestando los servicios de interés público para la jurisdicción, no se esperan beneficios financieros de esta operación”.

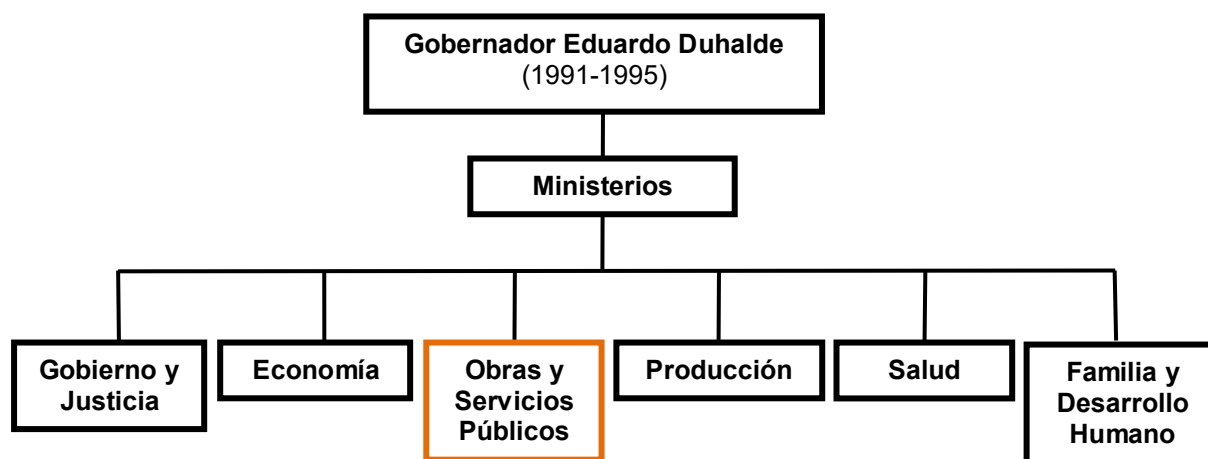
En junio de 1994, también el Gobierno Nacional traspasó a la Provincia la constructora de barcos Astilleros Río Santiago y si bien fue transferida sin deudas, “la empresa era poco rentable y la Provincia la aceptó con el objetivo de impedir el cierre de una fuente de empleo importante para el partido de Ensenada. Además, actualmente (año 2000) se trabaja para mejorar el desempeño del astillero, principalmente a través de una mayor utilización de su capacidad ociosa, a fin de que pueda procederse a su privatización en condiciones que resulten más atractivas para los potenciales inversores”.

Esos procedimientos que abonaron el camino de la primera Reforma del Estado Provincial con la finalidad de racionalizar las estructuras administrativas, optimizar recursos y servicios y disponer la pronta transferencia de algunas actividades a la órbita del capital privado, continuarían durante los dos períodos de gobierno de Eduardo Duhalde (1991-1995-1999), este último inmerso en la conocida como segunda reforma o reforma de segunda generación que se prolongó hasta aproximadamente 1996.

## Se aceleran los tiempos de la Reforma del Estado provincial.

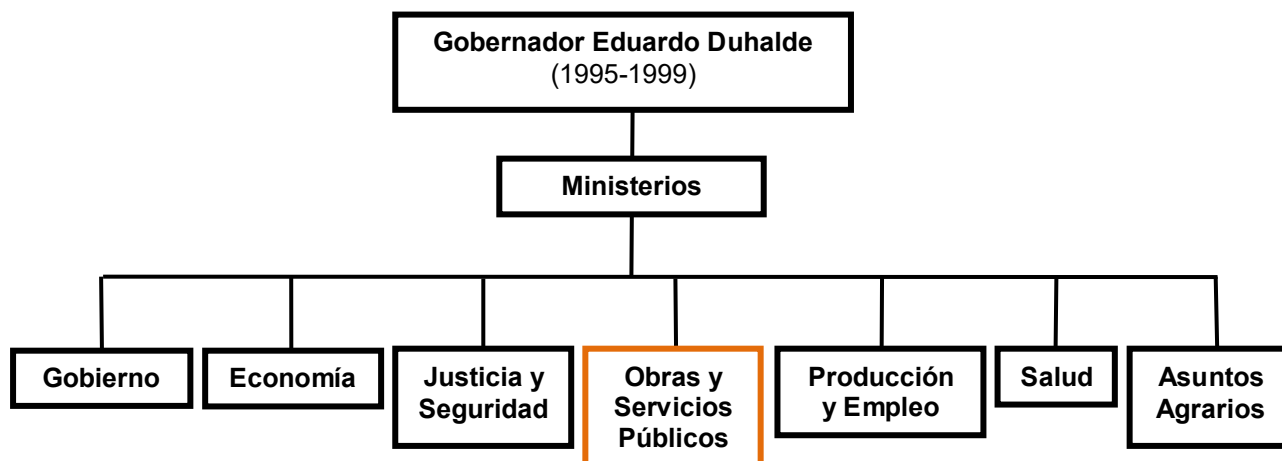
En 1994, último año del primer gobierno de Eduardo Duhalde, una ley modificatoria de la que determinara la estructura ministerial del Poder Ejecutivo Provincial en 1991 creó el **Ministerio de la Familia y Desarrollo Humano** y reemplazó la denominación del Ministerio de Salud y Acción Social por el de Salud (Ley 11.519/1994). (Organigrama 35)

Organigrama 35. La Administración a cargo de seis Ministerios, 1994.



Cuatro años más tarde, otra ley también modificó parte de aquella para que el Poder Ejecutivo ejerciera su gestión administrativa mediante siete ministerios, con la creación del nuevo **Ministerio de Justicia y Seguridad** (Ley 12.090/1998). (Organigrama 36)

Organigrama 36. La Administración a cargo de siete Ministerios, 1998.



Respecto a los entes privatizados, Alejandro Arlía y Karina Angeletti (2000:109) sostienen que en la provincia de Buenos Aires las actividades públicas de carácter empresarial estuvieron siempre mucho más acotadas que las correspondientes al Gobierno Nacional, no obstante ello, en el último año del siglo XX continuaban desarrollándose privatizaciones de algunas empresas públicas provinciales, “cuya permanencia en el ámbito público carece de una significatividad estratégica que lo justifique” y, en carpeta estaban las privatizaciones de otras entidades, incluyendo la red ferroviaria, servicios sanitarios y cloacales y hasta la constructora de barcos Astilleros Río Santiago. En el mismo documento ambos autores recorren las privatizaciones

efectivizadas durante el segundo gobierno de Eduardo Duhalde, algunas de ellas incorporadas más tarde al organigrama funcional del MOSP de 1999.

En enero de 1996, el Poder Ejecutivo Provincial quedó autorizado para proceder a la privatización total o parcial de los servicios, prestaciones y obras de la Empresa Social de Energía constituida en Sociedad Anónima “con participación estatal mayoritaria” en 1990. La privatización de todas las unidades de ESEBA S.A. concluyó en agosto de 1997, aunque previamente aclaran Arlía y Angeletti, el gobierno emprendió una amplia reorganización de las operaciones entre 1991 y 1995, tendiente a mejorar y controlar su rendimiento, incluyendo medidas de reducción de personal. En ese proceso el MOSP se constituiría en tenedor de las acciones de titularidad de la provincia hasta tanto se produjera su transferencia (Ley 11.771/1996a).

La gestión de gobierno que culminaba el 10 de diciembre de 1999, para Eduardo Duhalde se había caracterizado por la disciplina en el manejo de las cuentas públicas; la recuperación y ampliación de la infraestructura económica y social; el impulso y la consolidación de importantes reformas sectoriales; el desarrollo de una prudente política de financiamiento y la creación de nuevas herramientas de gestión como la ley de presupuesto y ministerios a efectivizarse tras la asunción de su sucesor Carlos Ruckauf (1999-2002). En pos de su continuidad, el 23 de noviembre de 1999 elevó a la Asamblea Legislativa, el proyecto de Presupuesto de la Administración Pública para el ejercicio 2000 que “ha sido confeccionado considerando las pautas y prioridades establecidas por las autoridades electas en los comicios del 24 de octubre próximo pasado y que asumirán el 10 de diciembre” (Ley 12.396/1999c).

Durante 1999 la recesión económica había provocado la caída de los recursos tributarios de origen provincial y nacional y para el año 2000 también se debía contemplar una política fiscal prudente y un presupuesto austero, pero que protegieran la continuidad de las reformas sectoriales, los programas de protección social y las obras públicas en ejecución. En el mensaje dirigido a la Asamblea Legislativa en ocasión de presentar el presupuesto ratificaba “la firme determinación de continuar desarrollando los objetivos asociados a las reformas estructurales puestas en marcha a partir del año 1997”, con la finalidad de:

- ✓ Lograr la mayor eficiencia en la obtención y asignación de los recursos “con un estricto rigor en la ejecución de los gastos, de modo de maximizar el impacto social de las acciones gubernamentales dentro de un esquema fiscal sostenible a corto y mediano plazo”.
- ✓ Atender en forma prioritaria las “demandas sociales más urgentes de la comunidad, tales como las que están relacionadas con la promoción del empleo, la atención de la educación y la salud, la seguridad y la asistencia a los sectores sociales más desprotegidos. Adicionalmente, se mantendrán los compromisos en materia de promoción de las actividades productivas llevadas a cabo en el ámbito territorial bonaerense, procurando acrecentar la producción local de bienes y servicios” y,
- ✓ Obtener mayores niveles de calidad en la prestación de los servicios que brinda el Estado provincial, sin dejar de lado el compromiso asumido en materia de solvencia de las cuentas públicas de la Provincia. El presupuesto preveía “la instrumentación de acciones en el campo de la administración tributaria que posibilitarán la obtención de mayores niveles de recursos, a la vez que se mantendrá la equidad en el tratamiento de los contribuyentes”.

*“De esta manera se logrará mejorar la relación recursos-gastos corrientes y disminuir la necesidad de financiamiento. Este comportamiento durante el próximo ejercicio, garantizará que a partir del año 2001, en un marco de crecimiento de la actividad económica nacional y por ende de los recursos tributarios se restablezca plenamente el ahorro corriente y puedan destinarse mayores recursos a la inversión en infraestructura”,  
Gobernador Eduardo Duhalde, en Fundamentos Ley de Presupuesto (Ley 12.396/1999b).*

## Una nueva herramienta de gestión para el siglo XXI.

*“La Constitución provincial que nos rige fue reformada en 1934, con mayoría conservadora, minoría socialista y abstención radical, en una época signada por el fraude y la violencia política. Sustituida por la de 1949, fue reimplantada por un decreto de facto sin que mediara ratificación a posteriori por una convención constituyente como se hiciera en el orden nacional en 1957”, Gobernador Antonio Cafiero (Mensaje 1990).*

En mérito a ello, proponía y reiteraba la necesidad de la reforma de la Constitución provincial, culminando así “la obra de más de una generación de argentinos bonaerenses: iniciada en 1949, frustrada en 1956; anunciada por el gobernador Allende en 1958; impulsada por el gobernador Marini en 1964; (y) propuesta por el gobernador Armendáriz entre 1984 y 1987, la aspiración del cambio de la Constitución se convirtió en algo que parecía un horizonte inalcanzable”.

A principios de 1989 el Poder Ejecutivo provincial remitía a la Legislatura un proyecto de ley declarativa de la necesidad de esa reforma sobre una base de consenso tanto político como social. La reforma como meta de “un Estado social de derecho” para cerrar la brecha entre instituciones democráticas más modernas y eficientes y, entre un cuerpo de derechos individuales y sociales más perfeccionados en la cruda realidad de la emergencia económica y social que afrontaba la Provincia y la Nación. La Carta Magna, “moderna, que sienta las bases de un Estado social solidario y que ensancha los cauces de la participación popular”, fue sancionada el 13 de setiembre de 1994.

De conformidad con lo dispuesto en el Capítulo IV, “una ley especial deslindará los ramos y las funciones adscriptas al despacho de cada uno de los ministerios” y en relación a este precepto el 10 de diciembre de 1999 el Gobernador Eduardo Duhalde promulgó una nueva Ley de Ministerios que, con la finalidad de constituirse en herramienta de gestión, debía convalidar el nuevo gobernador electo Carlos Ruckauf (1999-2002) que asumió ese mismo día.

*“Tengo el alto honor de dirigirme a Vuestra Honorabilidad a fin de someter a su consideración el proyecto de Ley de Ministerios, que modifica el actual cuerpo normativo, inspirado en la intención de dejar una herramienta de gestión que, consensuada, se adecue a los requerimientos de las nuevas autoridades electas que iniciarán su mandato el próximo diez de diciembre”,  
Gobernador Eduardo Duhalde, Fundamentos Ley de Ministerios (Ley 12.355/1999c).*

Por la ley de 1999 el Poder Ejecutivo ejercería la gestión administrativa con la asistencia de ocho carteras ministeriales, resultado del desdoblamiento de la cartera de Justicia y Seguridad (Ley 12.355/1999d).

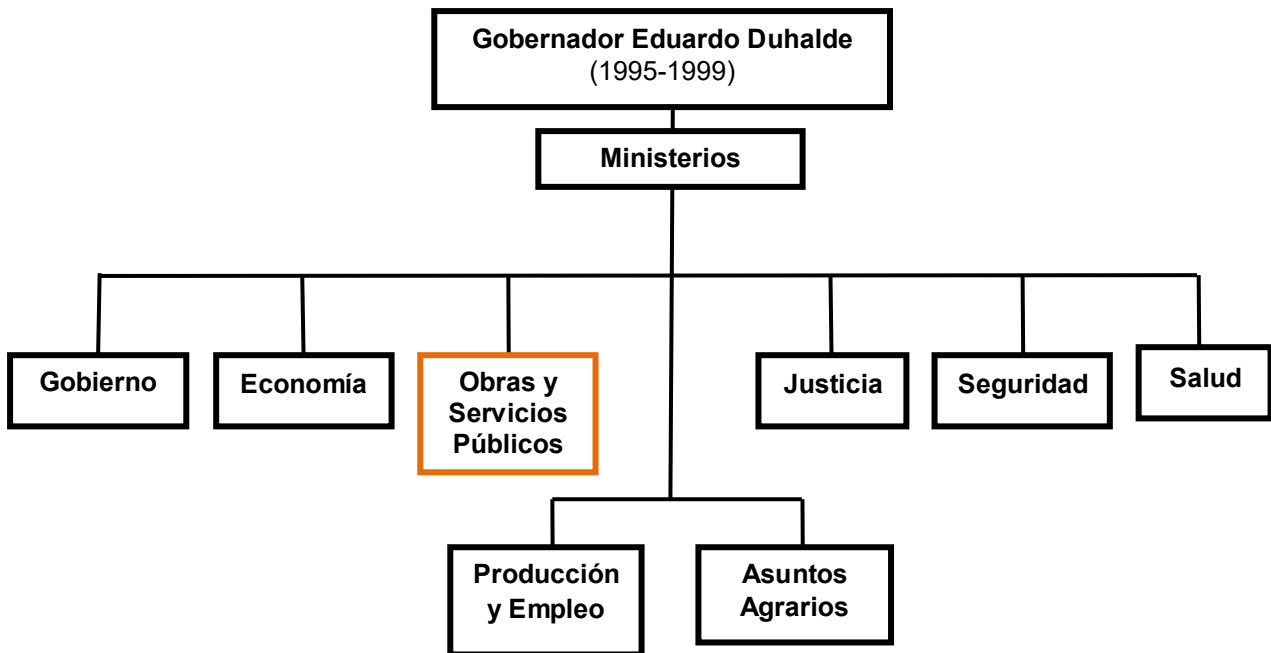
Como toda ley orgánica, determinaba las competencias de cada cartera correspondiéndole al Ministerio de Obras y Servicios Públicos asistir al gobernador de la Provincia en la determinación de las políticas necesarias a la planificación, ejecución y control de las obras públicas, del urbanismo y la vivienda y de la prestación de los servicios públicos.

En términos de decisiones en planificación, programación, ejecución, seguimiento y/o control y/o atención y/o promoción, al MOSP le competían:

- ✓ “las obras públicas de jurisdicción provincial, en consulta con los municipios en que se desarrollen, cuando correspondiere.
- ✓ las obras viales, de arte e hidráulicas y los catastros geodésicos asentando las afectaciones que correspondan.
- ✓ los trabajos que hacen a la geodesia, topografía, foto interpretación satelitaria, planimetría, mensuras y demarcaciones de límites, cartografía, líneas de ribera y aguas superficiales y subterráneas. Asistir a otras áreas en los relevamientos y estudios geológicos y mineros.
- ✓ el ordenamiento urbano y de la vivienda, coordinando acciones comunes con las jurisdicciones que correspondan y con las municipalidades.
- ✓ la prestación de los servicios públicos, sin perjuicio de la competencia específica de los organismos reguladores.

- ✓ el transporte público de pasajeros y carga y el desarrollo de la infraestructura aeronáutica provincial en coordinación con otras áreas y organismos.
- ✓ todo lo relacionado con las actividades portuarias en el orden provincial, su administración y fiscalización, habilitaciones, concesiones y construcciones.
- ✓ las cuestiones que hacían a la administración financiera, patrimonial, de recursos humanos y de apoyo administrativo y organizativo en su jurisdicción, además de las competencias en particular inscriptas en cada decisión. (Organigrama 37).

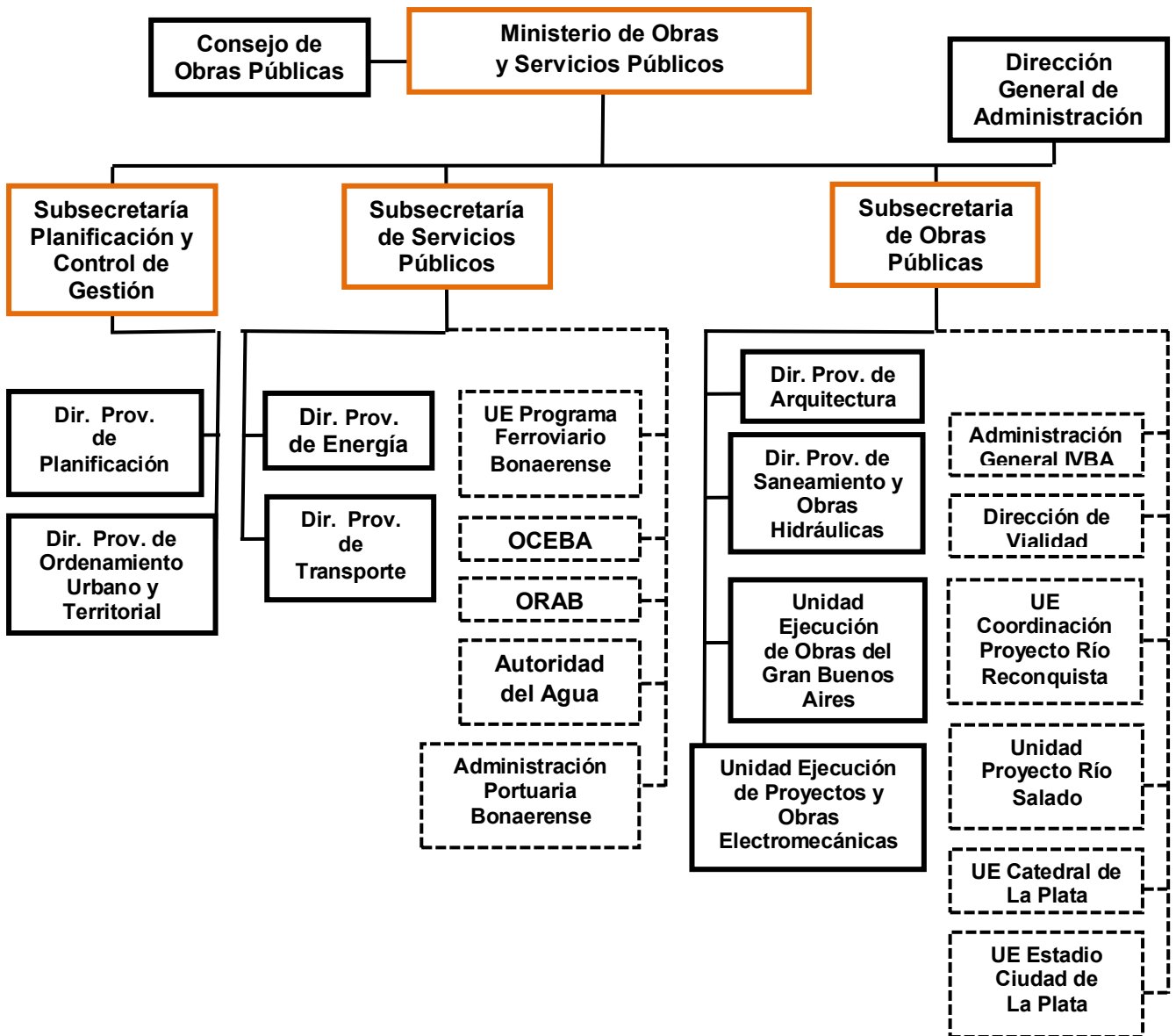
**Organigrama 37. Carteras Ministeriales, diciembre de 1999.**



La nueva ley de Ministerios estableció, asimismo, nuevas disposiciones para iniciar el proceso de reestructuración orgánico funcional de cada cartera que por decreto de enero de 1999 tendría un tope de unidades orgánicas de manera de acotar cuantitativamente la estructura organizativa, pudiendo también los titulares de cada ministerio cambiar la designación de las unidades, “fusionar las existentes o reducir su número, sin que en ningún caso puedan aumentarlo” (Decreto 35/1999d).

Por ese decreto se aprobó la estructura del MOSP hasta el nivel de Direcciones Provinciales y organismos descentralizados y autárquicos, quedando supeditado a la intervención de los titulares de cada ministerio el desarrollo de una propuesta conteniendo los objetivos, las metas, las acciones y tareas correspondientes hasta el primer nivel de desagregación jerárquica (jefe de Departamento) que sería elevada al Poder Ejecutivo, previa intervención de las áreas de función pública y del Ministerio de Economía. (Organigrama 38).

Organigrama 38. Desarrollo operativo-funcional del Ministerio de Obras y Servicios Públicos 1999.



Dir. Prov. Dirección Provincial

UE. Unidad Ejecutora

**OCEBA.** Organismo de Control de Energía Eléctrica de la Provincia de Buenos Aires.

**ORAB.** Directorio del Organismo Regulador de Aguas Bonaerense. Ente autárquico creado por la fusión de la Autoridad del Agua (1999) y el Organismo Regulador Bonaerense de Aguas y Saneamiento (ORBAS 1996) que tendría por funciones, entre otras controlar las prestaciones de los concesionarios, verificar la calidad de la ejecución de las obras, poner en marcha distintas acciones e intermediar con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de obras y Servicios Públicos (Decreto 743/1999a; Ley 12.257/1999; Ley 11.820/1996b). (Viñeta 20).

La Plata, 10 de diciembre de 1999.

**Al Ministerio de Obras y Servicios Públicos, en particular le compete:**

- . Efectuar los análisis necesarios para el dictado de normas relacionadas con la contratación, construcción y conservación de las obras públicas.
  - . Intervenir en la dirección, organización y fiscalización del registro de empresas contratistas de obras públicas y de consultoría relacionadas con arreglo a la legislación provincial vigente.
  - . Efectuar los análisis y estudios para el dictado de normas relacionadas con la conservación y construcción de toda obra vial en la medida que corresponda a la jurisdicción provincial y en concordancia con la política de ordenamiento territorial, coordinando con los municipios.
  - . Estudiar, programar, atender y fiscalizar el mantenimiento y la explotación de las obras hidráulicas, aguas corrientes y efluentes. Aprobar y fiscalizar todo tipo de efluentes.
  - . Realizar el ensayo y control de los materiales y elementos de estructura y ejecución de las obras públicas y de aquellos que hagan a la prestación de los servicios públicos y privados.
- 
- . Proveer equipos mecánicos, materiales y elementos para la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos.
  - . Atender la ejecución y la reparación de las construcciones de propiedad del Estado incluyendo las obras de infraestructura hospitalaria y escolar.
  - . Estudiar, proyectar y ejecutar obras para la defensa de la costa y la apertura y conservación de las vías navegables, concertando acciones con los organismos nacionales con competencia en el tema.
  - . Formalizar y aprobar las mensuras y subdivisiones de tierras con intervención y/o aprobación, en su caso, de otros organismos de la administración pública provincial.
- 
- . Efectuar análisis y estudios para el dictado de normas relacionadas con el ordenamiento urbano y elaborar y proponer los proyectos pertinentes.
  - . Estudiar, promover, formular y ejecutar planes, programas y proyectos de construcción de viviendas y coordinar acciones con consorcios vecinales, cooperativas y entes, sin perjuicio de las atribuciones de otras carteras.
  - . Participar en todas las cuestiones relacionadas con el ordenamiento urbano y ambiental en coordinación con las autoridades provinciales con competencia específica en la materia.
  - . Colaborar y asesorar a las municipalidades sobre cuestiones de desarrollo y equipamiento urbano.
  - . Ejecutar el ordenamiento físico, urbano y regional del territorio, coordinando acciones con otras carteras ministeriales en la materia.
- 
- . Efectuar los estudios y análisis para el dictado de normas relacionadas con la prestación de los servicios públicos cualquiera sea su forma de prestación y la naturaleza jurídica del ente prestador.
  - . Elaborar y proponer la política energética, su generación, distribución, comercialización y fiscalización, incluidos los hidrocarburos.
  - . Intervenir técnica y jurídicamente en las cuestiones relacionadas con el transporte aéreo, fluvial, ferroviario, carretero y de telecomunicaciones, coordinando acciones con otros organismos.
  - . Atender directamente o a través de terceros la prestación del servicio de agua potable y efluentes.
  - . Participar en las cuestiones vinculadas al saneamiento hídrico y el aprovechamiento y uso del agua.
  - . Ejercer la fiscalización de la actividad privada prestataria de servicios públicos sin perjuicio de la competencia asignada, para algunos servicios públicos, a los entes de control. Analizar la factibilidad de nuevas prestaciones en materia de servicios públicos en procura de la mejor satisfacción de los usuarios, coordinando acciones con otros organismos de la administración provincial.
  - . Intervenir en la fijación de la política provincial en materia de servicios públicos de telecomunicaciones.
- 
- . Participar en la coordinación de las tareas de las reparticiones, entre empresas del Estado y/o privadas que actúen en el sistema portuario provincial.
  - . Intervenir en las cuestiones relativas a la explotación comercial de las actividades portuarias, fijar cánones y regímenes coordinando acciones con otras carteras, en lo pertinente.

Fuente: (1999c). Ley 12.355 de Ministerios, 10 de diciembre de 1999.



## “El plan nos sitúa en el terreno de las realizaciones”, balances de gestión.

*“No hay peor política que la que no cuaja en realizaciones, ni doctrina más inútil que la que duerme llena de polvo en los anaqueles de las intenciones por no haber podido conciliarse con la realidad a que debe servir [...] Por eso sostenemos esta verdad doctrinaria: lo que puede hacer una sociedad intermedia, no lo haga el municipio; lo que puede hacer el municipio, no lo haga la Provincia; lo que puede hacer la Provincia, no lo haga la Nación”,  
Gobernador Antonio Francisco Cafiero (Mensajes 1988).*

En mayo de 1989, el Gobernador Antonio Cafiero ponía en conocimiento de la Asamblea Legislativa un conjunto de “catorce programas de gobierno, que compuestos de más de sesenta subprogramas que se desarrollan en más de doscientos cincuenta proyectos, nos llevan a los mil emprendimientos que vamos a tratar de concretar a lo largo de toda nuestra gestión”. Esta cartera de proyectos estaba incluida en el Plan Trienal para el período 1989-1991 donde conflúan dos ejes fundamentales de trabajo: uno sectorial, en el que operarían los organismos provinciales y los mecanismos de participación y concertación social y otro regional.

El Plan Trienal 1989/1991 fue presentado en la apertura de las sesiones ordinarias del 2 de mayo de 1989 “como eje de la concertación desde el poder político hacia la sociedad y los sectores representativos del trabajo y el capital, de las regiones y de las expresiones de la cultura comunitaria”, y como “requisito para revertir las condiciones que dan lugar a la zozobra de la crisis”: el plan, enfatizaba, “nos lleva al terreno de los hechos, a la evaluación de restricciones y al cálculo de recursos; el plan es plan en la medida que interpela la realidad. Pero también es plan si y sólo si exhibe una nítida ponderación de alternativas” (Mensaje 1989). En breve síntesis, las proposiciones básicas del Plan Trienal giraron en torno a:

- ✓ la “transformación del Estado, a través de los programas de rediseño institucional y gestión pública, planeamiento y coordinación y participación comunitaria”, al servicio de...
- ✓ la “movilización del potencial económico bonaerense, que se materializa en los programas de transformación agropecuaria, activación industrial y generación de empleo”, con
- ✓ el “objetivo de fortalecer el eslabonamiento de la cadena productiva provincial”.

En materia de obras públicas cabía una preocupación al encontrarse el gobierno frente a la ausencia de mecanismos de programación de la inversión y con la ejecución iniciada de trabajos contratados en años anteriores, ya licitados y/o pre adjudicados que “hizo imperiosa la promulgación de un decreto que suspendiera los trámites de adjudicación de nuevas obras hasta tanto no se analizara detenidamente el impacto presupuestario de su prosecución y las disponibilidades de recursos para afrontarlas”. Esta política de reprogramación de recursos no afectaría a las obras vinculadas con la emergencia hídrica y a la mayor parte de la construcción de viviendas, como tampoco a las ejecutadas por la Dirección de Energía que estaban financiadas con fondos propios.

Las políticas hídricas al inicio de la gestión (1987) habían sido evaluadas como “insuficientes” dada la importancia y magnitud de los problemas del territorio provincial. Según ese diagnóstico la mayoría de los proyectos y obras de la **Dirección Provincial de Hidráulica**, se centrarían en desagües pluviales de las localidades (ver Organigrama 33)..

En su primer discurso ante la Asamblea Legislativa el Gobernador Cafiero también se detenía en las obras públicas mayormente demandadas para colegir que “nuestro gobierno privilegió en la obra pública, la lucha contra las inundaciones. Un problema pavoroso que heredamos al asumir el gobierno, resumido a cinco 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 poco más que la normal” (Mensaje 1991).

En el cuarto mes de gestión de gobierno las instituciones responsables del área de recursos hídricos habían realizado importantes avances en la solución de los graves problemas causados por las inundaciones comenzando e, inclusive, concluyendo importantes obras para la protección

de los cascos urbanos y evacuación de las aguas; la adecuación y el mantenimiento del sistema de bombeo y refuerzo de los terraplenes de defensa de ciudades; los trabajos de protección, y obras complementarias para aumentar la capacidad productiva de la provincia y aliviar y dar solución a las inundaciones en las cuencas del Río Reconquista, del Río Matanza y de otros arroyos y canales que desembocan en el Río de la Plata:

*“Con respecto a la evacuación de las aguas se ha delineado una estrategia que se encuentra en plena ejecución consistente en dinamizar el movimiento de los excedentes hídricos hacia el Río Salado y, a través de éste, hacia el Océano Atlántico: comenzando la ejecución de las obras por aquellas zonas ubicadas aguas abajo. Para ello se diseñó un canal que vincula la Laguna de Bragado con el Río Salado, que fue construido íntegramente durante esta gestión, en un lapso de 90 días”, Gobernador Antonio Cafiero (Mensaje 1991).*

Calificada por el mismo Gobernador como “la obra del siglo en la provincia de Buenos Aires” y clave para incrementar la productividad de las tierras e impulsar el desarrollo regional, ese proyecto incluía la canalización del curso inferior del río Salado y obras de drenaje en una parte de su cuenca, donde a modo de experiencia piloto el gobierno provincial asumía el rol de “impulsar su ejecución, propiciando la organización de los productores que se beneficiarán con las obras y gestionando su financiamiento”. Dentro de este vasto y complejo plan tendiente a resolver los problemas de la Cuenca del Río Salado se habían concluido las obras de mejoramiento de su desembocadura y continuaban los estudios en el marco de la asistencia técnica con la República Popular China. Se procuraba, además, la cooperación de los gobiernos de la Unión Soviética y del Japón, quienes estaban interesados en financiar y estudiar esas obras hidráulicas.

La problemática de las inundaciones formarían parte de una importante cartera de proyectos de la gestión de gobierno 1987-1991 del Gobernador Cafiero, alcanzando a fines de la misma diferentes grados de avance en diversos partidos: obras de cortes de lomas; de canales, de drenajes y escurrimiento; de defensas con terraplenes de protección y estaciones de bombeo en plantas urbanas. Se había encarado el proyecto ejecutivo de descarga del Río Quinto en el Noroeste bonaerense a través del Canal Jauretche y gestionado la obtención de recursos no reintegrables ante el Fondo de Desarrollo Regional en la órbita nacional.

Se habían continuado, iniciado, ejecutado y/o terminado diferentes etapas de planes, programas y proyectos y gestionado recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) o del Fondo mencionado para encarar nuevas; elaborado pliegos de licitación, adjudicado obras e impulsado otras en el marco de programas de descentralización con los municipios y de provisión de maquinarias, como también anteproyectos, proyectos ejecutivos y numerosos convenios en atención al desarrollo de los mismos.

Por el **Plan de Emergencia Hídrica** del Conurbano Bonaerense que comprendía tareas de limpieza en diversos cauces, se habían modificando puentes ferroviarios que obstruían el escurrimiento, particularmente en la cuenca inferior del Río Reconquista y comenzado los estudios de saneamiento para dar la solución definitiva al problema de esta cuenca integral. Asimismo se había avanzado en la preparación de proyectos de diversas etapas de obras: **Proyecto del Río Matanza; Proyecto Aliviador del Río San Francisco- Las Piedras; Proyecto de Saneamiento de los Arroyos Morón y Sarandí**, entre otros que se intentaba financiar mediante líneas de crédito del Banco Interamericano de Desarrollo.

En este breve paneo de políticas hídricas coparticipadas, cabe mencionar el **Proyecto de Comités de Manejo de Cuencas y/o Sistemas Hídricos** que tenía por finalidad la creación de esos espacios como ejemplos de la política de descentralización estatal y participación comunitaria. Los comités, integrados por representantes del Estado Provincial, las Comunas afectadas en las cuencas, los productores, propietarios y entidades intermedias quienes actuarían como personas de derecho público, tendrían por función específica la elección de la obra u obras a ejecutar, la organización de las tareas y la administración y el control de los gastos que demandara cada operación. También al novedoso **Programa de Consorcios Canaleros** en las

cuencas hídricas rurales, cuya concepción similar a los consorcios camineros, constituía “una nueva filosofía en materia de manejo de los recursos hídricos” con el objetivo de realizar obras de canalización y/o mejoras de desagües y accesorias, mediante la intervención de las municipalidades, los organismos intermedios y la participación de los usuarios.

En relación a la política de descentralización el gobierno impulsó la creación de un Fondo Provincial de Obras Hídricas con el objeto de brindar “financiamiento preferencial a las instituciones locales, sean municipios u organizaciones intermedias, para que sean ejecutoras de las obras y futuras operadoras de los servicios” de agua potable, desagües cloacales, desagües pluviales y obras de saneamiento en general.

Ese Fondo constituía para el gobierno provincial una pieza clave en la estrategia de descentralización de la ejecución de obras públicas, y sus recursos alimentaron los programas puestos en marcha durante la gestión del Gobernador Cafiero: el Programa **Pro-hidro**, instrumentado con la aspiración de descentralizar la ejecución de obras de desagües pluviales y defensa contra la erosión e inundaciones en áreas urbanas. El gobierno provincial cofinanciaba las obras con las comunas, transfiriendo recursos que en parte eran reembolsables y proveyendo asistencia técnica. Los municipios, por su parte, realizaban aportes menores y tomaban la responsabilidad de la ejecución de las obras.

El cumplimiento de los objetivos de la política hídrica se completaba con la elaboración de leyes y decretos tendientes a dar respuesta positiva a los numerosos problemas que planteaba el racional manejo del sistema provincial, la provisión de información hidrométrica de la provincia; el mantenimiento de las vías navegables del Delta bonaerense, tratando de reducir costos, transferir la mayor cantidad de tareas al sector privado, y estudiar los alcances del poder de policía de la Dirección Provincial de Hidráulica.

También con una clara orientación descentralizadora, el **Programa de Saneamiento (Pro-san)** estaba dirigido a la realización de obras de provisión de agua potable, redes cloacales y plantas de tratamiento en pequeñas localidades del interior donde “la inversión se vuelve altamente significativa desde el punto de vista social”. Por este programa se propiciaba la organización de cooperativas para la prestación de esos servicios bajo la conducción del **Servicio Provincial de Agua Potable y Saneamiento Rural (SPAR)**, organismo executor de esta operatoria, que detectaba la demanda y organizaba la cooperativa encargada de la administración del servicio. La obra una vez definida era financiada por medio de los aportes de los usuarios beneficiados, la provincia y fondos externos.

La labor de la **Dirección de Obras Sanitarias (DOSBA)** se vería favorecida en los lugares donde estaba prestando los servicios sanitarios, mejorándolos, expandiéndolos y completándolos a los efectos de lograr la prestación efectiva del servicio de agua potable y desagües cloacales domiciliarios en localidades donde la provincia “ya había, aunque en forma incompleta, realizado importantes inversiones”.

La **Dirección de Energía (DEBA)**, por su parte, estaba colaborando con los municipios en dos programas: Iluminación Urbana (PROPLAN) y de Equipamiento Municipal, ambos a ejecutar con la cooperación del Banco de la Provincia de Buenos Aires. El primero con el objetivo de “dotar a extensas áreas de la Provincia de iluminación en la vía pública”; el segundo para “promover un sistema original, que desarrollado a la luz de la legislación” optimizaría “el poder de compra del Estado a fin de proveer al Municipio en un corto plazo de equipos viales y sanitarios fundamentales para el cumplimiento de sus tareas básicas de servicios a nivel comunitario”.

Continuando con esa política de recuperación del parque de generación y distribución de energías, se pusieron en marcha tres unidades térmicas en Mar del Plata, Pehuajó y Mar de Ajó que estaban paralizadas y elaboró un ambicioso **Plan Provincial de Gas Natural**, con la finalidad de aumentar la prestación del servicio en localidades del conurbano bonaerense y ciudades del interior en el marco de un programa de realizaciones que conjugaba el apoyo técnico y financiero

de la provincia y la capacidad de ahorro de la comunidad, persiguiéndose la futura prestación descentralizada a través de organizaciones cooperativas o municipales.

El plan de gas provincial fue programado y puesto en marcha en 1988, buscando no sólo dotar de gas natural a numerosas poblaciones, sino también propiciar que sean los municipios locales, o las instituciones que ellos designaran, los responsables de la ejecución de parte de las obras y de la prestación posterior del servicio: “Se ha avanzado decididamente en la programación y contratación de las numerosas obras que componen este plan. No obstante, debemos reconocer que este tipo de operatoria descentralizada financiada por la Provincia, pero ejecutada por los municipios, insume un tiempo mayor que el deseado por este gobierno, registrándose atraso en el avance de este programa. Esta operatoria es un ejemplo concreto de reforma del Estado provincial, ya que el municipio asume libremente la decisión política de definir al prestatario del servicio público de gas” (Mensaje 1989).

La política vial se concentraría, preferentemente, en la zona de emergencia hídrica por la intervención de la **Dirección de Vialidad** en tareas de mantenimiento y mejoramiento de caminos en los partidos afectados por las inundaciones y, a través del denominado **Plan Solidaridad** con transferencia de recursos a los municipios involucrados. Con aportes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) esa dirección ejecutaba un plan de construcción de alcantarillados, puentes, reconstrucción de terraplenes y carpetas asfálticas y, por convenios formalizados bajo responsabilidad de las comunas y la coordinación de acciones con los consejos viales municipales, obras complementarias de semaforización, iluminación, señalización horizontal y vertical, mantenimiento y limpieza de áreas verdes y tareas de conservación permanente de las trazas.

La provincia de Buenos Aires disponía desde 1986 de una línea de financiamiento otorgada por el Banco Interamericano de Desarrollo para efectuar reparaciones en las rutas dañadas por las inundaciones de 1985. Durante 1988 el Gobierno realizó las gestiones para comprometer la totalidad de los fondos disponibles en un **Plan de Emergencia Vial** con la finalidad de realizar movimientos de millones de metros cúbicos de suelos; rehabilitar caminos; repavimentar rutas y utilizar equipos y mano de obra en un área de 10 millones de hectáreas o en obras adicionales como la construcción de un puente de la ruta 197 sobre el Río Reconquista.

La Dirección de Vialidad, realizaba una intensa tarea de preparación de pliegos para la concesión a particulares de tramos en la ruta provincial 11 considerada impulsora del desarrollo turístico del litoral bonaerense. Así lo manifestaba el Gobernador Cafiero en su mensaje a los miembros de la Asamblea Legislativa: “La transparencia en el proceso de llamado y adjudicación de una concesión de esta naturaleza es de fundamental importancia para este Gobierno, ya que su éxito indicará la posibilidad de abrir las puertas al capital privado en los servicios públicos sin avales ni garantías, asumiendo el riesgo empresario. El resultado de esta experiencia nos servirá para continuar este camino, licitando la construcción de algunos tramos de la red vial provincial en el conurbano bonaerense” (Mensaje 1989).

No gozaría del mismo apoyo la Autopista Buenos Aires - La Plata. El gobierno provincial mantenía “firme su postura de no aportar fondos a una obra cuya explotación se ha concedido al sector privado”, si bien había culminado las negociaciones con Vialidad Nacional y la concesionaria “de manera que la Provincia se hará cargo de inversiones menores que son imprescindibles y que no estaban contempladas en el proyecto original”, mientras que Vialidad Nacional afrontaría el pago completo de la obra.

En paralelo, las **Direcciones Provinciales de Transporte y de Actividades Portuarias**, abordaban, con sus direcciones dependientes, las políticas y la planificación del transporte y tránsito: público de pasajeros, ferroviario, fluvial, de cargas, y a la par participaban en el Comité Federal de la Hidrovía Paraguay y Paraná y en el Comité Federal del Transporte. Un programa director de puertos deportivos en el litoral fluvial y costa atlántica tenía por finalidad articular un sistema de instalaciones portuarias, adecuadamente espaciadas, para permitir la práctica de la

navegación y la pesca de baja altura. El mantenimiento de la infraestructura de transporte, se desarrollaba a través del **Programa de Concesión de Conservación de Rutas** (1989) quedando bajo responsabilidad del concesionario la ejecución de las obras necesarias para lograr los estándares de conservación óptimos. Este también era el caso de la licitación de la Ruta 11, y aunque el “peaje es un mal necesario”, esos fondos se destinarían totalmente a obras viales imprescindibles tanto para la provincia como para los municipios

Otras direcciones y entes descentralizados coparticipaban del ideario de fortalecimiento institucional del MOSP:

La **Dirección de Geodesia**, en la elaboración del Proyecto Sistema de Información Georreferenciada que dotaría a la provincia de una herramienta tecnológica moderna, ágil y eficaz para la planificación, asignación de recursos y actualización de la información de base para el ordenamiento de la obra pública. Esa dirección en 1990 continuaba con el Plan Cartográfico, mantenía la producción de las Cartas Topográficas 1:25.000 y las Cartas Urbanas a Escala 1:500.000, etc. Dilucidaba además asuntos concernientes a temas históricos, toponímicos, planimétricos y dominiales para las diversas áreas de la Administración Pública por intermedio del Departamento de Investigación Histórica y Cartográfica

A pesar de los graves problemas presupuestarios vividos en el período se había logrado organizar la **Dirección de Aplicación de Imágenes Satelitales** con la puesta en completo funcionamiento del Centro de Análisis y Procesamiento Digital de Imágenes Satelitales, constituyéndose en el más moderno de alta tecnología implementado y en actividad del país. En su extenso y último mensaje a la Asamblea Legislativa el Gobernador Cafiero destacaba los estudios efectuados por este centro para fundamentar los derechos reivindicatorios provinciales, sobre la Nación, de la jurisdicción de Puerto La Plata y de los terrenos de los ex frigoríficos Swift y Armour con la finalidad de establecer el Polo Informático de Berisso y, su participación en tareas de fiscalización y aprobación de los planos de generación y modificación de los estados parcelarios en el territorio de la Provincia entre los años 1988-1990.

La **Dirección de Infraestructura Física Regional** concentraba convenios y cartas de intención celebradas con municipios, cooperativas u otros organismos a los efectos de conformar el respectivo Banco de Convenios.

En la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda se inscribían las políticas de tierra y vivienda desplegadas por el Gobierno Provincial a través de la Administración General del **Instituto de la Vivienda** y de diversos planes y programas, los cuales permitirían que, al fin del período de gobierno, Antonio Cafiero le presentara al pueblo bonaerense un importante inventario de obras, terminadas e iniciadas, una muy variada gama de entregas de lotes con servicios, de escrituras de viviendas ya realizadas, de entrega de materiales para que familias “construyan su techo” a través del Programa E.V.A.; venta de tierras de asentamientos a sus ocupantes; reconstrucción de barrios precarios, etc, y el estado de los planes Pro-Tierra, Pro-Casa y FONAVI;

Para mejorar las respuestas en políticas de viviendas, el Gobierno impulsaba, a través del Instituto de la Vivienda procesos de descentralización y fomentaba la interacción con los municipios en la construcción de infraestructura de los lotes (Pro-Tierra), la construcción de viviendas (Pro-Casa), la selección de adjudicatarios (FO.NA.VI.), la cobranza de cuotas de los conjuntos habitacionales ya construidos y, la participación popular a través de organizaciones como Sindicatos, Cooperativas y Mutuales que promovían barrios FONAVI, participaban en programas de Autogestión constructiva en el EVA. o en el de reconstrucción de Barrios.

Los principios comunes a todas las acciones que se desarrollaban desde la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda a través de la **Dirección Provincial de Tierras** y el Instituto de la Vivienda, se pueden sintetizar en: el acceso a la tierra y a la vivienda, integrada convenientemente al medio urbano, con infraestructura y servicios básicos; la implementación de nuevas formas de planificación y gestión de proyectos urbanos; la articulación de los distintos niveles del Estado, la

descentralización a nivel municipal y la participación de la comunidad a través de sus organizaciones libres. Estos principios fueron trabajados durante toda la gestión de gobierno para abordar problemáticas de “segregación urbana con el deterioro generalizado de la infraestructura sostén de la vida urbana, el encarecimiento y dificultad de acceso a la tierra para vivienda y la concentración de servicios y mejoras en áreas progresivamente restringidas a ciertos sectores de la sociedad” (Mensaje 1990).

El Gobernador Antonio F. Cafiero le advertía a la Asamblea Legislativa sobre el pronunciado deterioro que sufría la situación ambiental de la provincia por contaminación de diversos recursos “a cuyo efecto hemos dado instrucciones a los organismos pertinentes, para que en el campo de sus respectivas competencias procedan a controlar celosamente las normas vigentes. Al propio tiempo, promoveremos la creación de una comisión inter jurisdiccional que supere los problemas de falta de una política de largo plazo y adecuadamente coordinada”.

El MOSP, interactuaba en coordinación con distintos sectores gubernamentales en temáticas de protección del medio ambiente con el objetivo de relevar la situación ecológica de la Provincia, y en consecuencia, determinar las acciones a adoptar. Por ejemplo, con el Ministerio de Gobierno en la factibilidad técnica del emprendimiento urbano integral NORDELTA en el Partido de Tigre (Mensaje 1990).

En el período comprendido entre 1987 y 1991, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos fue testigo de la puesta en práctica de una política de gestión descentralizada y participativa para solucionar problemas sociales que derivaba, también, en los municipios la responsabilidad de contratar y gestionar las obras. Esa política consistía en darle responsabilidad “a quien pueda ejercerla mejor, en desburocratizar el poder y transferirlo hasta el límite de lo posible” y con el objetivo de liberar recursos públicos propiciaba la participación del capital privado de riesgo, en un marco abierto y competitivo, en la ejecución de obras públicas, servicios y actividades “donde esto sea posible y conveniente”. Por ello:

*“desde el inicio de nuestra gestión, estamos empeñados con tozudez republicana en un cambio cultural cuya proyección transforme definitivamente los vínculos entre política, estado y función pública. Este empeñamiento nuestro está animado por una concepción que considera que la riqueza esencial de la administración pública bonaerense reside ante todo en los hombres y mujeres que la componen, su calificación, su motivación, su capacidad de expresar en el trabajo sus potencialidades, son las mejores garantías de eficiencia del servicio público”,*  
Gobernador Antonio Cafiero (Mensaje 1990).

### **“A la hora de evaluar lo realizado”, pensemos en...**

*“la doble metamorfosis que sufre el estado provincial en los inicios de la década del noventa. En primer lugar, en el Estado provincial se produce una reconversión administrativa con un criterio modernizador en donde se busca lograr mayor eficiencia y eficacia a partir de un reordenamiento de sus estructuras burocráticas. En segundo lugar, aparece un Estado que se torna muy visible para la ciudadanía en tanto se realizan una importante cantidad de obras públicas, con recursos federales que son administrados de manera casi exclusiva por el gobernador Duhalde” (Erbeta 2011:297).*

El gobernador Antonio Cafiero (1987-1991) instaló en la agenda política nacional el problema de la coparticipación haciendo constar en la reunión de “Gobernadores para un Nuevo Pacto Federal”, realizada el 8 de abril de 1989, que la provincia de “Buenos Aires considera inequitativa y perjudicial a sus intereses, tanto la distribución secundaria de los impuestos coparticipados federalmente, como los cupos de vivienda que distribuye el gobierno nacional en las provincias [...] La provincia reclamará una ley de Coparticipación Federal que la coloque en un pie de igualdad con sus provincias hermanas” (Recalde 2023).

En ese escenario Antonio Cafiero centró la atención en las problemáticas estructurales, sociales y ambientales, del Conurbano, al que caracterizó como “el verdadero país postergado de los argentinos” de acuerdo con un informe realizado por el Ministerio de Gobierno que fue retomado por su sucesor, el Gobernador Eduardo Duhalde.

Como parte de la negociación de la campaña electoral del año 1991, Duhalde acordó con Carlos Menem (Presidente 1989-1999) la obtención de un fondo especial para la provincia que revirtiera, en parte, la inequidad de los recursos que recibía. El 2 de abril de 1992 se crearon el Fondo de Financiamiento de Programas Sociales en el Conurbano Bonaerense y, en este marco, una cuenta bancaria especial denominada “Fondo del Conurbano Bonaerense” que administraría una Unidad Ejecutora dependiente del gobernador (Ley Nacional 24.073/1992)(Ley 11.247/1992a).

Por la ley provincial, se financiarían “total o parcialmente con los recursos del Fondo 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 garantía de los derechos humanos básicos”. Los recursos podían ejecutarse en forma directa con los organismos provinciales, por convenio con municipios u organismos de otra jurisdicción, por terceros contratistas o concesionarios, o a partir de convenios con entidades intermedias, consorcios vecinales o cooperativas.

La Unidad Ejecutora organizada para ese fondo adquirió responsabilidades administrativas en la preparación de proyectos; técnicas en la ejecución y de promoción, apoyo y capacitación. Su estructura era pequeña y gran parte de sus recursos fueron implementados por intermedio de acuerdos con otras entidades. El Fondo se orientó centralmente al desarrollo de los municipios, de las entidades intermedias y del conjunto social (Decreto 1279/1992b).

En 1993 se aprobó el “Plan de Reconstrucción del Interior Bonaerense” que agrupaba y coordinaba la inversión en proyectos de infraestructura y equipamientos con el fin de colocar en un plano de igualdad a los municipios del interior bonaerense con los del conurbano, respecto a otros tipos de emprendimientos iniciados por el gobierno provincial. Este plan incluía la atención de erogaciones emergentes del Programa Familia Propietaria (Ley 11.423/1993).

En 1996, la modificación de algunos impuestos que alimentaban a ese fondo propició la creación de la cuenta especial Reconstrucción del Conurbano y su respectiva Unidad Ejecutora “a fin de posibilitar la continuidad de una actividad del Estado provincial en la asistencia social para satisfacer esas necesidades básicas insatisfechas que configuran una verdadera situación de emergencia social, que aconseja la adopción de conductas y mecanismos excepcionales, rápidos y expeditos para posibilitar que el Estado provincial llegue a tiempo en la cobertura de tales necesidades” (Ley 11.746/1996).

En el mensaje de apertura de la Asamblea Legislativa del año 1996, el Gobernador Eduardo Duhalde presentó el “**Plan Quinquenal de Obras y Realizaciones**” que, un año más tarde, sería reorganizado en el conocido “Plan Trienal Bonaerense 1997-1999” concebido en un “contexto de globalización de la economía y creación de bloques regionales como el Mercosur (que) constituyen una nueva oportunidad para crecer y, al mismo tiempo, presentan nuevas y mejores exigencias. Lo cual es válido no sólo para el país en su conjunto, sino también para sus regiones que adquieren ahora singular protagonismo” (Plan Trienal).

El Plan Trienal de Obras 1997-1999 para los 134 distritos bonaerenses, se trataba de un plan de emergencia que intentaba atenuar las consecuencias de la exclusión social que se registraba en zonas como el Gran Buenos Aires, Gran Bahía Blanca y el Gran La Plata y crear dos grandes ejes de desarrollo regional en torno a las ciudades de Bahía Blanca y Mar del Plata (Mensaje 1996).

Para el entonces Ministro de Obras y Servicios Públicos, Hugo Toledo, con este plan “serán superados los récords históricos en obras públicas en la Argentina”. El Plan constituiría el eje de su segundo período de gobierno para ejecutar:

*“miles de emprendimientos a lo largo y ancho de nuestro territorio, en cada pueblo bonaerense, proyectados por los intendentes y concejales de cada municipio; obras de alcance regional que involucran a varios distritos, en cuya elaboración y priorización han participado, además, los legisladores que representan cada región y, obras mayores, aquellas que por su magnitud y trascendencia están en la esfera del gobierno provincial” (Mensaje 1996).*

Un plan de planes: el **plan hidráulico** “que resolverá el problema de las inundaciones”; el **plan de puertos**, “que convertirá a la provincia en una verdadera potencia costera, con una enorme incidencia para la producción y el comercio”; el **plan vial** “que potenciará económicamente vastas regiones de la provincia y nos comunicará directamente con nuestros vecinos del Mercosur a través de un corredor bioceánico; el **plan de reconversión productiva y generación de empleo** “que encara este problema básico de la familia bonaerense; el **plan de recuperación de la Región Capital** “que convertirá a La Plata, su puerto y zona franca en un polo productivo, comercial, cultural y de esparcimiento, con proyección nacional e internacional”; los **planes de inversión social y protección de la familia** que “atañen a las políticas en materia de salud, acción social, educación y prevención de las adicciones” (Mensaje 1996).

En el último mensaje el Gobernador Eduardo Duhalde enfatizó el “impulso sin igual” que le había dado su gestión a la obra pública en materia de infraestructuras y en el marco de diferentes planes para el desarrollo del territorio bonaerense. (Mensaje 1999a).

Durante sus ocho años de gestión se había recuperado la posesión de los doce puertos que la provincia reclamaba a la Nación desde 1905, para iniciar un proceso de descentralización administrativa a través de la creación de los consorcios de gestión. En el mismo sentido se habían gestionado los ramales ferroviarios, y continuaban las negociaciones ante el Gobierno Nacional para incorporar al patrimonio bonaerense 5.500 kilómetros de la red abandonados, clausurados o levantados.

Para el Gobernador Duhalde “un capítulo especial de nuestra obra pública” lo constituía la construcción de gasoductos y la extensión de redes de gas natural, servicio esencial que había llegado, según su balance, a miles de familias tanto en los grandes conglomerados urbanos, como a los pequeños poblados, los hogares rurales, las áreas industriales y turísticas. Mientras se extendían redes en cada uno de los municipios del Gran Buenos Aires, se construían los gasoductos de General Paz, Carmen de Areco, General Belgrano, Monte Hermoso, Colón, Ramallo, San Nicolás y Puán.

El gobierno de Eduardo Duhalde continuó la política de Antonio Cafiero en materia de obras hidráulicas. En ese último mensaje brindó un reconocimiento muy especial al gobierno de Holanda por su colaboración para resolver “con su brillante ingeniería el drama histórico de las inundaciones en nuestra provincia. 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”. En el año 1996 se había contratado a una consultora holandesa para formular el Plan Maestro de la Cuenca del Salado, que diagramó uno de los proyectos más importantes de la historia provincial en el tema de regulación hídrica (Mensaje 1999a) (Recalde 2023).

Las obras de Las Encadenadas estaban terminadas y otros emprendimientos hidráulicos en la Cuenca del Salado habían permitido “hacer del agua un recurso y no una dificultad”. Sin embargo, alertaba, la solución definitiva al problema de las inundaciones en la provincia “será la ejecución del Plan Maestro, que reconocidos especialistas internacionales nos entregarán [...] un siglo después de que Ameghino entrevistara la necesidad de este proyecto, que se está realizando con fondos provenientes del Banco Interamericano de Desarrollo”. Y continuaba, “esperemos que los mandatarios y legisladores que nos sucedan sepan que no deberán pasar cien años para que diecisiete millones de hectáreas, un factor inimaginable de multiplicación de riqueza, se incorporen a la producción”.



El otro gran emprendimiento hidráulico era el saneamiento de la Cuenca del Río Reconquista, financiado con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo, que se esperaba terminar en el año 2001. Las obras en el Río Reconquista, más los trabajos realizados en los arroyos Sarandí, Santo Domingo, Don Mario y otros, junto a una importante red de desagües pluviales, “han terminado con las inundaciones en el Gran Buenos Aires”.

Los trabajos de dragado e infraestructura en los puertos de Quequén y Mar del Plata, a juicio del Gobernador, los habían dotado de una “alta competitividad que potencia la actividad comercial de la región. Acabamos de inaugurar la autovía 2, (iniciada en 1992) la más segura y moderna del país. Para el año que se inicia hemos previsto una inversión de 100 millones de pesos para la avenida de circunvalación de Mar del Plata, que tendrá cuatro tramos y unirá las Rutas 11, 2, 88 y 226. Daremos inicio a la construcción de la estación Terminal Ferroautomotor, continuaremos con la ampliación de las playas céntricas y defensas costeras” (Mensaje1999).

Los derechos a la vivienda y a la salud se habían concentrado en los planes destinados a resguardarlos, constituyéndose en políticas de inclusión social. A la implementación de los planes Familia Propietaria y de Regularización Dominial, sumaba la construcción de hospitales (ocho en el Gran Buenos Aires y cinco en la provincia interior entre 1991 a 1999), los trabajos de recuperación y equipamiento de la red hospitalaria y, de ampliación y remodelación de nosocomios especialmente en el Gran Buenos Aires entre obras realizadas y en ejecución. El Instituto de la Vivienda, entre 1992 y 1997 “construyó 83.573 viviendas y en 1999 había otras 24.587 en ejecución con participación de entidades sin fines de lucro y municipalidades”. Impulsó, asimismo, una importante inversión en el mejoramiento de la infraestructura carcelaria

Capítulo aparte merece el Plan Jerarquización de la Ciudad de La Plata y Región Capital, que conformada por los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada se constituyó entonces en una unidad territorial, epicentro de la implementación de proyectos largamente postergados que evidenciaban el firme propósito de iniciar un proceso de transformaciones concretando obras de alcance provincial, nacional e internacional (Vitalone,1998). Entre ellas:

- ✓ “las obras de completamiento del proyecto original de la Catedral de La Plata,
- ✓ la puesta en funcionamiento de la Zona Franca,
- ✓ la modernización del Puerto La Plata y reactivación del Astillero Río Santiago,
- ✓ la construcción del Estadio Único,
- ✓ la terminación del Centro de las Artes y el Espectáculo, en memoria del Teatro Argentino,
- ✓ la ampliación del Museo de Ciencias Naturales,
- ✓ la construcción del Museo Interactivo de Ciencia y Tecnología,
- ✓ la erección del Museo de Arte Moderno,
- ✓ la construcción del Centro de Transferencia Automotor,
- ✓ las obras del Parque Industrial y Polígono Industrial de Berisso,
- ✓ la construcción de una Planta Depuradora en Ensenada”

“La región también está en condiciones de recuperar y proyectar su potencial económico a partir de importantes emprendimientos”. Formaban parte de ellos la “autopista La Plata-Buenos Aires (que) se terminará a fin de año y se conectará, por un lado, con el puente Punta Lara-Colonia y, por el otro, con todas las rutas troncales hacia el norte del país. Y lo más trascendente en esta materia es el inicio de la Ruta 6 (se inició recién en 2003), que se transformará en una autovía exenta de peaje, de cuatro manos y 170 kilómetros de extensión. Esta ruta, llamada del “Trabajo y la Producción”, ya está licitada en sus primeras etapas y se estima su inicio para el mes de junio”. Como así también la ampliación del camino General Belgrano y la proyectada avenida 90, que unirá el puerto con la Ruta 11 y la Ruta 2.

Continúa Eduardo Duhalde: “Sigue en curso el trámite de dos grandes proyectos de dimensión regional que serán apoyados seguramente por el gobierno y la próxima Legislatura son: el Corredor Bioceánico y el Tren Trasandino del Sur, que multiplicarán las posibilidades de esta región y serán un factor formidable para la integración definitiva de nuestra Patagonia”.

## Capítulo 8. “Por un gran futuro para la provincia de Buenos Aires (2000- 2015).

*“Es un hecho difícilmente controvertible que, a lo largo de la última mitad del siglo pasado, la Argentina haya completado su pasaje por dos de los grandes sistemas económicos, sociales y políticos que caracterizaron la historia contemporánea de buena parte del mundo occidental. El sistema centrado en el Estado dio paso, luego de la larga agonía del modelo del Estado Benefactor, 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”, Gobernador Carlos Ruckauf (Mensaje 2000).*

Carlos Ruckauf asumió el 10 de diciembre de 1999 dispuesto a iniciar un nuevo ciclo en la conducción del Primer Estado Argentino que finalizaría el 3 de enero de 2002.

Por entonces la provincia estaba inmersa en la recesión que desde 1998 había producido una brusca caída en el nivel de ingresos, junto a la necesidad de completar las obras públicas iniciadas por la gobernación de Eduardo Duhalde, todas vinculadas a servicios esenciales para la población que, si bien, habían producido un sensible déficit fiscal, al mismo tiempo, estructuraban los cimientos de una provincia moderna y eficiente. Para Carlos Ruckauf, el objetivo fundamental de su gobierno era lograr mantener la totalidad de los servicios en la provincia y, al mismo tiempo, bajar el déficit fiscal y, fundamentalmente, el gasto público provincial. Según sus palabras, esto último se había realizado en 2001, sin haber “bajado el salario del empleado público”, sin aceptar “de ninguna manera, las imposiciones de la tecnocracia internacional para bajar planes sociales que ellos solo ven como una variable de ajuste y que nosotros consideramos esenciales para el pueblo de la provincia” (Mensaje 2001).

*“No logramos bajar el déficit de acuerdo con los parámetros que habíamos previsto porque, nuevamente, el año 2000 fue un año negativo desde el punto de vista del crecimiento económico. La Argentina no creció. Por el contrario, medido en términos absolutos, la Nación Argentina ha tenido una performance negativa en el año que termina. Lamentablemente, la provincia de Buenos Aires, que representa el 40 por ciento de la totalidad nacional, también se vio castigada por la recesión nacional”, Gobernador Carlos Ruckauf (Mensaje 2001).*

Cuando renunció al gobierno nacional el Presidente Fernando de la Rúa, el 3 de enero de 2002, tras “la larga recesión desde 1998 hasta 2001 (que) fue derrumbando las economías regionales, a los pequeños productores, a los comerciantes, a los profesionales, además de a los desocupados”, Carlos Ruckauf fue nombrado Ministro de Relaciones Exteriores y sustituido por el Vicegobernador Felipe Carlos Solá hasta el 10 de diciembre de 2003 (Aronskind 2011).

En diciembre de 2001 el pueblo había dicho “basta” y “aquellos que crean que lo ocurrido en la Argentina fue sólo el producto de un gobierno falaz y cobarde, están profundamente equivocados. Es algo más profundo todavía”. En palabras seleccionadas de su último mensaje así lo recordó Felipe Solá ante la Asamblea Legislativa: “los acontecimientos importantes de la historia no se suceden de un día para el otro. Se desencadenan de un día para otro, por supuesto, pero se construyen a lo largo del tiempo. Detrás de las destrucciones siempre hay un curso prolongado de acontecimientos. Y nosotros no fuimos capaces de observar ese curso destructivo que la Argentina había tomado mucho antes del 20 de diciembre de 2001” (Mensaje 2007).

Para Felipe Solá (2002-2003) una de las caras más dramáticas de la crisis que eclosionó en diciembre de 2001 era la debilidad de nuestra propia identidad: “Durante casi 200 años los argentinos nos hemos debatido y enfrentado para saber quiénes éramos, y así fuimos unitarios y federales, liberales y proteccionistas, democráticos y autoritarios, ricos y pobres, capitalistas y socialistas, latinoamericanos y europeos; y así podríamos seguir enumerando opciones que en muchos casos provocaron sangrientos enfrentamientos, que impidieron elaborar y desarrollar un proyecto colectivo sobre una identidad compartida” (Mensaje 2002).

Daniel Scioli contrajo la responsabilidad de gobernar la provincia de Buenos Aires el 10 de diciembre de 2007. Analizando su primer período de gestión (2007-2011), Ricardo Piana (2017) sostiene que puede caracterizarse como de implementación de muchas de las políticas de reforma administrativas ya sancionadas durante la gestión de Felipe Solá y suma a su análisis uno de los instrumentos clave de “estrategia de reingeniería institucional más importante en la historia de la Provincia”: el proyecto de Ley marco de Regionalización de la provincia de Buenos Aires presentado a la Honorable Legislatura en el año 2011 que hubiese implicado “una profunda revisión de los funcionamientos administrativos”.

Si bien ese proyecto no alcanzó estado parlamentario en la Cámara de Senadores, importa retrotraernos a la lectura de sus fundamentos basados en la necesidad de realizar una profunda reforma institucional, adscripta a los postulados de la nueva gestión pública: gestión por resultados, estructuras matriciales, mixtura de relaciones funcionales y jerárquicas, unidades administrativas dinámicas y flexibles junto a criterios de eficiencia y eficacia que, para Piana, son elementos que intentaban imponer una nueva estructura administrativa en la provincia de Buenos Aires.

### **Hacia una renovada identidad ministerial “para que se sepa adónde vamos”.**

*“La nueva visión integradora que propone la renovada identidad ministerial, impone una estructura ágil y dinámica, que priorice la concertación con las entidades representativas del sector y profundice la búsqueda de la calidad y el aumento de la producción que demandan el campo, la industria y los mercados nacionales e internacionales”;* Gobernador Carlos Ruckauf (Mensaje 2001).

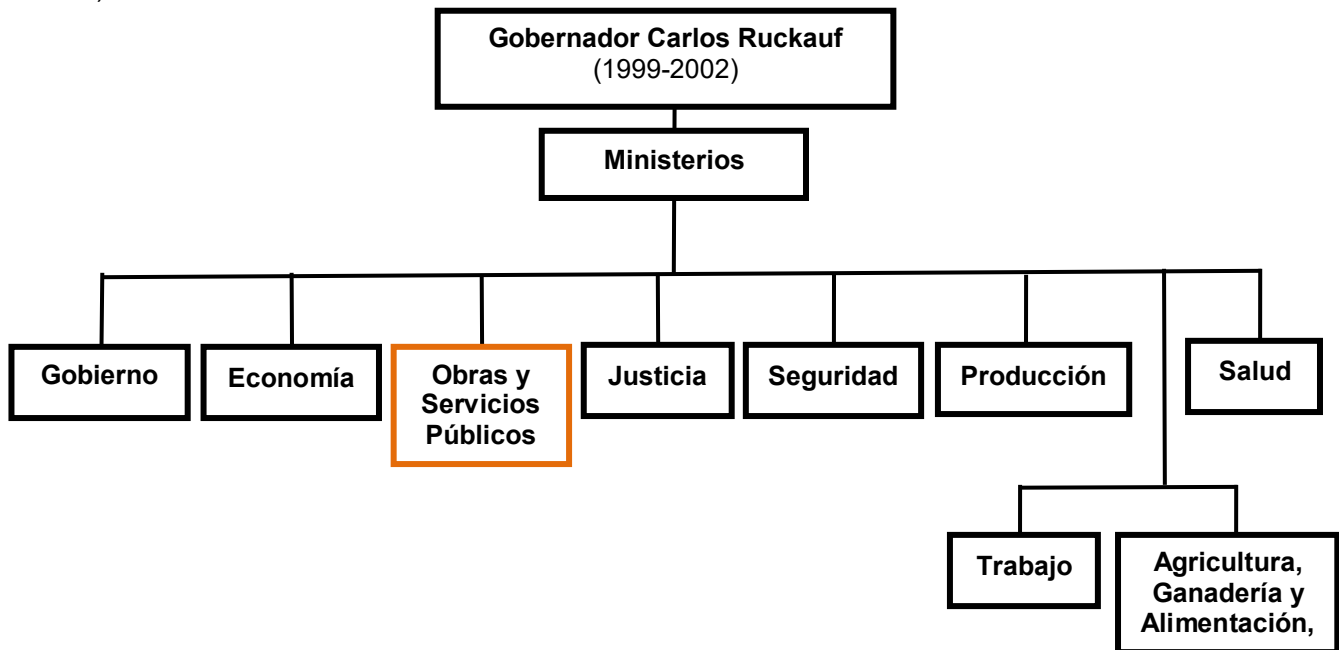
Los rasgos definitorios de la gestión del Gobernador Ruckauf estarían constituidos por la presencia de un Estado que “sólo puede ser eficaz en el desempeño de su misión, si asume decididamente la profunda pulsión descentralizadora” de las instancias de decisión; la participación de “las asociaciones que la misma gente se ha dado. Llamémoslas organizaciones libres del pueblo, organizaciones comunitarias o no gubernamentales” y el abordaje de tres temas prioritarios: seguridad, trabajo y educación (Mensaje 2000).

Seguridad, trabajo y educación, a juicio del Gobernador Ruckauf, debían ser políticas consideradas transversales a la organización administrativa del Estado. Su atención excedía la de cualquier organismo administrativo particular, así “el municipio ha dejado de ser un ámbito restringido a la prestación de algunos servicios, para convertirse, cada vez más, en una compleja red de responsabilidades que hacen necesario respuestas creativas, medidas innovadoras, dinamismo y eficiencia en la gestión de gobierno, haciendo posible la satisfacción de las crecientes demandas de la población”.

En el marco de las denominadas transformaciones de segunda generación de reformas del Estado que impulsaba el gobierno de la Provincia, por ley promulgada el 3 de enero de 2001 se introdujeron modificaciones en los ministerios vigentes desde 1999 (Ley 12.355/1999). La iniciativa fue presentada por el Gobernador Carlos Ruckauf (1999-2002) para dar lugar a la creación del **Ministerio de Trabajo**, “en la inteligencia que la reforma propiciada convertirá a dicho cuerpo legal en una eficaz herramienta de gestión pública” para “desarrollar políticas activas que coadyuven a resolver la compleja problemática del empleo” (Ley 12.604/2001).

Por esa ley, impulsora de la transformación de la Administración, el Poder Ejecutivo ejercería su gestión administrativa con la asistencia de nueve ministerios: Gobierno, Economía, Obras y Servicios Públicos, Justicia, Seguridad, Producción, Salud, Trabajo y, Agricultura, Ganadería y Alimentación. (Organigrama 39)

**Organigrama 39. Un nuevo Ministerio en la estructura del Poder Ejecutivo Provincial (Ley 12.604/2001).**



Respecto a la organización funcional del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, entre 1999 y 2002 se mantuvo la estructura, aunque esta institución debía asumir el compromiso de contribuir a la no fácil tarea de reinventar el Estado bonaerense a través de una programación de infraestructuras y servicios públicos que produjera impactos positivos sobre la economía, la productividad, el empleo y la calidad de vida de todos los bonaerenses.

*“En este sentido las infraestructuras y los servicios públicos son los medios para incentivar la producción, igualar el acceso social a sus beneficios, ampliar los procesos de integración e innovar la oferta de los territorios. Es por ello que para jerarquizar el papel de las infraestructuras y los servicios públicos de la provincia de Buenos Aires es necesario convertirlos en sujetos de políticas, superando así la tradicional condición de meros objetos de las mismas” (BASES 2001:7).*

Al asumir en enero de 2002, el Gobernador Felipe Solá (2002-2007) expresó que la estructura del Estado debía adecuarse para prestar mejores servicios a sus ciudadanos y por ello “no queremos un Estado gendarme ni un Estado ausente, sino un Estado inteligente, que sea capaz de dar respuestas a las necesidades de los vecinos con rapidez y eficiencia”. Para consolidar muchas de esas propuestas era necesario transformar la organización estatal y en este sentido envió a la Legislatura el proyecto de ley del plan rector de Modernización del Estado “para que se sepa adónde vamos” en los próximos cinco años (Mensajes 2002-2003).

Tres objetivos pondrían en marcha el plan de modernización del Estado provincial:

- ✓ El mejoramiento de la calidad del servicio a los ciudadanos.
- ✓ La descentralización, la desconcentración y la regionalización de muchas acciones del poder central que “darán mayor eficacia y transparencia a los actos de gobierno”.
- ✓ La reformulación de todas las estructuras ministeriales, de acuerdo a un nuevo modelo organizativo.

La Secretaría para la Modernización del Estado ejercía las funciones para alcanzar esos objetivos. Entre otras la elaboración de propuestas de reformas macro estructurales de la Administración Pública Provincial; el diseño de mecanismos técnico administrativos para la instrumentación de la gestión por resultados en las instituciones provinciales; propuestas de

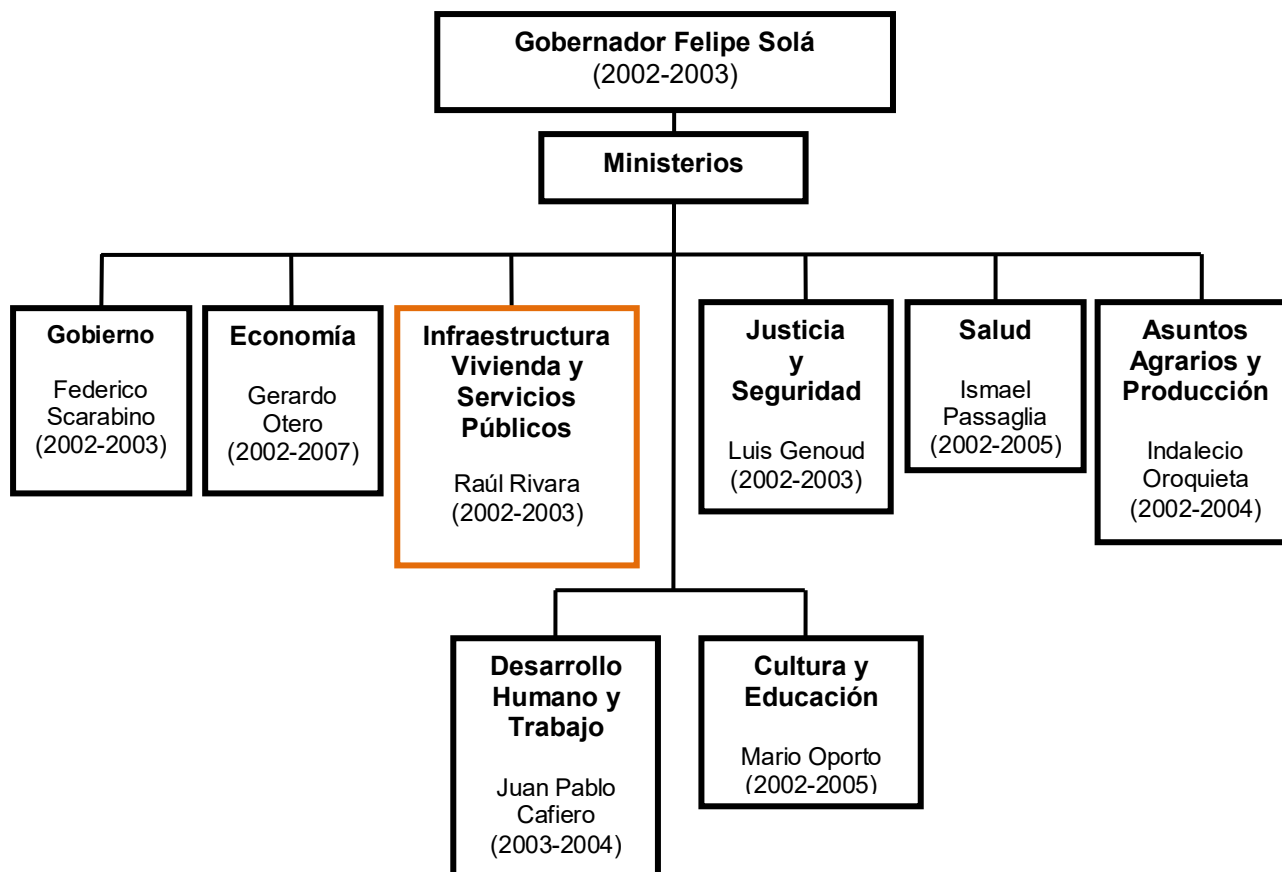
descentralización a las Municipalidades de la prestación de servicios; de cambios en el marco jurídico para instrumentar reformas en la organización y sistemas administrativos públicos e inclusive de reforma política.

Con la finalidad de reformular las estructuras ministeriales, el Gobernador Felipe Solá promulgó una nueva ley de Ministerios el 30 de enero de 2002, con el objeto de eliminar la superposición de funciones; mejorar sustancialmente la eficiencia, eficacia y calidad en la prestación de los servicios; reducir los niveles políticos y profesionalizar los cuadros gerenciales, técnicos y administrativos; simplificar los trámites y procedimientos administrativos; hacer transparente la gestión pública y posibilitar el control de la misma por parte de los ciudadanos” (Ley 12.856/2002).

Esa ley, que representaba para el gobierno la primera etapa del proceso de reforma administrativa del Estado provincial,

- ✓ Unificó los Ministerios de Justicia y Seguridad en un Ministerio de Justicia y Seguridad, “siguiendo de esta manera los modernos conceptos de integración de estas dos funciones esenciales del Estado”.
- ✓ Creó el Ministerio de Desarrollo Humano y Trabajo, “sobre la base del actual Ministerio de Trabajo y del Consejo Provincial de la Familia y Desarrollo Humano, con el fin de interrelacionar bajo una autoridad política las funciones de relaciones laborales y promoción del empleo con las políticas de desarrollo social” y,
- ✓ Cambió la denominación del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación por la de Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. “Esto implica transferirle a este Ministerio las funciones vinculadas con la pesca que están actualmente en el Ministerio de Producción. A su vez, las funciones vinculadas con la producción alimenticia pasa al Ministerio de Producción”. (Organigrama 40).

**Organigrama 40. Reestructuración de los Ministerios y primeros Ministros (Ley 12.856/2002).**



La misma ley estableció el **Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos** y sus competencias para asistir al Gobernador de la Provincia en la determinación de las políticas necesarias a la planificación, ejecución y control de las obras públicas, del urbanismo y la vivienda y la prestación de los servicios públicos.

La implementación de políticas públicas en el nuevo Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos, sería resultado de un proceso de planificación, programación, ejecución y control no solamente de obras, sino de trabajos geodésicos, topográficos, de foto interpretación satelitaria, planimétricos, de mensuras y demarcaciones de límites y líneas de ribera, cartográficos, y de aguas superficiales y subterráneas, como asimismo de asistencia en los relevamientos y estudios geológicos y mineros.

Las competencias alcanzaban al ordenamiento urbano, coordinando acciones comunes con otros ministerios y con las municipalidades, y a la vivienda, con la finalidad de “estudiar, promover, formular y ejecutar planes, programas y proyectos de construcción de viviendas y coordinar acciones con consorcios vecinales, cooperativas y entes, sin perjuicio de las atribuciones de otras carteras”. También a la prestación de los servicios públicos, sin perjuicio de la competencia específica de los organismos reguladores; a la promoción del transporte público de pasajeros y carga y al desarrollo de la infraestructura aeronáutica provincial en coordinación con otras áreas y organismos e interviniendo en los estudios de costos, determinación de tarifas y concesiones de servicios públicos de transporte.

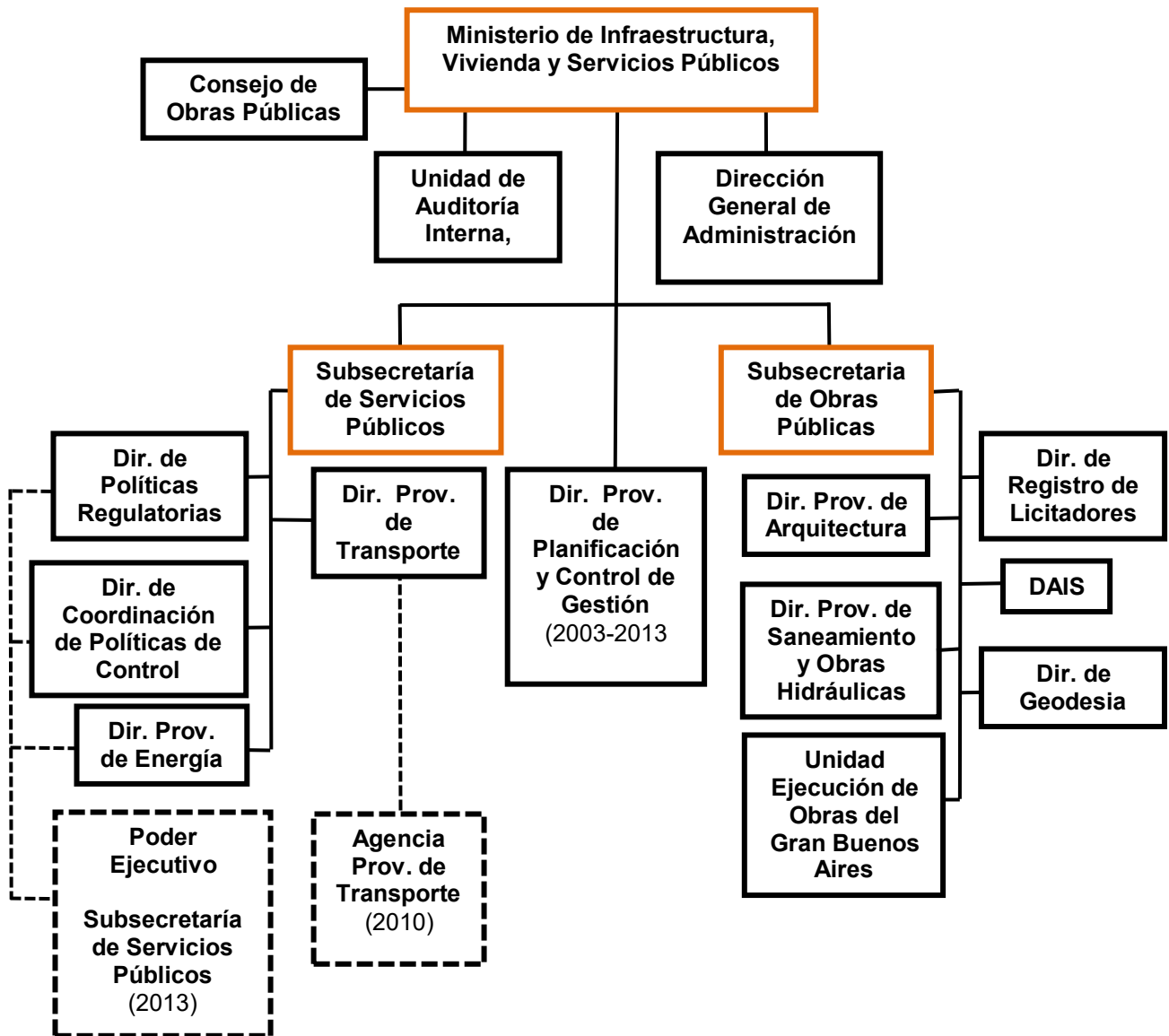
La participación en la formulación de la política provincial, referente a los recursos hídricos coordinando acciones comunes con otros ministerios y las municipalidades, completaban las competencias en orden a la planificación, programación, y el control de la utilización de esos recursos.

Con la finalidad de abordar los trabajos públicos inherentes a sus complejas competencias, el 15 de agosto de 2003 el Gobernador Felipe Solá aprobó una nueva estructura orgánico-funcional conforme a una revisión completa de las unidades del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos (MIVSP) realizada por la Secretaría para la Modernización del Estado (la estructura diseñada reemplazó la aprobada en 1999 para el entonces denominado Ministerio de Obras y Servicios Públicos). En el ámbito del nuevo Ministerio también se aprobó la estructura organizativa descentralizada de la Administración General del Instituto de la Vivienda (Decreto 1441/2003).

Las diferentes reparticiones del Ministerio se concentrarían en dos Subsecretarías, de Obras Públicas y de Servicios con la finalidad, respectivamente, de programar, proyectar, construir, controlar y mantener las infraestructuras hidráulicas, viales, de arquitectura, de educación, de seguridad, sanitarias y de vivienda de jurisdicción provincial y, de desarrollar la planificación, garantizar la prestación y efectuar el correspondiente control de los servicios públicos, en forma directa o a través de las acciones de los organismos reguladores. (Organigrama 41)

Años más tarde, durante la gestión del Gobernador Daniel Scioli se crearían la Agencia Provincial de Transporte y la Secretaría de Servicios Públicos (2013) que concentraría a las Direcciones de Políticas Regulatorias, de Coordinación de Políticas de Control y de Energía bajo dependencia directa del Poder Ejecutivo (Decreto 1081/2010) (Decreto 1081/2013). (Viñeta 21).

Organigrama 41. Estructura organizativa funcional del MIVSP (Decreto 1441/2003)



DAIS. Dirección de Aplicaciones de Imágenes Satelitarias.

La Plata, 30 de enero de 2002

**Al Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos en particular le compete:**

- . Efectuar los análisis necesarios para el dictado de normas relacionadas con la contratación, construcción y conservación de las obras públicas.
  - . Intervenir en la dirección, organización y fiscalización del registro de empresas contratistas de obras públicas y de consultaría relacionadas a ellas con arreglo a la legislación provincial vigente.
  - . Efectuar los análisis y estudios para el dictado de normas relacionadas con la conservación y construcción de toda obra vial en concordancia con la política de ordenamiento territorial, coordinando acciones comunes con los municipios.
  - . Realizar el ensayo y control de los materiales y elementos de estructura y ejecución de las obras públicas y de aquéllos que hagan a la prestación de los servicios públicos y privados. Proveer equipos mecánicos, materiales y elementos para la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos.
  - . Atender la ejecución y la reparación de las construcciones de propiedad del estado incluyendo las obras de infraestructura hospitalaria y escolar
- 
- . Programar, proyectar y construir obras viales, de arte e hidráulicas. Confeccionar y controlar los catastros geodésicos asentando las afectaciones que correspondan.
  - . Estudiar, programar, atender y fiscalizar el mantenimiento y la explotación de las obras hidráulicas, aguas corrientes y efluentes. Aprobar y fiscalizar todo tipo de efluentes.
  - . Estudiar, proyectar y ejecutar obras para la defensa de la costa y la apertura y conservación de las vías navegables, concertando acciones con los organismos nacionales con competencia en el tema.
- 
- . Formalizar y aprobar las mensuras y subdivisiones de tierras con intervención y/o aprobación, en su caso, de otros organismos de la administración pública provincial.
  - . Efectuar análisis y estudios para el dictado de normas relacionadas con el ordenamiento urbano y elaborar y proponer los proyectos pertinentes.
  - . Participar en todas las cuestiones relacionadas con el ordenamiento urbano y ambiental en coordinación con las autoridades provinciales con competencia específica en la materia.
  - . Colaborar y asesorar a las municipalidades sobre cuestiones vinculadas al equipamiento urbano.
  - . Ejecutar el ordenamiento físico, urbano y regional del territorio, coordinando acciones con otras carteras ministeriales en la materia.
- 
- . Efectuar los estudios y análisis para el dictado de normas relacionadas con la prestación de los servicios públicos cualquiera sea su forma de prestación y la naturaleza jurídica del ente prestador.
  - . Elaborar y proponer la política energética, su generación, distribución, comercialización y fiscalización, incluidos los hidrocarburos.
  - . Intervenir técnica y jurídicamente en las cuestiones relacionadas con el transporte fluvial, carretero y de telecomunicaciones, coordinando acciones con otros organismos nacionales o provinciales.
  - . Atender directamente o a través de terceros la prestación del servicio de agua potable y efluentes. Intervenir en el aprovechamiento y uso del agua.
  - . Participar en las cuestiones vinculadas al saneamiento hídrico.
  - . Ejercer la fiscalización de la actividad privada prestataria de servicios públicos sin perjuicio de la competencia asignada, para algunos servicios públicos, a los entes de control. Analizar la factibilidad de nuevas prestaciones en materia de servicios públicos coordinando acciones con otros organismos de la administración provincial.
  - . Intervenir en la fijación de la política provincial en materia de servicios públicos de telecomunicaciones.
  - . Ejecutar las políticas y acciones tendientes a promover el desarrollo de fideicomisos de infraestructura.

Fuente: (2002). Ley 12.856 de Ministerios, 30 de enero de 2002.



## Innovación y actualización de las herramientas de gestión.

*“Honorable Asamblea: no constituye un objetivo de este gobierno acceder rápidamente al mercado de crédito, igual que lo ha expresado el señor presidente de la República esta mañana. Los dos pensamos igual en esta materia: no vamos a endeudar más a la Provincia de manera automática yendo al mercado de crédito, con la excepción del que provenga de los organismos internacionales con el fin de financiar programas de inversión pública [...] No endeudar más a la Provincia si no es para obras de infraestructuras social y productiva, primero social y después productiva, con perspectiva de largo plazo y bajos intereses. En este sentido, la obra pública es un instrumento fundamental”, Gobernador Felipe Solá (Mensaje 2004).*

Un segundo desempeño de Felipe Solá como Gobernador de la provincia de Buenos Aires comenzó al ser legitimado en las elecciones de setiembre de 2003. Asumió el 10 de diciembre enfrentando un escenario adverso: a las obras que comenzaban a paralizarse ante el retraso en los pagos y, al agravamiento de la situación en 2001 se había sumado la pérdida de financiamiento y poco después la paralización total de las obras por la devaluación.

Para generar una política que, en el marco de la crisis y las restricciones fiscales, permitiera recuperar el nivel de ejecución de las obras de infraestructura, el Gobernador Solá inició una verdadera tarea de reconstrucción de los mecanismos de gestión durante el año 2003. En su mensaje de 2004 se preguntaba ¿cómo gestionar para hacer obra pública?, ¿cómo gestionar hacia afuera del país, hacia el Estado nacional, hacia adentro, dentro de nuestro propio ministerio, y con los amigos y compañeros intendentes?

Para el gobierno de Felipe Carlos Solá los siguientes instrumentos y procedimientos eran prioritarios al momento de pensar el desarrollo de la provincia:

- ✓ Planificación estratégica y fortalecimiento institucional.
- ✓ Regionalización.
- ✓ Capacitación e innovación tecnológica en apoyo a la gestión pública.
- ✓ Medio ambiente y biodiversidad, recursos renovables y no renovables y su tratamiento.
- ✓ Apoyo a la actividad productiva incluyendo alimentos y procesos.

Una verdadera política de inversión del Estado requería también de una innovación y actualización en las tecnologías de gestión “para que todos puedan conocer cómo está, cuánto se ha gastado, cuánto se va a gastar, quién maneja, dónde están los expedientes de cada obra, para acrecentar la eficacia, la eficiencia, la equidad en la asignación de recursos, la transparencia y el control ciudadano”.

Porque, “es malo no tener un plan, un plan estratégico compartido por todos los bonaerenses, con independencia de las cuestiones políticas partidarias, que exprese la visión de futuro del pueblo de la Provincia y que permita fijar políticas de inversión que conduzcan a resultados esperados como contribución al crecimiento económico y social. No hay crecimiento o invitación al crecimiento económico y social privado si no hay planes de largo plazo y de infraestructura, pensados estratégicamente y convenidos con consenso. Diseñado dicho plan, contaremos con una cartera de proyectos priorizados para la ejecución y el financiamiento, en base a indicadores de impacto económico, financiero, social y ambiental” (Mensaje 2006).

En palabras de Felipe Solá, la obra pública había dejado de ser un elemento de ajuste del gasto público, para convertirse en inversión, junto al gobierno nacional, llevando adelante acciones que aspiraban “a un desarrollo integral y compensado, a eliminar la pobreza también con la obra pública, a incluir socialmente con la obra pública, a vivienda dignas, escuelas abiertas, calles iluminadas, rutas transitables, cuencas saneadas”.

A nivel nacional se habían comenzado a producir cambios políticos, económicos y sociales impulsados por el entonces Presidente Néstor Kirchner. Recordemos la “extraordinaria ingeniería financiera para pagar la deuda externa más elevada del mundo en términos del Producto Bruto

Interno, la más compleja y diversificada en cuanto a sus acreedores” que “ha condicionado nuestras políticas económicas durante toda nuestra historia y, en especial, desde 1976 hasta ahora” (Mensajes 2004-2005).

*“Por primera vez, la deuda no la pagarán quienes menos tienen, a través de los ciclos de inflación y recesión, sino que perderán, en términos relativos, quienes siempre ganaban: los especuladores financieros que engordaron su patrimonio durante veinticinco años. A partir de ahora, para ganar dinero, habrá que producir y generar empleo. Acabamos de conseguir un triunfo del pueblo argentino y un avance claro en el camino de la independencia económica. No lo malogremos con nuestros desencuentros”, Gobernador Felipe Solá (Mensaje 2005).*

Ante la Asamblea Legislativa en el último año de su mandato, el Gobernador Felipe Solá transmitía sus impresiones acerca del contexto político, económico y social desde el momento de su asunción en una situación de emergencia nacional reemplazando a Carlos Ruckauf el 3 de enero de 2002, hasta el término de su período de gestión en 2007. En ese escenario, “hicimos una planificación de las urgencias, identificamos territorialmente las necesidades de los bonaerenses y diseñamos una estrategia de políticas públicas. Después el crecimiento extraordinario de nuestra economía de los años que siguieron, nos acompañó y nos ayudó a gobernar. La Nación Argentina y la provincia de Buenos Aires están bien” (Mensaje 2007)..

### **Planificación estratégica y fortalecimiento institucional.**

*“Me comprometo ante esta Legislatura a que, una vez superada la emergencia de la obra pública, una vez hecha la inversión necesaria para tratar de modernizar estructuras envejecidas, infraestructuras envejecidas y gastadas, como tiene hoy nuestra Provincia en muchos casos, al final de mi gobierno tengamos un plan estratégico de infraestructura, con obras y servicios públicos definitivos para esta Provincia y para cualquier gobierno que venga con una estrategia global de desarrollo provincial para el mediano y para el largo plazo”, Gobernador Felipe Solá (Mensaje 2006).*

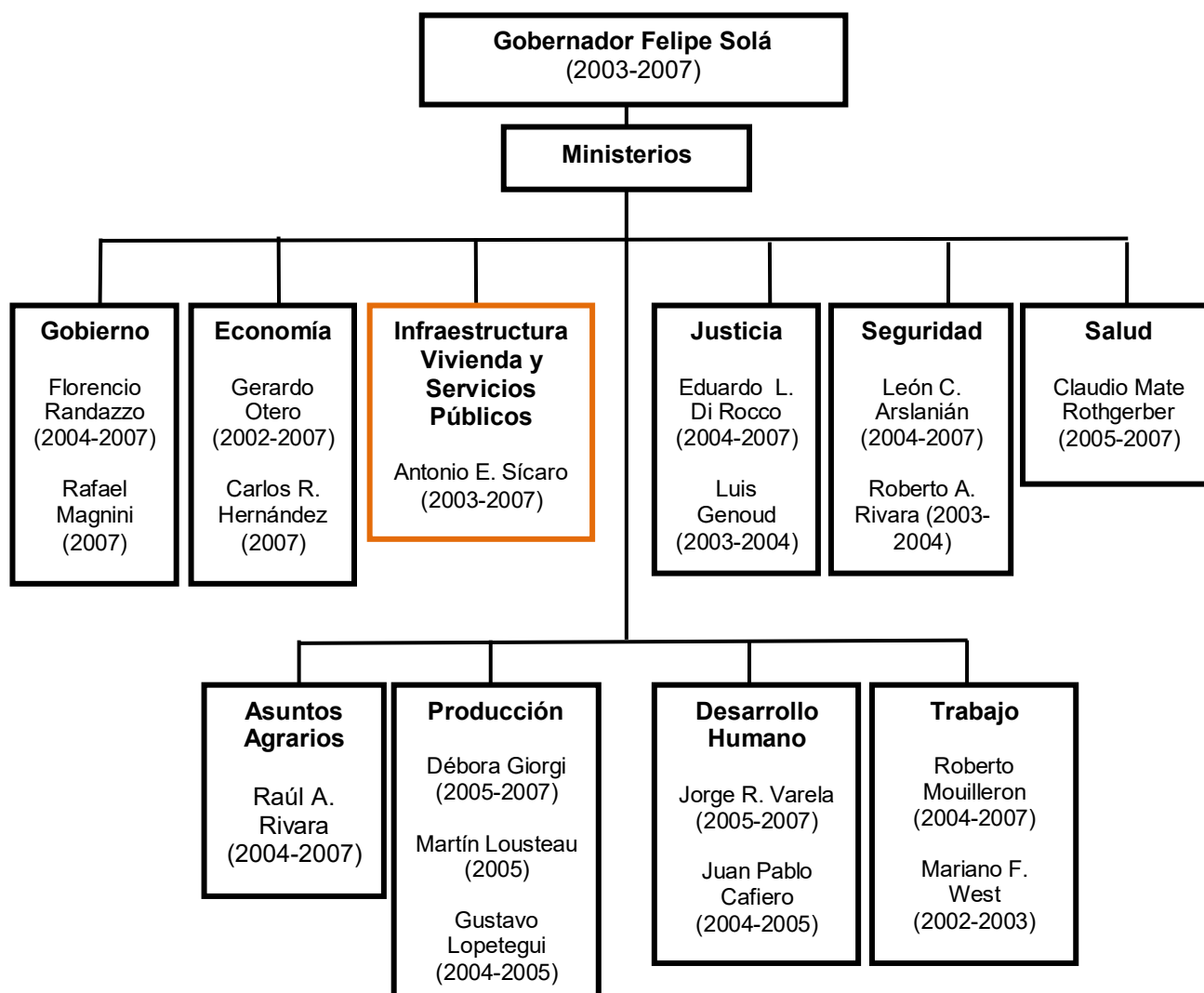
Habiendo asumido su segundo mandato a la gobernación de la provincia de Buenos Aires el 10 de diciembre de 2003, Felipe Solá impulsó la sanción de una nueva ley Orgánica de Ministerios, modificatoria de aquélla que, él mismo, había promulgado en el año 2002 (Ley 12.856/2002).

El fortalecimiento institucional para llevar a cabo las políticas que implementara el Poder Ejecutivo Provincial, impuso la reorganización de las carteras y el desdoblamiento de los Ministerios de Asuntos Agrarios y Producción y de Desarrollo Humano y Trabajo. Con relación al primero ponderando que la generación de acciones relacionadas con la actividad productiva y agropecuaria podía alcanzar “mayores niveles de eficiencia en tanto se dinamice la ejecución de las mismas a través de estructuras organizativas independientes”; y al segundo, porque “las acciones que permitan atender los reclamos de la sociedad en tal sentido, conllevan un grado de especificidad que amerita la existencia de una organización administrativa en cada área” (Ley 13.175/2004).

Felipe Solá procuraba una organización ágil y eficiente de las carteras ministeriales que le permitieran conciliar y compatibilizar los intereses generales y sectoriales, a través de una fluida relación entre el Poder Ejecutivo provincial y los partidos políticos, las organizaciones intermedias, privadas y no gubernamentales, y las distintas instancias representativas de la ciudadanía para el cumplimiento de las normas y procedimientos en materia de administración financiera, presupuestaria, contable y de recursos humanos. (Organigrama 42).

Por la misma ley, el Gobernador además era asistido por cinco Secretarías: Secretaría General, de Prensa y Comunicación Social; de Derechos Humanos, de Turismo y Deporte y de Política Ambiental y por la Dirección de Cultura y Educación, un organismo de la Constitución, autárquico con rango de Ministerio.

**Organigrama 42. Ministerios y Ministros, 2004 (Ley 13.175/2004).**



Procuraba, además, una organización que permitiera la interacción entre los diferentes Ministerios, como por ejemplo el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos con el de Gobierno entre cuyas competencias se encontraban las de planificar, programar, ejecutar y controlar el “ordenamiento urbano y territorial, coordinando acciones comunes con las jurisdicciones que correspondan y con los municipios”, efectuar análisis y estudios para el dictado de normas relacionadas con el ordenamiento urbano y elaborar y/o proponer los proyectos pertinentes y, entre otras, colaborar y asesorar a los municipios sobre cuestiones vinculadas al desarrollo y equipamiento urbano, o a ejecutar el ordenamiento físico, urbano y regional del territorio, coordinando acciones con las carteras ministeriales en materia de competencias concurrentes

El Ministerio de Salud, participaría “en la formulación de las medidas relativas al saneamiento ambiental, coordinando acciones, pautas y criterios con organismos nacionales, provinciales y municipales” y en la planificación del desarrollo de los recursos físicos de la red sanitaria provincial, colaborando en el proyecto de las obras de construcción, ampliación y remodelación de los establecimientos de salud en coordinación con las carteras competentes y los municipios. El Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos con el Ministerio de Economía asignarían, en conjunto, los recursos necesarios para la programación, gestión y financiamiento de la inversión en infraestructura pública provincial. (Viñeta 22).

La Plata, 19 de febrero de 2004

**Al Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos le compete, en particular:**

- . Efectuar la planificación y programación de las obras públicas de jurisdicción provincial, en consulta con los municipios en que se desarrollen, cuando correspondiera.
- . Efectuar los análisis necesarios para el dictado de normas relacionadas con la contratación, construcción y conservación de las obras públicas.
- . Intervenir en la dirección, organización y fiscalización del registro de empresas contratistas de obras públicas y de consultoría relacionadas a ellas, con arreglo a la legislación provincial vigente.
- . Ejecutar las políticas y acciones tendientes a promover el desarrollo de fideicomisos.
- . Realizar el ensayo y control de los materiales y elementos de estructura y ejecución de las obras públicas y de aquellos que hagan a la prestación de los servicios públicos y privados.
- . Proveer equipos mecánicos, materiales y elementos para la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos.
- . Atender la ejecución y la reparación de las construcciones de propiedad del Estado, incluyendo las obras de infraestructura hospitalaria y escolar.
- . Proyectar, ejecutar, dirigir e inspeccionar todas las obras de equipamiento social de la provincia de Buenos Aires, en coordinación con los organismos públicos o privados involucrados y/o con competencia específica en la materia.
- . Estudiar, promover, formular y ejecutar planes, programas y proyectos de construcción de **viviendas** y coordinar acciones con consorcios vecinales, cooperativas y entes, sin perjuicio de las atribuciones de otras carteras u organismos.
- . Programar, proyectar y construir obras viales e hidráulicas. Confeccionar y controlar los catastros geodésicos asentando las afectaciones que correspondan.
- . Estudiar, programar, atender y fiscalizar el mantenimiento y la explotación de las obras hidráulicas, aguas corrientes y efluentes. Aprobar y fiscalizar todo tipo de efluentes.
- . Estudiar, proyectar y ejecutar obras para la defensa de la costa y la apertura y conservación de las vías navegables, concertando acciones con los organismos nacionales y provinciales.
- . Efectuar los análisis y estudios para el dictado de normas relacionadas con la conservación y construcción de toda obra vial en la medida que corresponda a la jurisdicción provincial.
- . Efectuar la planificación, ejecución y actualización de los trabajos que hacen a la geodesia, topografía, foto interpretación satelitaria, planimetría, mensuras y demarcaciones de límites, cartografía, líneas de ribera y aguas superficiales y subterráneas. Asistir a las áreas competentes en los relevamientos y estudios geológicos y mineros.
- . Formalizar y aprobar las mensuras y subdivisiones de tierras con intervención y/o aprobación, en su caso, de otros organismos de la administración pública provincial.
- . Efectuar los estudios y análisis para el dictado de normas relacionadas con la prestación de los servicios públicos cualquiera sea su forma de prestación y la naturaleza jurídica del ente prestador.
- . Atender directamente o a través de terceros la prestación del servicio de agua potable y efluentes. Participar en las cuestiones vinculadas al saneamiento hídrico, con el aprovechamiento y uso del agua.
- . Ejercer la fiscalización de la actividad privada prestataria de servicios públicos sin perjuicio de la competencia asignada, para algunos servicios públicos, a los entes de control. Analizar la factibilidad de nuevas prestaciones en materia de servicios públicos en procura de la mejor satisfacción de los usuarios, coordinando acciones con otros organismos de la Administración Provincial y/o Nacional.
- . Elaborar y proponer la política energética, su generación, distribución, comercialización y fiscalización, incluidos los hidrocarburos.
- . Intervenir técnica y jurídicamente en las cuestiones relacionadas con el transporte fluvial, carretero, y de telecomunicaciones, coordinando acciones con otros organismos nacionales o provinciales y, en la organización, dirección, fiscalización y administración de los servicios ferroviarios provinciales
- . Planificar controlar, operar y promocionar el transporte público de pasajeros y carga y desarrollar la infraestructura aeronáutica provincial en coordinación con otras áreas y organismos interviniendo en los estudios de costos, determinación de tarifas y concesiones de servicios públicos de transporte.

La asistencia del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos al Gobernador se desarrollaría en un espectro de políticas de amplio alcance: desde la determinación de las necesarias a la planificación, ejecución y control de las obras públicas, la vivienda y la prestación de los servicios públicos, hasta la participación en la formulación de la política referente a los recursos hídricos, en cuestiones relacionadas con el ordenamiento urbano y ambiental. Unas y otras en coordinación con las autoridades provinciales y nacionales; con los municipios, las asociaciones comunitarias y los organismos reguladores involucrados.

“Podimos hacer esto”, continúa Felipe Solá, porque contaba con la ayuda inestimable en obras públicas del gobierno nacional (Presidencia Néstor Kirchner) que había invertido “una cifra nunca vista antes en la provincia de Buenos Aires”, entre los años 2003-2007 de su gestión. “De la misma manera, si podemos tener una visión estratégica sobre qué rol debemos tener como Estado defendiendo al pueblo, frente a los servicios públicos y las concesiones, es porque existe esa misma mirada en la Nación. Si no, nos ocurriría como sucedió en la década anterior: había una mirada distinta en la Provincia (Gobernador Carlos Ruckauf) y en la Nación (Presidente Fernando de la Rúa).

En su último mensaje a la Asamblea Legislativa Felipe Solá resumía lo realizado a cargo de la gobernación de la provincia de Buenos Aires desde el año 2003 cuando “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” (Mensaje 2007). (Viñeta 22).

Entre los años 2003 y 2006, la estructura orgánico funcional se mantuvo salvo por una modificación en los niveles inferiores correspondientes a la Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas perteneciente a la Subsecretaría de Obras Públicas (Decreto 3886/2006).

### **La lenta recuperación del nivel de ejecución de las obras de infraestructura.**

El Gobernador Carlos Ruckauf contaba, entre sus herramientas de gestión, con el presupuesto del año 2000, sometido a una importante reducción global del gasto público respecto del de 1999, con las transferencias de obras a los municipios y con los programas de empleo, pero también con un Plan Quinquenal de Obras Públicas “consensuado con todas las fuerzas políticas que empiece en mi gobierno y que lo continúe a partir de diciembre del 2003 por quien sea mi sucesor” (Mensaje 2001).

En su primer mensaje a la Asamblea Legislativa Carlos Ruckauf presentó la primera etapa de formulación de ese plan, describiendo las políticas que incluían proyectos, planes y programas relacionados con la radicación y el desarrollo de agrupamientos industriales, oficiales, privados y mixtos y, un plan de gestión para el mejor funcionamiento del Polo Industrial de Berisso.

El plan, entendido como el generador de las líneas programáticas hasta el año 2004, se tradujo en su corta gestión en acciones prioritarias para el Ministerio de Obras y Servicios Públicos a cargo del Ministro Julián A. Domínguez (1999-2002), como las inversiones en obras de infraestructuras hidráulicas y portuarias, de saneamiento del Arroyo Morón; de mantenimiento y refuerzo de los terraplenes laterales de los canales de la laguna La Dulce-Los Hinojos o la elevación a la Legislatura del Plan Maestro de Obras para la Recuperación Productiva de la Cuenca del Salado y el Programa de Saneamiento Ambiental y Control de las Inundaciones en la Cuenca del Río Reconquista.

“Rutas y puentes, cloacas y agua potable, asfalto, iluminación, cárceles, hospitales y tantas otras obras, entre ellas 119 escuelas, constituyen un servicio esencial, que tenemos que realizar. Por

eso me siento muy contento de decir que la puesta en marcha del **Plan de Infraestructura de la Provincia**, 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” (Mensaje 2001).

Pero sería Felipe Solá, Vicegobernador a cargo de la administración de la provincia entre enero de 2002 y diciembre de 2003, quien establecería nuevas prioridades para la inversión en infraestructuras frente a la amenaza que se cernía sobre una amplia zona del noroeste de la Provincia, del centro de la misma y sobre muchos partidos de la cuenca deprimida del Salado:

Definió el Plan **Hidro-Vial** “conversado con todos los intendentes” para hacer frente a la emergencia hídrica que afectaba a la región, privilegiando la defensa de los cascos urbanos de las cabeceras de distrito y de las poblaciones en riesgo, y la transitabilidad de la red vial para impedir el anegamiento o el aislamiento de las comunidades.

Enfrentó otra emergencia, específicamente en el ámbito de los servicios públicos con críticas a las dificultades de gestión e ineficiencia del gerenciamiento de la empresa prestadora del servicio de aguas y cloacas en la llamada Zona Concesionada y, “frente a esto, hemos tomado recaudos, y ya contamos con los actos administrativos necesarios para encarar la situación; diseñamos una nueva alternativa de prestación y está dispuesta la constitución de la Sociedad Anónima Aguas Bonaerenses, en condiciones técnicas y operativas de continuar con la prestación del servicio” (Mensaje 2002).

Un año más tarde, resaltaba los esfuerzos concentrados en el control de las inundaciones rurales y las que provocaban las lluvias fuertes en el Gran Buenos Aires. Se habían realizado 150 obras distribuidas en 70 municipios de la Provincia, incluyendo los municipios del Conurbano; construido defensas en 20 cascos urbanos, cerrado brechas y reforzado terraplenes en San Miguel del Monte, Carlos Casares y Florentino Ameghino; mejorado 20 cursos de agua de los arroyos El Gato, Veinticinco de Mayo, La Tapera, El Cardalito y Las Chacras, que inundaban barrios enormes de Mar del Plata; del San Francisco y Las Piedras, en Quilmes, y del Santa Catalina, en Lomas de Zamora, entre otros (Mensaje 2003).

### **Profundizando políticas de obras públicas e implementado nuevas.**

Sin perjuicio del desarrollo de obras hídricas que atendieran la emergencia, desde el inicio de su gestión en 2002 el Gobernador Felipe Solá tuvo por meta, consensuada con productores y técnicos, el desarrollo del **Plan Maestro del Río Salado** que, a su juicio, implicaba la única solución estratégica al problema de las inundaciones rurales en la provincia.

*“Para alcanzar el éxito de este programa, se hace absolutamente necesario garantizar su ejecución a lo largo de un período no menor de cuatro años, a través de los cuales seguiremos obteniendo logros parciales. En otras palabras, no puede comenzarse el Plan Maestro en el Río Salado si no se sabe si se lo va a poder terminar”, Gobernador Felipe Solá (Mensaje 2003).*

Se habían firmado convenios con el Fondo Fiduciario de Infraestructura Hídrica, nacional, para obras de emergencia en el Río Salado por entonces con un 80% de avance y, con el mismo fondo, obras sustanciales del **Plan Maestro del Río Salado**. Con el apoyo del gobierno nacional, se iniciarían las obras de la Cañada de Las Horquetas, en el noroeste de la provincia; la regulación de las lagunas de Mar Chiquita; la de Gómez y del Carpincho, en Junín; la de Rocha y La Salada “así como el canal de vinculación que unirá el canal de Las Horquetas con la laguna La Picasa, que está en el límite entre Buenos Aires y Santa Fe”.

En los primeros años de gestión, la realización de obras hidráulicas importaba para continuar con el **Programa Matanza-Riachuelo** financiado, parcialmente, por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y, en 2007, para realizar obras de desagües pluviales por el **Plan de Gestión**

**Ambiental** de esas cuencas, de los arroyos del Rey y Olazábal y en los barrios Las Achiras y General Urquiza de La Matanza.

Asimismo se encararían obras de remodelación y prolongación de la escollera Sur y de reconstrucción del acceso al Puerto de Quequén a inaugurar en 2006 “lo que redundará en un aumento de la capacidad de trabajo, muchos más días de puerto abierto por menos marejada y una mayor defensa de las mareas” y de terminación de las obras de sistematización hidráulica del río Reconquista, además de mantener los planes integrales de dragado de puertos “que ya estaban anunciados desde mucho antes” y de mejoramiento de la infraestructura portuaria de San Nicolás y San Pedro, en el año 2004.

Con el apoyo del Banco de Inversión y Comercio Exterior, “comenzaremos las obras de mejoramiento de las condiciones de desagüe en la cuenca inferior del Salado, lo cual supone en los primeros doce meses el dragado de 2 millones de metros cúbicos del lecho del río y la remoción del puente de La Postrera” y, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se construiría el canal al sur de la ruta 5 desde la zona de Salazar hasta casi Nueve de Julio. Este canal “se constituye en otra parte importante del Plan Maestro”. Merecía también destacarse la defensa de cascos urbanos y la limpieza de canales en Salliqueló, Saladillo, Monte, Chivilcoy, Pehuajó, Rivadavia, Carlos Casares, Roque Pérez, Salto, General Belgrano, Blaquier, Arroyo Las Tunas, Canal La Picasa, Tapalqué, Canal 5, Canal Cuero de Zorro-Hinojo, Canales Mercante, Jauretche y República de Italia, Dolores y Mercedes, además del dragado del tramo inferior del río Salado.

Felipe Solá sostenía, en 2006, que habían llegado “al gobierno con un tercio de la Provincia con agua [...] Las obras hidráulicas que pudimos hacer a lo largo de 130 kilómetros del río Salado y que no están terminadas para nada, pero en pleno funcionamiento, nos permiten ahora planificar la explotación agropecuaria con un riesgo mucho más reducido para los años muy lluviosos. Mi gobierno dejó hace mucho de hablar del Plan Maestro del Río Salado, y simplemente comenzó a ejecutarlo”.

*“Recuerden que el gobierno nacional, junto con nosotros, en la cuenca alta de ese río, el noroeste de la Provincia, ha llevado adelante una excepcional obra de contención ante la posibilidad de años lluviosos y de aguas que vengan de Córdoba o de Santa Fe en la laguna de Mar Chiquita, y que se complementará con la cañada de Las Horquetas. Eso se complementa a su vez con las obras que hemos hecho en la cuenca baja del río Salado, desde la bahía de Samborombón hasta la localidad de Monte”, Gobernador Felipe Solá (Mensaje 2006).*

En el Mensaje a la Asamblea Legislativa del 1º de marzo de 2007, el Gobernador concluía “Hemos terminado la primera etapa del **Plan Maestro Integral de la Cuenca del Salado**, vamos hacia la segunda, y de esta manera vamos a disminuir el riesgo de anegamiento crónico y la salida de producción de más de ocho millones de hectáreas”, pero también destacaba que en materia de puertos, como en otros aspectos vinculados, se habían elaborado numerosos instrumentos técnico-legales para:

- ✓ Poner en funcionamiento el **Consejo Portuario Provincial**.
- ✓ Avanzar en la conformación del **Consorcio de Gestión** del Puerto de Coronel Rosales.
- ✓ Contratar el diseño del **Plan Maestro y Estratégico de Dock Sud** con la Escuela de Graduados en Ingeniería Portuaria de la Universidad de Buenos Aires.
- ✓ Acordar la realización de un **Plan Integral de Dragado** para los puertos bonaerenses, con la asistencia del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA).
- ✓ Proyectar y poner en marcha, por primera vez en treinta años, un plan quinquenal para **Astilleros Río Santiago** “pero para eso deben recordar todos, sus funcionarios y sus trabajadores, que Astilleros Río Santiago, antes que nada, debe ser competitivo. Esta situación le permitirá volver a ser una potencia de la industria naval”.
- ✓ Impulsar la ley de expropiación de terrenos de la **Zona Franca**.

En el marco de ese plan quinquenal, Astilleros Río Santiago inició la construcción del primero de los buques productores para la firma venezolana PDVSA, entregó el buque granelero “Madrisa”, y reinició la construcción del “Ona Don Lorenzo”; construyó dos puentes metálicos para Tierra del Fuego, “siendo la única empresa en el país con capacidad de construir ese tipo de estructuras”, reparó 10 buques de distinto calado y, en 2006, estaban previstas la construcción y botadura del buque granelero “Cassana”; la reparación de la fragata “Libertad” y la construcción de patrulleras oceánicas multipropósito por convenio con el Ministerio de Defensa de Nación (Mensaje 2006).

En paralelo se implementaban políticas de estructuración e integración territorial y, reactivación económica, con la materialización de caminos provinciales, en particular, rurales contemplados en un nuevo programa que se iniciaría en Azul y Olavarría con la finalidad de abrir “la puerta del campo para su repoblamiento, para que vuelvan las chacras, para que vuelva la inversión en lugares pequeños, no solamente en los grandes predios, y para que aumente el empleo futuro del sector. Sin caminos, no vuelve nadie al campo” (Mensaje 2004).

El **Programa de Caminos Provinciales de la Producción** se aplicó inicialmente en los partidos mencionados y previó en otros distritos: en Alberti y Bragado que estaban elaborando los proyectos ejecutivos para llamar a licitación y a los partidos de Chivilcoy, Tres Arroyos, Leandro Alem, Salto y Colón que avanzaban para dar respuesta al programa. “Sólo se lleva a cabo en los distritos que cuentan con el consenso de los productores, que son los que pagan los caminos con el apoyo del gobierno de la Provincia, que bonifica con el impuesto inmobiliario, y con el apoyo de las intendencias con la tasa de caminos”.

Con el **Programa de Rehabilitación de Rutas Provinciales** que financiaba el Banco Mundial (BM) venimos ejecutando rutas productivas desde el año 2005 de repavimentación y ensanche de las rutas 17 y 21 en La Matanza; 24 en José C. Paz y Malvinas Argentinas; 28 en General Rodríguez y Luján; 32 y ensanche de la 201 en Hurlingham y ,en el 2007, el inicio de la repavimentación de las rutas 23, 53, 29, 36, 91, 58,y la 210; los accesos a Polvaredas, Bavio y el ensanche de la ruta 13 que es la avenida 520 de acceso a La Plata.

Con el Fondo Fiduciario del **Sistema de Infraestructura del Transporte**, se firmarían otros convenios para reconstruir “la ruta nacional 33, desde Bahía Blanca al empalme con la ruta nacional N° 5, la ruta nacional N° 4, que es el camino Negro, desde el puente La Noria a los accesos de Bánfield y Lomas de Zamora y la reconstrucción de la ruta provincial N° 29 en el acceso a Ranchos y otras inversiones en obras viales en 2003.

Entre el 2004 y el 2006 invertimos en las autovías 63 y 74, en sus tramos más peligrosos y en la repavimentación de las rutas 68 y 51; la pavimentación de las avenidas 122, 7 y 66 en La Plata, del camino alternativo de enlace a la Zona Franca y Ensenada, de la avenida Río de la Plata en Berisso, y en obras de bacheo y reconstrucción de la red vial provincial en el Área Metropolitana.

Entre 2006-2007, en la ruta 24, también llamada 197 que atraviesa Pacheco, José C. Paz y parte de General Rodríguez; la ruta 4, conocida como Camino de Cintura; la ruta 28 entre General Rodríguez y Pilar, las rutas 58 y 36, en la zona sur del conurbano; la repavimentación de las rutas (41, 51, 47, 29, 227, 74, 36, 50 y 72) y el camino que vincula Ramallo con San Nicolás en 2007 y, en accesos a la Costa Atlántica.

La “Autovía del Trabajo” que une Puerto La Plata con el Puerto de Campana y el complejo Zárate-Brazo Largo (Ruta 6) recibiría un millonario refuerzo y el gobierno suponía “que en el año 2008 estará absolutamente y definitivamente terminada”. Esta ruta estratégica de la producción de obras de la gestión Solá había comenzado en 2003 con un plazo máximo de finalización de 18 meses, y era considerada la principal autopista de la provincia bien llamada, también, la “Autopista del Mercosur”. A juicio del Gobernador Felipe Solá los convenios firmados con el Fondo de Infraestructura Vial, nacional, “permiten la ejecución de la ruta provincial N° 6, que tiene un 15 por ciento de avance de obra” (Mensaje 2004).



El desarrollo turístico e inmobiliario de la Costa Atlántica hacía imprescindible repensar la concesión vial en un sistema único e integrado de las rutas 2 y 11 para licitar, construir, mantener y administrar un nuevo modelo de gestión. Para ello “estamos trabajando en la elaboración de un acta-acuerdo de rescisión de los actuales contratos y en la creación de una nueva concesión por licitación pública que permita la construcción de la doble mano en las rutas 11, en todo el Partido de la Costa, y de la ruta 56 entre Esquina de Crotto y General Madariaga”.

Realizamos los puentes sobre la ruta 2 en Chascomús, sobre el bajo San José y sobre el río Rojas, los accesos al puerto de Necochea, a Oliden, a Santa Clara del Mar, a Mechita, a Copetonas y Oriente y, cruces de bajo nivel en Boulogne y en Ezpeleta; la segunda circunvalación de Chivilcoy, la circunvalación en el barrio La Rotonda en Florencio Varela, los accesos a Pinamar, Mar de las Pampas y Mar Azul; el acceso a 30 de Agosto, en Trenque Lauquen, la repavimentación de la ruta 76 en Puán, el acceso a Gómez, la pavimentación del camino entre Bunge y Coronel Charlone, en General Villegas, y la iluminación de la ruta 28, entre General Rodríguez y Pilar”.

La inversión en **políticas sociales** se canalizaría en obras de minoridad, salud, educación, justicia y seguridad, algunas adicionales a las más importantes ya realizadas, como es el caso de la Catedral y el Teatro Argentino de la ciudad de La Plata. Entre el 2003 y el 2006 “ejecutamos”:

- ✓ Hospitales: General San Martín, Gandulfo, General Pacheco, Petrona V. de Cordero y Sor María Ludovica de La Plata,
- ✓ Los Tribunales de Lomas de Zamora, San Isidro y Morón,
- ✓ Los institutos de menores en Lomas de Zamora, La Matanza, Malvinas Argentinas, General Pueyrredón, Merlo, Dolores y Avellaneda.
- ✓ Cárceles y alcaldías, en San Martín, Campana, Bahía Blanca, La Plata, Florencio Varela, Batán, La Matanza, Quilmes, Junín y Lomas de Zamora y “en el 2007 invertiremos en Mercedes y en dos establecimientos en Ezeiza”.
- ✓ Por el Plan Federal de Vivienda, que se ejecutaba con recursos del gobierno nacional, para el año 2007 estaba prevista la construcción en toda la geografía bonaerense de 53 mil viviendas “más del doble de lo conseguido en el año 2006”.

“El medio ambiente saludable se considera un derecho inalienable, al igual que la vivienda, la salud, la educación y la seguridad” y, en este sentido durante los años de gobierno de Felipe Solá se había trabajado tanto en la elaboración de instrumentos técnico-legales como en la erradicación efectiva de basurales a cielo abierto. Esto originó la reglamentación de la Ley de Silos y la reforma de la Ley de Radicación Industrial y de Residuos Especiales, además de normas relacionadas con las emisiones gaseosas, los campos electromagnéticos y también de paisajes protegidos.

“Por primera vez, tenemos una Ley Provincial de Residuos Sólidos Urbanos que ha superado el decreto de la dictadura, el que creó el CEAMSE. Por esta ley, la basura y su tratamiento integral se tornó un servicio esencial que tiende a la inclusión social, y sabemos que la misma ley le da libertad a los municipios para decidir si se quedan o se van del sistema regulado del CEAMSE”. Para resolver este problema se había cerrado el relleno sanitario de Villa Domínico, el más antiguo y más grande de Latinoamérica. Su reconversión se sumaría a los pulmones grandes de Campo de Mayo, los bosques de Ezeiza, el INTA de Castelar y el Parque Pereyra:

*“Hoy es un parque todavía no abierto al público, pero con 700 hectáreas perfectamente arboladas, en donde hay un vivero que está adaptando especies, de forma de hacer de ese lugar un lugar absolutamente increíble, y donde se han venteado y se siguen venteando todos los gases emitidos por el relleno, por lo que ya no hay olor allí, ni aún en los días de mucho calor. Millones de personas, de bonaerenses que viven en el Conurbano Sur, van a tener allí uno de los grandes pulmones verdes, uno de los pocos pulmones verdes que tenemos en el Gran Buenos Aires”,  
Gobernador Felipe Solá (Mensaje 2007).*

En términos de políticas de servicios públicos, el gobierno se replanteaba la intervención del Estado en la planificación estratégica de las obras ante “las fallas del diseño regulatorio que los servicios públicos tenían como herencia en los años ,90. Recuperamos el rol del Estado en servicios públicos. No negociamos los contratos con las privatizadas. Establecimos por ley los nuevos marcos regulatorios sin negociar pensando en suplir lo que no estaba...Desafiamos la incapacidad de las concesionarias privatizadas en la provisión de gas por red en las zonas no rentables. Como ustedes saben, estas concesionarias en los servicios de agua y de gas no se expanden en zonas en donde no esté segura su rentabilidad. Esta es la principal barbaridad que encontramos hoy en el conurbano y en el interior respecto del desarrollo del futuro en manos de las privatizadas” (Mensaje 2006).

- ✓ Creamos la empresa **Buenos Aires Gas Sociedad Anónima (BAGSA, 2004)**, integrada por un capital accionario en donde es mayoritario el Estado provincial, pero en el que se incluyen también las cooperativas de electricidad y de gas, y los mismos trabajadores, con su parte de acciones. Vamos a llegar a 60 localidades en 30 municipios, localidades más bien pequeñas, beneficiando a una población de 10 mil habitantes en el interior, con redes domiciliarias de gas que si no las hacemos nosotros no las van a hacer nadie. Con esta empresa implementaremos el Programa Llegas, destinado a 60 localidades del interior bonaerense, que no tenían la instalación final, y por lo tanto, no tenían gas.
- ✓ Reforzamos la autonomía y la profesionalización de los organismos reguladores y establecimos criterios, objetivos y controles «ex ante» a fin de prevenir conflictos y fijamos la tarifa de interés social para atender la situación de los sectores sociales más postergados.
- ✓ Ante la defección del sector privado, 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 creamos la empresa **Aguas Bonaerenses Sociedad Anónima (ABSA)**, con participación mayoritaria del capital estatal. A través de la empresa venimos haciendo obras en Bahía Blanca, Chivilcoy, Pehuajó y Suipacha. En 2007 se realizarán 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, y dispusimos que ABSA se hiciera cargo del servicio de ocho distritos. También el Poder Ejecutivo Nacional rescindió el contrato con la empresa Aguas Argentinas y asumió la prestación del servicio.
- ✓ La provincia de Buenos Aires y los municipios intervenían en la Agencia de Planificación de la nueva **Empresa de Aguas y Saneamiento (AySA)**. El compromiso establecido ha quedado plasmado en el Plan Quinquenal de Saneamiento, que prevé entre 2007 y 2011 la incorporación de dos millones de personas al servicio de agua potable y un millón y medio al de cloacas, creando la planta de tratamiento de líquidos cloacales de Berazategui, la planta potabilizadora de Quilmes y el acueducto Lanús-Temperley.

No escapaba a la provincia la responsabilidad de regular los servicios de la energía eléctrica, que habían tenido problemas en el modelo privatizador que les dio origen, en los “errores de diseños regulatorios de monopolios públicos o privados” y en la falta de definiciones claras del rol regulador del Estado mediatizado por entes con “escasa claridad en los derechos de estos usuarios”. La reforma del marco regulatorio eléctrico de la provincia, garantizaba el acceso a la electricidad, el abastecimiento mínimo obligatorio y la sindicatura de usuarios y limitaba “la disponibilidad de fondos del producido de las tarifas, a fin de ser destinados a la expansión del transporte de energía, instituyéndose un fideicomiso. Esto es fundamental, porque una vez cobrada la tasa, si no hay un fideicomiso que asegure dónde queda la plata, después es tarde cuando se trata de hablar de la expansión necesaria para muchísimos usuarios”. Con la misma finalidad se creó la tarifa social eléctrica y aumentaron los mecanismos de control.

Con el fin de modificar esa situación, en 2002 ya se habían promulgado dos decretos para adecuar los contratos de servicio de energía eléctrica, solucionar las fallas regulatorias y

establecer reglas claras para los servicios bajo jurisdicción provincial para morigerar, por ejemplo, el efecto de la suba de napas en el Conurbano con la instalación de dos mil bombas depresoras “aunque, como dije, la verdadera solución es limpiar y perfilar definitivamente los cursos de agua. Como ustedes bien saben, esto no es solamente obra pública sino también política de salud”. En los próximos diez años se repotenciará el Parque Generador de Centrales de la Costa Sociedad Anónima, la empresa de energía cuyo paquete accionario mayoritario es de la Provincia. Instalaremos centrales térmicas en Mar del Plata y Villa Gesell, con una capacidad de 170 y 55 megavatios, respectivamente (Mensaje 2003).

Políticas de obras y servicios públicos objetivadas con los Intendentes. El **Consejo Intermunicipal de Servicios y Obras Públicas** (CISOP), significaba para el gobierno la garantía de la participación municipal para “identificar, priorizar y planificar obras y servicios públicos que tengan jurisdicción provincial o distrital”, pero también la garantía “de una eficaz acción de control público, estatal y comunitario”. Por ello se habían delimitado con claridad “la responsabilidad y competencia de las decisiones públicas entre quienes establecen la política de agua y cloacas y aquellos organismos de control que ejercen las funciones regulatorias” y medidas de protección de los usuarios, como también para los inversores que les garantizaran estabilidad y previsibilidad.

*“Es decir, el mercado actúa donde le corresponde, pero el Estado cumple con su función reguladora e interviene donde el mercado no lo hace. Esa concepción permitirá que haya gas en las pequeñas poblaciones donde al concesionario no le interesa prestar servicios y el Estado asegurará que no haya cortes de servicios imprescindibles, para los sectores de más bajos recursos, a cargo de las empresas eléctricas que estamos regulando. El abastecimiento de gas, luz y agua es mucho más que un negocio: es un derecho de los habitantes de la Provincia, tengan o no los medios para costearlo”, Gobernador Felipe Solá (Mensaje 2004).*

Con participación de los municipios, complementándonos en todos los casos con el gobierno nacional, “tenemos en ejecución obras que planificamos en el conurbano y en el interior, sin favoritismos, sin amiguismos políticos, a todos por igual, con criterios objetivos de asignación, concretamente con ecuaciones objetivas de asignación” (Mensaje 2006).

- ✓ la Escollera Sur de Puerto Quequén, que lo va a transformar en un puerto de mucha mayor capacidad de trabajo anual;
- ✓ la ruta provincial 32, que va de Pergamino hasta Arroyo del Medio;
- ✓ el plan de gestión ambiental de la cuenca Matanza- Riachuelo;
- ✓ el canal Unamuno, que se va a transformar en el arroyo Unamuno, en Lomas de Zamora;
- ✓ los desagües pluviales de las cuencas Olazábal y Maciel;
- ✓ la ruta interbalnearia 63, que une Dolores con Tordillo, y la ruta provincial 74, que une General Madariaga con Pinamar;
- ✓ el camino que une las localidades de Charlone y Bunge en General Villegas;
- ✓ la reconstrucción del entubamiento del arroyo Santo Domingo, en Avellaneda;
- ✓ el saneamiento del arroyo Morón; el saneamiento del arroyo Las Perdices, en Lomas de Zamora y Almirante Brown;
- ✓ los accesos a localidades como Copetonas y Oriente, en el sudeste;
- ✓ el saneamiento y la regulación de la cuenca del Río Reconquista que debe terminarse; la circunvalación de la ciudad de Chivilcoy y,
- ✓ la línea de alta tensión Colón-Pergamino, entre muchas otras, “porque dije que son 800 las obras convenidas de manera objetiva con todos los señores intendentes”.

*No era ajena a esta política de trabajo conjunto con los municipios la problemática del urbanismo que “está apareciendo en todo el país con mucha urgencia. Será necesario que junto a las competencias originarias que los municipios tienen en la materia, promovamos normas orientadoras, cooperación técnica, regulación y coordinación, a fin de armonizar un desarrollo territorial no especulativo y con equilibrio socio-territorial”, Gobernador Felipe Solá (Mensaje 2007).*

## Una nueva regulación de la Ley de Ministerios.

*“Cada ministerio deberá proveer en su área a la defensa del sistema democrático, republicano y representativo, al afianzamiento del federalismo, el respeto por la autonomía municipal y de las regiones y a la preservación de las garantías explícitas enumeradas en la Constitución Nacional, en los tratados internacionales y en la Constitución Provincial y las implícitas de los habitantes” (Art.6 Ley 13.757/2007)*

La nueva Ley de Ministerios, resaltaba el Gobernador Daniel Scioli en su mensaje del año 2007, “si bien sigue los parámetros comunes en la materia, procura una mejor institucionalidad de gestión del Estado provincial, conforme a una realidad histórico-social determinada. Por ello acentúa el paradigma de una conducción centralizada y ejecución descentralizada. Claro está que esta consigna conceptual sólo rige para la acción ejecutiva y administradora. Por el contrario, la generación y el diseño de las políticas públicas nacerán y desembocarán en el protagonismo de su principal actor y legitimado, el pueblo de la provincia de Buenos Aires” (Mensaje 2007) (Ley 13.757/2007).

El cambio más significativo en la nueva estrategia institucional del gobierno bonaerense consistió en la unificación de algunas jurisdicciones ministeriales. Se fusionan la Jefatura de Gabinete y el Ministerio de Gobierno en un nuevo Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno con la finalidad de “concentrar competencias que aglutinen las relaciones entre los poderes, salvadas las comprendidas con el Poder jurisdiccional a través del Ministerio de Justicia, entre las distintas jurisdicciones, principalmente con los municipios y ejercer la coordinación del Gabinete Provincial y de los distintos organismos de la administración centralizada y descentralizada”.

La segunda unificación fue entre los ministerios de Asuntos Agrarios y Producción en un Ministerio de Asuntos Agrarios y Producción, en pos de concebir a “la producción, sea agraria o industrial, en una profunda simbiosis que torna inescindibles las políticas sobre el sector. Al mismo tiempo, se coordinan las acciones de inversión, financiamiento y cooperación internacional con el órgano específico, el cual también se crea con características propias por esta norma”. Las jurisdicciones restantes mantuvieron su régimen institucional y excepto en la sistemática formal de asignación de competencias, no comportaron innovaciones significativas.

En el año 2008 los ministerios, unificados en 2004, vuelven separarse por una ley que reorganizó sus competencias. Para el **Ministerio de Asuntos Agrarios**, en general, “la determinación de las políticas conducentes al ordenamiento, promoción y desarrollo de las actividades agropecuarias y pesqueras” y para el de Producción “la determinación de las políticas conducentes al ordenamiento, promoción y desarrollo de todas las actividades industriales, mineras, comerciales y portuarias, promoviendo inversiones y exportaciones, la promoción, ejecución y aplicación de acuerdos de cooperación internacional, y la radicación de emprendimientos productivos, así como en todas aquellas políticas en materia de producción” (Ley 13.881/2008).

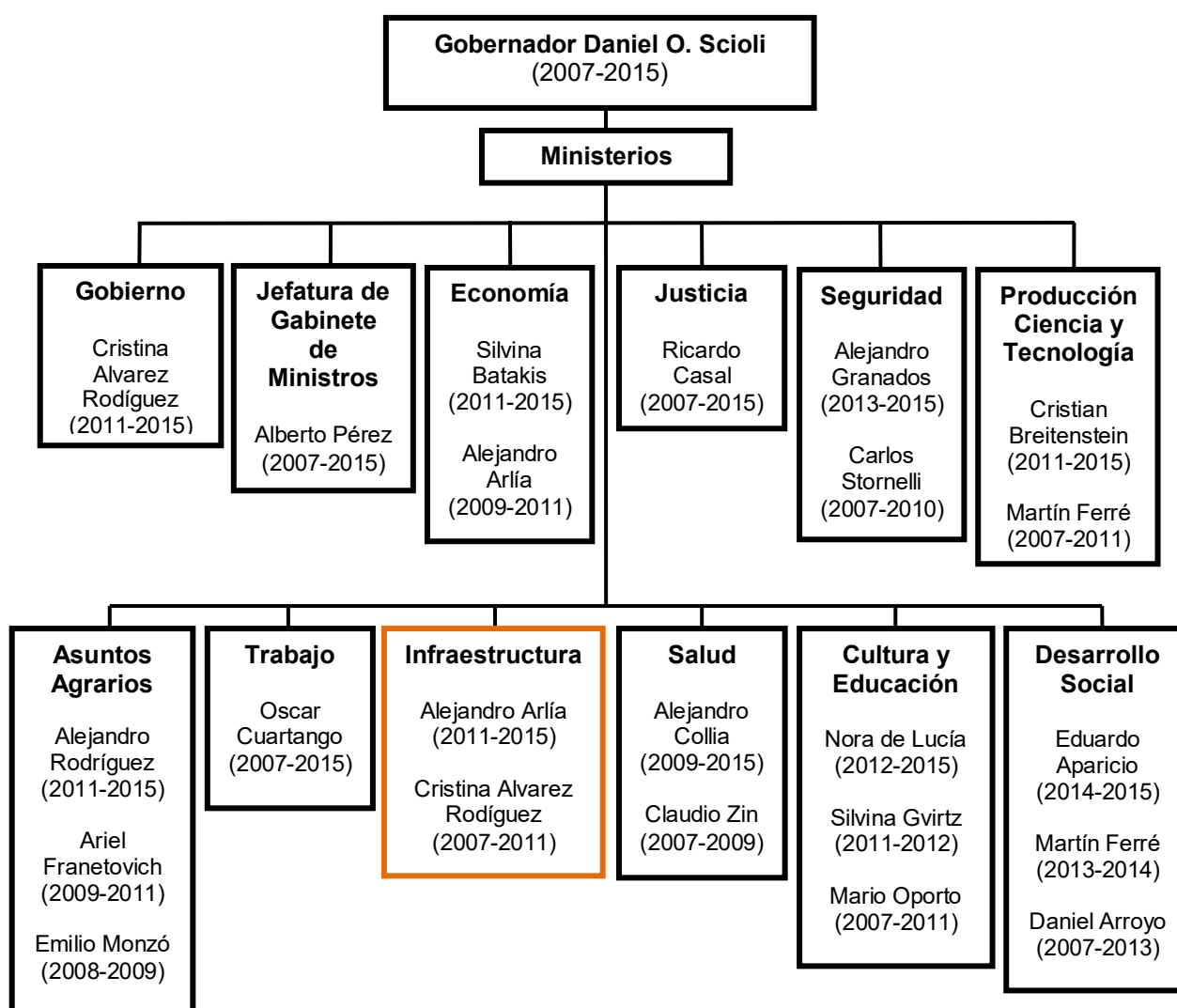
En el año 2009, se produjo la escisión del Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno, convirtiéndose en dos carteras ministeriales con actividades diferentes. Por un lado el **Ministerio de Gobierno** que tendría por objetivo central “entender en las relaciones con los municipios, con el fin de impulsar el desarrollo de los mismos a través de políticas públicas específicas; teniendo en consideración el rol central que ellos cumplen en el progreso económico y social de la Provincia”. Por otro, el **Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros** que “abocará sus esfuerzos a la determinación y ejecución de las políticas relacionadas con el gobierno político; la coordinación con los diferentes ministerios, secretarías y demás organismos de la administración en la acción gubernamental; y en consolidar las relaciones con el gobierno federal, las provincias, la ciudad autónoma de Buenos Aires y el Poder Legislativo”. El gabinete del Poder Ejecutivo Provincial, se completaba con las siguientes Secretarías de Estado:

La Secretaría General de la Gobernación reforzó su rol de gestión directa y de coordinación de las políticas del Poder Ejecutivo y la Secretaría de Política Ambiental fue reemplazada “por un modelo superador como lo es el **Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible** (OPDS), cuyas

incumbencias le dotan un accionar transversal a todas las áreas con competencia en la materia, y bajo un modelo de gestión y organizacional ágil y moderno”.

Otra modificación consistió en la incorporación a la Ley de Ministerios de la Asesoría General de Gobierno la cual, “manteniendo su investidura institucional, su rango y sus competencias, es consignada como el organismo central de asesoramiento del Poder Ejecutivo” y finalmente, la creación de la Secretaría de Promoción de Inversiones, Exportaciones y Cooperación Internacional otorgándosele a la misma la especificidad propia de los crecientes procesos productivos con anclaje en el comercio exterior, además de atraer inversiones a la provincia”. Las modificaciones a la Ley de Ministerios de 2007 continuaron de tal modo que el 12 de setiembre de 2013, a la nominación del Ministerio de la Producción se le agregó Ciencia y Tecnología (Ley 13.975/2009). (Organigrama 43).

**Organigrama 43. Carteras Ministeriales 2007-2015** (Ley 13.757/2007-Ley 13.881/2008)



Las distintas reparticiones del Ministerio de Infraestructura con la estructura orgánico-funcional conformada en 2007, asistirían al gobernador de la provincia en la determinación de políticas de planificación, ejecución y control de obras, viviendas y servicios públicos. La desagregación de estas políticas por ley precisaban las competencias en esos asuntos y su relación entre las dependencias del propio Ministerio y en coordinación con los demás ministerios, secretarías y organismos del gobierno provincial y nacional y en consulta con los municipios (Viñeta 23).

La Plata, 15 de noviembre de 2007.

**“Al Ministerio de Infraestructura, en particular le compete:**

- . Efectuar los análisis necesarios para el dictado de normas relacionadas con la contratación, construcción y conservación de las obras públicas.
  - . Intervenir en la dirección, organización y fiscalización del registro de empresas contratistas de obras públicas y de consultoría relacionadas a ellas, con arreglo a la legislación provincial vigente.
  - . Intervenir en la organización, dirección, fiscalización y administración de los servicios ferroviarios provinciales, pudiendo coordinar su accionar con los organismos nacionales...
  - . Realizar el ensayo y control de los materiales y elementos de estructura y ejecución de las obras públicas y de aquellos que hagan a la prestación de los servicios públicos y privados.
  - . Atender la ejecución y la reparación de las construcciones de propiedad del Estado, incluyendo las obras de infraestructura hospitalaria y escolar.
  - . Programar, proyectar y construir obras viales e hidráulicas. Estudiar, programar, atender y fiscalizar el mantenimiento y la explotación de las obras hidráulicas, aguas corrientes y efluentes, en coordinación con los organismos competentes en la materia.
  - . Participar en las cuestiones vinculadas al saneamiento hídrico...el aprovechamiento y uso del agua.
- . Formalizar y aprobar las mensuras y subdivisiones de tierras con intervención y/o aprobación, en su caso, de otros organismos de la Administración Pública Provincial.
  - . Confeccionar y controlar los catastros geodésicos asentando las afectaciones que correspondan.
- . Estudiar, promover, formular y ejecutar planes, programas y proyectos de construcción de viviendas y coordinar acciones con consorcios vecinales, cooperativas y entes, sin perjuicio de las atribuciones de otras carteras u organismos.
  - . Proyectar, ejecutar, dirigir e inspeccionar todas las **obras** de equipamiento social de la provincia de Buenos Aires, en coordinación con los organismos públicos o privados involucrados y/o con competencia específica en la materia.
- . Efectuar los estudios y análisis para el dictado de normas relacionadas con la prestación de los servicios públicos cualquiera sea su forma de prestación y la naturaleza jurídica del ente prestador.
  - . Elaborar y proponer la política energética, generación, distribución, comercialización y fiscalización...
  - . Intervenir técnica y jurídicamente en las cuestiones relacionadas con el transporte fluvial, carretero y de telecomunicaciones, coordinando acciones con otros organismos nacionales o provinciales.
  - . Atender directamente o a través de terceros la prestación del servicio de agua potable y efluentes.
  - . Ejercer la fiscalización de la actividad privada prestataria de servicios públicos sin perjuicio de la competencia asignada, para algunos servicios públicos, a los entes de control. Analizar la factibilidad de nuevas prestaciones en materia de servicios públicos en procura de la mejor satisfacción de los usuarios, coordinando acciones con otros organismos de la administración provincial y/o nacional.
  - . Planificar, controlar, operar y promocionar el transporte público de pasajeros y carga y desarrollar la infraestructura aeronáutica provincial en coordinación con otras áreas y organismos interviniendo en los estudios de costos, determinación de tarifas y concesiones de servicios públicos de transporte.
- . Planificar políticas a seguir en materia de inmuebles del Estado (e). Impulsar y gestionar convenios referidos a la transferencia, desafectación o afectación de inmuebles del dominio privado provincial, en coordinación con otras áreas competentes. Impulsar la creación de un espacio de articulación con otras jurisdicciones, a los fines de propender al trabajo asociado de programas de aprovechamiento del patrimonio del Estado Provincial.
  - . Ejecutar las políticas y acciones tendientes a promover el desarrollo de fideicomisos de infraestructura.
  - . Efectuar análisis y estudios para el dictado de normas relacionadas con el ordenamiento urbano y elaborar y proponer los proyectos pertinentes. Ejecutar el ordenamiento físico, urbano y regional del territorio, coordinando acciones con otras carteras ministeriales en la materia.
  - . Intervenir en los procedimientos de regularización de acceso a la titularidad dominial en coordinación con otras autoridades de aplicación de las normas respectivas y organismos especiales, si los hubiere.

En general, el Ministerio de Infraestructura atendería:

- ✓ La planificación, programación, dictado de normas, control y ejecución en todo lo inherente a las obras hidráulicas, viales y de transporte; de infraestructura hospitalaria, escolar, entre otras de la jurisdicción provincial.
- ✓ La planificación, ejecución y actualización de los trabajos de geodesia, topografía, foto interpretación satelitaria, planimetría, mensuras y demarcaciones de límites, cartografía, líneas de ribera y aguas superficiales y subterráneas.
- ✓ La asistencia a las áreas competentes en los relevamientos y estudios geológicos y mineros.
- ✓ La planificación, programación y ejecución y control de la prestación de los servicios públicos, sin perjuicio de la competencia específica de los organismos reguladores.
- ✓ La participación en la formulación de la política provincial referente a los recursos hídricos y a la planificación, programación y el control de la utilización de dichos recursos, coordinando acciones comunes con otras jurisdicciones y los municipios.
- ✓ La intervención en la programación y gestión de la infraestructura pública provincial y en la asignación de los recursos necesarios para su financiamiento, juntamente con el Ministerio de Economía.
- ✓ La planificación, programación, ejecución y control del ordenamiento urbano y territorial, coordinando acciones comunes con otras jurisdicciones y los municipios.
- ✓ La participación en todas las cuestiones relacionadas con el ordenamiento urbano y ambiental en coordinación con las autoridades provinciales con competencia específica en la materia.
- ✓ El estudio, los proyectos y la ejecución de obras para la defensa de costas y la apertura y conservación de las vías navegables, concertando acciones con los organismos nacionales y provinciales.

### **Fortalecimiento de la gestión en materia de servicios públicos.**

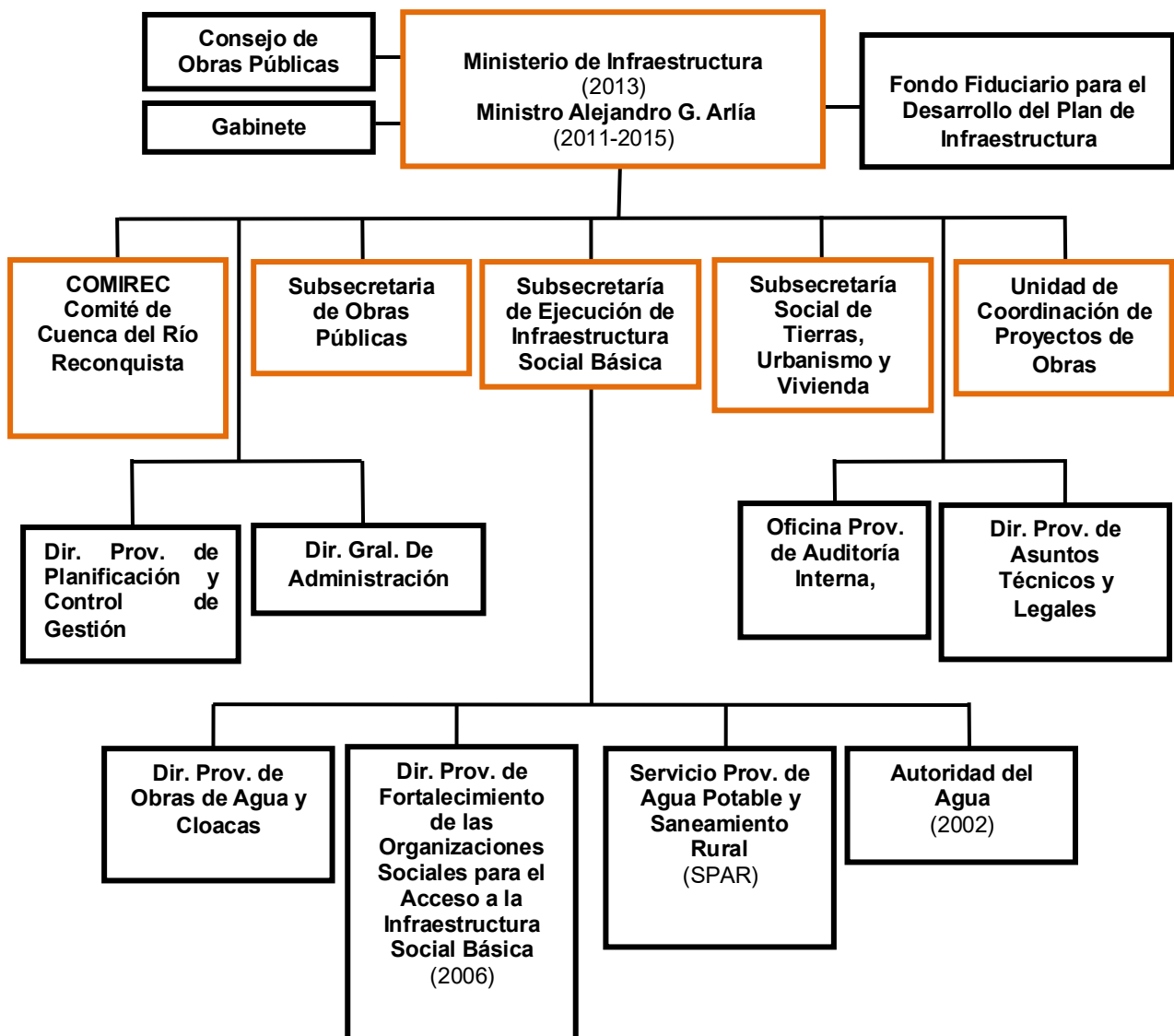
En el año 2013, el Gobernador Daniel Scioli firmó un decreto trabajado en el seno del Departamento de Jefatura de Gabinete de Ministros, cuyo objetivo principal era la creación de una **Secretaría de Servicios Públicos** bajo dependencia directa del Poder Ejecutivo, con jerarquía de ministerio (Decreto 1081/2013).

De aquella estructura organizativa del Ministerio, aprobada en el año 2003 (Decreto 1.441/2003), se suprimió la Subsecretaría de Servicios Públicos y transfirieron a la nueva Secretaría la Dirección Provincial de Energía; la Dirección de Políticas Regulatorias y la Dirección de Coordinación de Políticas de Control, en todos los casos con sus acciones, estructura orgánico-funcional, cargos y plantas de personal nominadas e innominadas, créditos presupuestarios, recursos económicos, financieros y presupuestarios. A la vez la Agencia Provincial del Transporte, creada el 13 de julio de 2010 en la órbita del Ministerio de Infraestructura fue transferida al Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros (Decreto 1081/2010).

Los considerandos de ese instrumento técnico legal explican las razones por las que se tomaba tal decisión dada la relevancia de su misión institucional en lo relativo a la prestación y control de los servicios públicos que exigía el establecimiento de estrategias comunes por constituir una actividad compleja y de especial interés para la satisfacción de necesidades colectivas. Para cumplir sus objetivos se requería de una estructura específica, compresiva de reparticiones y entidades con competencias vinculadas a la prestación de servicios públicos; colocar bajo su órbita a aquellas sociedades de participación estatal ligadas a la actividad y optimizar la actividad desarrollada tanto por el sector privado como por las sociedades del estado.

Se propuso entonces crear la antedicha Secretaría de Servicios Públicos, dotándola de su pertinente estructura orgánico-funcional y efectuando las adecuaciones estructurales en los organismos que le transfirieran competencias. A la vez, modificó la estructura del **Ministerio de Infraestructura** creando la **Subsecretaría de Ejecución de Infraestructura Básica Social** que de la que dependerían la siguientes direcciones provinciales: Dirección Provincial de Obras de Agua y Cloacas, de Fortalecimiento a Organizaciones Sociales para el Acceso a la Infraestructura Básica Social y de Organización Popular para el Acceso al Fortalecimiento de Saneamiento Ambiental. Por otra parte suprimió la **Dirección Provincial de Planificación y Control de Gestión** cuya estructura había sido aprobada en 2003. (Decreto 1982/2006) (Organigrama 44).

**Organigrama 44. Estructura orgánica funcional del Ministerio de Infraestructura, 2013** (Decreto 1081/2013)





## “Con infraestructura social se construye ciudadanía”.

*“Históricamente la principal demanda de los jefes comunales, que son los que mejor conocen lo que necesitan las familias de sus municipios, ha sido la obra pública. Hoy nadie en el mundo discute la necesidad de que el Estado invierta permanentemente en infraestructura. Las obras generan empleo, calidad de vida, salud, seguridad y nuevamente empleo [...] hoy la infraestructura social y productiva es el eje de nuestras políticas públicas en trabajo, seguridad, salud, justicia y educación. Para defender la economía real, no hay nada más real que una obra”, Gobernador Daniel Scioli (Mensaje 2009)*

Para lograr sus aspiraciones en políticas públicas, encontrar soluciones concretas y acompañar los proyectos impulsados por el gobierno nacional el Gobernador Daniel Scioli estaría guiado por lineamientos estratégicos que, desde el principio de su gestión en 2008, acumularían una numerosa producción de obras y trabajos públicos. Bien resumen esa producción los siguientes párrafos rescatados de sus mensajes de apertura de las sesiones parlamentarias entre los años 2008 y 2015:

- ✓ “Avanzamos hacia una Provincia donde la innovación y la infraestructura rediseñan el futuro de nuestra fuerza productiva.
- ✓ Encaramos una **planificación estratégica** de la provincia para las próximas décadas y a la vez nos ocupamos de dar respuesta a los problemas que no pueden esperar.
- ✓ La **política de regionalización** ofrece a los intendentes los instrumentos necesarios para que puedan prestar cada vez más y mejores servicios a los vecinos en los barrios. Este es el único modo de corregir las asimetrías económicas, sociales y demográficas históricas de la provincia de Buenos Aires.
- ✓ Desarrollamos los corredores productivos con **obras estratégicas**.
- ✓ Priorizamos las inversiones en obras públicas que favorecen la complementación entre zonas agroecológicas, distritos productivos, puertos, parques industriales, polos tecnológicos, universidades y escuelas técnicas.
- ✓ Asumimos la responsabilidad y el desafío de proyectar la Región Capital hacia el futuro.

Una economía basada en la producción demanda más energía. Somos conscientes que la energía, junto con el acceso al agua y los alimentos, son los grandes temas del siglo XXI.

- ✓ Sólo puede haber inclusión si aseguramos el **acceso universal al agua potable y a las cloacas**.
- ✓ Reconquistamos la posibilidad en la Argentina de concretar el sueño de la casa propia es el primer paso hacia el progreso, el bienestar y la prosperidad de la familia. Ladrillo por ladrillo, estamos fortaleciendo a la familia como fuente primordial del progreso y valores positivos.
- ✓ Con obras de **infraestructura social** “nuestros barrios más humildes están sacando los pies del barro y comienzan a pisar firme, en el camino del bienestar social”.
- ✓ Pondremos nuestro mayor esfuerzo en mejorar la **infraestructura hospitalaria**, con la construcción de centros de atención primaria que descompriman la atención en los hospitales.
- ✓ Profundizamos la **urbanización de las zonas de mayor conflictividad** [...] Llegamos donde el Estado antes no podía llegar y, continúa...

*“El 2010 fue un año trascendente para nuestra historia. El Bicentenario nos motivó a reflexionar, recordar y respetar nuestras raíces y encarar el futuro con la misma confianza, determinación y esperanza con que lo hicieron nuestros próceres. Transitamos un período que será histórico; un período de grandes cambios económicos y sociales. La actividad se recuperó. Hoy tenemos una provincia ordenada, desendeudada, con su presupuesto aprobado y pujante en lo productivo e inclusiva en lo social”, Gobernador Daniel Scioli (Mensaje 2011).*

- ✓ Las **políticas de tierra y vivienda** son parte esencial en un proyecto de inclusión. Volvimos a encarar la problemática de la vivienda como una cuestión de Estado, que merece la atención de todos los niveles de gobierno.
- ✓ Facilitamos el acceso a la escrituración de viviendas sociales que en algunos casos estaban pendientes.
- ✓ Ladrillo por ladrillo no solamente se construye el sueño de una familia, sino también la posibilidad de ese gran organizador social que es el trabajo. Vemos como decisivo en nuestra concepción moderna favorecer la inclusión social, la cultura y el deporte.
- ✓ El crecimiento sin precedentes de la inversión en obra pública fue direccionado hacia **emprendimientos de carácter turístico, social y cultural**.

*“Se tomaron decisiones en los últimos años, en Argentina, que posibilitan afrontar con éxito los desafíos de la presente coyuntura internacional. Trabajamos en la Provincia en un rediseño social, fiscal, económico, financiero y administrativo que permite seguir conquistando la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos”,  
Gobernador Daniel Scioli, segundo mandato 2022-2015 (Mensaje 2012).*

- ✓ Los **problemas del conurbano** demandan soluciones que trascienden los límites de la administración provincial. Por eso coordinamos y ejecutamos soluciones concretas junto al gobierno nacional en saneamiento ambiental, transporte, seguridad y salud
- ✓ La revalorización del **espacio público** es una acción igualadora esencial en cualquier proyecto de inclusión, como también lo son las políticas de vivienda.
- ✓ Hablar de una Provincia saludable también es llevar adelante **políticas ambientales** responsables.
- ✓ Las políticas de **cuidado del medio ambiente** y la inversión en **servicios públicos** son esenciales para la prevención.
- ✓ Promovemos en todo momento inversiones y este concepto de la **asociación público-privada**.
- ✓ La articulación con el sector privado nos permite diseñar un nuevo paradigma logístico para nuestra infraestructura de **transporte** que optimice la integración de nuestros municipios, sus parques industriales, sus universidades, sus escuelas y sus puertos, a través de una red vial inteligente.
- ✓ Promovemos el **sistema multimodal de transporte**, de cara al aumento de nuestra producción y del comercio exterior.

*“Nos desendeudamos: redujimos a la mitad la deuda respecto de nuestros recursos totales. Hoy utilizamos el financiamiento sólo para proyectos de inversión en infraestructura y desarrollo a largo plazo. Alcanzamos el equilibrio financiero y dejamos atrás el déficit histórico que siempre nos había condenado a una aguda crisis fiscal [...] Buscamos en todo momento cómo proyectar la Provincia al mundo y cómo traer el mundo a la provincia de Buenos Aires”,  
Gobernador Daniel Scioli (Mensaje 2014).*

## Capítulo 9. Dos momentos en las antípodas de las políticas públicas (2015-2020).

La Gobernadora electa en octubre de 2015, María E. Vidal, en su primer mensaje a la Asamblea Legislativa del día 1º de marzo de 2016, les informaba a sus miembros sobre los trabajos que habían comenzado “con la expectativa de poder hacer las inversiones que hacen falta” para superar un “Estado obsoleto en términos administrativos y una deuda social enorme” y un “Estado que está más preparado para obstaculizar que para gobernar, con un sistema de administración lento y burocrático”.

No sin antes evaluar negativamente la gestión de sus antecesores en materia de ejecución de políticas públicas aspiraba lograr “un Estado moderno, que esté a la altura del siglo XXI”, “un Estado con cuentas ordenadas, con capacidad para invertir, e información pública que sirva para trazar objetivos a largo plazo”, “un Estado con cuentas ordenadas, con capacidad para invertir e información pública que sirva para trazar objetivos a largo plazo” y así como cambiamos el Estado, cambiamos la forma de gobernar” (Mensajes 2016-2019).

Con esa visión, más retórica que propositiva, proponía trabajar en una ley de modernización del Estado que permitiera incorporar tecnologías de información y comunicación para tener una gestión “activa y transparente” que, a su juicio, se tradujera en obras más rápidas y mejores servicios, sin dejar de lado entre sus aspiraciones modificar la Ley de Obras Públicas que calificaba “vieja y obsoleta”.

En sus cuatro años de gestión, y con la misma finalidad de “eficiencia y modernidad”, promulgaría tres leyes de ministerios y, en consecuencia, el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos sufriría el mismo número de reestructuraciones orgánico funcionales en relación a la potestad del Poder Ejecutivo de poder establecerlas para el desarrollo de sus competencias. Cabe señalar que todo cambio, modificación, fusión, reestructuración de un ministerio traía aparejado la consiguiente modificación de las competencias de cada una de sus reparticiones, el reacomodamiento de personal e inclusive el ajuste de las plantas de personal en “orden a cuestiones de oportunidad, necesidades de servicio y asuntos operativos”, como explican cada uno de los decretos de aprobación de la estructuras orgánico funcionales del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos 2016, 2017 y 2018.

Al final del segundo mandato del Gobernador Daniel Scioli, específicamente el 10 de diciembre de 2015 entraría en vigencia una nueva Ley de Ministerios promulgada por su sucesora María Eugenia Vidal, electa en octubre de ese año. Esta ley, propiciaba una nueva modificación a la vigente desde 2007 ante la necesidad de “optimizar la organización de la Administración Pública a fin de contribuir al logro de una mayor eficiencia” durante el período 2015-2019, según reza el texto de sus fundamentos (Ley 14.803/2015).

Conforme a una decisión que, según sus propias palabras, calificaba de estrategia institucional, por ley proponía fusionar la **Secretaría de Servicios Públicos**, creada en 2013 en el **Ministerio de Infraestructura**, eliminar la Jefatura de Gabinete y crear el **Ministerio de Coordinación y Gestión Pública**. En relación a las secretarías, la ley establecía que las tareas de apoyo necesarias para la actividad de la gobernadora serían atendidas por las Secretarías General, Legal y Técnica, de Derechos Humanos, de Cultura, de Comunicación y de Medios, todas con rango de ministerios. (Viñeta 24)

La Plata, 10 de diciembre de 2015

### **Competencias del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos:**

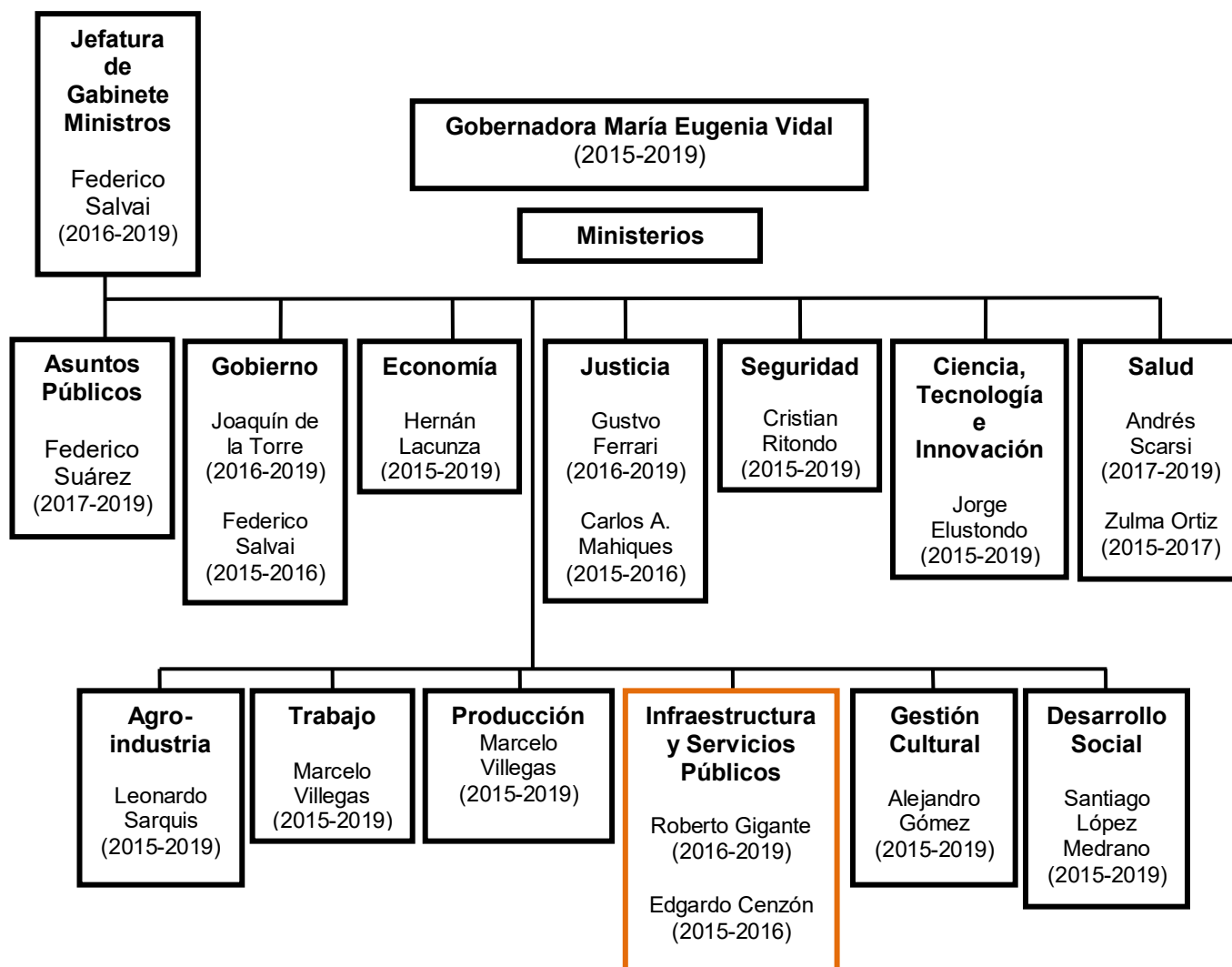
- . Intervenir en la dirección, organización y fiscalización del registro de empresas contratistas de obras públicas y de consultoría relacionadas a ellas.
- . Estudiar, programar, atender y fiscalizar el mantenimiento y la explotación de las obras hidráulicas, aguas corrientes y efluentes, en coordinación con los organismos competentes en la materia.
- . Estudiar, proyectar y ejecutar obras para la defensa de la costa y la apertura y conservación de las vías navegables, concertando acciones con los organismos nacionales y provinciales con competencia en la materia.
- . Participar en todas las cuestiones relacionadas con el ordenamiento urbano en coordinación con las autoridades provinciales con competencia específica en la materia.
  
- . Estudiar, promover, formular y ejecutar planes, programas y proyectos de construcción de viviendas y coordinar acciones con consorcios vecinales, cooperativas y entes, sin perjuicio de las atribuciones de otras carteras u organismos.
- . Participar en la formulación de la política provincial referente a los recursos hídricos, efectuar la planificación, programación, y el control de la utilización de dichos recursos, coordinando acciones comunes con las jurisdicciones que correspondan y los municipios y participar en las cuestiones vinculadas al saneamiento hídrico e intervenir en el aprovechamiento y uso del agua.
- . Intervenir en la programación y gestión de la inversión de infraestructura pública provincial y asignar, con el Ministerio de Economía, los recursos necesarios para su financiamiento.
  
- . Planificar, programar, controlar y ejecutar el ordenamiento físico, urbano y regional del territorio, coordinando acciones con otras carteras ministeriales en la materia, jurisdicciones y municipios.
- . Intervenir en los procedimientos de regularización de acceso a la titularidad dominial en coordinación con otras autoridades de aplicación de las normas respectivas y organismos especiales, si los hubiere.
- . Efectuar la planificación, programación y ejecución, garantizar la prestación, el abastecimiento y efectuar el control de los servicios públicos en forma directa o a través de los organismos reguladores.
  
- . Elaborar y proponer las modalidades y lineamientos de la política energética provincial, su generación, distribución, comercialización y fiscalización, evaluando la necesidad de nuevas instalaciones y/o la extensión o ampliación de las instalaciones ya existentes destinadas a la mejora constante de la prestación del servicio público de energía, incluidos los hidrocarburos.
- . Organizar, programar, administrar, fiscalizar y promocionar la prestación de los servicios de telecomunicaciones, gas y de transporte aéreo, fluvial, ferroviario, carretero y marítimo, realizar los análisis y estudios necesarios para su reglamentación, intervenir en los estudios de costos, fijación de tarifas y concesiones, así como en los aspectos técnico y jurídicos involucrados, todo en coordinación con organismos municipales y nacionales competentes en la materia.
  
- . Participar en el control de calidad y en garantizar la provisión de los equipos, materiales y elementos que hagan a la prestación de los servicios públicos.
- . Intervenir en la planificación, desarrollo, ejecución y control de la prestación de los servicios públicos, bajo la órbita de su competencia.
- . Coordinar temas vinculados a los servicios públicos bajo la órbita de su competencia entre la provincia de Buenos Aires, el Gobierno Nacional, la Ciudad Autónoma, excepto para servicios que estén en la órbita de otra jurisdicción.
- . Fiscalizar la actividad privada prestataria de servicios públicos sin perjuicio de la competencia asignada, para algunos servicios públicos, a los entes de control.
- . Atender directamente o a través de terceros, la prestación del servicio de agua potable y efluentes, salvo en lo que concierne a la competencia específica de otros organismos.
- . Intervenir en la Comisión Interministerial para la Cuenca del Río Matanza Riachuelo creada por Decreto Nº 2.667/09.

Transcurridos tan sólo doce meses desde su asunción, la Gobernadora María Eugenia Vidal sometió a consideración de la Legislatura un nuevo proyecto de ley de ministerios motivado, nuevamente, en “la necesidad de optimizar la organización de la Administración Pública, a fin de contribuir al logro de una mayor eficiencia”, para poder cumplir adecuadamente sus funciones.

El nuevo proyecto de ley, proponía nuevamente la creación de la Jefatura de Gabinete de Ministros y la eliminación del Ministerio de Coordinación y Gestión Pública y, otras modificaciones por división o cambio de denominación de las carteras con el fin de optimizar y agilizar la gestión de los asuntos de administración del gobierno provincial. Las nuevas estructuras orgánico funcionales de las jurisdicciones y entidades creadas debían ser diseñadas con arreglo “a las políticas, objetivos y programas previstos en la Ley de Presupuesto General de la Administración Provincial (Administración Central, Organismos Descentralizados e Instituciones de Previsión Social) y normas complementarias” y aprobadas por la Gobernadora. El Poder Ejecutivo, además, podía crear Secretarías con rangos de ministerios (Ley 14.853/2016a).

El 28 de diciembre de 2017, El Poder Ejecutivo Provincial promulgó otra Ley de Ministerios sumando a las trece carteras existentes un **Ministerio de Asuntos Públicos**, manteniendo las Secretarías General, Legal y Técnica, Derechos Humanos y Medios Entre la primera ley de Ministerios, promulgada al iniciar su mandato, y la tercera del año 2017 la estructura administrativa de primer nivel de gobierno que tendría a su cargo el despacho de los asuntos del Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires quedaría conformada por los siguientes ministerios.(Ley 14.989/2017a).(Organigrama 45).

**Organigrama 45. Estructura administrativa síntesis 2015-2019.**



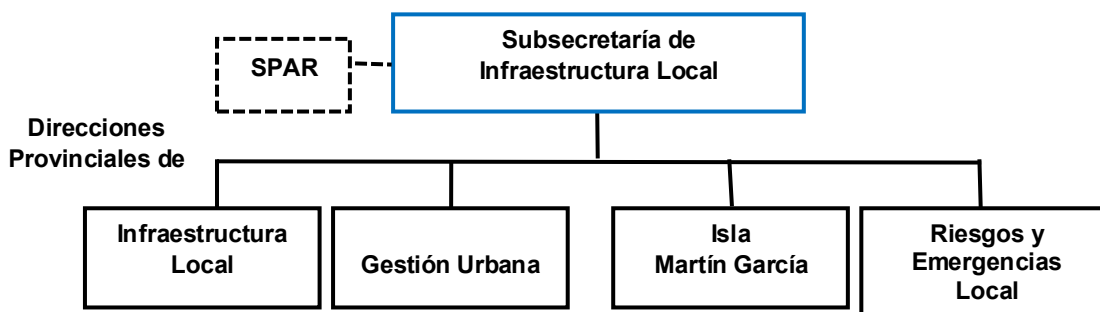
Establecidas las competencias del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos según ley del año 2015, se hizo necesario rediseñar el organigrama funcional de sus diversas reparticiones ante los cambios introducidos por las sucesivas leyes que, con el fin de lograr un “mayor orden y operatividad estructural”, concordaban con las pautas fijadas por la gestión de gobierno. Por la ley citada de 2016, al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos le corresponderían los asuntos atinentes a:

- ✓ Las obras públicas de infraestructura de dominio público o privado.
- ✓ Las obras públicas de vivienda, hidráulicas, viales, de transporte, sobre la costa y proyectos para la apertura y conservación de las vías navegables.
- ✓ El mantenimiento de la obra pública.
- ✓ La administración de los fondos de la obra pública, cualquiera fuera su origen.
- ✓ Los servicios públicos, por gestión directa o de terceros.
- ✓ El ordenamiento urbano y territorial en el marco del Decreto Ley 8912/77..
- ✓ La política de tierras fiscales y la regularización dominial.
- ✓ Los recursos hídricos y uso del agua.
- ✓ La política energética.
- ✓ La fiscalización, tarifas y regulación de los servicios de telecomunicaciones, gas, transporte aéreo, fluvial, ferroviario, carretero, marítimo y las concesiones en general.
- ✓ La gestión del riesgo y la emergencia ante amenazas o desastres climáticos o generados por el hombre.
- ✓ Los asuntos referidos al desarrollo sustentable y atención de las Islas del Delta.

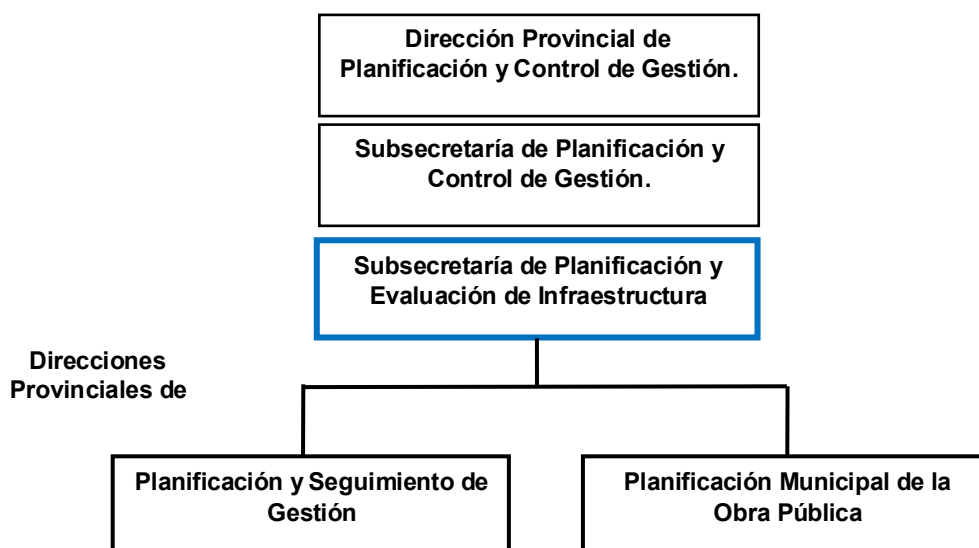
Establecidas las funciones, determinadas las atribuciones y las responsabilidades del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, el 4 de enero de 2017 y con el objetivo de “profundizar los cambios emprendidos” se definieron las acciones que le competían a cada una y todas las reparticiones de la jurisdicción, reduciendo, modificando y aclarando algunos aspectos de competencias e incluyendo las modificaciones de denominación y/o creación de nuevas unidades organizativas y/o la transferencia y reacomodación de las que conformarían esa nueva cartera agregando a las competencias establecidas en 2016 las referidas a un artículo de la ley de 2017 que reasignaba el Servicio Provincial de Agua Potable y Saneamiento Rural (SPAR) al Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (Ley 14.989/2017a).

En 2017, devenía “oportuno adecuar la estructura funcional del Ministerio en un todo de acuerdo con los principios de austeridad, eficiencia administrativa y modernización a fin de dar respuesta a las políticas públicas y calidad de gestión requerida por el Gobierno Provincial”, y para ello entre las creaciones se encontraban la creación de la nueva **Subsecretaría de Infraestructura Local** y de **Planificación y Control de Gestión**, la primera por transferencia de las direcciones provinciales de Arquitectura y la Unidad de Análisis Regulatorio de Concesiones Viales, pertenecientes a la disuelta Subsecretaría de Infraestructura Básica, sumando otra denominada “Redeterminación de Precios de Obra Pública”. La segunda, Subsecretaría de Planificación y Control de Gestión, a partir de la re categorización de la Dirección Provincial del mismo nombre (Organigramas 46-47)

**Organigrama 46. Subsecretaría de Infraestructura Local, 2017** (Decreto 12/2017).



**Organigrama 47: Subsecretaría de Planificación y Evaluación de Infraestructura, 2018.**

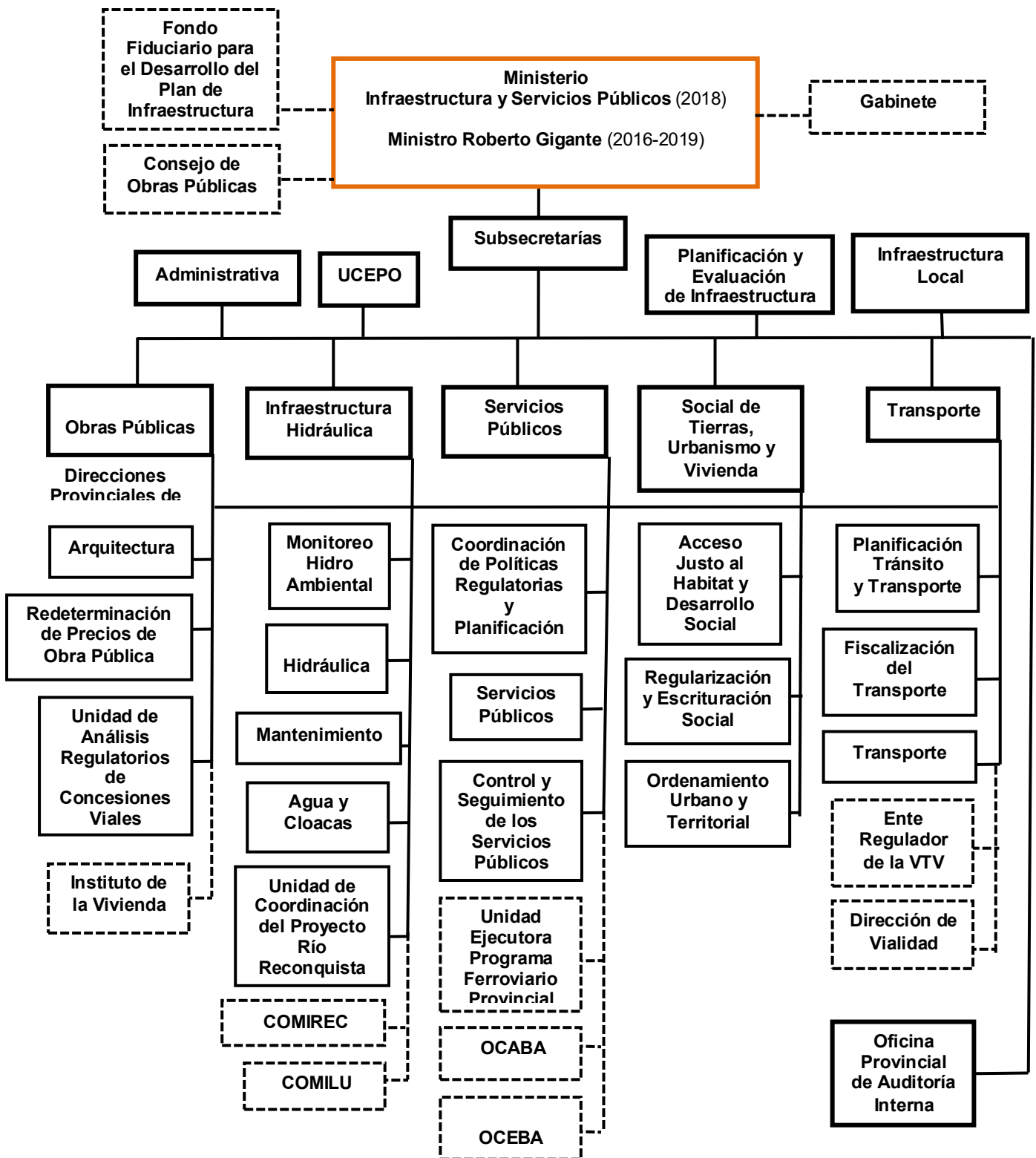


Con la misma finalidad explicitada en las reestructuraciones 2016 y 2017, en el año 2018 se hacía necesaria la adecuación de la estructura orgánica funcional del Ministerio a “los principios de austeridad, eficiencia administrativa y modernización” y a las competencias que, con un alto grado de generalización detallaba la nueva ley de ministerios. Por su parte, el titular del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos debía efectuar “la desagregación integral de la totalidad de la estructura orgánico funcional, como así también arbitrar los medios necesarios para la elaboración de las plantas de personal innominadas y nominadas”, con sujeción a una nueva estructura organizativa, previa intervención de los organismos y dependencias competentes (Decreto 35/2018).

Por tercer año consecutivo, se produciría al interior de la estructura transferencias de unidades orgánico-funcionales con sus respectivas plantas de personal, créditos presupuestarios, recursos patrimoniales, económicos, financieros y presupuestarios y limitaciones para “las designaciones del personal cuyas funciones no se correspondan” con las nuevas unidades organizativas; adecuaciones presupuestarias, etc., dejando establecido que quedarían ratificadas las designaciones efectuadas en aquellas “unidades orgánicas que no modificaban su denominación, hayan o no sufrido un cambio de dependencia jerárquica”.

Por otra parte, quedaron suprimidas por ejemplo las Direcciones de Isla Martín García (Subsecretaría de Infraestructura Local) y de Tierras Fiscales (Subsecretaría Social de Tierras, Urbanismo y Vivienda) y sus respectivas plantas de personal, créditos presupuestarios, patrimonio, recursos económicos, financieros que fueron absorbidos por la Dirección Provincial de Islas transferida al Ministerio de Gobierno. (Organigrama 48).

Organigrama 48. Estructura orgánico funcional MISP 2016-2018 (Decreto 35/2018)



**COMIREC:** Comité de Cuenca del Río Reconquista.  
**OCABA:** Organismo de Control del Agua  
**OCEBA:** Organismo de Control de la Energía Eléctrica  
**COMILU:** Comité de Cuenca del Río Luján



## **“Vamos, vamos, vamos...”, a impulsar una agenda de cambios.**

Desde su primer discurso a la Asamblea Legislativa en sintonía con el gobierno nacional, la Gobernadora María Eugenia Vidal intentó diferenciar su agenda de trabajo con la llevada a cabo por el Gobernador Daniel Scioli en una provincia que, según sus palabras, tenía una “enorme deuda social”, donde “la mitad de los vecinos no tenían agua potable ni cloacas, había hospitales en riesgo de demolición, escuelas abandonadas, en emergencia edilicia, y “más de 180 obras de infraestructura paralizadas o con plazos vencidos”, “más de 10 mil kilómetros de rutas para repavimentar y 56 cuencas hídricas que necesitan obras de adecuación para evitar nuevas inundaciones”. Proponía entonces impulsar una agenda de “cambios” por un “camino largo y difícil, pero lleno de satisfacciones, de posibilidades que se abren. Por eso quiero contarles qué es lo que vamos a priorizar este año” (Mensaje 2016)

- ✓ **Vamos** a construir un quirófano y una maternidad, y también vamos a construir salas de internación.
- ✓ **Vamos** a llevar a cabo un plan de salvataje para mejorar la infraestructura de los hospitales públicos muy importantes para los bonaerenses.
- ✓ **Vamos** a terminar las escuelas que estaban suspendidas, para equiparlas e inaugurarlas en el año 2016 con el financiamiento del gobierno nacional,
- ✓ **Vamos** a impulsar una agenda verde apostando a las energías renovables.
- ✓ **Vamos** a empezar a desarrollar un parque eólico (que) con ayuda de una inversión privada, va a ser el inicio de un área de energía renovable en el sur de la Provincia.

*“Esta Provincia tiene una enorme capacidad energética aún no aprovechada. Tenemos que darle energía a la Provincia y al mundo. Tenemos campo, industria, turismo, minería, y también tenemos viento. Tenemos que aprovechar esa energía que tenemos allí. Esta energía va a generar miles de puestos de trabajo, porque este es el camino para salir de la pobreza definitivamente: el trabajo”, Gobernadora María Eugenia Vidal (Mensaje 2016).*

- ✓ **Vamos** a sumar proyectos al plan muy ambicioso del gobierno nacional de cloacas y agua potable.
- ✓ **Vamos** a invertir en obras hidráulicas para empezar a resolver los problemas de miles de familias que se inundan. Va a llevar tiempo. No les voy a mentir con los plazos, pero vamos a presentar el plan hidráulico, nos vamos a comprometer, y va a llegar un día en el que en esta Provincia los vecinos no se van a inundar más.
- ✓ **Vamos** a crear un portal de datos donde se va a publicar la información pública de la Provincia, para promover la innovación y la transparencia,
- ✓ **Vamos** a crear un canal de consulta unificado en las redes sociales para que los vecinos puedan hacer un seguimiento rápido de sus consultas.
- ✓ **Vamos** a pedirles también que acompañen el proyecto de ley de emergencia.
- ✓ **Vamos** a llevar adelante más de mil obras en toda la Provincia. Eso, además de llevar a cambiar y transformar la vida de los vecinos, va a generar 50.000 puestos de trabajo genuinos.
- ✓ **Vamos** a atender una demanda histórica del campo (porque) sabemos que con las rutas no alcanza. Necesitamos también trabajar sobre los caminos rurales.
- ✓ **Vamos** a continuar muchas obras que exceden este mandato, “pero de una vez por todas hay que dejar de hacer las obras que vamos a inaugurar y hacer las que hay que empezar, aunque no las veamos durante nuestro gobierno”

*“Hoy estamos dando inicio a un nuevo período ordinario de sesiones legislativas, y transitando juntos el último año de mi mandato. Hace tres años, en este mismo lugar, les dije que la Provincia dolía, y les prometí un cambio profundo. Tres años más tarde, podemos preguntarnos: ¿qué cambió? Más allá de los logros y de lo pendiente, la respuesta más importante es una sola: cambiaron los bonaerenses. Fueron ellos los que, en 2015, cambiaron el gobierno y, en 2017, volvieron a apoyar ese cambio”, para colegir en que “así como cambiamos el Estado, cambiamos la forma de gobernar” (Mensaje 2019).*

En su último mensaje de 2019 expresaba “el próximo gobierno va a encontrar un Estado con cuentas ordenadas, con capacidad para invertir e información pública que sirva para trazar objetivos a largo plazo” y relataba sus logros con argumentos impostados obviando una realidad, enfrentada a las consecuencias que había provocado el modelo económico neoliberal que el gobierno provincial representaba: derrumbe productivo y social, endeudamiento, déficit financiero...

## **Repensar el MISP en el Año del Bicentenario de la Provincia de Buenos Aires.**

“¿Cómo es la situación, dónde estamos y de dónde venimos?” estos interrogantes que encabezan el último apartado de la historiografía del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos y de sus organismos de planificación, gestión y ejecución de obras desde su creación en 1885 hasta 2020, sin olvidar sus antecedentes institucionales entre 1820 y 1885, pertenecen al primer mensaje del Gobernador Axel Kicillof (2019-2023) dirigido a la Asamblea Legislativa en el día apertura de las sesiones parlamentarias el 2 de marzo de 2020.

En esa ocasión no pudo dejar de mencionar “el estado en que encontramos el gobierno, el estado en que encontramos las dependencias y la infraestructura social de la provincia de Buenos Aires”. Mucho era atribuible a situaciones estructurales y más antiguas, “pero es cierto también que en estos pocos días hemos encontrado en muchísimas áreas de gobierno una situación de abandono” (Mensaje 2020).

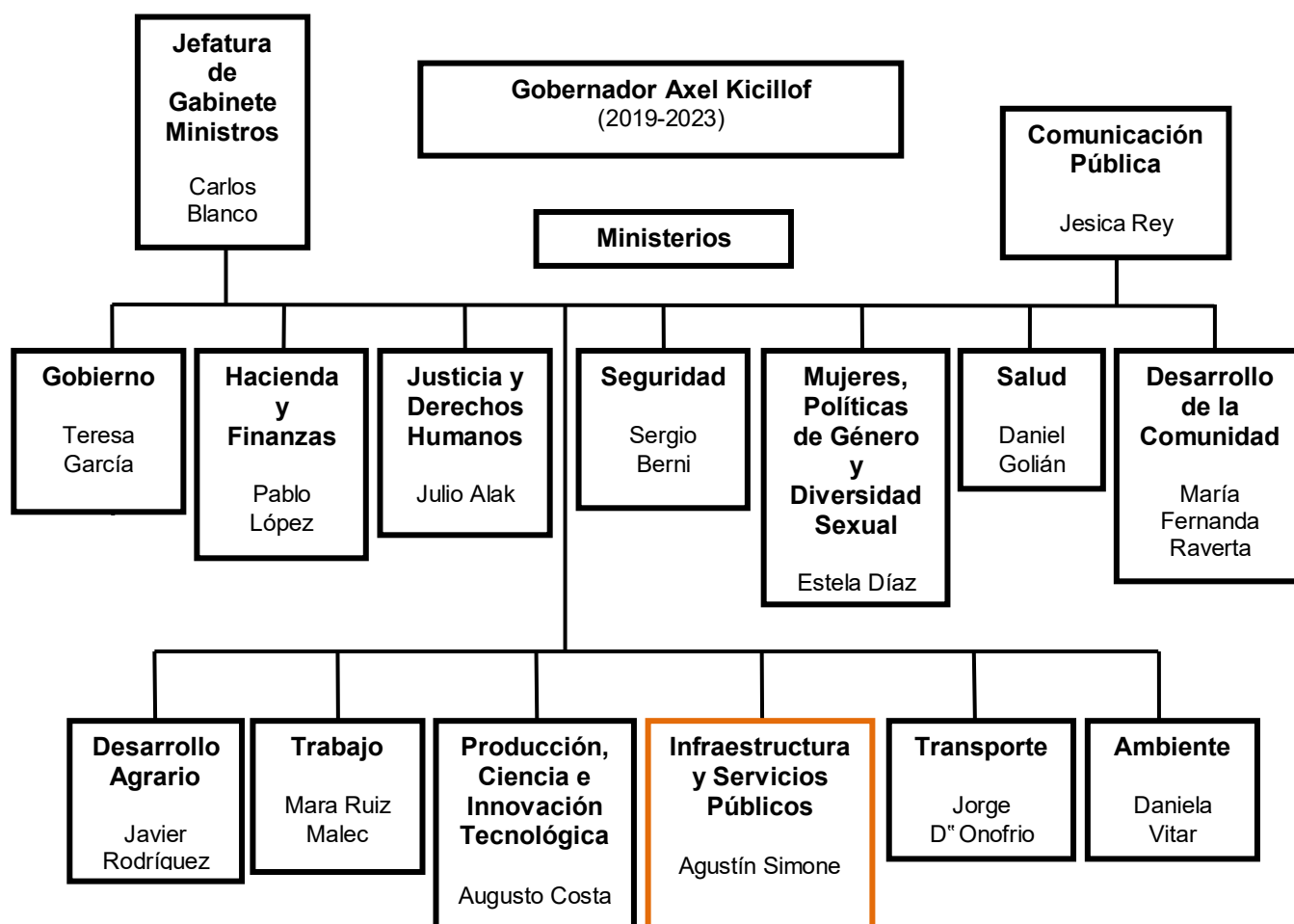
Las consecuencias de lo realizado en el período de gobierno 2015-2019 se expresaban en la caída del producto bruto y la actividad industrial bonaerense; en la pérdida de miles de puestos de trabajo registrados y “acompañado, como siempre ocurre, con una caída muy fuerte de los ingresos” y con un fuerte ajuste del presupuesto en “Todas las funciones vinculadas a Salud, Educación, Seguridad...”. Asimismo,

*“En los tres últimos años hubo un ajuste brutal de la inversión en obra. Eso es lo que se ve recorriendo la Provincia. Más allá de las publicidades, más allá del marketing de andar tocando o golpeando puertas, esta es la realidad: hubo un ajuste muy fuerte. Y también se han creado, como resultado de estas políticas, graves situaciones en términos sociales, laborales y de infraestructura”, Gobernador Axel Kicillof (Mensaje 2020).*

¿Quién va a responder a eso? ¿Cómo deberíamos atender esto? se preguntaba al destacar que el gobierno había entrado en una etapa de transición y de contrastes; de recuperación y de reconstrucción de una Provincia “dañada y perjudicada por todas las políticas neoliberales que se aplicaron”.

Se hacía necesario contar con una nueva Ley de Ministerios que amparara el abordaje de múltiples problemáticas, reordenara y reasignara competencias de los existentes y creara nuevas herramientas de gestión en múltiples dimensiones del desarrollo, como el Ministerio de Mujeres, Políticas de Géneros y Diversidad Sexual. Con la finalidad de asistir al Gobernador en todo lo inherente a las materias de sus competencias junto a la Secretaría General y la Dirección General de Cultura y Educación el 11 de diciembre de 2019 entró en vigencia una nueva estructura político-institucional (Ley 15.164/2019) (Organigrama 49).

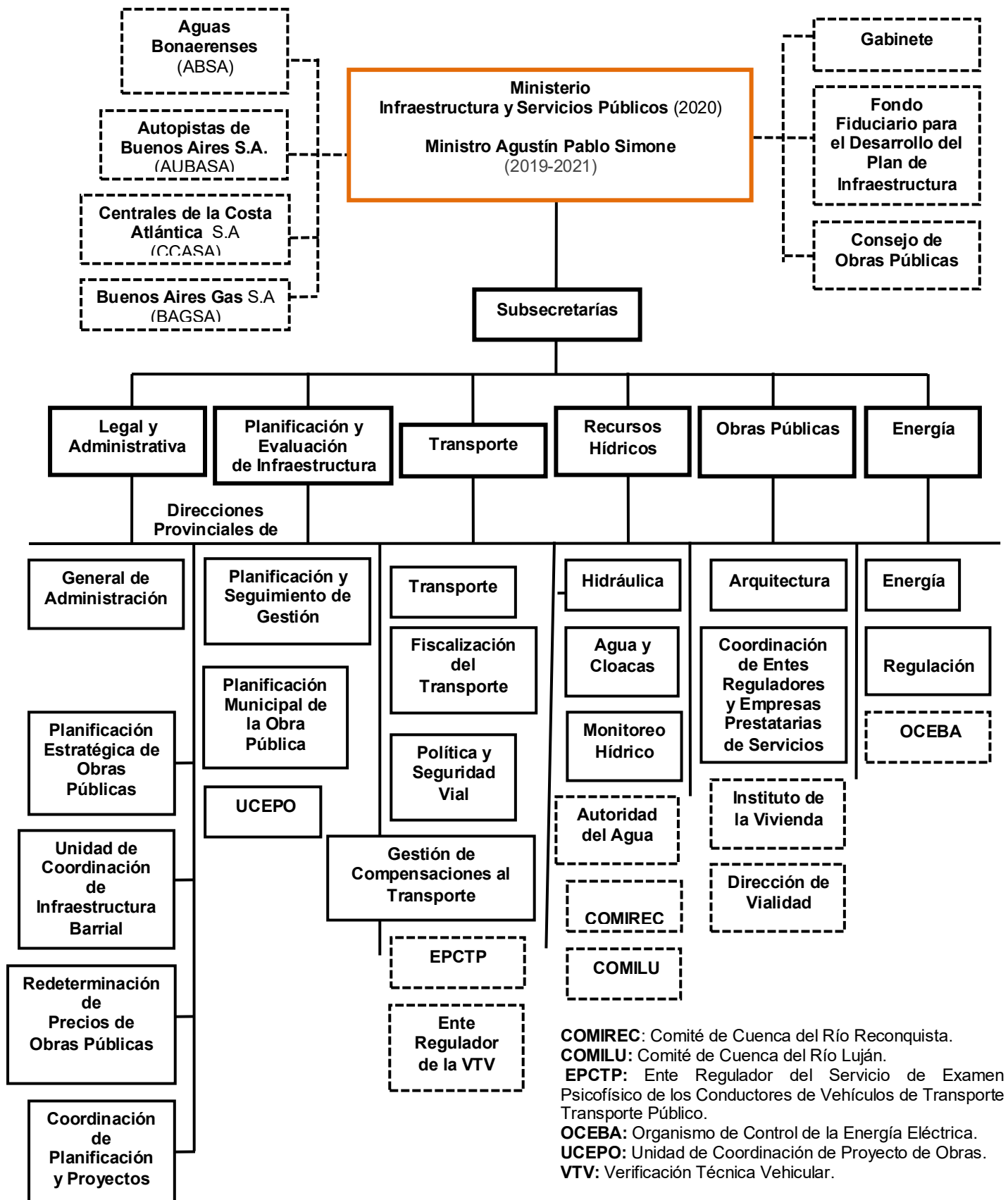
**Organigrama 49. Ministerios y Ministros en el Año del Bicentenario de la Provincia de Buenos Aires**  
(Ley 15.164/2019)



También se hacía necesaria la reestructuración orgánico-funcional del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos para dar respuesta a las demandas sociales con planificación y programación; dictado de normas de ejecución, control y mantenimiento de “obras públicas hidráulicas, viales y de transporte y/o de infraestructura provincial, en coordinación con los demás ministerios y organismos del gobierno provincial y/o nacional, en consulta con los municipios”; de servicios de gas, energía eléctrica, transporte fluvial, urbano e interurbano de pasajeros, ferroviario, carretero y concesiones en general; de seguridad vial, de administración de los fondos de la obra pública y de elaboración de un Plan Integral de Obras Públicas.

El fortalecimiento institucional del Ministerio de Infraestructura y Servicios formaba parte de un anhelo común a los hombres y mujeres del gobierno: lograr recuperar la identidad de la Provincia y el orgullo de ser bonaerenses en el año de su Bicentenario. (Organigrama 50).

**Organigrama 50. El MISP-PBA en el Año del Bicentenario de la Provincia de Buenos Aires (Decreto 36/2020).**



POLÍTICAS Y PRIMERAS REALIZACIONES (1821-1880)

Martin Rodríguez

J. M. Grey de la Haza

P. Rivadavia

Martín Domingo

Juan José Ramón

Juan Manuel Rosas

J. Ramón Balcarce

Justo José Urquiza

"El Virreinato del Río de la Plata fue una realidad gracias al puerto de "Santa María de los Buenos Ayres" pues a su alrededor se desarrolló una gran ciudad que, con el tiempo, fue acumulando poder económico y poder político a medida que se incrementaba el tráfico de mercaderías, constituyéndose en clara fuente de conflictos tal lo ocurrido durante la primera década de la nacionalidad (1810-1820), con la sucesión de gobiernos colegiados (Junta Gubernativa y Triunviratos) y unipersonales (Directorio). En medio de esa conflictiva situación y como efecto inmediato de controvertidas decisiones gubernamentales, se produjo la caída del Directorio, institución gubernamental de características egocéntricas que detenía el desarrollo del interior al monopolizar el comercio exterior a través del puerto metropolitano.

Nace así la Provincia de Buenos Aires con identidad propia y con fundamento esencialmente federalista. Ese importante acontecimiento fue la resultante del enfrentamiento armado producido el 19 de febrero de 1820, en el que fueron derrotadas las fuerzas que respondían al Director Supremo, Brig. Gral. José Rondeau, en la batalla de Cepeda, y que dio lugar a la virtual fundación de la Provincia de Buenos Aires, como consecuencia de sucesos inmediatos de orden político, a tenor del relato ofrecido en la obra de Pereira Pinto, Danielian y Crego:

"El Gral. Soler, que comandaba las fuerzas de Buenos Aires, también solicitó, por oficio del 10 de febrero, la disolución del Congreso y la salida de los diputados de la ciudad. El 11 de febrero los congresales pusieron fin a sus actividades y disolvieron el Congreso y, el mismo día, el Gral. Rondeau, renunció a su cargo, dirigiendo la nota al Cabildo. El último gobernante centralista fechó su abdicación a las siete de la mañana del 11 de febrero de 1820, día y hora en que nació la Provincia de Buenos Aires como institución autónoma".

Las ambiciones políticas de algunos, los intereses económicos de otros, y las profundas convicciones ideológicas de los caudillos del interior, enfrentadas con el ideario de la burguesía porteña, fueron las causas generadoras de un caótico 1820, caracterizado por sucesivos gobiernos (Miguel de Irigoyen, Manuel de Sarratea, Idelfonso Ramos Mejía, Miguel E. Soler y Manuel Dorrego) que no llegaban a establecer el necesario "liderazgo" frente a corrientes de opinión asentadas en intereses económicos sectoriales, con el debido sustento de las fuerzas políticas dominantes: unitarios y federales.

La asunción del gobierno por parte del Brig. Gral. **Martin Rodríguez** en enero de 1821, significó un primer triunfo de los primeros y el paso inicial hacia el orden institucional, pues representó la continuidad gubernativa y la fuerza necesaria para imponer una organización racional-, estable y progresista. Asistido por sus Ministros, **Bernardino Rivadavia y Manuel José García**, el Brig. Gral. Martin Rodríguez impulsó cambios significativos en la hacienda pública mediante la creación de órganos básicos para el funcionamiento de la Administración Pública. El desarrollo económico impulsado desde el gobierno se estableció en base al prolijo ordenamiento de las finanzas públicas, a una organización política fundada en un municipalismo incipiente, y a la creación de importantes entes de regulación económica.

La prolija gestión del Brig. Gral. Martin Rodríguez, sumada a la significativa circunstancia de haber cumplido íntegramente el período de gobierno (1821-1824), luego de la turbulenta década 1810-1820, no fue suficiente para alcanzar un estado de pacificación y prosperidad.

El 9 de mayo de 1824 asumió por tres años el Gral. **Juan Gregorio de Las Heras** y, poco después, el 23 de enero de 1825 le fue conferido por el congreso Nacional el ejercicio de atribuciones equivalentes a Poder Ejecutivo nacional, con intenciones manifiestas, es decir, establecer medidas preparatorias para facilitar la sanción de una Constitución de signo unitario que proyectara la hegemonía de la ciudad de Buenos Aires hacia el resto del país a través de un gobierno unipersonal, concebido con sentido nacional.

## Capítulo 10. Políticas de Obras Públicas en la Agenda Rivadaviana (1821-1827).

Tras el tumultuoso año 20, **Martín Rodríguez** (1821-1824) que fue nombrado, en abril de 1821, gobernador titular de Buenos Aires con “facultades extraordinarias sin límite de duración” y “protector de todos los derechos y conservador de todas las garantías”, designó a Bernardino Rivadavia como Ministro de Gobierno. Ambos abrazaban las ideas liberales “progresistas” de principios del siglo XIX (Pigna web).

Esa política librecambista, antipopular, antinacional y extranjerizante por definición, tuvo su fundamento en cinco puntos: la libertad de comercio, en términos actuales “aperturismo económico”; la dependencia del capital europeo establecida a través de comerciantes radicados en el país, empréstitos, sociedades mixtas con capitales ingleses, comercio exterior, seguros, ferrocarriles, frigoríficos, etc. y, fundamentalmente mantener: el control de la Aduana de Buenos Aires, vinculado con el miedo a perder el enorme poder económico y político por parte de los prohombres de la ciudad-puerto, uno de los factores de la lucha entre unitarios y federales.

Recordemos que la base social de la política de los Ministros de Gobierno Bernardino Rivadavia y de Hacienda Manuel García, estaba representada por los comerciantes de la ciudad de Buenos Aires en constante crecimiento a partir de la apertura del comercio libre “ávidos del mercado mundial, devotos del puerto y la aduana única”. El cierre de los ríos interiores, sobre todo del Paraná y el Uruguay, impedía la competencia de otros puertos al puerto único de Buenos Aires y, la organización unitaria del país, era imprescindible para mantener en un puño a las levantiscas “situaciones” provinciales (Jara y Galasso, 1999: 5-9).

En ese contexto “la burguesía comercial anglo-criolla, más anglo que criolla, con su cuartel de operaciones junto al puerto de Buenos Aires, ensaya pues su política entre 1821 y 1827”. Entre 1821 y 1824, con el gobierno de **Martín Rodríguez**, a través de la influencia permanente de Bernardino Rivadavia (Ministro de Gobierno) y Manuel García (Ministro de Hacienda), después, a partir de 1824, con el gobierno de **Juan Gregorio de las Heras** (1824-1826) con el mismo García ocupando varios ministerios y Rivadavia trabando relaciones en Londres. Finalmente, a partir del 6 de febrero de 1826 y hasta junio de 1827, bajo la presidencia del propio **Bernardino Rivadavia** que con la sanción de la Constitución Unitaria “concentró el poder político en una sola jurisdicción (nacional) disponiéndose “la disolución del gobierno provincial a partir del 7 de marzo de 1826” (Jara y Galasso 1999; De Luca 2008).

El proceso fundacional de la Administración Pública Bonaerense, comenzó con la gestión del Gobernador Martín Rodríguez cuando aparecen, por primera vez, los Ministerios y, especialmente por ley del 18 de julio de 1821 al efectivizarse el nombramiento de Bernardino Rivadavia como Ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores. Completaban el gabinete los Ministros de Hacienda Manuel J. García y de Guerra y Marina, Francisco Fernández de la Cruz.

Rivadavia llevó adelante una serie de reformas que modificaron la estructura del Estado Bonaerense: creó reparticiones para administrar y fiscalizar los fondos públicos; importantes órganos de regulación económica; oficinas responsables del ordenamiento interno de la administración y entre otras, fundó el Registro Oficial (24 de agosto de 1821), la Administración General de Correos (28 de agosto de 1821), la Oficina de Registro Estadístico (13 de diciembre de 1821), los Departamentos de Ingenieros Arquitectos (23 de octubre de 1821) y de Ingenieros Hidráulicos (4 de octubre de 1822), la Comisión Topográfica (25 de setiembre de 1824) y el Departamento Topográfico (26 de junio de 1826).

## **El “estado de los negocios públicos”.**

Bernardino Rivadavia fue, el 1º de mayo de 1822, miembro informante de “la conducta de un gobierno” ante la Legislatura de la provincia de Buenos Aires y, según sus propias palabras, se complació en explicar la marcha de la administración pública (Mensaje 1822, en Mabragaña s/f: 187-191).

Habló entonces de asuntos relacionados con el culto, la justicia, la policía de la ciudad de Buenos Aires y la campaña, del ejército al que elogió por su “carácter conservador”, del orden y la seguridad exterior, aunque lamentaba que pese a los esfuerzos constantes del gobierno no se había logrado “poner nuestras fronteras a cubierto de las súbitas incursiones de los indígenas, pero no por esto cesaba en meditar cuantas medidas puedan conducir a este interesante objeto”. Entre ellas el envío de una misión para “atraer aquellas tribus salvajes a la civilización por vías pacíficas” y la expedición del señor gobernador Martín Rodríguez (1823) para recorrer personalmente las fortificaciones, “que se habían encargado a la dirección de un hábil ingeniero”. La aptitud que demostraba el ejército para llevar la “empresa tanta veces frustrada de las nuevas fronteras” con el indígena, dieron origen al Fuerte Independencia (Tandil) y a dos fortines intermedios. (Viñeta 25)

Bernardino Rivadavia, ratificaba la habilidad y el celo de las plazas creadas de Ingeniero Hidráulico e Ingeniero Arquitecto por decreto del 28 de julio de 1821, sancionado por la Sala de Representantes el 22 de agosto del mismo año, junto a la necesidad del Gobierno de trabajar en un plan y presupuesto para la construcción de dos Cárceles de Provincia, y tomar todas las medidas preparatorias para la construcción del puerto de la Ciudad de Buenos Aires (Prado y Rojas 1877:1821).

Un año más tarde, dos fueron los ministros encargados de abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. Comenzó Bernardino Rivadavia tratando temas de política exterior, resaltando el reconocimiento de nuestra Independencia por parte del Gobierno de los Estados Unidos; las alianzas entre las provincias, los tratados con otras naciones, la emancipación del Brasil y “la libertad de la Provincia de Montevideo tanto de la violencia extranjera como de la tiranía doméstica (que) será siempre un objeto de atención preferente” (Mensaje 1823, en Mabragaña s/f: 194-196).

En temas de políticas públicas introdujo también una memoria sobre “el estado de los negocios domésticos de nuestra provincia”: administración de la hacienda; educación y colegios; salud y hospitales; culto y templos; seguridad y mejora material de las calles y caminos sin dejar de lado la construcción de edificios públicos que “comienzan a elevarse y hermosear nuestra ciudad”, un ensayo para facilitar la de aguas corrientes y la necesidad de trabajar sobre proyectos para la construcción del puerto.

El Ministro Bernardino Rivadavia, a cargo del Poder Ejecutivo por ausencia del Gobernador en la Campaña del Desierto, junto a Manuel José García, de Hacienda, abrió la cuarta Legislatura de la Provincia, reunida el 3 de mayo de 1824 (Mensaje 1824, en Mabragaña s/f: 202-208).

Como en las anteriores, Bernardino Rivadavia informó primero los asuntos vinculados con los temas de agenda política para centrar, nuevamente, el discurso en los avances de gestión de las obras públicas alcanzados en sus tres años como Ministro de Gobierno del Gobernador Martín Rodríguez. Los ejes principales del discurso giraron entonces en torno a la terminación de establecimientos para la educación primaria en la ciudad y la campaña, la ampliación de hospitales y los trabajos del “templo principal de la provincia”, la catedral de Buenos Aires, la reparación y la edificación para el culto en la campaña y, la reparación y construcción de calles, caminos y puentes. Mientras tanto, el ejército conservaba su moral y disciplina, rechazaba a los “bárbaros que invadieron nuestra provincia” y trabajaba en las nuevas líneas de frontera para poblar los campos del Sur con “familias industriosas de inmigrantes europeos”.



### Fuerte Independencia, 1823 (Tandil)

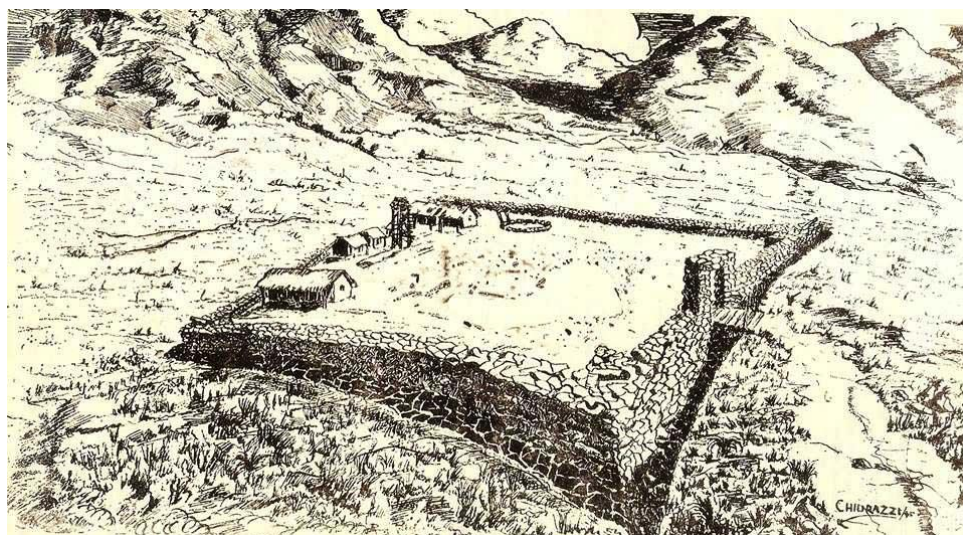
“A principios de 1823 se comenzó a organizar la expedición, que bajo el mando del General Martín Rodríguez, Gobernador de la provincia de Buenos Aires, tendría por misión adelantar la frontera al Sur del Río Salado... El 27 de marzo se ordenó la salida de una comisión de ingenieros con escolta, para reconocer las sierras y determinar la mejor ubicación para el fuerte [...] El Teniente Coronel Ambrosio Cramer y el Capitán de Artillería José María de los Reyes, fueron los encargados de elegir el lugar, dirigir las obras y levantar los planos respectivos...”

La fortaleza era un polígono de ocho lados, semejante a una estrella con ciento trece varas de lado (94 metros), o sea 200 metros de largo por 200 de ancho. Tenía una entrada que daba al noroeste de cinco metros de ancho, cuatro baluartes, un almacén de pólvora de diez por diez metros, colocado al sudeste en una posición estratégica.

La comandancia tenía ocho metros de ancho por sesenta de largo y dos cuarteles para la tropa de iguales dimensiones. En total el Fuerte tenía aproximadamente treinta y dos mil metros cuadrados, rodeados íntegramente de una fosa o zanja de cuatro metros de ancho por dos de profundidad.

La instalación de esta fortaleza provocó la reacción de los indios, quienes a fines de 1823 realizaron una incursión con cinco mil lanzas, de las cuales dos mil indios de pelea atacaron y trataron de destruir el fuerte de Tandil.

Repelieron el ataque cuatrocientos defensores del fuerte, matando de un tiro de cañón a uno de los caciques que acompañaba el ataque al cacique Lincoln. La indiada continuó hasta el Salado, donde fue derrotada por las tropas de Arévalo y Rosas.”



Fuente: MOSP (1987). La Conquista del Desierto 1536-1879 (pp. 29-30). Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras y Servicios Públicos. Dirección de Geodesia.

Fuente gráfica: <https://plandenoticiastandil.com/2021/04/04/martin-rodriguez-el-gobernador-de-la-provincia-de-buenos-aires-que-fundo-el-fuerte-independencia/>

En 1824 comenzaba la preparación de los planos y recursos para construir una Casa de la Moneda en la ciudad de Buenos Aires y, en 1825, el Gobernador y sus Ministros esperaban celebrar el contrato para montar ese establecimiento en el plazo de un año, ante la necesidad de tener un “sistema de moneda apropiado a nuestros intereses, que sustituya cuanto antes la que España nos dio conforme a los suyos” (Mensaje 1824, en Mabragaña s/f:207).

El “útil espíritu de empresa” de los Departamentos de Ingenieros Arquitectos (1821-1828) e Hidráulicos (1822-1829) sería recompensado por el Gobernador Martín Rodríguez proveyéndolos de los instrumentos que necesitaban para facilitar y extender sus operaciones, principalmente las del puerto y, disminuir con el balizamiento de los bancos interiores los riesgos que ofrecía la navegación del Río de la Plata hasta la ciudad de Buenos Aires (Prado y Rojas 1977: 1821a-1822).

También en diciembre de 1824, a Juan Gregorio de las Heras, Gobernador de la provincia de Buenos Aires (1824-1826), le cupo el honor de saludar a la representación nacional el día en que se instaló el Congreso Nacional de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Para las Heras el recuerdo de las desgracias pasadas y la idea exagerada de las dificultades presentes, impulsaban al arduo compromiso de reorganizar la Nación “porque la razón basta a todo cuando los hombres gozan plenamente en la sociedad del derecho de examen y de la libertad de pensar”. Las provincias del Río de la Plata se reunían en “Cuerpo de Nación”, exclamaba las Heras, cuando “el ejército libertador del Perú ha disuelto todos los materiales del poder español aglomerados en el corazón de los Andes, y ha disipado hasta sus ilusiones. La independencia del continente americano es hoy una evidencia” (Mensaje 1824a, en Mabragaña s/f: 210).

En ese sentido, el 18 de mayo de 1825 les comunicaba a los miembros de la Legislatura bonaerense que su gestión aportaría “ejemplos saludables de consagración generosa a la causa nacional”, sin olvidar el mejoramiento de las instituciones de la provincia de Buenos Aires. Sus objetivos de políticas públicas relacionadas con las obras de infra y supra estructuras en el territorio bonaerense “para lograr el bienestar general de la población laboriosa” eran los siguientes:

- ✓ Establecer un número considerable de escuelas primarias en la ciudad de Buenos Aires y en la campaña para introducir “hasta en las clases menos favorecidas del pueblo [...] el sentido de libertad y orden que desconcierta y burla las maquinaciones de los ambiciosos. La ignorancia del pueblo ha sido siempre el gran fondo de sus recursos”.
- ✓ Perfeccionar las obras públicas de la Ciudad de Buenos Aires, y construir “un templo y una escuela en cada aldea” (sic), como “monumentos que la provincia levante a la libertad”.
- ✓ Edificar gradualmente en cada distrito de campaña, lugares y oficinas de seguridad a fin de facilitar la administración de Justicia.
- ✓ Fijar los límites de las propiedades rurales, con los trabajos de la Comisión Topográfica organizada y habilitada para mensurar y amojonar las tierras privadas y públicas (Prado y Rojas 1877:1924)

Juan Gregorio de las Heras entendía que las obras del puerto de Buenos Aires eran prioritarias y debían realizarse convocando a sociedades particulares con sus propios capitales, dejando la Provincia libre de aquellos fondos para destinarlos a otros objetos. La guerra obligó al Congreso a nacionalizar el gobierno porteño, y en febrero de 1826 asumió Bernardino Rivadavia como presidente, nacionalizando casi toda la provincia de Buenos Aires (Mensaje 1825, en Mabragaña s/f: 217-220).

## La obra pública en el contexto de la burocracia estatal rivadaviana.

El 7 de noviembre de 1823, el Gobernador Martín Rodríguez rubricaba un decreto con el objeto de regularizar y reglamentar la administración, la ejecución y la reparación de las obras públicas, en general, y atribuir responsabilidades a los actores y agencias intervinientes desde la elaboración de los planos hasta la terminación y el seguimiento y control presupuestario de la construcción de cada emprendimiento. Según ese Reglamento toda gestión de obra comenzaba con la presentación a la Legislatura del “plan y presupuesto” en “la cantidad que estime conveniente”, atendiendo razones de necesidad y utilidad pública. Ese reglamento definía además los trámites que debían llenar para su ejecución tanto los Departamentos de Ingenieros-Arquitectos e Hidráulicos, como el de Topografía y Estadística. Aprobado el plan de obra y presupuesto su gestión cumpliría con el siguiente cursograma de “ingeniería administrativa”:

- ✓ comunicación del gobierno al “Ingeniero en Jefe” y al Inspector General de Obras Públicas para que “solo el Departamento de Ingenieros Arquitectos”, procediera a la realización de los “planos, relaciones y presupuestos”,
- ✓ elevación del plano de obra para su aprobación con “una relación circunstanciada de lo que ha de hacerse en ella hasta su perfección, y el presupuesto correspondiente dividido en ramos”,
- ✓ aprobación del plano, relaciones y presupuesto de la obra y pase al Inspector General de Obras Públicas para que “proceda al remate (sic, licitación), por los ramos en que esté dividido el presupuesto, anunciándolo por carteles o por medio de uno o dos periódicos”,
- ✓ presentación en la Oficina de la Inspección de las propuestas “en pliego cerrado y los postores podrán adoptar las señales que gusten para distinguirlas, pero será indispensable el que expresen en la cubierta a que obra se dirige la propuesta”,
- ✓ apertura de las propuestas y pase del expediente al Ingeniero en Jefe para que informe y, devuelto, elevación al Gobierno “con las observaciones que sean de su resorte”.

Admitida la propuesta por el Gobierno, el Inspector celebraba “la contrata con el interesado que firmarán ambos con un fiador, elevándola por el Ministerio de Hacienda para su aprobación”; realizada esta instancia los contratantes quedaban “expeditos para comenzar su trabajo con arreglo al convenio, tomando antes del Ingeniero las instrucciones correspondientes”. El Ingeniero, además, se responsabilizaba de la “buena dirección de las obras” y calidad de los materiales y obligaba a elevar cada mes un informe del estado de la obra al Ministerio de Gobierno y al Inspector de Obras Públicas del Ministerio de Hacienda. El artículo 6to del decreto establecía que: todas las obras “se harán por asiento (contable o administración) y si se presentase alguna que a juicio del Ingeniero reuniese circunstancias que impidan hacerse por asiento (el Gobierno) acordará un reglamento especial para su administración, y nombrará un Inspector que contraiga su cuidado y asistencia a ella sola, igualmente que los maestros y sobrestantes” (Prado y Rojas 1877:1823) (ver Viñeta 1 Primera Parte).

La razón de los trabajos públicos que debía informarse por el Departamento de Policía, con arreglo a la resolución de 26 de octubre de 1824, se elevaba al Ministerio de Gobierno mensualmente con fines de publicación. A igual procedimiento estaban obligados los Departamentos de Ingenieros Arquitectos e Hidráulicos con la presentación de planos, presupuestos y relaciones de toda obra pública en construcción, terminada o reparada. El Inspector de Obras Públicas debía proceder de la misma manera pero por el decreto del 29 de noviembre de 1826, remitiendo directamente al Ministerio de Gobierno un informe sobre los trabajos públicos realizados por esas oficinas. El Departamento Topográfico y Estadístico tampoco estaba exento de elevar informes de los trabajos realizados en uno u otro ramo (Prado y Rojas 1877:1826-1826a).

## **Realizaciones en los Pueblos de Campaña.**

En el período comprendido entre los años 1821 y 1827, los gobiernos de Martín Rodríguez (1821-1824) y de su Ministro de Gobierno Bernardino Rivadavia; de Juan Gregorio de las Heras (1824-1826) y, nuevamente, de Bernardino Rivadavia como Presidente de las Provincias Unidas del Río de la Plata (1826-1827), conformaron un importante cuerpo de instrumentos técnico-legales a ser practicados por los organismos a cargo de la planificación, gestión y administración de las obras públicas.

Las directrices que emanaban de esos instrumentos giraron en torno a una agenda que contempló, entre otras acciones y actores, la intervención en el territorio de la provincia del Departamento de Ingenieros Arquitectos con la finalidad de “construir casas para escuelas” y preparar “un proyecto que sirva de modelo y de regla para la construcción de templos parroquiales en los pueblos de campaña”, conforme al nuevo orden establecido por la ley de reforma del clero y al “mejor servicio del culto con la influencia de éste en la civilización” (Prado y Rojas 1877:1823a).

El Ingeniero en Jefe del citado Departamento sería el responsable de elaborar ese modelo a aplicar, según lo indicaba el mismo decreto, en el nuevo pueblo de Pilar que se “establecerá con arreglo al plano presentado por el Ingeniero Arquitecto en Jefe, del que pasará copia al Jefe de Policía” para que se encargara de su cumplimiento. El modelo y el presupuesto que demandara cada construcción debían tener en cuenta “las diferencias”, con el fin de evitar la monotonía.

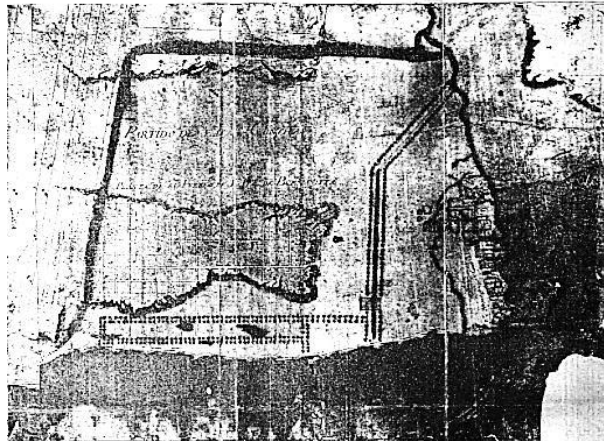
Ese decreto del 7 de enero de 1823, fue ratificado por el Gobernador Martín Rodríguez el 17 de noviembre del mismo año, a fin de que el Departamento de Ingenieros Arquitectos procediera a elaborar los planos y elevarlos a su autorización del mismo modo que se había adoptado para los templos de Baradero, Guardia de Luján y Ensenada. Para la construcción de templos en los pueblos de campaña, se nombraban dos vecinos respetables que, en carácter de Síndicos, se encargaban de la administración de los fondos y de la obra con arreglo al plano elaborado por el Departamento de Ingenieros Arquitectos (Prado y Rojas 1877:1823b).

La necesidad de casas propias para las escuelas sostenidas por el erario público, no solo en la Ciudad de Buenos Aires sino, también, en todos los pueblos de la campaña, promovió la promulgación de un decreto del 5 julio de 1826 donde se establecía que “el Departamento de Ingenieros procederá a levantar un plano general [...] que se elevará al Gobierno con el presupuesto del costo que demande su ejecución”, previo acuerdo con el Director General de Escuelas. El gobierno, por su parte, iría edificando casas que sirvieran para las escuelas públicas “según vaya permitiendo el estado del Erario Público (Prado y Rojas 1877:1826b).

## **Una obra hidráulica decimonónica: el Canal de San Fernando.**

Bernardino Rivadavia impulsó la continuación de las obras en el Canal de San Fernando, cuyo inicio registra como causa las consecuencias de un violento temporal que azotó las costas de Buenos Aires e inundó y destruyó, casi totalmente, el pueblo y puerto de “Las Conchas” entre los días 5 y 6 de junio de 1805 (antiguo nombre del Río Reconquista). Sus vecinos buscaron refugio en las lomas inmediatas llamadas Punta Gorda y el cura párroco del pueblo le solicitó al Virrey Sobremonte la traslación del pueblo a dicho paraje y la construcción de un canal que supliese el puerto de Las Conchas, punto de concentración y descarga de las canoas que transportaban las maderas, carbón y leña desde las islas del Paraná para el abasto de la ciudad de Buenos Aires (Sors de Tricerri 1941: 610-617).

El Ingeniero de la Real Armada española, Eustaquio Gianinni, suscribió el 30 de octubre de 1805 un plano con el proyecto de traza de una nueva Villa con arreglo a legislación indiana y de un Canal y zanja de desagüe. Aprobados los planos y demarcados en terreno pueblo y canal, entre el 2 y 3 de febrero de 1806 fue fundado el Pueblo de San Fernando de la Buena Vista. (fig.1)



**Fig. 1. Plano del Pueblo de San Fernando de Buena Vista 1812, en AHG-ARBA.**

Al Virrey Sobremonte le cupo el honor de dar la primera palada para la construcción del Canal de San Fernando que se inició en 1806 y transitó por un largo proceso de interrupciones: “Apenas iniciadas las obras y esbozada su traza, debieron suspenderse a raíz de las invasiones inglesas de Junio de 1806, pero exitosamente rechazado el enemigo invasor, purgaron su fracasada tentativa trabajando como prisioneros de guerra en la excavación del canal. Alcanzaron a remover 387 varas de largo por 2 de ancho y 1/3 de profundidad y cuando los británicos soldados de la casaca roja se repatriaron, correspondió a los indios la prosecución de las tareas de ahondarlo y abrir su boca, con lo que quedó en la mayor parte de la entrada con 24 varas de ancho y 1 de hondo” (Histamar web). (fig. 2)



**Fig.2 Murallón de ladrillo sobre la ribera Este del Canal de San Fernando (foto s/f en Histamar web)**

En noviembre de 1821, Bernardino Rivadavia como Ministro de Gobierno del Gobernador Martín Rodríguez, autorizó en el Canal el establecimiento de nuevo de un puerto (muelle) “que se había acordado anteriormente en el arroyo de Gaytán, con la calidad de que los gastos de la obra deben ser sufragados” por los vecinos que lo habían solicitado (Prado y Rojas 1877:1821b).

Nuevamente Bernardino Rivadavia, pero en calidad de Presidente de las Provincias Unidas del Río de la Plata adoptó, por decreto del 3 de enero de 1827, varias medidas con el fin de darle término a una obra considerada de interés público. Por este decreto la construcción del Canal de San Fernando estaría bajo la órbita del Departamento de Ingenieros Hidráulicos y responsabilidad de un Inspector General de Obras Públicas y los gastos financiados por “la masa común de Hacienda” (rentas generales), a la que se le sumaría lo producido por derechos de Corrales y Puerto controlados por el Departamento de Policía (Prado y Rojas 1877:1827).

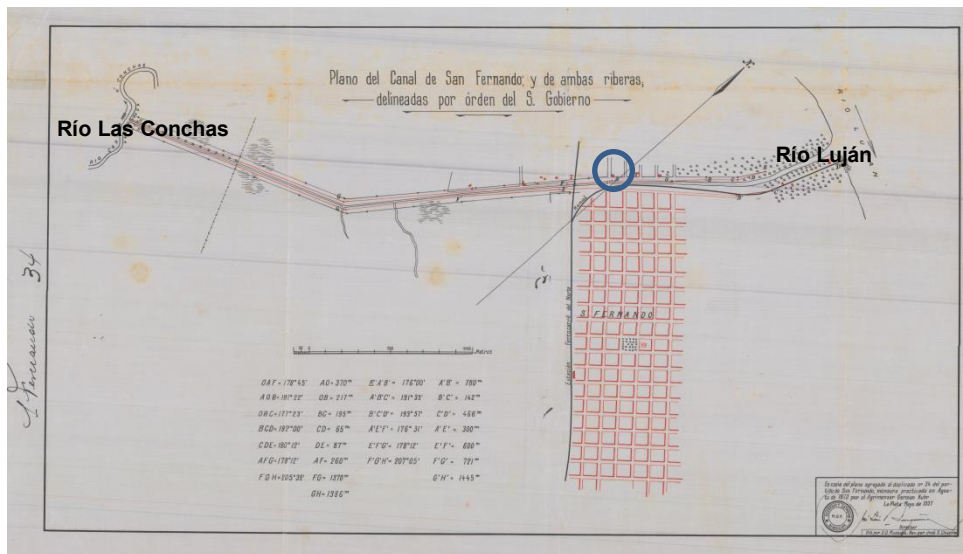
La continuación de las obras “hasta su conclusión (estaría) a cargo de un Administrador”, Mariano Díaz, “expensado por los fondos públicos”. Este le suministraría la mano de obra de los “prisioneros destinados a ella, el vestuario, gratificación y demás asistencias”, lo mismo que los demás gastos que la obra demandara conforme a las instrucciones del Departamento de Ingenieros Hidráulicos; de la Inspección General de Obras Públicas y del Departamento de Policía encargado de dar esos auxilios a los prisioneros empleados en la obra (Prado y Rojas 1877:1827).

Cuatro años más tarde, el 4 de febrero de 1831, durante el Gobierno provisorio de Tomás M. de Anchorena se ratificaban los términos del anterior decreto en cuanto a la utilidad de continuar con los trabajos del Canal “aplicándose a ellos los derechos que se recaudan por la introducción de los frutos del monte en aquel Puerto”. Una Comisión de tres vecinos, Juan Antonio Acosta, Juan José Ezeiza y Ramón Urien Basavilbaso, se encargaría de la dirección y prosecución de las obras del canal, pero a los siete años cesaron sus funciones por falta de recursos (Prado y Rojas 1877:1831).

Las dificultades que afectaban la continuidad de las obras del Canal San Fernando no fueron ajenas al debate sobre cuestiones de límites con el Partido de Las Conchas resueltas por el Poder Ejecutivo en el año 1868 en estos términos: el eje medio del Canal de San Fernando constituiría uno de límites entre partidos al Noroeste, aunque sin materializarse en abril de 1873 fue dejado sin efecto por el Gobernador Mariano Acosta. Las razones de esta última decisión fueron expuestas por el fiscal de Estado Dr. Basavilbaso en 1873:

“Un canal, aunque sea de navegación, como el de San Fernando no es un lindero natural, como un río, cuyo medio puede servir de línea divisoria que separa las jurisdicciones de dos Estados o de dos Partidos [...] Los canales son obras artificiales sobre las que deben tener jurisdicción un solo Estado, o en este caso, un solo Partido, a fin de evitar inconvenientes de una doble jurisdicción que puede dar lugar a continuos conflictos y a la destrucción de la misma obra”. El Canal, continúa el fiscal, “ha pertenecido siempre al Pueblo de San Fernando [...] Las rentas del Pueblo y el concurso de sus vecinos han contribuido poderosamente a la construcción del canal, porque el progreso de la localidad se hacía depender de esa obra pública destinada a favorecer su comercio por la facilidad de comunicaciones” (RO-PBA 1873).

En agosto de 1873, el Agrimensor German Khur fue comisionado por el gobierno para practicar la medición del Canal de San Fernando a fin de aportar un plano con la demarcación de ambas riberas desde su embocadura en el Río Luján, hasta su nacimiento en el Río Las Conchas, o Corupá” que permitiera disipar la controversia de límites. Además German Khur en su diligencia de mensura le informaba al Departamento Topográfico que “La Canal (sic) es navegable desde el punto 0 del plano donde se halla un puente bastante deteriorado y ruinoso de maderas, pero la naturaleza del terreno, y la situación entre los dos Ríos, Luján y Las Conchas (Río Reconquista), es tal, que con poco trabajo y gasto relativamente pequeño puede hacerse y mantenerse navegable dicha Canal en toda su extensión” (AHG-ARBA 1873). (fig. 3).



**Fig. 3. Plano del Canal de San Fernando y de ambas riberas delineadas por orden del Superior Gobierno, 20 de Agosto de 1873. Agrimensor German Kuhr, en AHG-ARBA.**

Resuelta la controversia, el 2 de diciembre de 1873 el Gobernador Mariano Acosta aprobó los estudios, proyectos y presupuestos del Ingeniero Carlos Tassier, ajustados a las instrucciones del gobierno. Las obras a construir en el Canal de San Fernando estarían bajo su “dirección facultativa” (RO-PBA 1873a). Una Comisión constituida por el Juez de Paz del Partido y los señores Juan N. Madero, Bartolomé Martínez, Manuel Marana y Manuel Schaffter se encargarían de la administración de los fondos, mientras que la Municipalidad recababa “contribuciones en moneda corriente” de los vecinos “a fin de facilitar su realización y, el Ministerio de Hacienda daba las órdenes necesarias “a fin de que la draga “Emilio Castro” sea puesta a disposición de esa Comisión (Mensaje 1870, en Mabragaña s/f).

Esa Comisión, relataba años más tarde Mariano Acosta, “empezó sus trabajos por la barra, pero tuvo que suspenderlos porque la draga no era aparente para esa obra” y la draga de nombre “Riachuelo” estaba, por entonces, ocupada en los ensayos del puerto de Buenos Aires. Pese a todo, se felicitaba de poder anunciarles a los miembros de la Asamblea que el Gobierno de la Nación “va a emprender los trabajos de canalización de aquel río, empleando las dos dragas”; desobstruida la barra, continuaba Acosta, la limpieza del Riachuelo “se podrá hacer con mayor facilidad” (Mensaje 1874, en Mabragaña s/f).

En 1876 se dio término a la construcción de un dique de carena, el cual fue el primero que se habilitó en el país y el único por muchos años. La obra estuvo a cargo del Ingeniero Luis A. Huergo contratado por la Municipalidad de San Fernando para ese fin y, para los trabajos de terminación de los muelles de retención, formación de las riberas, terraplenes y amarraderos del canal por encargo de la provincia de Buenos Aires y financiados con los fondos depositados en el Banco de la Provincia de Buenos Aires “provenientes del empréstito del Puerto” (RO-PBA 1876). (fig.4)



**Fig. 4. Primitivo Dique de Carena (foto 1877) Canal de San Fernando (foto 1880)**

“El 24 de diciembre de 1826 se sancionó la Constitución y, con ella, se produjo la disolución del gobierno de la Provincia de Buenos Aires (7/3/1826), por disposición del Presidente de las Provincias Unidas del Río de la Plata, Bernardino Rivadavia, que había asumido como tal el 8 de febrero de ese mismo año.

El escaso apoyo recibido de las Provincias del interior y la constante presión de los poderosos grupos que pugnaban por intereses económicos y políticos claramente diferenciados, hicieron fracasar la experiencia rivadaviana, dando por resultado la designación de Vicente López como Presidente Provisorio, durante el período de transición comprendido entre el 7 de julio y el 12 de agosto de 1827, fecha ésta en que resulta elegido el Cnel. **Manuel Dorrego** para ocupar el cargo de Gobernador bonaerense en sustitución de las autoridades nacionales.

La caída del gobierno unitario representó un triunfo de las fuerzas federales sostenidas por los caudillos del interior, llegando éstos a propiciar el otorgamiento de amplias atribuciones a la Provincia de Buenos Aires para resolver las cuestiones vinculadas con la guerra con Brasil y el manejo de las relaciones exteriores, lo que permitió al gobierno del Cnel. Dorrego celebrar una Convención de paz con el emperador brasileño y poner fin al diferendo bélico en septiembre de 1828.

No obstante el éxito logrado por el gobierno, el enfrentamiento entre unitarios y federales continuaba, desencadenándose un suceso que dejó huellas profundas en la sociedad argentina, habida cuenta del trágico resultado que tuvo la revolución dirigida por el Gral. Juan Lavalle, ya que esta culminó con el fusilamiento del Cnel. Manuel Dorrego, en Navarro, a las 15 horas del 23 de diciembre de 1828, en un vano intento de aplastar toda manifestación política de corte federalista.

Comienza entonces una sucesión de interinatos en el Poder Ejecutivo bonaerense (Juan Lavalle, Guillermo Brown y Martín Rodríguez), hasta que se celebra la Convención de Cañuelas el 24 de junio de 1829, por la que Lavalle y Rosas acuerdan mantener un estado de paz interior. Para Antonio A. Zinny "esta paz solo era una tregua: mientras uno de los contendientes el general Lavalle era guiado por un sentimiento de verdadera paz y de orden, el otro, Rosas, obraba con refinada astucia, poniendo en juego toda la perspicacia de que era capaz para llegar a su objeto, que era preparar el camino para apoderarse del gobierno, única aspiración que a la sazón le dominaba”.

Más allá de esa calificada opinión, relativizada por una acendrada posición antirosista, lo cierto es que el nombramiento del general **Juan José Viamonte** como gobernador de la Provincia en agosto de 1829 apareció como una transición acordada en aquella Convención, quedando señalada en numerosos actos de gobierno la creciente influencia de Rosas. Los hechos posteriores dieron la razón a los que consideraron a la Convención de Cañuelas como un triunfo rosista, pues a los pocos meses (diciembre de 1829), era designado gobernador de la Provincia el entonces Coronel **Juan Manuel de Rosas**.

Al cumplir el mandato que le había conferido la Junta de Representantes, Rosas fue sustituido el 17 de diciembre de 1832 por el Brig. Gral. **Juan Ramón Balcarce** no pudiendo éste completar el período gubernativo de tres años debido a la llamada "Revolución de los Restauradores", que triunfó el 11 de octubre de 1833 y dio lugar a su remoción en fecha 3 de noviembre de ese mismo año.

La designación del Gral. Viamonte como gobernador titular tampoco fue solución a la larga serie de diferendos planteada por Rosas y sus seguidores, llegando a la renuncia de aquel y a su remplazo, a partir del 1º de octubre de 1834, por el Dr. **Manuel Vicente Maza** titular de la Junta de Representantes”.



## Capítulo 11. Obra pública en el Gobierno del “Coronel del Pueblo” (1827-1835).

La frase que titula este apartado le pertenece a Norberto Galasso (1998) que en ella resume los asuntos más importantes de la gestión de Gobierno de Manuel Dorrego como, por ejemplo, la fijación de precios máximos para el pan y la carne; la supresión de la leva (reclutamiento para el servicio militar), la defensa del gaucho y la familia campesina; la paz con Brasil o los tratados con las diversas provincias apuntando a la reunión de la Convención Nacional Constituyente que se produciría en setiembre de 1828 en la Ciudad de Santa Fe (Galasso 1998).

El 12 de agosto de 1827 **Manuel Dorrego** es designado Gobernador de la Provincia de Buenos Aires (1827-1828) constituyendo su gabinete con Juan Ramón Balcarce en el Ministerio de Guerra; José María Rojas en Hacienda y Manuel Moreno en Gobierno. El 14 de setiembre del mismo año abrió las Sesiones en la Legislatura dirigiéndoles a sus miembros un extenso mensaje para exponerles “el cuadro fiel de los negocios” bajo su dirección, derivados de las necesidades no satisfechas por la administración anterior y del sostenimiento “general del Estado” (Mensajes 1827-1828, en Mabragaña s/f).

Reconocía, frente a esa Asamblea, que durante el Gobierno de Bernardino Rivadavia y la interrupción de la Legislatura “los negocios de la provincia y del Estado se fundieron en la administración nacional”, con el grave perjuicio de que sus instituciones no habían sufrido mutaciones considerables, ni obtenido grandes mejoras. Otros asuntos, no estaban autorizados por ley como lo requería un sistema representativo y, “la depreciación del papel moneda” y la subida de los “valores de las cosas” rompían el equilibrio de la industria y los medios regulares de subsistencia: “Los estragos de esta calamidad (que) han penetrado a todas las clases del pueblo, han puesto en conflicto las fortunas y obstruido en gran manera el crédito”. Concluía su discurso retomando los principios del gobierno de Gregorio de las Heras (1824-1826) para “conciliar y defender los intereses más preciosos” de la provincia y “reorganizar una Nación, que es digna de serlo, fundando su ser en las bases de la equidad y la justicia”.

El 13 de junio de 1828 se reunía la séptima Asamblea y, en este último acto de su gestión, Manuel Dorrego vio realizadas las esperanzas concebidas en los primeros días de la revolución. Por vez primera daba cuenta de los principales asuntos confiados a su dirección aunque reconocía que la guerra con el Brasil había paralizado una importante “porción de medios” para mejorar el interior de la provincia. Importaba por entonces consolidar la “nueva línea de frontera” y así lograr que “los bárbaros con quienes el gobierno continúa las medidas de paz y conciliación con los más felices resultados, no cometerán impunemente más depredaciones”.

En 1828 el Gobernador Manuel Dorrego designó a Don Juan Manuel de Rosas, Comandante de la Frontera Sur de la provincia, para organizar una expedición que concretara la política de consolidación de los territorios ganados al indígena con la instalación de fortines y la fundación de un fuerte. La expedición salió del Fuerte Independencia (Tandil) llegando a la bahía el 9 de abril de 1828, donde eligió el lugar adecuado para levantar el fuerte que denominó “Protectora Argentina”. El pueblo de Bahía Blanca se formó en torno a esta fortaleza. (Viñeta V.26).

### **Fortaleza Protectora Argentina, 1828 (Bahía Blanca)**

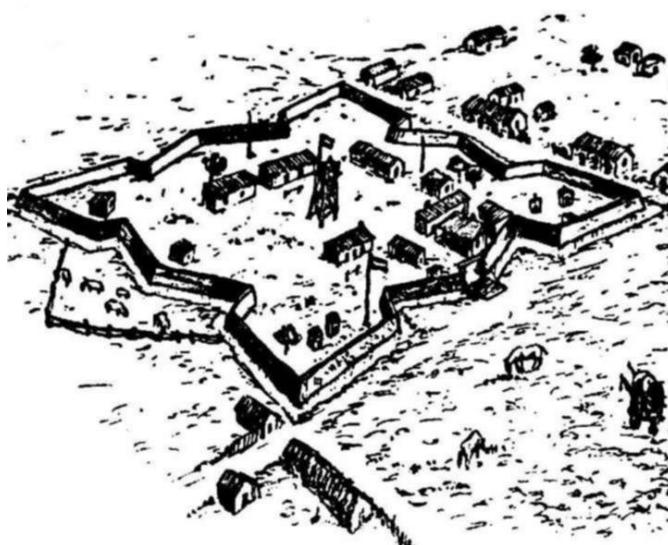
“El 22 de marzo de 1828 partió desde el Fuerte Independencia el Coronel Juan Ramón Estomba con rumbo a Bahía Blanca... El 12 de marzo había partido otra comitiva con el Agrimensor Narciso Parchappe con una escolta de treinta hombres y el Cacique Venancio y dos indios para reconocer el lugar y elegir el sitio más conveniente para la construcción de la fortaleza.

También formaron parte de la expedición el Capitán de Artillería José María de los Reyes, el Agrimensor Joaquín Fernández Pareja, el Teniente Coronel Ingeniero Antonio Manuel de Molina y el profesor de ranchos y albañil Julián Álvarez.

El día 9 de abril fue elegido el lugar donde iba a ser levantada la fortaleza, comenzándose las obras el 11 del mismo mes con el trazado del pueblo, del campamento y los cuarteles.

La forma del cuartel era un cuadrado con cuatro bastiones en los extremos, simulando una estrella de cuatro puntas. Constituyó en su época un modelo avanzado de la técnica de este tipo de construcciones. Fue la más grande construcción del país en su tipo y tenía una sola entrada con puente levadizo.

Los objetivos de la construcción de esta fortaleza fueron: tener una avanzada en plena pampa y contener el avance del indio, detener el intento de los brasileños de apoderarse de la Patagonia y defender el puerto natural que llegado el momento habría de convertirse en punto principal del territorio argentino”.



Fuente: MOSP (1987). La Conquista del Desierto 1536-1879 (pp. 34-35). Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras y Servicios Públicos. Dirección de Geodesia.

Fuente gráfica: <https://arqueologiaencruceuns.wordpress.com/author/encuentroeducadorescienciaarte/>

Al establecer la nueva línea se había ocupado la interesante posición del pueblo de Bahía Blanca, circundado de puertos cómodos, tierras feraces y grandes bosques. “Su costa marítima, proveída de abundante pesca y algunos puertos, nos pone en aptitud de tener para lo futuro una marina vigorosa que sea el broquel de la República”. Desde Bahía Blanca la comunicación por tierra con el Estado de Chile sería más cómoda y breve, y la navegación del río Colorado, permitiría una exportación más fácil a los frutos de algunas provincias del interior del país. El gobierno había ordenado reconocer el terreno de ese paraje para trazar “el plan de una ciudad que se denominará la Nueva Buenos Aires” (nombre con el que se conoció en origen al puerto Ing. White) destacando que “el celo que han manifestado en esta empresa todos los encargados de su ejecución, es digno del mayor elogio”. Además informaba que con la paralización del comercio exterior, el interior había hecho rápidos progresos.

*“No obstante el éxito logrado por el gobierno, el enfrentamiento entre unitarios y federales continuaba, desencadenándose un suceso que dejó huellas profundas en la sociedad argentina, habida cuenta del trágico resultado que tuvo la revolución dirigida por el Gral. Juan Lavalle, ya que esta culminó con el fusilamiento del Cnel. Manuel Dorrego, en Navarro, a las 15 horas del 23 de diciembre de 1828, en un vano intento de aplastar toda manifestación política de corte federalista”, De Luca (2008).*

En su mensaje del 1º de diciembre de 1829, el Gobernador provisorio **Juan José Viamonte** (1829-1829), sucesor de Manuel Dorrego resumía la situación del año 1828 cuando “un movimiento militar vino a suspender el curso de las leyes de la Provincia, y a cerrar la casa de sus Representantes. Grandes desastres han sucedido en este período fatal. La Convención pacífica del 24 de Junio suspendió los estragos de la guerra, y la del 24 de Agosto afianzó la paz interior (y) El gobierno provisorio, creado por esta Convención y reconocido unánimemente por toda la Provincia, se encargó de imponer silencio a resentimientos profundos, de subordinar partidos armados, y de restablecer cuanto antes el imperio de las leyes y la Legislatura de la Provincia”. Para Viamonte la ciudad y la campaña en 1829 presentaban una “consolante perspectiva de la paz” (Mensaje 1829, en Mabragaña s/f).

Juan José Viamonte, nombrado Gobernador en agosto de 1829, fue sustituido por **Juan Manuel de Rosas** (1829-1832) que en su mensaje del día 7 de mayo de 1832 a los miembros de la décima Asamblea legislativa les informaba sobre el estado de las relaciones exteriores con Brasil, Londres y Estados Unidos y, con las demás provincias de la República Argentina que “han visto al fin su territorio enteramente libre del ominoso imperio de los anarquistas que intentaron subyugarlas”. El 4 de enero de 1831 las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos rubricaron el tratado conocido como Pacto Federal, luego se sumarían Corrientes, Córdoba, Mendoza y Santiago del Estero “correspondiendo de este modo a las miras que se propusieron las provincias litorales al estipular el sistema de federación [...] es de esperar que regidas como se hallan las demás provincias de la República por Gobiernos Federales muy en breve manifestarán su adhesión al mismo tratado” (Mensaje 1831, en Mabragaña s/f).

Al cumplir su mandato conferido por la Junta de Representantes, Juan Manuel de Rosas fue reemplazado el 17 de diciembre de 1832 por **Juan Ramón Balcarce** (1832-1833) destituido, a la vez, por la llamada "Revolución de los Restauradores" y la designación, nuevamente, de **Juan José Viamonte** (1833-1834) como gobernador, reemplazado a partir del 1º de octubre de 1834, por el Dr. **Manuel Vicente Maza** (1834-1835) titular de la Junta de Representantes.

### **Continuidad de la obra pública con escasos recursos.**

En su corto año de gestión Manuel Dorrego el “Gobernador del Pueblo” centró la atención en los establecimientos públicos de primeras letras para niños de la ciudad y la campaña, en las obras del templo de la Catedral de Buenos Aires y de auxilio a varios pueblos para construir o reparar sus propios templos, mientras se habilitaban una nueva cárcel, hospitales, en especial de mujeres, se recibían considerables subvenciones y se acercaban a su conclusión las obras del Camino de la Ensenada.

No fue ajena a este período la continuidad de políticas de poblamiento en la nueva línea de frontera “considerada justamente como fundamento sólido de la riqueza de la provincia”. En este orden los Ministros encargados del Poder Ejecutivo Tomás de Anchorena, Juan R. Balcarce y Manuel J. García, expresaban sus anhelos en el mensaje dirigido a la Asamblea en mayo de 1830: “Nada ha omitido (el gobierno) para poner a cubierto la provincia de los peligros que pueden amenazarla, mientras no cese intermitentemente la guerra civil en todas las demás y, para asegurar las incursiones repentinas en nuestra campaña, ya por el respeto de las armas, ya por medio de convenio con las tribus indígenas”. El Gobierno se había preocupado principalmente de afianzar la tranquilidad pública, extendiendo algunas mejoras al Departamento de Justicia (Mensaje 1830, en Mabragaña s/f).

Un año más tarde los mismos encargados del Poder Ejecutivo expresaban con beneplácito que las tribus indígenas que “viven en los Cerrillos habían pedido un templo para formar un pueblo, profesando el cristianismo”. Los Cerrillos era el nombre con que se conocía un lugar del partido de Pilar por los montículos construidos por los indígenas que les servían de fortificaciones y mangrullos,

El Departamento Topográfico, creado en 1826, continuaba sus trabajos de un modo satisfactorio, las cartas topográficas de la provincia que habían presentado al gobierno merecieron su aprobación. Corría el año 1830 y las obras del Estado se habían circunscripto a las de pura reparación. Los ministros encargados del Poder Ejecutivo bonaerense, no obstante, centraban nuevamente la atención en la obra del Canal de San Fernando, disponiendo su continuidad y arbitrando los medios que “sin mayor gravamen del público, ni aumento de gastos al erario, contribuyan a su ejecución.”

Recién en la novena sesión del 20 de mayo de 1831, ese cuerpo delegado de la Provincia de Buenos Aires daba cuenta del estado de los “negocios públicos o domésticos”. Como Manuel Dorrego, Tomás de Anchorena, Juan R. Balcarce y Manuel J. García entendían que la educación regular y sistematizada era la “única que puede formar la instrucción útil y moral de la juventud” y, en ese sentido se había aumentado considerablemente el número de escuelas de uno y otro sexo en los pueblos de campaña (Mensaje 1831, en Mabragaña s/f).

Un año más tarde, el 7 de mayo de 1832 Juan Manuel de Rosas en su primera gestión de gobierno (1829-1832), comenzaría su discurso a los miembros de la Legislatura con esta frase: “Señores Representantes, no es posible que fijéis vuestra atención en el estado de los negocios de la provincia, sin que ella se convierta a compararlo con el que tenía poco tiempo hace, cuando un sentimiento magnánimo obligó a los defensores de las leyes a tomar las armas para restablecer sus instituciones” (Mensaje 1832, en Mabragaña s/f).

El Gobernador Juan Manuel de Rosas consideraba prioritario continuar con las medidas de paz y conciliación con los indígenas “que están dentro de nuestra frontera, con algunos otros de los que se hallan afuera de ella; pero los demás, cuyo número es excesivamente mayor y se extiende hasta la cordillera de los Andes están siempre dispuestos a hacernos incursiones”, por hambre u otras privaciones, más cuando la situación “lastimosa de nuestros campos” por la sequía, las atenciones a la guerra “contra los anarquistas” y el exhausto tesoro público no permitían destinar fondos a su manutención. Urgía la necesidad de crear núcleos urbanos en torno a los fuertes de frontera, mientras las estancias seguían avanzando por el sudeste, sud y sudoeste hasta la Sierra del Volcán (Balcarce) y el Arroyo Tapalquén y, hasta los Fuertes Federación (Junín) y 25 de Mayo (Mensaje 1831, en Mabragaña s/f)

El discurso, centrado en “el estado de los negocios internos” de la provincia de Buenos Aires, hizo hincapié en las diferentes aspiraciones de políticas públicas vinculadas con obras para la educación tanto de las primeras letras como universitaria; la salud con la mejora de los hospitales públicos y el arreglo de sus establecimientos, la refacción “en ejecución” de los templos de campaña, con el inicio de la construcción en Chascomús y Baradero y la “fábrica muy adelantada” del templo del pueblo de Quilmes.

31 de mayo de 1833, para el Gobernador Juan Ramón Balcarce los trabajos en el Departamento Topográfico habían sido muy satisfactorios. Se hallaba muy adelantada la obra del Canal de San Fernando y proseguía la del Canal de San Nicolás de los Arroyos abierto un año antes “para hacer fácil la entrada de los buques a su puerto”. Esta obra como otras, se construía “a costa del vecindario y de un corto auxilio del Gobierno”. Las obras públicas en la Ciudad de Buenos Aires continuaban circunscriptas “a las de pura reparación” y, en los pueblos de campaña como lo había anunciado el Gobernador Juan Manuel de Rosas se continuaba con la construcción de los templos, habiéndose concluido el de Fuerte Federación (Junín) y “muy prontamente” el de Quilmes (Mensaje 1831, en Mabragaña s/f) (Mensaje 1833, en Mabragaña s/f).

En un país que corría “rápidamente hacia su civilización”, no debían faltar las obras de mejoras de las infraestructuras de educación y salud. Las primeras con la construcción de nuevas escuelas o terminación de las ya comenzadas; las segundas centradas en el Hospital de Mujeres y la reparación del edificio del Hospital de Hombres por haber “sufrido algún estrago”.

Durante el Gobierno de Juan Ramón Balcarce, también, se tomaron las providencias para llevar población hasta las nuevas guardias de frontera, designando el terreno que se consideraba propio para cada fuerte y el sitio donde ubicar y distribuir a los pobladores. Se observaban importantes progresos en el establecimiento de la Fortaleza Protectora Argentina (1828) y Nuestra Señora del Carmen de Patagones (1780) que habían sufrido grandes destrozos por incursiones indígenas.

*“Los indios que se habían establecido en nuestra frontera y muchos de los que existen fuera de ella, han seguido sin alteración dando pruebas de fidelidad del Gobierno. Sin embargo algunos caciques enemigos han hecho varias incursiones en las que han sido completamente batidos por nuestras valientes divisiones que guardan las fronteras. En tal situación, siendo ya inútil emplear con ellos los medios pacíficos, era indispensable disponer un cuerpo del ejército en combinación con las fuerzas que aquellas destinaban a su exterminio”,*  
Gobernador Juan Ramón Balcarce (Mensaje 1833, en Mabragaña s/f).

Juan José Viamonte (1833-1834) se congratulaba al ver reunidos pacíficamente a los miembros de la Legislatura el día 7 de mayo de 1834, cuando al abrir la duodécima sesión les transmitía el estado de los negocios de la provincia y de los trabajos administrativos en sólo un año de gestión. Aunque reconocía al finalizar su mensaje que “habría querido hacer más” y “si bien la hacienda pública sufre un peso acumulado por tantos años de desgracia y sacrificios”, en lo que respecta a los asuntos internos de la provincia de Buenos Aires no dejaba de ponderar las tareas que realizaban las Sociedades, Benéfica en las escuelas y la Filantrópica en hospitales y cárceles; como tampoco las reformas de “la educación clásica de la juventud” que se habían operado en la Universidad de Buenos Aires.

Los caminos fueron objeto de atención especial, tanto como las medidas de seguridad en las guarniciones en cada punto de la línea de frontera con el indígena. El Departamento de Marina había colocado balizas y luz en la rada exterior del puerto de Buenos Aires y en la Ensenada de Barragán, y publicado planos y derroteros para el uso de los navegantes. Reconocía, además, que “si el Gobierno, lanzado de improviso en medio de una sociedad profundamente conmovida, ha podido mantenerse fiel a sus compromisos y sostener una marcha legal, lo debe a los elementos de orden constitucional que son: justicia e igualdad, pública y honradamente, ejercida con todos los ciudadanos” (Mensaje 1833, en Mabragaña s/f).

### **Un templo en la Campaña: Nuestra Señora de la Merced en Chascomús.**

Hacia 1831, en algunos pueblos de campaña los edificios para templos se habían refaccionado, en otros se habían construido a nuevo y “se hallaban ya en construcción los principales”. Estas obras se realizaban a “expensas de los fieles sin ningún gravamen para el erario” que subvencionaban las mismas con escasos recursos. En ese contexto se inició la obra del templo Nuestra Señora de la Merced en el Pueblo de Chascomús, aunque su historia había comenzado

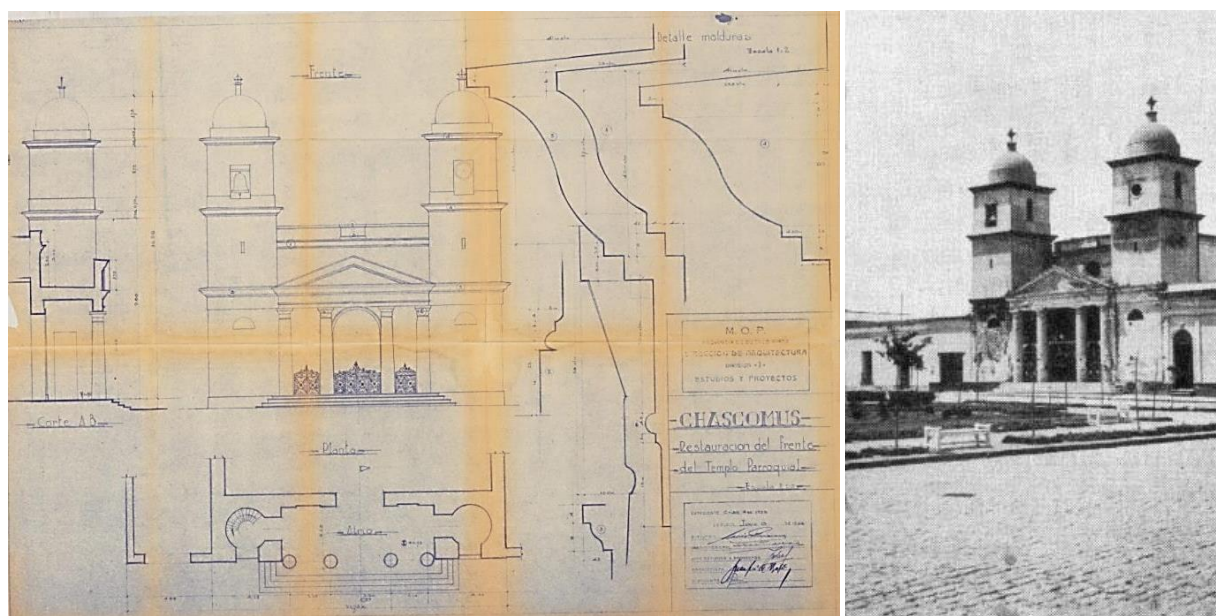
en 1779 cuando el Capitán de Blandengues Pedro Nicolás Escribano emprendió la construcción del fuerte Guardia de San Juan Bautista y la formación de un pueblo en las márgenes de la laguna homónima con la finalidad de fortalecer la línea de defensa fronteriza sur con el indígena.

Fundado el pueblo quedó de hecho comprendido en el curato del partido de la Magdalena, creado en 1780, bajo el patronazgo de San Juan Bautista y Nuestra Señora de La Merced, donde se erigió una primera capilla de adobe crudo y techo de paja que hacia 1818 estaba completamente en ruinas. Por esta razón, en 1824, una comisión de vecinos le solicitó al Gobernador Gregorio de las Heras la transformación del curato en parroquia (1825) y la construcción de una iglesia.

La construcción de una nueva iglesia sería la prueba de la importancia que la localidad iba adquiriendo como uno de los últimos bastiones de la frontera. En ocasión de la visita a Chascomús de la Comisión nombrada en 1825 para establecer la nueva línea de fronteras, al frente de la cual se hallaba Juan Manuel de Rosas, se comprobó que la primitiva iglesia se encontraba en estado ruinoso. Se encargó entonces a Felipe Senillosa, ingeniero español del Departamento Topográfico el proyecto de un nuevo templo.

En 1826 el Ingeniero Felipe Senillosa trazó el primer croquis para la nueva iglesia y, en 1831, se conformó una Comisión de vecinos que se dedicó a recaudar fondos y acopiar materiales para su construcción según un proyecto ajustado por el mismo Senillosa pero similar al anterior: templo de tres naves, planta rectangular con ábside y atrio, fachada flanqueada por dos torres con la incorporación de elementos neoclásicos al pórtico de acceso que se sumaba al lenguaje austero del período virreinal (LINTA-CIC 1996:47).

En 1832 la Legislatura votó un fuerte subsidio a favor de su construcción y el 25 de diciembre se colocó la piedra fundamental de la Iglesia Nuestra Señora de la Merced. Entre 1832 y 1846 se llevaron a cabo las tareas de construcción del templo, siendo inaugurado en 1847 con el padrinazgo del Gobernador Juan Manuel de Rosas, representado en esa ceremonia por su hermano y vecino de Chascomús el General Prudencio Rosas.(fig. 5)



**Fig. 5. Plano de la Restauración del Templo Parroquial de Chascomús.** Dirección de Arquitectura. División Estudios y Proyectos. Ministerio de Obras Públicas, 13 de junio de 1938. Fuente: AHG-ARBA 1938.

“La actuación del Dr. **Manuel Vicente Maza** como Gobernador interino cumplía una necesidad formal dentro de la transición que se había acordado para fortalecer la posición de Rosas con vistas a un nuevo período de gobierno, más los acontecimientos apresuraron la decisión de asumir las responsabilidades gubernativas ante la grave situación planteada con motivo del asesinato de Juan Facundo Quiroga en medio de una conspiración planeada y ejecutada por el gobernador de Córdoba, Juan Vicente Reinafé, y sus hermanos.

Como consecuencia de ello, el 7 de marzo de 1835 presentó su renuncia Maza, quedando designado Gobernador de la Provincia **Juan Manuel de Rosas**. Se inicia, entonces, una etapa institucional caracterizada por graves y sangrientos desencuentros, atribuibles a las actitudes intransigentes de uno y otro bando, a mutuas agresiones que marcaron a fuego a la sociedad argentina.

Los diecisiete años que estuvo Rosas en el poder tuvieron la permanente presión de la oposición unitaria, reflejada en sucesivas conspiraciones apoyadas desde el exterior que pretendían desarticular el esquema gubernativo y las posiciones que habían logrado los federales en todo el país, lo que trajo aparejado un estado de crisis con las consiguientes dificultades económicas y una violenta reacción gubernamental por aquellas actitudes. La conspiración del Tte. Cnel. Ramón Maza, que culminó con su fusilamiento y el posterior asesinato de su padre, Manuel Vicente Maza (junio de 1839), fue el comienzo, siguiéndole luego la llamada revolución de los "Libres del Sur", que fue aplastada por las fuerzas que respondían al Cnel. Prudencio Rosas y ocasionó la muerte de su principal cabecilla, Pedro Castelli, hijo del héroe de Mayo, el Dr. Juan José Castelli, en octubre de 1839.

El 5 marzo de 1840 la Junta de Representantes eligió nuevamente al Brig. Gral. Rosas para ocupar el cargo de Gobernador y, a pesar de su reiterada negativa a aceptar esa nominación, debió finalmente asumir el cargo ante la insistencia de los legisladores y después de habersele otorgado la suma del poder público mediante la ratificación expresa de la ley sancionada el 7 de marzo de 1835.

El tercer periodo gubernativo encontró a Rosas en medio de una turbulencia creciente, tanto por la oposición interna como por la presión de las potencias extranjeras y su expresa manifestación: el bloqueo francés, que finalizó el 31 de octubre de 1840 al ser ratificado el "Tratado Arana-Mackau". Sin embargo, al requerir el gobierno de Montevideo una intervención armada de Inglaterra y Francia, en defensa de la independencia de Uruguay y frente a la inminente invasión del ejército comandado por el Gral. Manuel Oribe, se estableció un nuevo bloqueo sobre los puertos y costas argentinas. Las naves anglo-francesas subieron por el Rio Paraná y, el 20 de noviembre de 1845, fueron atacadas por las tropas encabezadas por el Gral. Lucio Norberto Mansilla, formalizándose la histórica batalla de la "Vuelta de Obligado". Sin embargo frente a la retirada de los ingleses en 1847, continuó el bloqueo hasta el fin de la intervención armada de Francia en junio de 1848.

En el orden interno continuaba la presión de los opositores a Rosas, desatándose una rebelión que tuvo por jefe al Brig. Gral. **Justo José de Urquiza**, quien al mando de sus tropas logró liberar Montevideo, que se encontraba sitiada por el Gral. Manuel Oribe, atravesando luego el Rio Paraná a fin de invadir la Provincia de Buenos Aires. Las tropas que respondían a Rosas, comandadas por el Gral. Pacheco, salieron al encuentro de Urquiza y presentaron batalla en Caseros, siendo vencidas en la mañana del 3 de febrero de 1852, con lo que culminó una etapa institucional significativa en cuanto a la defensa de la soberanía y la integridad territorial.

Ante la rendición de la Plaza de Armas de Buenos Aires, que estaba al mando del Gral. Lucio Norberto Mansilla, Urquiza designó Gobernador interino al Dr. **Vicente López y Planes**, Presidente del Tribunal Superior de Justicia, quien asumió el cargo el 4 de febrero de 1852 y fue confirmado el día 13 del mismo mes”.

## Capítulo 12. Obras públicas de corte federal “¡Viva la Confederación!” (1835-1852).

Juan Manuel de Rosas fue Gobernador de la provincia de Buenos Aires entre los años 1829 y 1852, salvo en el período comprendido entre 1832 y 1835, cuando reemplazado sucesivamente por Juan Ramón Balcarce (1832-1833); Juan José Viamonte (1833-1834) y Manuel Vicente Maza (1834-1835), inició la Campaña al Desierto en 1833.

En ese lapso temporal, Juan Manuel de Rosas se dirigió a los miembros de la Asamblea Legislativa, por sí o por intermedio de su presidente, a través de numerosos mensajes que, como verdaderos compendios de historia política argentina entre los años 1842-1849, mantenían el orden de exposición de una agenda de gobierno inmersa en un convulsionado escenario de conflictos internos y externos que prolongaban sus alocuciones en asuntos de relaciones exteriores e interiores, de guerra y hacienda.

El último día de diciembre de 1835, “Año 26 de la Libertad, 20 de la Independencia y 6 de la Confederación Argentina”, Juan Manuel de Rosas se dirigía a los miembros de la Honorable Representación de la Provincia en su décima tercera sesión para señalarles que a nueve meses de tomar sobre sus “débiles hombros en este mismo lugar el enorme peso de un poder absoluto, confiado a la sanidad de su conciencia”, daría cuenta del modo y forma en que lo había ejercido, no sin antes pronunciar una fuerte crítica a la política de la administración rivadaviana. A su juicio, esa administración “se dirigía abiertamente a humillar esta provincia, impedir el ensanche y seguridad de sus fronteras, ponerla en choque con las demás de la Confederación, insultar su Representación, dilapidar el tesoro público, llevar la discordia por medio de la prensa hasta el lecho conyugal, restablecer las esperanzas perdidas de la facción unitaria, y por último a asesinar federales respetables” (Mensaje 1835, en Mabragaña s/f).

Por entonces, el Gobierno se preparaba para emprender las mejoras reclamadas por los distintos ramos “cuando le fue preciso convertir su atención principal a un acontecimiento que ni pudo prever, ni evitarlo sin deshonor. Un año ha corrido sin que pudiera contraerse seriamente a otro punto que el de salvar la independencia nacional y a reparar los electos de una súbita interrupción comercial. Eminentemente honroso es, señores, para la provincia que en tales circunstancias nadie haya osado perturbar su quietud. Y si no ha sido dado al Gobierno presentaros medidas de progresos, la Providencia Divina, auxiliando sus débiles fuerzas, le ha permitido conservar incólume la honra de la República al través de algunas dificultades”.

En los mensajes del 27 de diciembre de 1840 y 1841, Felipe Arana Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, le transmitía a la Honorable Legislatura “una resolución irrevocable” del Gobernador Juan Manuel de Rosas que consideraba terminado “con exceso el preciso período de su continuación en el mando supremo” y, en tal sentido solicitaba, encarecidamente, “elijáis la persona que deba sucederle”. En ambas ocasiones había realizado un breve paneo de las actividades de los Ministerios de Relaciones Exteriores y Culto, del Interior y de Guerra, destacando en el primero la relación con “SS MM el Emperador de todas las Rusias y el Emperador de Austria” por la disposición a reconocer la independencia de la República Argentina y, el sostenimiento de los derechos de ésta “a las Islas Malvinas”. Nada decían estos mensajes sobre las actividades del Departamento Topográfico, si bien en el marco general del Ministerio de Gobierno del cual dependía era elogiado por su buen desempeño (Mensaje 1840, en Mabragaña s/f).

En 1842 y bajo el epígrafe “¡Viva la Confederación Argentina! ¡Mueran los salvajes unitarios!”, Juan Manuel de Rosas discurría en su mensaje sobre lo actuado por los distintos Ministerios del Ejecutivo Provincial cuando el gobierno dedicado “a los vitales negocios de la guerra y a los delicados de Estado, no ha podido extender sus tareas sobre algunas otras exigencias”.



En ese contexto reinstaló sus “fervorosas súplicas. Después de una áspera carrera fatigosa se han disminuido mis fuerzas y debilitado mi salud. Ni me es posible continuar por más tiempo forzado contra mis invariables principios republicanos [...] Colmados están todos mis sacrificios. Dignaos, HH. Representantes, elegir la persona que deba sucederme” (Mensaje 1842, en Mabragaña s/f).

Un año más tarde, en diciembre de 1843, se complacía en reproducir “la grata convicción de que son dignos del Gobierno y sus conciudadanos, los “magistrados, presidentes, directores y demás funcionarios públicos” en los diversos ramos de la administración: Tribunal de Justicia, Departamento de Policía, Tribunal de Comercio, Defensoría General de Pobres y Menores, Juzgados de Paz en la ciudad de Buenos Aires y la campaña; Sociedad de Beneficencia, Academia de Jurisprudencia, Inspección General de Escuelas, Administración de la Biblioteca, de Correos, de Serenos, las Comisiones Administradoras del Hospital de Hombres y de Mujeres y el Departamento Topográfico (Mensaje 1843, en Mabragaña s/f).

### **El Departamento Topográfico inmerso en las “penurias del erario”.**

Si bien de todos los asuntos internos de la provincia la Administración de Justicia era sin duda el que merecía la atención preferente de Juan Manuel de Rosas, otras áreas del Ministerio de Gobierno no fueron dejadas de lado pese a la pesada herencia y el adverso contexto político que traspasaba todos los ramos de su agenda. Según sus propias palabras, las obras públicas habían continuado en la órbita del Departamento Topográfico que aportaba con sus interesantes trabajos catastrales datos muy importantes para el cobro de la contribución territorial en la provincia o, para la delimitación y consolidación de caminos ante la “urgente necesidad de construir uno que facilitase la entrada cómoda y segura a la ciudad en todas las estaciones sin los inconvenientes que se han tocado a todos los internos”.

Aun siendo grandes las “penurias del erario” decretó la consolidación del camino desde la Ciudad de Buenos Aires hasta el pueblo de San José de Flores “en la longitud de casi dos leguas con ocho varas de ancho” y del camino nuevo de la Boca del Riachuelo muy expuesto a inutilizarse por la naturaleza del terreno. Esta obra que se estaba practicando con materiales “cuyo gasto será pagado con el derecho de peaje y del muelle que se ha reparado”, en 1834 estaba a punto de terminarse. Al mismo tiempo se realizaban en la ciudad de Buenos Aires, otras obras menores de utilidad pública.

Cuando el 12 de mayo de 1835 Juan Manuel de Rosas ordenó “que se concluya la obra de la Catedral”, argumentó esta decisión en los siguientes consideraciones: “Desde que la causa Nacional de la Federación ha triunfado en el campo de batalla [...] es preciso reconocer que la mano bienhechora de la Providencia ha puesto el sello a la causa de la justicia y de la razón”. Se debe entonces, continúa Rosas, “un tributo de reconocimiento al Todo Poderoso que así nos prodiga sus beneficios, y el Gobierno cree llenar en parte este deber, acordando la conclusión de la obra de la Catedral que hace ocho años se halla suspendida” (Prado y Rojas 1877:1835).

La obra de la Santa Iglesia Catedral de la ciudad de Buenos Aires, estuvo administrada por el Dr. Don Saturnino Segurola, “respetable y virtuoso eclesiástico”, con los fondos que le había entregado el gobierno manejados con mucha actividad y economía y, bajo la acertada cooperación, dirección e inspección del Ingeniero de Provincia por parte del Ministerio de Hacienda. Juan Manuel de Rosas consideraba que tras tantos años de suspensión de las obras, una ruina inevitable había sido devuelta “al servicio público, con la solidez y esplendor dignos de su objeto, y de esta capital”, Buenos Aires (Mensaje 1835, en Mabragaña s/f).

En 1835, también, se realizaba una reparación costosa en el Templo Santo Domingo de la ciudad de Buenos Aires, y en la campaña se construían algunos y refaccionaban otros. La obra del Templo de los Santos Lugares de Rosas, se había concluido en 1836 como todas con el aporte de los fieles y los ingresos eventuales del gobierno. El pueblo Santos Lugares de Rosas, así llamado

por su ubicación y en homenaje a su fundador, fue origen de la fundación de la ciudad de General San Martín en 1855.

El Gobierno, en la decimosexta sesión de la Legislatura del día 27 de diciembre de 1838, mantenía en agenda las obras del templo de la Catedral, el camino "General Quiroga" entre el Pueblo de San José de Flores y la Ciudad de Buenos Aires, y el mejoramiento del muelle y camino de la Boca del Riachuelo que, como otras, "demandaban erogaciones gravosas para el tesoro público, exhausto de las rentas ordinarias". A juicio de Juan Manuel de Rosas, el Departamento Topográfico continuaba llenando "satisfactoriamente sus deberes".

En ese contexto, las tropas acantonadas sobre la línea de frontera que "contentas y sufridas, soportan la intemperie y la inclemencia del desierto", merecían la especial recomendación del Gobierno. Los "progresos de la población y del orden social avanzan rápidamente sobre las soledades que dominaba el salvaje", así Juan Manuel de Rosas reafirmaba el desplazamiento de las fronteras interiores que, desde la expedición que comandara en 1833, se dilataban hasta "el corazón del desierto, comprendiendo en vastas latitudes diversidad de temperamentos preciosos en años de seca".

Entre otros los fuertes Patagones, Protectora Argentina (Bahía Blanca 1828), Independencia (Olavarría 1828), Federación (Junín 1828), San Serapio Mártir (Azul 1832) crecían en población y el Fortín Colorado (Patagones 1833) y la Guardia del Río Negro, al sur, cubrían la vigilancia de los puestos avanzados. "La provincia debe a estos valientes la seguridad de sus inmensas propiedades rurales" y de las "tierras enajenables", aunque su venta no había sido considerable por varias causas que concurrían a esa demora: el lento examen de los expedientes, la complicación de los trámites indispensables, el esclarecimiento de los derechos de posesión y de propiedad sin disputa ni perjuicio de terceros, la claridad en los resultados en la justicia en las resoluciones, eran objetos que exigían detenido examen, meditación y títulos de propiedad claros y seguros e importantes datos de la topografía de la provincia. (Viñeta 27)

En 1839, el Gobierno podía marchar sin mayores inconvenientes. Tal posibilidad redoblabla su fuerza, en razón de las mayores entradas que aflúan al tesoro público por la creación de rentas fijas. En este sentido, Juan Manuel de Rosas le trasmitía su beneplácito a los miembros de la Asamblea: "Habéis encomendado a la ilustración y patriotismo esta obra económica de clásica utilidad pública y no se debe temer deje de realizarse con acierto y gloria. El Árbitro de las naciones dispensa su Divina protección a la justa causa de la Confederación Argentina" (Mensaje 1839, en Mabrugaña H. s/f).

Recién en su mensaje del 27 de diciembre de 1844, Juan Manuel de Rosas mencionó entre las funciones del Ministerio de Gobierno, a través del Departamento Topográfico, además de la reparación de las calles de Buenos Aires, una importante obra de ampliación del Paseo de la Alameda, calle ancha de dos vías que creada alrededor de 1780 por el Virrey Vértiz se extendía cuatrocientos metros paralela a la costa del río de la Plata. En ese discurso resaltaba, nuevamente, "el cumplimiento de los deberes de los empleados públicos, civiles y militares, en todos los diversos ramos de la administración" (Mensaje 1844 en Mabrugaña H. s/f).

En 1846, le informaba a la Asamblea sobre la atención "moderada" del gobierno a la obra de la Alameda, cuya dirección estaba a cargo del Ingeniero Felipe Senillosa y la "ejecución, reparo y celo de los trabajos" encomendados al Capitán del puerto. Al mismo tiempo, suprimía la comisión encargada de las vías públicas, concentrando sus funciones y elementos en el Departamento de Policía para su mejor desempeño y ordenando a su jefe que "sea recompuesto el empedrado de las calles, a que ha dado principio; y que no omita esfuerzos en la reparación de las vías públicas a cuyo aumento de gastos atenderá el gobierno" (Mensaje 1846, en Mabrugaña H. s/f).

### **Fuerte Federación, 1828 (Junín)**

“El 27 de setiembre de 1826, el Presidente de la República, Bernardino Rivadavia, dictó un decreto relativo al adelantamiento de la línea de frontera, en la cual se establecerían tres fuertes principales, ubicándose uno de ellos en la laguna del Potroso, en Junín.

En ese mismo año se encargó a Juan Manuel de Rosas, profundo conocedor de nuestras pampas, todo lo relacionado con la organización de la expedición y el levantamiento de los fuertes proyectados... El 2 de diciembre de 1827, partían del Potroso las primeras 24 carretas con los materiales desde el Salto.

Integraban esa comitiva el Comandante Mariano Acha, Francisco Javier Acevedo y Juan Francisco Ulloa, quienes reconocen el terreno conocido como “Cerrito Colorado”, por ser más apropiado que el Potrero para establecer la nueva guardia.

El Teniente Coronel Escribano con el Regimiento de Caballería y 32 prisioneros brasileños partieron para ayudar a construir la guardia, llegando el 27 del mismo mes y comenzaron los trabajos para la construcción de Fuerte Federación. El trazado del fuerte y del futuro pueblo fue dirigido por el Ingeniero Militar, Arquitecto y Agrimensor Teodoro Schuster, con el ayudante Agrimensor José Raimundo Prat.

La comandancia tenía forma de un pentágono desde la entrada de la guardia hasta el puente levadizo que comunicaba con el gran potrero, medía 410 metros y un largo y un ancho de 340 metros, rodeado todo de una zanja o foso de 3.50 metros de boca por 2.50 de profundidad.

El nombre que se le dio al fuerte, fue el de Federación, impuesto por Rodas y significaba el sistema de gobierno y denominación del partido dominante. El 13 de febrero de 1829 el gobierno dictó un decreto cambiando el nombre de Federación por Junín, recobrando su nombre primitivo el 9 de junio de 1830. La denominación de Federación perduró hasta la batalla de Caseros, donde recobró el nombre de Junín.



Fuente: MOSP (1987). La Conquista del Desierto 1536-1879 (pp. 31-32). Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras y Servicios Públicos. Dirección de Geodesia.

Fuente gráfica:

<https://www.diariodemocracia.com/locales/junin/49420-junin-celebra-185-aniversario-fundacion/>

En la sesión del 27 de diciembre de 1847 el Gobernador se explayaba para transmitirles a los miembros de la Asamblea el avance de algunas obras y el pedido de autorización para asignarles recursos al inicio y a la continuidad de otras. Por un lado decretó la fundación de una “casa penitenciaria y correccional de reclusas” propuesta por Jefe de Policía que había determinado el local conveniente y el presupuesto; por otro les solicitaba un nuevo impulso para las obras del Hospital de Hombres, la Catedral y el Fuerte, todas en la Ciudad de Buenos Aires.

Continuaba por entonces la importante obra de la Rivera que a propuesta de la Honorable Asamblea se designaría “Paseo de la Encarnación”, si bien en el mismo mensaje de 1847 Juan Manuel de Rosas les agradeció a sus miembros haber accedido “benévolamente a mi súplica, de que, suprimiéndose éste, se denomine “Paseo de Julio”, nombre ratificado por decreto el 30 de octubre de 1848. También desde el Paseo de Julio se había dado inicio a la compostura de la vía pública para los carruajes de carga “hasta Palermo y sube, cerca de Maldonado al camino de arriba, hasta San Isidro”.

Desde Palermo, también, en el mismo camino, se había comenzado otra vía pública “a la par de aquella para los carruajes de paseo”. Sumaba a estas reparaciones de las vías públicas las correspondientes al “Camino General Quiroga” hasta San José de Flores. Mientras tanto en algunos pueblos de campaña se recomponían las iglesias, y en el fortín Guardia de Luján (actual ciudad de Mercedes) continuaban las obras de un nuevo templo que sustituiría a la antigua parroquia en ruinas (Mensaje 1847 en Mabragaña H. s/f).

No olvidó Juan Manuel de Rosas en su mensaje de diciembre de 1849 transmitir el estado de situación de las obras enunciadas años antes y, si bien había obtenido las autorizaciones para continuarlas lo haría “cuando sea posible destinar a esas importantes obras los fondos que ellas demandan”. Lamentaba no haber podido ocuparse de las reparaciones del Camino General Quiroga, anunciadas dos años antes, y adelantaba que el reemplazo del empedrado de algunas calles de Buenos Aires estaba garantizado por el acopio de piedra de muy “valioso costo” y la “buena disposición de los propietarios de casas para contribuir a ese importante objeto” (Mensaje 1849 en Mabragaña H. s/f).

Se había comenzado a construir un puente en el paso del Arroyo Maldonado, y otros tres en el camino abierto desde el muelle de la Boca del Riachuelo hasta Barracas “todo de madera sólidas”. Asimismo, en ese muelle, se habían reparado y colocado pescantes de hierro para carga y descarga. En la campaña continuaban las reparaciones y construcciones de iglesias, la de Guardia de Luján estaba a punto de terminarse y la de Navarro muy adelantada. A la par de esta exposición de resultados de gestión, atribuibles al Departamento Topográfico, el Ejecutivo provincial presentaba un proyecto de ley para que el “ramo veredas y postes” corriera por cuenta del Estado “bajo un sistema regular y uniforme”.

### **Una obra de vialidad: el “Camino del General Quiroga”**

Durante muchos años, tres fueron los caminos o ingresos y salidas principales de la ciudad de Buenos Aires a su entorno próximo: a San José de Flores (oeste), a Barracas (sur) y a San Isidro (norte) que, en conjunto insumieron ingentes gastos y esfuerzos para su mantenimiento y conservación en buen estado. Como en todos, la historia del camino a San José de Flores, parada obligada de carretas y yuntas de bueyes en su viaje entre Buenos Aires y Luján, comenzó tempranamente.

*“En 1817 Antonio Millán fue comisionado para hacerse cargo del arreglo de los pantanos existentes entre la quinta del Virrey Liniers, en las inmediaciones de Plaza Miserere (plaza Once), hasta la de Quimo, al oeste del pueblo de San José de Flores (Barrio de Flores), y largas tropas de carretas transportaron tierras y escombros. Estos arreglos fueron suspendidos por falta de fondos al año siguiente. Diez años más tarde, en 1828, el gobierno utilizó mano de obra barata en el arreglo de ambos caminos: los marineros brasileños que, prisioneros de guerra, habían sido confinados en nuestro país” (Cunietti 1936).*

Previo a esta última intervención, en mayo de 1827, el Departamento Topográfico le advertía al Gobernador Bernardino Rivadavia (1826-1827) sobre la “falta de regla general que lo conduzca en las delineaciones de los edificios fuera de la ciudad (de Buenos Aires), y en los caminos de” y la necesidad de que se tomaran las medidas necesarias para obrar en las delineaciones que “en adelante se practicaren”. Esas medidas fueron las siguientes, por un lado se estableció que “la línea de cercos o edificios nuevos será determinada continuando la que tiene la mayor parte de los edificios antes existentes”. Por otro, que esas delineaciones debían observar las disposiciones generales sobre el ancho de las calles y caminos, y muy particularmente la que recomienda que en ningún caso se disminuya la extensión que tiene la vía pública, aunque sea con el objeto de que ella sea más recta” (Prado y Rojas 1877: 1827).

Los ingenieros Juan Pons y Carlos Zucchi elevaron informes en 1829 y 1831 sobre los trabajos a realizar y, en diciembre de 1833 el Gobernador Juan José Viamonte (1833-1834), mandó “componer los tres caminos de salida de la ciudad [...] siendo la recomposición y mejora de los caminos una de las obras más recomendables por el bien que resulta a la clase menesterosa, proporcionando de este modo fácil entrada a las introducciones de los frutos de campaña”. Por el mismo decreto se conformaría una Comisión Central Directiva de Vías Públicas a cargo de la dirección e inspección “de los tres caminos que van a allanarse” y una Comisión de Vecinos por cada uno de ellos para la inspección y ejecución (Prado y Rojas 1877: 1833).

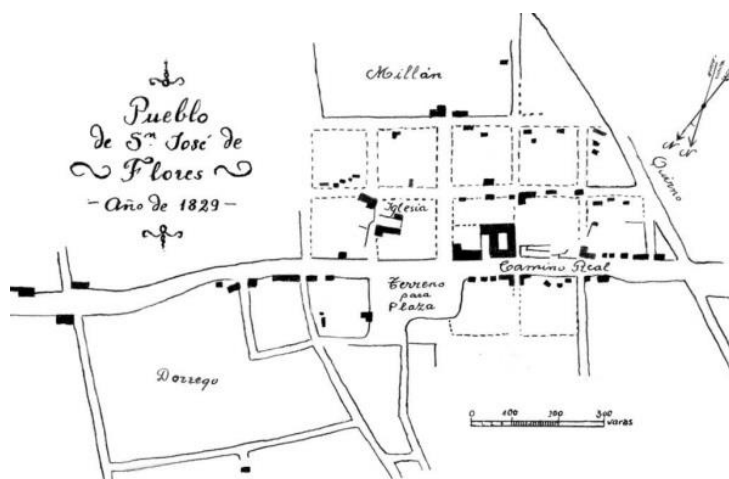
La Comisión Central Directiva que obraría bajo dependencia del Ministerio de Gobierno, estaría compuesta por el Presidente del Departamento Topográfico, el Ingeniero de Provincia y tres ciudadanos. Entre sus atribuciones, debía atender constantemente la conservación y recomposición de los tres caminos, y proponer al Gobierno “cuanto considere conveniente sobre la mejora y adelantamiento de los caminos a su cargo”, como asimismo “cualquiera alteración y obras de costo que se ofreciere ejecutar en ellos, sea por medio de empresas particulares o con los fondos de su dotación”. Por ese decreto, la Comisión quedaba también facultada para “escoger, variar y rectificar las mejores direcciones de los caminos de su dependencia, según lo aconseje el interés público y las ventajas de localidad, economía, preferencia de relaciones con otros puntos de la campaña y adyacencias” (Prado y Rojas 1877: 1834)

Juan Manuel de Rosas tenía una personal simpatía por el pueblo de San José de Flores nacido como curato el 31 de mayo de 1806 a la vera del Camino Real (Avenida Rivadavia) e incorporado a Buenos Aires como un barrio del oeste porteño en 1888. En el frontispicio de aquel templo, que solo conocemos por un grabado del ingeniero y pintor Carlos Pellegrini, podía leerse la siguiente leyenda: “Construido bajo los auspicios del Exmo. Restaurador Brigadier General Don Juan Manuel de Rosas”. En ese templo se detuvo el cortejo fúnebre del caudillo federal Juan Facundo Quiroga cuando fue asesinado en Barranca Yaco (Córdoba) el 16 de febrero de 1835. (fig.6)



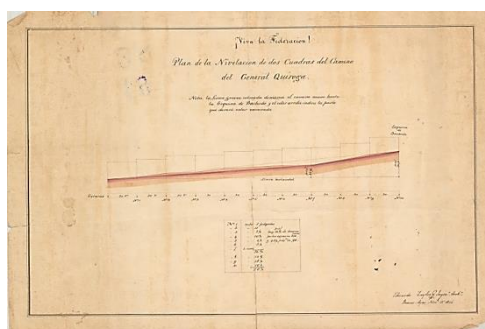
**Fig. 6. Iglesia San José de Flores (1831-1879).** Fuente: [revisonistas.com.ar](http://revisonistas.com.ar)

Seis meses más tarde, el 28 de agosto de 1835, Juan Manuel de Rosas ordenó la construcción de empedrados para garantizar “la solidez de los caminos principales a los mercados de la ciudad” y, en particular, hasta el pueblo de San José de Flores con el nombre de “Camino del General Quiroga” quién, con él, había participado de la Campaña al Desierto de 1833 y cuyos restos mortales lo habían transitado hasta la ciudad de Buenos Aires. Según sus propias palabras pensaba concluir el Camino en 1837, pese a que las piedras para cubrirlo eran muy costosas en Buenos Aires porque provenían de la Isla Martín García. (figs. 7- 8)



**Fig. 7. Plano de San José de Flores 1829.** Fuente: ri.conicet.gov.ar

Alberto Piñeiro (2003:210) aclara que en el Plano Topográfico de la ciudad e inmediaciones levantado por César Hipólito Bacle, en el año 1836, se observa claramente que el trazado del Camino rompe la cuadrícula y en otro de los Alrededores de Buenos Aires levantado con licencia del Superior Gobierno por el Agrimensor Adolfo Sourdeaux (ca. 1850), puede observarse que el actual trazado de la Avenida Rivadavia ya se encuentra totalmente abierto.



**Fig. 8. Plano de Nivelación de dos cuadras del Camino del General Quiroga.** Ingeniero Eduardo Taylor. Buenos Aires, 12 de noviembre de 1836. Fuente: AHG-ARBA 1836.

El camino se construiría bajo la administración del ciudadano D. Juan Nepomuceno Terrero y la inspección del Ministerio de Hacienda y aunque los esfuerzos no faltaron en la segunda mitad del siglo XIX entraría en un sinuoso proceso de éxitos y fracasos de gestión para su mantenimiento.

Después de la batalla de Caseros volvió a llamarse Camino de Flores y en 1870 la municipalidad lo bautizó Rivadavia en el tramo que atravesaba el pueblo de San José de Flores limitado por las dos avenidas de Circunvalación (Cunietti 1936).

“La concreción del "Acuerdo de San Nicolás" no tuvo repercusión favorable en Buenos Aires, habida cuenta de la comunicación cursada por la Sala de Representantes al Poder Ejecutivo por la que hizo saber la voluntad de no cumplir ni ejecutar decreto u orden que emanase de facultades o poderes establecidos en la Convención mientras no tuviera la aprobación de la Legislatura. El conflicto planteado como consecuencia de esa actitud derivó en la renuncia de Vicente López y la designación del Gral. **Manuel Guillermo Pinto** -Presidente de la Legislatura- como gobernador interino, lo que no llegó a concretarse en virtud del golpe de Estado que dio el Gral. **Justo José de Urquiza** en su carácter de titular provisorio de la Confederación Argentina, el día 23 de junio de 1852, lo que lo llevó a asumir la gobernación al sólo efecto de reponer en el cargo de gobernador al renunciante...

La asunción del mando por parte del Gral. Urquiza tenía carácter precario en razón de los compromisos pendientes por los deberes correspondientes al cargo de Director Provisorio de la Confederación y a la necesidad de organizar el Congreso General Constituyente, circunstancias que lo llevaron a designar Gobernador Provisorio al Gral. **José Miguel Galán**, asumiendo éste con fecha 4 de septiembre de 1852. Sin embargo, a tres días de haberse ausentado Urquiza de Buenos Aires, en la madrugada del 11 de septiembre de 1852, estalló una revolución liderada por el Gral. José M. Piran. De inmediato fue convocada la Sala de Representantes a una sesión extraordinaria pese a que había sido disuelta el 24 de junio anterior. Reunidos ese mismo día, los Legisladores procedieron a la designación del Gral. **Manuel Guillermo Pinto** como gobernador interino, al sólo efecto de establecer un ordenamiento diferente y favorecer la designación de un nuevo gobierno.

El 30 de octubre de 1852 fue designado gobernador titular el Dr. **Valentín Alsina** por el término de tres años, no llegando a cumplir ese período debido a la revolución que se declaró el 19 de diciembre y que lo obligó a renunciar el día 6 del mismo mes. Vuelve entonces a hacerse cargo del Poder Ejecutivo el Gral. **Pinto**, en su carácter de Presidente de la Sala de Representantes, debiendo enfrentar el bloqueo de las fuerzas rebeldes que se encontraban al mando del Cnel. Hilario Lagos, hasta que el Congreso de Santa Fe -mediante ley fechada el 31 de mayo de 1853- le encomienda al Gral. Urquiza la adopción de las medidas necesarias para hacer cesar la guerra civil en la Provincia de Buenos Aires, a cuyo efecto fue comisionado el Dr. Luis José de la Peña para la intermediación pertinente. El 9 de marzo de 1853, de la Peña y Lagos suscribieron un tratado de paz que fue ratificado por la Legislatura de Buenos Aires, no siendo reconocido por el Gral. Urquiza.

El fallecimiento del Gral. Pinto, acaecido el 28 de junio de 1853, dejó en estado de acefalía al Poder Ejecutivo provincial. A fines de 1853, en clara respuesta política a la decisión emanada del Congreso de Santa Fe y la consecuente sanción de la Constitución Nacional, el gobierno provincial convocó a una elección de Convencionales Constituyentes para el tratamiento y eventual sanción de una Ley Suprema bonaerense. La Convención Constituyente Provincial se instaló en la sede de la Sala de Representantes el 2 de enero de 1854 y después de algo más de tres meses de deliberaciones, quedó sancionada con fecha 11 de abril la primera Constitución bonaerense. Mediante Ley de la Legislatura provincial, fue designado primer gobernador constitucional el Dr. **Pastor Obligado**, asumiendo el cargo el 28 de mayo de 1854.

El 5 de mayo de 1857 asumió la gobernación el Dr. **Valentín Alsina** y el estado de guerra que se había desatado durante la gestión de Pastor Obligado perduró en la nueva etapa institucional, aunque esta vez tuvo resultado desfavorable para la provincia, ya que el ejército comandado por Bartolomé Mitre fue derrotado en Cepeda, provocando la renuncia del gobernador el 8 de noviembre de 1859. Ese desenlace favoreció la concreción de una Convención a fin de: establecer las condiciones para la pacificación, acordándose la incorporación de la Provincia de Buenos Aires a la Confederación mediante un convenio que fue suscripto por **Felipe Lavallol** en su carácter de Gobernador Provisorio. La formalización del "Pacto de Unión" se cumplió el 11 de noviembre de 1859 en San José de Flores, quedando establecidas -por ese acto-las condiciones fundamentales para la unión nacional”.

### Capítulo 13. Obras públicas de los primeros gobiernos constitucionales (1852-1860)

El gobernador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas, fue derrotado en febrero de 1852 en la Batalla de Caseros y el 31 de mayo se firmó el pacto de San Nicolás cuyo objetivo de sentar las bases de la organización nacional, sirvió como antecedente para la sanción en 1853 de la Constitución del Estado de la República Argentina, con el nombre oficial de Confederación Argentina. Esta Constitución fue aprobada por representantes de trece de las catorce provincias por entonces existentes con la ausencia de la Provincia de Buenos Aires que separada de la Confederación Argentina constituyó el Estado de Buenos Aires hasta 1859. La Constitución Nacional, sancionada por el Congreso General Constituyente reunido en Santa Fe, fue promulgada el 1 de mayo de 1853 por Justo José de Urquiza, a la sazón director provisional de la Confederación Argentina (Barcos 2019).

El conflicto planteado como consecuencia de esa separación derivó en la renuncia de Vicente López y en la designación del Gral. Manuel Guillermo Pinto como gobernador interino, la que no llegó a concretarse en virtud del golpe de Estado dado por el Gral. Justo José de Urquiza en su carácter de titular provisorio de la Confederación Argentina, el día 23 de junio de 1852. Entre los años 1852 y 1853 se sucedieron en el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, los siguientes mandatarios provisorios: Juan Miguel Galán (1852), Manuel G. Pinto (1852), Valentín Alsina (1852), nuevamente Manuel G. Pinto (1852-1853) y, un gobierno delegado a los miembros de la Junta de Ministros en 1853.

El 12 de octubre de 1853 asumió provisoriamente la Gobernación el Dr. Pastor Obligado, quien al día siguiente actualizó la necesidad de dictar una Constitución para el Estado de Buenos Aires. El proyecto fue elaborado por una comisión designada por la Sala de Representantes y tuvo estado público en 1854. Debatida intensamente y sancionada con fuerza de ley el 11 de abril de 1854, la Constitución de la Provincia de Buenos Aires “con el libre ejercicio de su soberanía interior y exterior”, sentaba su forma de gobierno en “popular y representativa” y entre otros preceptos en el “despacho de los negocios” a cargo de Ministros Secretarios bajo las inmediatas órdenes del Gobernador. El 27 de mayo de 1854 **Pastor Obligado** es nombrado primer Gobernador Constitucional de la Provincia de Buenos Aires (1854-1858) (Recopilación 1853).

Durante su gobierno apoyó la construcción del Ferrocarril del Este, y el alumbrado a gas para la Ciudad de Buenos Aires, nombró a Domingo Faustino Sarmiento en la dirección del Departamento de Escuelas, impulsó la construcción de templos en los pueblos de campaña, mandó demoler el fuerte y construyó el primer muelle de pasajeros en el puerto de Buenos Aires, entre muchos otros actos como la fundación de la Bolsa de Comercio y de nuevos pueblos en la campaña, el establecimiento de la Municipalidad de Buenos Aires y la Aduana de San Nicolás.

#### **Reingeniería institucional y gestión de obras y trabajos públicos.**

En junio de 1852, el nombrado en mayo Gobernador Provisorio de la Provincia Dr. Vicente López reestructuró el Cuerpo de Ingenieros provincial con el establecimiento de un Consejo de Obras Públicas que, bajo la órbita del Ministerio de Gobierno, tendría por misión: examinar los proyectos y presupuestos relativos a obras y trabajos públicos, como caminos, canales, muelles, puentes y de refacción y construcción de edificios del Estado. Pocos días más tarde el mismo Vicente López restablecía el Departamento Topográfico para responder a las nuevas demandas de gestión junto a las Comisiones de Obras Públicas Municipales constituidas tras la sanción de la ley de Municipalidades el 11 de octubre de 1854 durante el gobierno de Pastor Obligado (Recopilación 1852-1852a).



El período de Gobierno de Pastor Obligado fue prolífero en la producción técnico legal para la organización del territorio en pos de consolidar las líneas de frontera con el indígena y fundar nuevas guarniciones militares y, en su entorno, nuevos pueblos como “mojones vivos” en la rápida carrera hacia el suroeste de la provincia de Buenos Aires. En la campaña, varios vecinos de los Pueblos de Saladillo y Las Flores demandaron en 1854 la construcción de un Fortín entre ambos partidos que los pusiera a “cubierto de las depredaciones de los indios” (Vitalone 2013).

El Gobierno hizo lugar a esa solicitud y decretó su construcción con el nombre de Fortín Esperanza (1854 General Alvear), ordenando en 1855 la formación de un pueblo en su entorno, cuya traza y ejido serían mensurados y amojonados por un Ingeniero con arreglo a las instrucciones del Departamento Topográfico. En 1854, este Departamento había intervenido también en la demarcación definitiva de los límites del nuevo partido de Zárate “en una parte del territorio de la Exaltación de la Cruz” (Recopilación 1854-1855a). (Viñeta V.28)

Durante su gobierno, Pastor Obligado aprovechó los fondos proporcionados por la aduana del puerto Buenos Aires para mejorar la infraestructura en la campaña bonaerense: fundó numerosas escuelas primarias, urbanizó el territorio provincial convirtiendo antiguos fuertes en poblados (Villa Mercedes, Tapalqué, Lomas, Chivilcoy y Bragado) y, en la Ciudad de Buenos Aires, sentó las bases del Colegio Nacional y comenzó las obras para los servicios de agua corriente y gas de alumbrado.

En marzo de 1855 se ordenaba el traslado del Pueblo de Tapalqué a las puntas del mismo arroyo en terrenos de propiedad pública y en el punto preciso que determinarían el Consejo de Obras Públicas, el Departamento Topográfico y el Ministerio de Guerra. La dirección de los trabajos de mensura y amojonamiento de la traza del nuevo pueblo estarían a cargo de un Ingeniero Militar. El nuevo Pueblo de Tapalqué formaría “la extrema izquierda avanzada de una nueva línea de frontera rectificadas desde el Fuerte Federación en el partido de Junín (Recopilación 1855).

En 1856 se dispuso la fundación de Villa Castelli (ciudad de Castelli) “con un ejido de cuatro leguas cuadradas” en un terreno conocido como Rincón de López en la desembocadura, margen derecha, del río Salado. Una comisión conformada por tres vecinos elegiría el lugar donde trazar el nuevo pueblo además de encargarse de hacer “cumplir y ejecutar las instrucciones que por el Ministerio de Gobierno, Departamento Topográfico, se den al Agrimensor que ha de delinearla” (Recopilación 1856).

Pastor Obligado aprobó en diciembre de 1856, el plano de la traza del Pueblo de General San Martín cuya formación estaba promovida por varios vecinos de Santos Lugares, y en consecuencia el Departamento Topográfico comisionó “a uno de sus empleados que, llevando una copia de aquel y las instrucciones que el Departamento juzgue oportunas, practique la traslación del plano al terreno con el respectivo amojonamiento”. Una Comisión integrada por tres vecinos auxiliaría los trabajos del comisionado del Departamento Topográfico, distribuiría los solares y las suertes de quintas. El decreto dejaba en claro también que “los edificios llamados Casas de Rosas y Crujía, existentes fuera de la traza, pertenecen al pueblo, situándose por ahora en ellos los edificios o establecimientos públicos de todo género y pudiendo la Comisión disponer de lo que sobrase como mejor lo estime” (Recopilación 1856a)

Al Departamento Topográfico también le correspondía la delineación de los caminos y responder a las solicitudes sobre determinación de la línea de edificación para la construcción de edificios. Estas atribuciones le fueron ratificadas al resolver con la Municipalidad de Barracas al Sud un conflicto “que ha tenido lugar en consecuencia de varias construcciones hechas en la nueva línea trazada para el pueblo”. La respuesta del Gobierno dejó en claro que en cuanto a delineaciones de las vías públicas las Municipalidades estarían sujetas a los decretos vigentes y a las instrucciones del Departamento Topográfico, siendo de exclusiva responsabilidad del gobierno local los permisos para edificar fuera o dentro de ellas (Prado y Rojas 1877: 1857).

### Fortín Esperanza, 1854 (General Alvear)

“Hacia 1853, el General Manuel Hornos es comisionado por el gobierno para recorrer la zona central y sud de la provincia de Buenos Aires para dar solución a los problemas de fronteras.

Consideró Hornos como necesario, la creación de un fuerte entre Las Flores y Saladillo, debido al constante accionar de malones indígenas.

Los encargados de las obras serían el Juez de Paz de Saladillo, José Atucha y el vecino José Portuguez en lo que hoy es partido de General Alvear. Con 25 hombres a su cargo José Portuguez dirigió la construcción.

El fortín tenía forma de estrella de cuatro puntas, midiendo cada uno de los lados casi 200 metros, con un baluarte y un cañón. Estaba rodeado por un foso de 5 varas (4.17 metros) por 3 (2.50m) de profundidad. Había una cuadra de 20 varas (16.7m) de largo por 6 (5m) de ancho, una pieza para la comandancia, cocina, otra cuadra menor para cuerpo de guardia y cuarto de bandera, todos construidos en barro y paja. El potrero estaba dentro del fortín, rodeado de un foso y parapeto...

El 28 de agosto de 1855, el gobierno aprueba la formación de un pueblo, trazándolo el Sargento Mayor de Ingenieros Ludovico D<sup>o</sup> Horbourg. El pueblo es la base de la actual ciudad de General Alvear”.



Fuente: MOSP (1987). La Conquista del Desierto 1536-1879 (pp. 45-46). Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras y Servicios Públicos. Dirección de Geodesia.

Fuente gráfica:

<https://www.historiasdegeneralalvearlissolle.com.ar/2020/04/dudas-sobre-la-ubicacion-del-fortin.html>

El Consejo de Obras Públicas, por su parte, centraba la atención en varios asuntos de su incumbencia para resolver temas de agenda del Ministerio de Gobierno, tanto para la ciudad de Buenos Aires como para los pueblos de la campaña. En marzo de 1856, con la firma de Valentín Alsina, se aceptaba una propuesta de particulares sobre concesión por veinticinco años del terreno de la Plaza de Las Artes para establecer y construir un Mercado de Abasto.

Con el mismo celo rubricaba, en el mismo mes de marzo, un informe sobre la construcción de bóvedas en el Cementerio “en honor de hombres públicos o de ciudadanos beneméritos, por consideración a sus servicios, circunstancias, cualidades, etc.”. Los planos de tales monumentos serían proyectados por el Consejo de Obras Públicas o, en caso de ser presentados por particulares, debían obtener la aprobación del mismo consejo (Recopilación 1856b).

Otro de los temas de agenda pública que importaba para cohesionar el territorio a medida que avanzaba la línea de frontera fue el otorgamiento de licencias para la construcción de “caminos de fierro” y líneas telegráficas. En 1857, la Cámara de Senadores y Diputados del Estado de Buenos Aires autorizaba al Poder Ejecutivo para ejecutar un ferrocarril desde Buenos Aires hasta San Fernando y, desde Buenos Aires hasta La Ensenada y, el mismo Pastor Obligado presidió la inauguración de la primera línea férrea, que recorría el trayecto desde la actual Plaza Lavalle hasta el pueblo (hoy barrio) de San José de Flores (Prado y Rojas 1877: 1857a).

Mientras que en el presupuesto para el año 1860 se acordaban las partidas para la creación de once escuelas, parte en la ciudad y parte en la campaña, en los lugares que carecían de ellas con numerosa población reunida como en San Fernando, entre el Canal y el río Las Conchas, o en los pueblos nuevos como Colonia Suiza en Baradero.

*“Las condiciones esenciales, que serán rigurosamente observadas para toda casa de escuela, son una situación salubre, salas suficientemente grandes, bien pavimentadas, bien aireadas y tenidas con el mayor aseo y, siempre que sea posible, con un buen alojamiento para el maestro. En cuanto a las escuelas que tienen varios maestros, se tratará de que uno de ellos al menos tenga habitación en la propia escuela. Los consistorios provinciales mandarán a hacer planos, modelos de casas de escuela de diversos tamaños para las villas y aldeas con los presupuestos aproximativos de los gastos de construcción y del amueblado necesario, a fin de que se conformen a ellos para todas las construcciones nuevas y las reparaciones mayores”,  
Domingo Faustino Sarmiento (1840:223).*

### **Edificios para Escuelas, uno en la Ciudad de Buenos Aires, otro en un Pueblo de Campaña.**

En un extenso trabajo sobre Educación Popular, Domingo Faustino Sarmiento hacía referencia a que “en las provincias y en la capital misma, preciso es decirlo, no es conocida la arquitectura escolar, tan perfeccionada en estos últimos tiempos en los países en que la instrucción pública es la primera atención del Estado y el derecho mejor comprendido de los vecinos” (Sarmiento 1940:225). Para responder a las diversas exigencias locales, en ese tratado destacaba algunos principios generales que debían tenerse en cuenta “a fin de que nuestras futuras escuelas sean construidas con conocimiento y aplicación de los buenos resultados que la ciencia y la práctica han dado ya en otros países”. Sarmiento tenía fundamentalmente en cuenta los modelos de escuelas del *board* (consejo) de educación de Massachusetts, de 1838; del *Common School Journal* de 1842 y los de *The School Manual of New York* de 1843.

El Departamento de Escuelas a cargo de Domingo F. Sarmiento, publicó en 1856 el primer “inventario de la educación” de la ciudad de Buenos Aires y el territorio provincial donde se advertía la insuficiencia de los locales para escuelas que “exigen condiciones de distribución y espacio para el buen servicio” que nunca podía ser prestado “en casas construidas para la residencia de una familia, razón por la que se ha concluido en los últimos años, en todos los

países que se ocupan de la educación pública, por construir edificios adecuados” (Anales 1859:112).

El 31 de agosto de 1858, con la firma de Felipe Lavallol se sancionó la ley que conformó un fondo exclusivamente destinado a la construcción de edificios de escuelas para mujeres y varones en todo el territorio del Estado. Dicha ley delegaba en el Departamento de Escuelas, con la aprobación del Gobierno, la designación de “la forma y capacidad de dichas Escuelas según la población de las parroquias (división territorial eclesiástica de la ciudad de Buenos Aires) y los municipios” y, establecía que para tal fin debían exceptuarse de la venta “los terrenos o edificios que cada parroquia de la ciudad o municipio de campaña posea o crea conveniente para escuelas, o su permuta, en caso de no hallarse convenientemente ubicada” (Recopilación 1858).

La inversión y administración de los fondos corría por cuenta de una comisión de vecinos, padres de familia, una vez que el Departamento de Escuelas, dependiente del Ministerio de Gobierno, le suministrara los planos a fin de elaborar el presupuesto de los costos de construcción (Anales 1858:36).

La construcción de escuelas en las poblaciones de campaña, constituía para el Departamento de Escuelas “una verdadera agitación en que toman parte a porfía los pueblos” y a partir de su concreción “un espectáculo animador para el viajero”, al ver “descollar donde quiera que haya población reunida el edificio de la Escuela” (Anales 1861:624-625).

Al amparo de las prescripciones de esa ley, presentaron solicitudes para la construcción de Escuelas las Comisiones de Vecinos de las parroquias de la Catedral al Norte y Monserrat de la ciudad de Buenos Aires y, del Estado provincial Quilmes, Baradero, San Justo, San Martín y Cañada Bellaca que, en el año 1859 “estaban en vías de ejecución, distinguiéndose la parroquia de la Catedral al Norte por lo adelantado de los trabajos [...] ostentando la gloria de ser la primera que el vecindario asociado construye en América del Sud” (Anales 1869a).

Hacia 1861, el Departamento de Escuelas atesoraba gran cantidad de planos la mayor parte aprobados de las obras proyectadas, en construcción las unas, terminadas otras y, “pareciera increíble, con el mismo dinero disponible, muchas aún sin un comienzo de ejecución” o recién iniciadas como la Escuela en el Baradero destinada a la enseñanza superior y primaria.

### **En la Ciudad, la Escuela Superior de Catedral al Norte.**

*“Ahí está ese edificio dando a todas horas su muda cuanto elocuente lección al pueblo, con sus formas arquitecturales, que colocan la escuela entre los monumentos públicos que ostenta una ciudad culta; con su letrero dorado, que dice a todos, este edificio con sus mármoles, su fachada, sus verjas, es simplemente la Escuela de la Catedral al Norte” (Anales 1861:622).*

El 2 de setiembre de 1858, a sólo dos días de sancionada la ley que destinaba fondos para la construcción de escuelas, los vecinos de la Parroquia Catedral al Norte le solicitaban al Gobierno el establecimiento de una Escuela Superior para lo cual estaban dispuestos a contribuir “en lo necesario para su instalación y entretenimiento (sic)” (Navarro 1909).

No bien la Legislatura consagró los fondos para la creación de Escuelas, se conformó la comisión con la concurrencia de los siguientes vecinos padres de familia: Pastor Obligado y Manuel J. Guerrico, Antonio C. Obligado, Pablo P. Esnaola, Juan Anchorena, Felipe Lavallol, Daniel Mackinley y Joaquín Cazón. La comisión tenía por misión reunir suscriptores, nombrar inspectores, proporcionarse un local adecuado y levantar el plano y presupuesto de la obra. En octubre ya se había “levantado el plano” y “cursando para su aprobación” a las reparticiones del Departamento de Escuelas que, una vez realizadas las correcciones necesarias, sería litografiado para dar principio a la obra (Anales 1858).

El plano de proyecto, realizado por el arquitecto Miguel Barrabino de acuerdo con las instrucciones del Departamento de Escuelas, fue aprobado en 1859 por Domingo F. Sarmiento y el Gobernador Don Valentín Alsina. La piedra “designada como angular” de la Escuela Superior de la Catedral al Norte fue colocada el día 27 de mayo de 1859, bajo el padrinazgo de Felipe Lavallol, Síndico de las Escuelas Parroquiales de la Catedral al Norte y Presidente del Senado del Estado de Buenos Aires

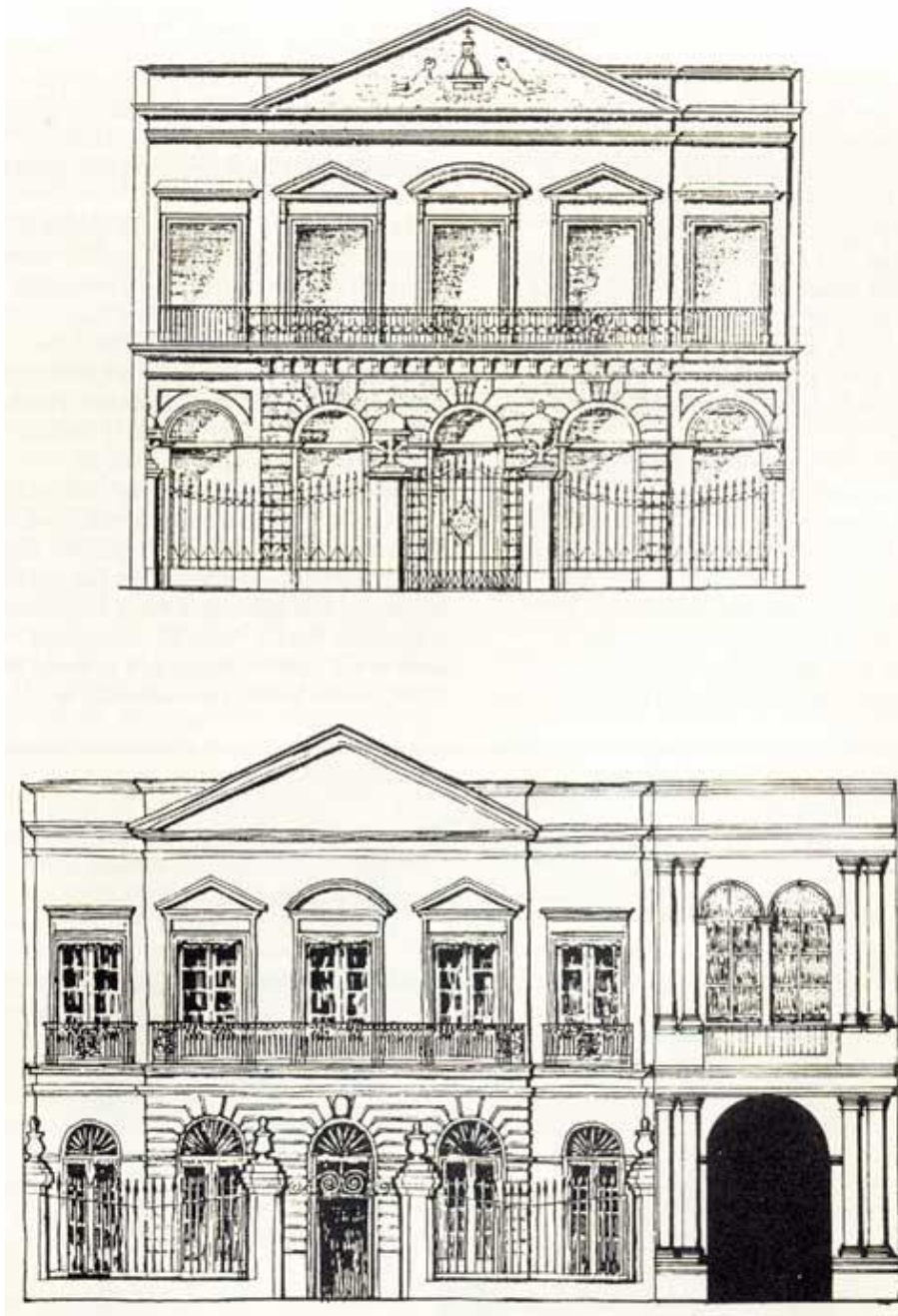
Conforme al plano suministrado por el arquitecto Barravino y en cumplimiento de la Ley 31 de agosto de 1858 que promovía la construcción de escuelas, una vez demolidas las construcciones existentes en el terreno todo estuvo dispuesto para iniciar la obra de la primera escuela primaria inspirada en las ideas sarmientinas, bajo la dirección técnica del mismo Barrabino.

En 1860 el edificio estaba por concluirse “con un lujo y gusto de decoración que abre una nueva época para las escuelas. Con una fachada monumental, pavimento y escalera de mármol, y puertas de caoba, tiene salones capaces de contener trescientos alumnos”. El Departamento de Escuelas esperaba la llegada de los muebles “de patente y útiles de enseñanza de Estados Unidos para una escuela que estaría ese año en posesión, también, de los locales que ocupaba ese Departamento para salones de recitación (Anales 1859b:190-328).

La Escuela fue inaugurada el 18 de julio de 1860 con la presencia del Gobernador Bartolomé Mitre (1860-1862), el Presidente de la Nación Santiago Derqui (1860-1861) y los ministros de ambos gobiernos; el Presidente de la Comisión Pastor Obligado y sus miembros y, el Padrino de la Escuela Felipe Lavallol entre muchos otros. En ese acto el Ministro de Gobierno, por entoces, Domingo Faustino Sarmiento expresó su satisfacción al comunicar que “el país está en movimiento de creación y erección de Escuelas”, se habían aprobado los planos de esos establecimientos para Colonia Suiza y el Baradero, la Villa de Luján, Cañuelas, Barracas al Sur, “bien pronto el salvaje de la Pampa divisará en el Bragado, y el campesino en el Tordillo y la Mar Chiquita la escuela *pioner*” (Anales 1860: 518).

Daniel Schavelzon (blog) transcribe un artículo de la Revista Summa-Temática, Arquitectura para la Educación del año 1989, para explicar que “la obra de Miguel Barrabino fue proyectada en dos pisos, con un patio al frente, como planteaba Sarmiento en sus textos, mostrando una genealogía académica y clasicista. La planta inicial era simple, remedo de la distribución de las casas llamadas «chorizo», habituales en la ciudad desde mucho tiempo antes. El bloque frontal estaba pensado para actividades administrativas y vivienda del director, mientras que en un cuerpo alargado se hallaban las aulas a las que se accedía por un pasillo largo que remataba en un patio amplio al fondo”.

La fachada, continúa, “es digna de ser destacada, ya que es representativa de la arquitectura de su década: dos niveles de vanos simples, los de abajo imitando entradas de dintel curvo, solo dos lo eran en realidad, con un almohadillado en el centro, y arriba, guardapolvos curvos, planos y triangulares le daban cierto movimiento al conjunto, de líneas muy simétricas. Si bien esta planta permitía en sus modestas dimensiones dar cabida hasta trescientos cincuenta alumnos, la educación se estaba transformando rápidamente, en más aspectos que solo el referido al número de estudiantes. Creer que el aumento de población estudiantil es el único motivo que llevó a transformar el edificio, es no entender la superposición de fechas con el Congreso Pedagógico Nacional y la ley 1420 de Educación Común”. En esos años se compró un terreno estrecho aledaño que permitió ensanchar el edificio y construir nuevas aulas en el patio (fig.9).



**Fig. 9. Escuela Superior de la Catedral al Norte. Fachada 1859 y ampliación.** Fuente: Daniel Schavelson (Escuela José Manuel Estrada, Calle Reconquista N° 149-153)

“Sobre el lado derecho de la fachada se construyó, para cubrir el nuevo terreno, un gran arco de triunfo en planta baja, con una ventana de parteluz doble arriba. A sus lados grandes pilastras pareadas lo definían y separaban del sector original. Esto permitió separar el acceso de profesores y alumnos de otras entradas. Atrás del gran arco se construyó un gran vestíbulo ornamentado para darle monumentalidad al acceso. De esa manera los vanos del frente anterior servían únicamente a la “entrada de porteros”, a la vivienda del director y a las ventanas de dirección y vicedirección, diferencias jerárquicas que en el proyecto original de Barabino no existían y que ahora cobraban importancia. Por otro lado, el que las aulas con la ampliación pudieran estar iluminadas por dos lados a la vez, cosa que casi nunca se repitió más tarde, debió darle al colegio una liviandad, aireación y luminosidad excelentes. Esto no oculta que también hubo salas y salitas que se ubicaron donde se pudo, o que la casa nueva del director hubiera sido resuelta de una manera bastante diferente”.

Este cuerpo, continúa Daniel Schavelzon, y las dos circulaciones se abren al gran patio, que se aísla del patio norte, proyectado como patio de servicio, y está rodeado abajo por cuatro aulas y un baño y la escalera que conduce a un nuevo grupo de aulas en el primer piso con una galería perimetral. Al observar este sector es evidente la libertad con que fue pensado, a partir de los cánones de la época, quizá gracias a la falta de un modelo o prototipo tipológico de arquitectura escolar. También llaman la atención detalles como la salita y la pieza de porteros de la planta baja, resultado evidente de no haber tenido otro lugar donde ponerlos, a diferencia de las aulas del primer cuerpo superior o de sus anexos en ambos pisos, separados entre sí por simples tabiques que permitían ampliar o transformar fácilmente estos espacios de ser necesario. (fig. 10)

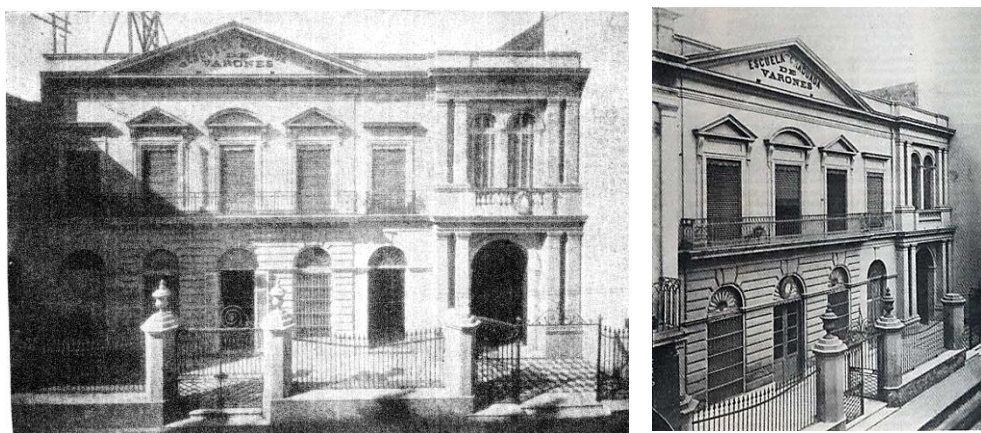


Fig. 10. “La Escuela en la actualidad (1909)” (Navarro 1909: 239).

*“Ni creáis que esta escuela es planta exótica, creada con el calor artificial de un esfuerzo aislado. El país entero está en un momento de creación y de erección de escuelas. Las risueñas orillas del Paraná verán luego asomar los mojinetes de las construcciones alemanas en la Colonia Suiza, y el Baradero, cuyos planos de escuelas están aprobados”* (Navarro 1909: 237)

### En la Campaña, la Escuela Superior de Baradero.

*“Nuestras escuelas deben ser construidas de manera que su espectáculo, obrando diariamente sobre el espíritu de los niños, eduque su gusto, su físico y sus inclinaciones. No sólo debe reinar en ellas el más prolijo y constante aseo [...] sino también tal comodidad para los niños, y cierto gusto y aun lujo de decoración, que habitúe sus sentidos a vivir en medio de estos elementos indispensables de la vida civilizada”,*  
Domingo Faustino Sarmiento (1840:230).

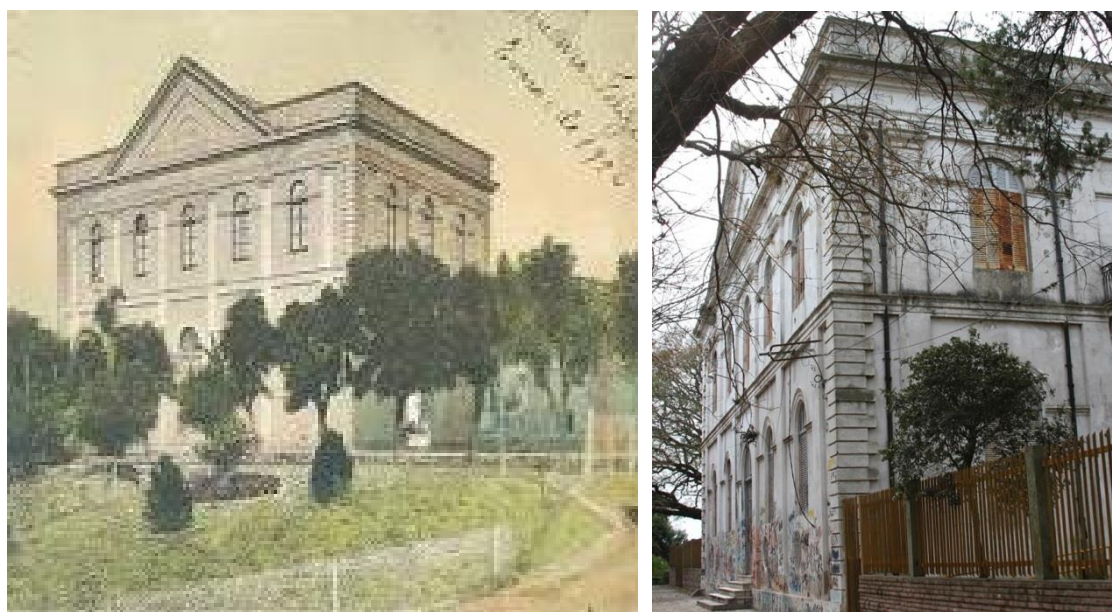
“El domingo 17 de octubre (1858) arribé a este pueblo”. Así comenzaba el informe del Inspector Marcos Sastre dirigido al Departamento de Escuelas cuando relevaba el estado de dos escuelas una en el pueblo y otra en un paraje del Baradero para concluir manifestando que, en ese municipio, cabía la posibilidad de establecer una Escuela Superior.

En esa localidad, había observado la “estrechez del local” de la escuela a cargo del preceptor José Antonio Menéndez y la voluntad del municipio de ampliarla con una pieza contigua para disponer de mayor capacidad. En el paraje, a “cuatro leguas de la villa” conocido como “Cañada Bellaca”, había inspeccionado la escuela fundada por la municipalidad y el vecindario con la cooperación del Departamento de Escuelas. Esta escuela, que era la primera instalada “en medio de los campos, ha dado principio con diecinueve alumnos que vienen a caballo, y algunos adultos que asisten de noche a recibir lecciones de las primeras letras. El hecho tan nuevo como notable de la fundación de una escuela entre las estancias incentivaba, “el propósito de fundar otra en otro punto de la misma campaña” (Anales 1858: 50-51).

Marcos Sastre, observaba que en el territorio del Baradero se había establecido una colonia agrícola floreciente de familias extranjeras (Colonia Suiza 1856); realizado obras públicas de importancia y varias otras eran promovidas y llevadas a cabo por la municipalidad y sus habitantes con sus propios recursos. Le transmitía, además, al Departamento de Escuelas que “este era el pueblo del Estado, mejor predispuesto para la plantificación del sistema norte-americano de educación común, y que aquí se encontrarían los recursos para la inmediata erección del vasto edificio que debe servir de base al grandioso pensamiento de proporcionar una completa educación a todos los hijos de todo el pueblo, costeadada y dirigida por el mismo pueblo”, con la decidida colaboración del Gobierno y ese Departamento de acuerdo con la ley de 1858, citada.

Reunió entonces al gobierno municipal y a los vecinos para explicarles las ventajas del sistema de enseñanza y definir el terreno para la construcción de un edificio que comprendería además de la enseñanza de la educación común la teórico-práctica de la agricultura.

El plano que le había sido proporcionado por el Departamento de Escuelas había quedado en el pueblo de San Nicolás, pero Navarro apeló a sus “reminiscencias para trazar otro, dándole extensión como para cuatrocientos alumnos, para que la escuela pueda contener toda la niñez de la villa y sus inmediaciones, aproximándome con la posible modestia y parsimonia a la belleza y magnificiencia de los modelos llegados a V.S. de los Estados Unidos”. (fig. 11)



**Fig. 12. Edificio histórico de la Escuela de Educación Común de Baradero.** Imágenes disponibles en: <https://www.zonanortehoy.com/baradero/sociedad/2022/1/7/> y <https://www.aacademica.org/urbaniana/88.pdf>

La Escuela de Educación Común del Baradero edificada en un sitio elevado, “descollará por una parte sobre la población encarándola con uno de los esbeltos frontispicios y dominará por la otra por la otra parte sobre el gran Paraná y el puerto con su inimitable riachuelo, presentándoles su segundo frontis, que dará nuevo realce y atractivo a uno de los paisajes más risueños con que la naturaleza o la pintura puedan lisonjear la vista del hombre”. En el año 1861 se iniciaron las obras que finalizarían en 1869.



“El 3 de mayo de 1860 asumió el gobierno de **Bartolomé Mitre** (1860-1862) y durante su gestión quedó perfeccionado el ingreso de la Provincia a la Confederación Argentina. Para ello fue necesaria una enmienda a la Constitución Nacional, siendo aprobada la misma por la Convención reunida en Santa Fe el 25 de setiembre de ese año. Sin embargo, con la reforma constitucional no terminaron las diferencias entre las autoridades de la Provincia y la Confederación, pues al sufrir reiterados desaires los diputados bonaerenses y verse dificultada su incorporación al Congreso nacional, el gobernador Mitre se vio en la necesidad de establecer la movilización de las milicias y el estado de sitio sobre el territorio provincial.

El 17 de setiembre de 1861, las fuerzas provinciales obtuvieron un triunfo rotundo en la batalla de Pavón, estableciéndose las bases para fijar un nuevo ordenamiento a nivel nacional, ya que las restantes provincias otorgaron, a Mitre, suficientes poderes para convocar e instalar el Congreso Nacional, bajo el carácter de "gobernador de Buenos Aires y encargado del Poder Ejecutivo nacional". Al haber sido elegido para ejercer la Presidencia de la Nación, Bartolomé Mitre renunció a la gobernación el 10 de octubre de 1861, asumiendo interinamente **Vicente Cazón** (1862, Presidente del Senado) hasta la elección del titular.

Correspondió a **Mariano Saavedra** (1862-1866), hijo del Presidente de la Primera Junta, asumir la gobernación el 15 de octubre de 1862. Al finalizar el mandato de Saavedra, se hizo cargo de la gobernación el 13 de mayo de 1866 el Dr. **Adolfo Alsina**, no reconociendo su gestión conflictos significativos de naturaleza política, toda vez que llegó a conciliar posiciones con quienes disputaban la primera magistratura a nivel nacional, en las elecciones de 1868, pues se convirtió en el candidato de síntesis para la Vice Presidencia de la Nación, siendo aceptada su candidatura por Sarmiento y Urquiza. En consecuencia, al haber sido elegido para ocupar dicho cargo, Adolfo Alsina presentó su renuncia al cargo de gobernador y en su reemplazo asumió **Emilio Castro**, (1868-1872) Presidente del Senado, hasta completar el mandato, aunque poco más tarde fue elegido Gobernador por el periodo 1869-1872. La gestión gubernativa de Emilio Castro, así como las de sus sucesores inmediatos: **Mariano Acosta** (1872-1874), **Álvaro Barros** (1874-1875) y **Carlos Casares** (1875-1876), fueron de corte progresista, vale decir, caracterizadas por importantes obras públicas, proliferas administraciones y sin conflictos significativos en materia política, salvo la fracasada revolución mitrista de 1874.

El 19 de mayo de 1878 inició **Carlos Tejedor** (1878-1880) su gestión como noveno gobernador constitucional y desde el comienzo se agudizaron las diferencias políticas al no haber sido resueltas las cuestiones de fondo, esto es los problemas derivados de la coexistencia de ambos gobiernos, el provincial y el nacional, en la ciudad de Buenos Aires, y no haberse resuelto la cuestión de la capital de la República. A mediados de 1880, el gobernador Carlos Tejedor comienza a adoptar medidas preparatorias para enfrentar (esta) situación de permanente conflicto.

Como bien señala Alberto de Paula: "El 12 de junio de 1880 los miembros del gobierno abandonaron la ciudad de Buenos Aires para establecerse, provisionalmente, en la vecina localidad de Belgrano, acusando de alzamiento armado al gobernador bonaerense, Carlos Tejedor, y el día 17 se dispuso la intervención federal de la provincia; la capital fue sitiada por las fuerzas nacionales y violentos enfrentamientos ocurrieron entre los días 20 y 23 de junio. El gobierno federal triunfó militarmente y, como paso inmediato, encaró el trámite parlamentario para formalizar su jurisdicción sobre la ciudad y declararla capital de la República". Al haber fracasado la revolución, Carlos Tejedor se vio obligado a resignar el cargo de gobernador, siendo sustituido el 19 de julio de 1880 por el Vice Gobernador Dr. **José María Moreno** hasta el 18 de julio siguiente, fecha en que asumió el Gral. **José María Bustillo** (1880) en carácter de Interventor Federal [...] finalizada la gestión del Gral. Bustillo se había hecho cargo del Poder Ejecutivo provincial el D. **Juan José Romero** (1881-1882), en su carácter de Vice Presidente 1º del Senado”.

## Capítulo 14. Políticas, obras y trabajos públicos “progresistas” (1860-1880).

El Gobernador **Bartolomé Mitre** (1860-1862), hizo explícita desde el inicio de su gestión su preocupación por mejorar las vías de comunicación de la provincia de Buenos Aires y sus obras complementarias. Su sucesor **Mariano Saavedra** (1862-1866), hijo del Presidente de la Primera Junta, centró la atención en la fundación de numerosos pueblos: Saladillo, Tapalqué, General Lavalle, 9 de Julio, Mar Chiquita, Tres Arroyos y Lincoln, convocando además a Valentín Alsina para reunir y coordinar la legislación antigua y moderna en un Código Rural. El Código sancionado por la Legislatura y promulgado el 6 de noviembre de 1865, entre sus disposiciones “prohibía que se hiciera obra alguna en los ríos y arroyos interiores que impidiera el libre curso de las aguas” (Olaza Pallero s/f: 122).

La gestión gubernamental de **Adolfo Alsina** (1866-1868), así como las de los gobernadores que lo sucedieron **Emilio Castro** (1868-1872) y **Mariano Acosta** (1872-1874), a juicio de De Luca (2008), se caracterizaron por la realización de importantes obras públicas en la campaña, sin dejar de lado la fundación de pueblos.

Los gobiernos de Emilio Castro y Mariano Acosta, no olvidaron gestionar obras para la Ciudad de Buenos Aires. En cumplimiento de la prescripción Constitucional de 1854 y 1873 que establecía “las Cárceles son hechas para seguridad y no para mortificación de los presos”, a mediados del año 1869 Castro disponía la apertura de un concurso, abierto a todos los Ingenieros, para la presentación de planos y presupuestos de un edificio carcelario, ajustado a las bases y condiciones del Ministerio de Gobierno a cargo de Antonio Malaver. Hacia 1874 la construcción de una nueva Cárcel se encontraba adelantada, iniciada la obra de un establecimiento en San Nicolás de los Arroyos y, sometidos los planos a una comisión para el estudio de otra en el Pueblo de Dolores.

Hasta el fin del mandato de Emilio Castro, se sucedieron las presentaciones a la Asamblea General Legislativa con la finalidad de obtener la autorización para destinar fondos a la construcción de obras y utillaje en el Puerto de Buenos Aires; la compra de terreno, construcción e instalación de un Asilo para Huérfanos, una Escuela de Artes y Oficios, una Casa de Corrección de Menores y un edificio para Hospital General de Hombres en la Ciudad de Buenos Aires (Prado y Rojas 1877: 1869a-1870a-b).

En 1871, y después de consultar al Departamento Topográfico, Emilio Castro aprobó el plano y presupuesto para la construcción de una Casa de Expósitos bajo la dirección del Arquitecto Ernesto Bunge y la administración e inspección de una Comisión Directiva. También bajo la dirección facultativa del Arquitecto Bunge y la administración y vigilancia de una Comisión nombrada por el Poder Ejecutivo, Mariano Acosta era autorizado por la Asamblea Legislativa para construir una nueva cárcel en la parte Norte del Municipio de la ciudad de Buenos Aires (Prado y Rojas 1877: 1871-1872).

La administración de Mariano Acosta concibió la organización de un Departamento de Ingenieros, independiente del Departamento Topográfico para encomendarle el estudio y la dirección de las obras públicas de la provincia, pero a Álvaro Barros (1874-1875) le cupo el honor, según sus propias palabras de “darle cima bajo una nueva organización” que sería provisoria “hasta que la experiencia señale las reformas requeridas por el servicio público”.

La importancia que le otorgaba a ese instituto quedó expresada en su único discurso del 1º de mayo de 1875:

*“Si no fuera bastante eficaz demostrar las ventajas de esta institución, el recuerdo de las economías que hará a la Provincia, desde el momento en que no pague comisión a los ingenieros que dirigen sus obras públicas, sería suficiente recordar lo que ha sucedido con el presupuesto de la penitenciaría y lo que pasa en el asilo de huérfanas y con el Hospital de San Roque, cuyas deficiencias irreparables se notan después de haber invertido muchos millones de pesos en cada una de esas obras” (Mensaje 1875, en Mabragaña s/f).*

Álvaro Barros, que había sido llamado a desempeñar transitoriamente el Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires en 1874, el 1º de mayo de 1875, se presentaba ante la Honorable Asamblea Legislativa para dar cuenta de su breve administración no sin antes retrotraerse al estado del país “cuando estalló la revolución de Setiembre abriendo una nueva era de guerra civil” con las leyes orgánicas del país quebradas, el comercio paralizado, la instrucción pública abandonada “para convertir las escuelas en cuarteles”; la renta nacional “se distraía de los ferrocarriles y de los telégrafos para invertirse en pertrechos de guerra, y las inteligencias vigorosas destinadas a las investigaciones de la ciencia o a las altas concepciones del arte, sucumbían o se extraviaban en medio de tanto desquicio y de tanta vergüenza”. Era hora de pensar en “la obra del porvenir estudiando la actualidad desde puntos de vista administrativos” y emprender “la obras públicas de la provincia, paralizadas durante algunos meses” en la Ciudad de Buenos Aires y la Campaña (Mensaje 1875, en Mabragaña s/f).

Durante su gestión, las obras y trabajos públicos se retomaron con fuerte actividad: siguieron adelante los grandes trabajos encomendados a la Comisión de Aguas Corrientes sita en la ciudad de Buenos Aires, las cloacas también avanzaron; la cárcel de San Nicolás fue concluida y comenzó la construcción de la de Dolores y, se emprendieron los estudios para recomponer los grandes caminos del Norte, Oeste y Sur. También Álvaro Barros demandó la urgente atención de los miembros de la Asamblea para atender temas de agenda como ferrocarriles, impuestos, educación, hospitales, entre otros.

El Gobierno de Carlos Casares (1875-1878) transcurrió inmerso en la necesidad de superar la crisis económica que había “agobiado al país en los últimos tiempos (y) dejado huellas tan profundas, que solo la acción reparadora de la labor profunda y el tiempo alcanzarán a borrar” pero, al unísono ratificaba que a pesar de las dificultades “hemos continuado las obras públicas”. Se incrementaron las líneas de telégrafo, se inauguraban nuevos ramales de ferrocarril Oeste, se renovaron contratos para continuar las obras de salubridad de la ciudad de Buenos Aires, y “los trabajos de canalización del Riachuelo, confiados a la inteligencia y patriótica dirección del ingeniero Huergo” en 1878 estaban a punto de entregarse al servicio público realizando “en parte las grandes aspiraciones de Buenos Aires, por poseer un puerto cómodo y seguro” (RO-PBA 1878a: 197)

En ese último año, la producción del Departamento de Ingenieros había sido muy intensa. Intervenia en un amplio espectro de trabajos públicos relacionados tanto con la organización y división del territorio bonaerense como con la preparación y ejecución de obras. En abril de 1878 el Poder Ejecutivo decretó la formación del Pueblo de Necochea en la margen derecha del río Quequén Grande y nombró un agrimensor que, siguiendo las instrucciones de ese departamento, procedería al trazado del ejido y a la mensura y amojonamiento de solares, quintas y chacras. En el mismo mes el pueblo con un “ejido de cuatro leguas” fue declarado cabecera de partido y se nombró una comisión de vecinos para la “toma de posesión del terreno destinado a la fundación” y la presentación de los planos de los edificios públicos sujetos a la aprobación del gobierno previo informe del Departamento de Ingenieros (RO-PBA 1878).

El Departamento de Ingenieros fue enviado al Sur y Norte de la Campaña para practicar los trabajos y estudiar técnicamente los medios de prevenir la repetición de las inundaciones que en 1877 habían sido “alarmantes”; mientras se estudiaban la colocación de los puentes de hierro entre Zárate y Campana, los planos para el Hospital de Mujeres, la terminación de la Cárcel de Mercedes y la prosecución de la de Dolores, por entonces muy adelantada.

En su último mensaje a la Asamblea Legislativa el 1º de mayo de 1878, día del traspaso de mando al Gobernador Carlos Tejedor, Carlos Casares reconocía que “el año no ha sido fecundo, pero puede decirse, que a pesar del estado de nuestras rentas y recursos no se han descuidado todas las obras que reclama un buen servicio y progreso del país” (RO-PBA 1878a)

Carlos Tejedor (1878-1880), asumió el 1º de mayo de 1878 y poco días más tarde nombró al Ingeniero Francisco Lavalle presidente del Departamento de Ingenieros cuya responsabilidad se desenvolvería entre la elaboración y ejecución de pocos nuevos proyectos y la suspensión de otros. Entre estos últimos, el rechazo de la Asamblea Legislativa a la autorización del gasto para la construcción de escuelas en San Nicolás de los Arroyos y la ejecución de las leyes que creaban una Escuela de Artes y Oficios “destinándose los fondos reservados a rentas generales, como recursos para los gastos de administración de la provincia” (RO-PBA 1878b-c).

En el tercer trimestre de 1878, Carlos Tejedor demandaba la apertura de los caminos frente a los abusos cometidos por los propietarios de terrenos que los cerraban y estrechaban violando las prescripciones del Código Rural; asignaba recursos para las obras de desagüe del Sur de la provincia y autorizaba la reducción del ancho de los caminos generales a 6 metros; aprobaba mensuras practicadas en los terrenos de frontera como la realizada por el Agrimensor Jorge Coquet en la zona segunda de la provincia, comunicando estas decisiones a la Oficina de Tierras y a la Contaduría General del Ministerio de Hacienda (RO-PBA 1878d).

La organización política del territorio bonaerense continuaba con la autorización al Poder Ejecutivo para avanzar en la fundación del Pueblo de Necochea y expropiar, en tal sentido, “una legua de frente” sobre el Río Quequén Grande “a partir de donde termina el médano que existe sobre la costa del mar, por dos de fondo sobre dicha costa”; con la creación de nuevos partidos como el de General Rodríguez en la línea férrea del Oeste y, Marcos Paz sobre la base del pueblo existente situado en el ramal de ferrocarril de Merlo a Lobos o, con la declaración del pueblo de Olavarría como cabecera de partido. En cada caso el Poder Ejecutivo determinaba sus límites previo informe del Departamento de Ingenieros; mientras que, en la ciudad de Buenos Aires, continuaban las obras de saneamiento y aprobaban las bases propuestas por el Departamento de Ingenieros para la construcción de los caminos hacia el Oeste y Norte (RO-PBA 1878e-f-g-h).

Tras el año 1878 “difícil y laborioso”, la agenda pública de 1879 se concentró en medidas de organización política y de seguridad de la provincia con la fijación de límites e integración de las Comisiones Municipales de varios partidos, la reorganización de la Policía y la Guardia Nacional, el nombramiento de Jueces de Paz, Comandantes Militares y, Comisarios en las distintas secciones de la Policía Rural; la adjudicación de solares, quintas y chacras a las Guardias Nacionales que habían participado de la Campaña al Paraguay y, en el mes de diciembre, con la resolución para destinar una ingente suma del presupuesto a la compra de armas y artículos militares para mantener la seguridad pública de la Provincia y el resto de la República (RO-PBA 1879).

La década de 1880 se inició con un cuadro agitado de la actividad política que orientaría, nuevamente, la inversión para la renovación de equipos y armamento de la Policía de la Ciudad y la Campaña y demás fuerzas de la provincia y la creación de Regimientos de Policía Rural, como los de Azul, Arrecifes y San Nicolás de los Arroyos. En el mes de junio de ese año el Senado autorizó al Poder Ejecutivo a movilizar la Guardia Nacional de la Provincia y la Ciudad de Buenos Aires (4 de junio de 1880) y a crear el Ministerio de Milicias (7 de junio) cuyas funciones cesarían “una vez que la provincia vuelva a sus condiciones normales” (RO-PBA 1880) (RO-PBA 1880 a-b).

La gestión de Gobernador Carlos Tejedor se imbrica con la historia que resolvería, en 1881, la Federalización de la Ciudad de Buenos Aires como Capital de la Nación y la cuestión Capital de la decapitada Provincia de Buenos Aires en 1882. En breve síntesis, cuando Nicolás Avellaneda (Presidente 1874-1880) anunció su propósito de convertir la ciudad de Buenos Aires en capital de la nación, las tropas de Carlos Tejedor enfrentaron a las nacionales, sucediéndose los combates de Barracas (20 de junio), Puente Alsina (21 de junio) y Corrales Viejos (22 de junio) en la

conocida como Revolución de 1880. Carlos Tejedor, derrotado, renunció a la gobernación en favor del vicegobernador José María Moreno. El intervalo de gobierno ejercido por éste último (julio de 1880) y el Comisionado Nacional José María Bustillo, su sucesor (julio-octubre 1880), estuvo dedicado a evaluar los daños a personas y edificios, públicos y privados, a ferrocarriles y telégrafos y a la atención de los reclamos procedentes de los hechos producidos durante la guerra civil (RO-PBA 1880c).

El 11 de octubre de 1880, asumió Juan José Romero (1880-1881), Vicepresidente del Senado, pocos días más tarde de haberse constituido una nueva Legislatura a fin de favorecer el tratamiento del proyecto de Ley sobre la cesión de la ciudad de Buenos Aires al gobierno nacional, correspondiéndole promulgar, finalmente, el texto sancionado en la sesión del día 24 de noviembre de 1880. A los pocos días, se formalizó la entrega de la ciudad de Buenos Aires al gobierno nacional, transfiriéndose, además, la jefatura de Policía, la Sociedad de Beneficencia, la Universidad, la Administración de Aguas Corrientes, la Penitenciaria, las escuelas y hospitales, la propia repartición municipal, el Parque 3 de Febrero”, entre otros traspasos que se prolongaron durante el año 1881. Culminaba así la gestión con el llamado a elecciones generales para proveer los cargos de Gobernador y Vice Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.

Juan José Romero en su último mensaje a la Asamblea Legislativa del 1º de mayo de 1881, les transmitía a sus miembros que la “Provincia había pasado por un sacudimiento político y administrativo tan poderoso, como lo son los tiempos aquellos que determinan las guerras civiles”. Había asumido como Interventor Federal el 11 de diciembre de 1880 y entregaba la provincia ese 1º de mayo de 1881 “en perfecto orden, libre de deudas, rica de entradas, próspera de productos y esperando que mi sucesor con más tiempo, más inteligencia y la misma fe inquebrantable le prepare vías anchas y fáciles para su engrandecimiento” (RO-PBA 1881b)

Realizadas las elecciones el 5 de diciembre de 1880, quedó ungida la fórmula integrada por Dardo Rocha y Adolfo González Chaves (1881-1884) para regir los destinos de la Provincia de Buenos Aires. Ese 1º de mayo de 1881 tomaron posesión del mando gubernativo, el 3 de mayo fueron nombrados Carlos D’Amico como Ministro de Gobierno y Francisco Uriburo en Hacienda, el 4 de mayo formaron una comisión para el estudio comparativo de varias localidades con el fin de establecer “en la mejor” la nueva capital de la Provincia de Buenos Aires.

Dardo Rocha y Adolfo González Chaves asumieron el día 19 de mayo de 1881. A partir de entonces en el Departamento de Ingenieros se reactivarían las obras y los trabajos públicos disminuidos por los sucesos políticos y la merma de personal “por haber tenido que concurrir a los cuarteles”. Comenzaba a materializarse el proyecto ciudad más ambicioso del siglo XIX para Capital de la provincia de Buenos Aires.

## **Obras y trabajos públicos “tan deferentes al progreso de la Campaña”**

La puesta en práctica de políticas de obras y trabajos públicos, calificados como “progresistas” por De Luca (2008), implicó la realización de un conjunto de medidas, la promulgación de diversos instrumentos técnico-legales, acuerdos interinstitucionales y público-privados, la asignación de recursos presupuestarios y humanos, las intervenciones del Departamento Topográfico, del Departamento de Ingenieros y/o del Consejo de Obras Públicas, a veces conjunta, que pueden resumirse en los siguientes principales logros en la Campaña: mejoramiento de las vías públicas como “uno de los medios más eficaces para cambiar la situación industrial y económica de los pueblos, puesto que la facilidad o baratura del transporte, deciden el éxito de todo negocio” y vinculado a este rubro la colocación y reparación de puentes viales y ferroviarios; el impulso a la terminación de grandes obras de infraestructura hidráulica como las de canalización del Riachuelo y, la construcción de escuelas, porque procurar el impulso y desenvolvimiento de la instrucción primaria y superior en toda la Provincia constituía para el Departamento General de Escuelas la “más ardiente aspiración” (Mensaje 1870, en Mabragaña s/f).

## Un recorrido por la Vías públicas de la Campaña.

A mediados de 1860, el Departamento Topográfico recibía un decreto firmado por Bartolomé Mitre (1860-1862) fijando el ancho que debían tener las vías públicas en la campaña. Las medidas que ese decreto establecía estaban dirigidas a los Jueces de Paz de los partidos, y servirían de regla general a ese Departamento ante los reiterados reclamos de las autoridades locales, sobre las “frecuentes tentativas de los propietarios a cerrar vías públicas, para incorporarlas en sus terrenos o estrecharlas avanzando alambrados hacia el camino, o la negativa de abrir caminos que estaban demarcados y son la continuación recta de los existentes” (Prado y Rojas 1877: 1860).

La preocupación del gobierno por resolver esos conflictos, entre intereses privados y públicos, sobre el mantenimiento de una fácil y expedita comunicación a favor del “desarrollo de la riqueza general”, afectaba el “ancho de los caminos en prolongación de las grandes vías de Barracas, Belgrano, San José de Flores hasta San Fernando, y otros que se hallan en igual caso”. En este orden, el gobierno resolvió que el ancho de esas prolongaciones “será siempre el que esté señalado por la colocación antigua de los edificios en sus puntos de arranque y el ancho general con que estén delineados”, y a falta de esta base “clara y cierta, las antiguas zanjas, cercos o árboles”. Si no existía señal alguna, los caminos públicos “se reputarán siempre de cincuenta varas de ancho, y en la dirección más recta toda vez que la naturaleza del terreno lo permita”

No faltaron en el Mensaje del Gobernador Emilio Castro (1868-1872) a la Asamblea Legislativa de 1870 apreciaciones sobre el estado de las vías públicas, en particular del acceso que unía la ciudad de Buenos Aires al Pueblo San José de Flores que había sido entregado al servicio público y aunque “las obras dejan algo que desear, rinden un verdadero servicio a los transeúntes que no se ven hoy detenidos por los lodazales profundos que cerraban antes el paso”. En ese camino, agregaba, se había empleado el macadam con buen éxito (Mensaje 1870, en Mabragaña s/f).

La obra más importante de la gestión Castro con respecto a la vialidad fue la consolidación del Camino Blanco construido durante la gestión de Bernardino Rivadavia (1826-1827) para unir el puerto y pueblo de la Ensenada de Barragán con la Ciudad de Buenos Aires. La obra que se ejecutaría “con una estricta economía y con una perfecta solidez que hacen honor al Ingeniero Director de la obra ciudadano D. Luis Huergo”, fue financiada con los fondos provenientes de la renta de la tierras públicas del ejido del partido de La Ensenada.

Castro tampoco olvidó anexar a ese mensaje el informe de los Ingenieros Coglan y Kuhr sobre la inspección realizada en el Camino San José de Flores para reconocer el estado de las obras y comparar “la parte concluida del macadam con la otra que falta todavía concluir, como también el allanamiento de los costados”. Los ingenieros le informaron al Superior Gobierno “que tres cuartas partes del trayecto total del macadam están entregadas al tráfico público, faltando un cuarto del todo, en cuyo cuarto se incluye el trozo de empedrado antiguo, que no se ha removido, pero que finalmente piensa cambiar la Empresa por macadam” (Mensaje 1870, en Mabragaña s/f).

El Gobierno de Emilio Castro, también recibía propuestas de las empresas para construir nuevas vía férreas o prolongar las existentes, entre ellas: la terminación de las vías del ferrocarril del Oeste que “han de cruzar la Provincia”; la autorización para la construcción del ramal Merlo a Lobos que en 1870 tenía ejecutados los terraplenes y la Compañía estaba a la espera de los “rails pedidos a Inglaterra”; el estudio de las líneas entre Lobos y Azul que solicitado por los vecinos permitiría obtener los beneficios de “aquellos apartados y ricos lugares” y estimular “el espíritu de empresa, que rara vez se manifiesta entre nosotros para emprender obras”.

Asimismo se iniciaban los estudios para “construir una línea que partiendo de Chivilcoy se dirija al Oeste buscando el paso del Planchón para establecer la comunicación interoceánica”, mientras que los guarismos del ferrocarril del Sud entre los años 1868 y 1869 constituían “la mejor prueba de aumento de la riqueza pública promovida por las facilidades del transporte y de comunicación que este ferrocarril ofrece a la Campaña del Sud” bonaerense. En la Ciudad de Buenos Aires, se

impulsaba la terminación del ramal al bajo de las Catalinas que partiendo de Once de Setiembre ligaba con el puerto, y el estudio desde la misma terminal a Plaza Constitución.

Más tarde en 1873, el Gobernador Mariano Acosta (1872-1874) preocupado por la carencia de “regla fija” en el ancho de los caminos generales que salían de la ciudad de Buenos Aires y cruzaban los partidos de Belgrano, San Isidro y San Fernando, pero también por los que se dirigían en dirección tanto al Oeste como al Sur de la provincia de Buenos Aires, ordenaba para los primeros que el Departamento Topográfico procedería “a proyectar la delineación de los caminos” que conducían a esos pueblos, como asimismo del que unía el de San Fernando con San Isidro. Para los segundos el levantamiento de un plano “en una extensión de diez leguas y con arreglo a las instrucciones del Departamento Topográfico” y su consecuente delineación a cargo de los Agrimensores José Antonio Lagos y José María Bustos que, realizada, sería remitida a las Municipalidades respectivas para que sirviera de regla (Prado y Rojas 1877:1873-1873a).

En el mensaje del 1º de mayo de 1874, Acosta les reclamaba a los miembros de la Asamblea la aprobación de un proyecto que había presentado, dos años antes, para contratar a Empresas particulares para la construcción de los Caminos generales del Norte, Oeste y Sud de la Ciudad de Buenos Aires y, con su sanción obtener la “mejora en la viabilidad que debe preocupar preferentemente la atención de los Poderes Públicos, por el estado de abandono en que se encuentra”. Les solicitaba, además, un nuevo tratamiento del proyecto presentado en 1873 con la finalidad de practicar los estudios necesarios para la determinación de la traza de los caminos generales de la Provincia que, la Cámara de Diputados había rechazado “desconociendo su importancia” (Mensaje 1874, en Mabragaña s/f).

Para Mariano Acosta ese importante ramo de la Administración Pública, no había alcanzado resultados notables, aunque creía que en el rubro “líneas ordinarias de comunicación”, la carencia de carreteras y la dificultad de construirlas exigían un mayor desarrollo de las líneas férreas como lo demostraba “el pasmoso ejemplo de los Estados Unidos (al entender) que los ferrocarriles no deben seguir a la población sino abrirles camino”.

En su último año de gestión, 1874, le adelantaba a los miembros de la Asamblea que la provincia tenía varios líneas férreas en explotación y otras en proceso de terminación para ser entregadas al servicio público como el ramal Chascomús a Dolores. Concluía entonces que “si se realizasen todas las vías concedidas por la Provincia, unas por los Poderes Públicos, otras por los de la Nación y algunas, como las de Rosario y Campana, por ambas autoridades, podría entonces asegurarse que pocos países en el mundo tienen una extensión mayor que la Provincia en proporción a su población” (Mensajes 1873 – 1874, en Mabragaña s/f).

Entre 1875 y 1878, el Gobernador Carlos Casares organizó sus temas de agenda para iniciar o continuar con las obras y trabajos públicos, paralizados, reordenar los delegados al nuevo Departamento de Ingenieros, creado por el Gobernador Álvaro Barros, y arbitrar los medios técnico legales para dar solución a problemas heredados de anteriores administraciones.

En el rubro caminos generales al Sud, Norte y Oeste de la Ciudad de Buenos Aires, el Senado y la Cámara de Diputados autorizaron al Poder Ejecutivo para contratar por vía de licitación a empresas privadas para la construcción de “hasta seis leguas de extensión”. Previo al llamado, el Departamento de Ingenieros realizaba los estudios de la traza, los planos y los pliegos de condiciones de los caminos que “tendrán por lo menos en su firme, el ancho de diez metros y serán construidos por el sistema de adoquinado o macadam”. El contratante que como remuneración, obtendría el peaje acordado entre las partes, estaba obligado a conservar el camino en perfecto estado por un plazo de treinta años “en cuya época quedará aquél (el Gobierno) con todas las obras de su dependencia de propiedad pública” (Prado y Rojas 1877: 1876).

Al inicio de su gestión, Carlos Casares también autorizó a la Empresa del Ferrocarril del Norte el establecimiento y uso común de una “segunda vía entre “Estación del Retiro y la de Paseo de Julio del ferrocarril de Buenos Aires a la Boca y Ensenada” y, a la del Oeste la prolongación y renovación de las vías. En todos los ferrocarriles de la provincia el Departamento de Ingenieros vigilaría la construcción de doble andén para recibir o bajar pasajeros.

En el Puerto de San Pedro, el Departamento de Ingenieros realizaba los estudios para la canalización de la barra y erección del muelle con el concurso del Gobierno de la Nación y la Municipalidad de San Pedro y, en el Puerto de San Fernando, continuarían las obras con la construcción del ensanche de la dársena “tomando la ribera del Partido de las Conchas y el revestimiento de los costados” (Prado y Rojas 1877: 1875c-d-e-f-g)

Los trabajos sobre las vías públicas de la Campaña, se retomaron con énfasis durante la gestión de Juan José Romero que decretó, a pocos días de asumir, la “compostura” de los caminos y puentes considerando que la mayor parte se encontraban en pésimo estado, siendo algunos casi intransitables, en particular aquellos usufructuados por Empresas o particulares concesionados para el cobro de peajes. Lo producido por estos peajes sería destinado por los Municipios a reparar puentes y caminos hasta ponerlos en perfecto estado. En este rubro destacó la delineación de nuevas trazas y la rectificación de las existentes y la construcción de puentes *in situ* o el montaje de los fabricados e importados desde Europa, ambas cuestiones de “viabilidad” (sic) de los considerados el “medio más eficaz para impulsar el progreso de los pueblos”.

### **Puentes carreteros y ferroviarios**

Entre los obstáculos principales con que tropezaba el tránsito por la Campaña se encontraban los ríos, arroyos y cañadas que cortaban los caminos públicos, demorando el transporte de los productos rurales con gastos exorbitantes, lo que causaba un inmenso perjuicio a la industria rural que constituía, en palabras del Gobernador Emilio Castro, el principal elemento de riqueza de la provincia de Buenos Aires.

El 2 noviembre de 1860, Bartolomé Mitre promovió la construcción de los puentes, carreteros y ferroviarios, que exigían los caminos públicos autorizando la formación de comisiones supervisoras creadas *ad hoc* para determinar los puntos “en que deben hacerse los puentes, oír propuestas y aprobar los planos”, imputando el gasto a las leyes específicas sobre la materia. Una semana más tarde el Ministro de Gobierno, Domingo Faustino Sarmiento, conformaba esas comisiones con dos vecinos y un tercero supervisor de cuentas para la construcción de los siguientes puentes: dos en el arroyo de Balta (Mercedes), uno en el río Luján; un puente en el río Salto (Salto) y uno en la Cañada de la Cruz (Exaltación de la Cruz); dos puentes en el río Arrecifes y en el arroyo El Tala (San Pedro); un puente en San Andrés de Giles, dos en la Cañada de Carmen de Areco y uno en el Río de Matanza (Prado y Rojas 1877: 1860a).

El Gobierno de Adolfo Alsina y de su Ministro de Gobierno, Nicolás Avellaneda, “tan deferente al progreso de la Campaña”, aprobó en 1868 una solicitud del empresario José Pombo para la construcción de un puente en terrenos de su propiedad sobre el Arroyo de las Piedras, partido de Quilmes. Otro en el Arroyo de Luna, partido de General Sarmiento, “por la vía que viene de la ciudad de Mercedes” donde eran continuos los retrasos de las diligencias y las tropas de carretas. Para la construcción de este último, el Gobierno aportaría la mitad de su costo, y la otra estaría conformada con fondos de la Municipalidad y donaciones de algunos vecinos (Prado y Rojas 1877:1868a-b).

Por regla general los proyectos de los puentes eran elaborados por los empresarios solicitantes y visados por los ingenieros del Departamento Topográfico que en el caso del Puente del Arroyo de las Piedras, por ejemplo, redactaron las siguientes bases y condiciones: “la tablazón del puente será de tirantes de quebracho de tres pulgadas por nueve, ligados por medio de pernos con los seis caballetes [...] terminado el puente, el empresario lo pondrá en conocimiento del Gobierno, para que ordene su reconocimiento (y) Cumplidas las condiciones dichas, y el Puente con la



solidez necesaria, el Gobierno concederá permiso para que se abra al tránsito público y permitirá al empresario cobrar desde entonces, el peaje”. Después de veinte años de explotación, contados desde la fecha en que se abra al tránsito, el Gobierno reclamaría el Puente quedando “al libre uso del público” (Prado y Rojas 1877: 1868b).

Igual criterio adoptó el Departamento Topográfico al analizar la propuesta de la Empresa representada por José María Casullo y Adolfo Sourdeaux para construir un puente sobre el Río Las Conchas (Río Reconquista) en las inmediaciones del paso Morales, partido de Hurlingham, que facilitara las comunicaciones entre Moreno y los demás partidos del Norte de la Provincia. Autorizada esta petición durante la gestión del Gobernador Valentín Alsina (1866-1868), ratificada por Emilio Castro en 1871 y decidida la ubicación del puente en el paso “del Cañón”, ese Departamento le agregó la apertura de “un camino que partiendo de dicho puente llegue a las barrancas en el partido de Morón, y en dirección a la Villa de este nombre. Dicho camino será de forma abovedada, y con un ancho de veinte y seis metros, debiendo macadamizarse en el centro una calzada de seis metros de ancho” (Prado y Rojas 1877: 1871a).

La construcción de puentes viales y ferroviarios era reclamada con urgencia por los “intereses rurales, tanto más dignos de atención por parte del Gobierno, cuanto más distantes se encuentran de los centros comerciales de la Provincia” y esos tres Ingenieros llevarían a cabo una medida trascendental”, el estudio previo de los ríos y arroyos para designar los “puntos en que deben colocarse los puentes, su forma y materiales de que deben construirse y el presupuesto del costo total de ellos” (Prado y Rojas 1877: 1868c).

### **La construcción de escuelas.**

Otro de los temas de agenda más tratados por los gobiernos progresistas, no sin dificultades, fue la construcción de escuelas que se materializaban bajo la inspección del Departamento General de Escuelas, acompañado por un Ingeniero encargado de la vigilancia o, en su defecto, por un Ingeniero “prestado” por el Departamento Topográfico.

Durante el año 1867 el Gobernador Adolfo Alsina y su Ministro de Gobierno, Nicolás Avellaneda, sumados a la dedicación del Juez de Paz y la colaboración de los vecinos, continuaron impulsando la fundación de una escuela primaria en el Partido del Tordillo y anexo a este edificio, un internado “donde puedan reunirse y vivir los niños que se eduquen. Esta clase de Establecimientos es muy conocida en Estados Unidos, donde se les denominan Asilos rurales”. En el mismo año la Comisión a cargo de la dirección de las obras “y demás necesario a la planteación de una Escuela” en el partido de Bragado informaba al gobierno que, la misma, estaba próxima a su conclusión (Prado y Rojas 1877: 1866-1867a-1867b).

Una año más tarde, el gobierno disponía que el Consejo de Instrucción Pública arbitrara los medios necesarios para “adoptar un plano para la construcción de los edificios que se destinen al servicio de las escuelas, a fin de evitar que estos resulten inadecuados, defectuosos o sin capacidad bastante para su objeto”. Agregaba, además, que el proyecto debía consultar “la economía en los gastos y las condiciones que deben tener los edificios de esta clase, como el que puedan ser agrandados sin irregularidad, cuando nuevas necesidades los requieran” (Prado y Rojas 1877:1868).

Cuando el Gobernador Mariano Acosta les comunicó en 1873 a los miembros de la Honorable Asamblea Legislativa el estado de los asuntos públicos al año 1872, consideró que la instrucción pública no ofrecía “en general, los resultados que en el estado actual de la Provincia debiera ofrecer, dado el creciente desarrollo de su población y de sus fuerzas materiales”. Pero pese a la falta de una legislación especial que revirtiera tal situación que demandaba el Departamento General Escuelas, según sus palabras, se habían construido nuevos edificios en la campaña (Mensajes 1873, en Mabragna s/f).

En este rubro, educación, es poco conocido que, en 1873, el Gobernador Mariano Acosta resolvió “correr con la construcción de la Escuela” solicitada por el Cacique Simón Coliqueo que asentado Los Toldos (General Viamonte), servía al gobierno bonaerense como guardia de la frontera con tribus de la pampa y la patagonia. La Comisión formada para cumplir con este propósito, tendría por misión designar el lugar donde ubicar la escuela “poniéndose de acuerdo con el Cacique Coliqueo”, sacar a licitación la construcción “con arreglo al plano y bases designadas por el Departamento Topográfico”, someter los resultados de la licitación a la aprobación del Gobierno y comunicarlos al Departamento de Escuelas, a los miembros de la Comisión y al propio Cacique (Prado y Rojas 1877: 1873d).

Los proyectos de escuelas, secundarias y superiores, y otros para la educación primaria o común, presentados por el Gobernador Mariano Acosta en 1872, en 1874 aún no habían merecido la aprobación de la Honorable Legislatura y, en consecuencia, el Poder Ejecutivo vio “esterilizados sus esfuerzos en este ramo importante de la Administración Pública, como en los demás”. No obstante, aseveraba, que los veinte y dos edificios construidos o en construcción “mostrarán que su crecimiento no se detiene, pero que no responde a las nuevas exigencias de la época de movimiento educacionista porque pasa la República” (Mensajes 1874, en Mabragaña s/f).

Durante la gestión del Gobernador Álvaro Barros, la Asamblea Legislativa autorizó al Poder Ejecutivo para establecer una escuela teórico práctica de oficios, artes y manufacturas y, en general, de artes industriales “que tienen como base la aplicación del fierro, el cobre y de las maderas y la manufactura de las materias primas que se producen en la República, como también el manejo de las máquinas a vapor” (Prado y Rojas 1877: 1875).

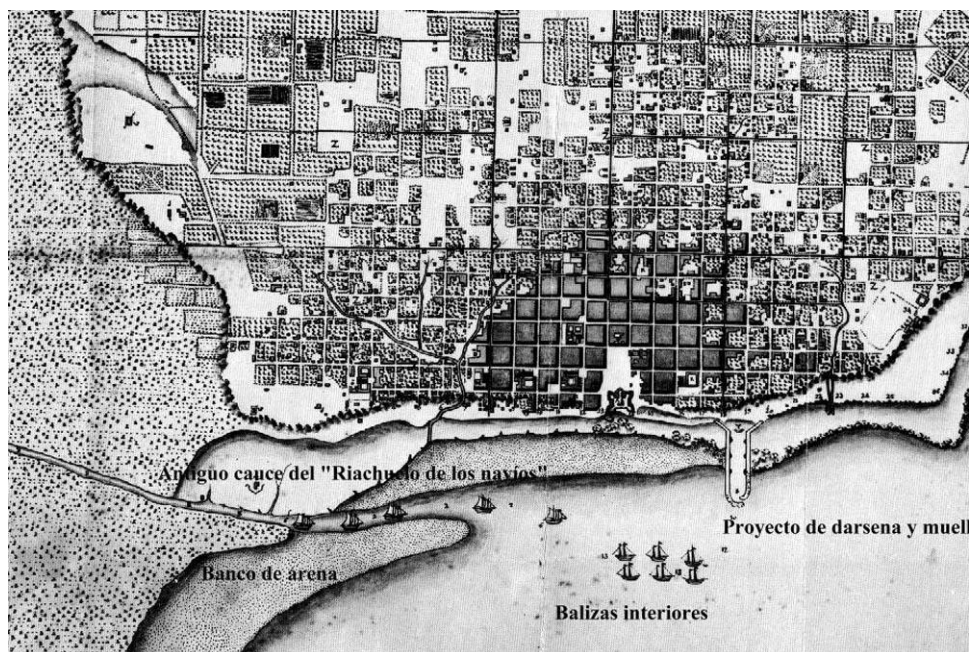
Su sucesor Carlos Casares, que centró la atención en la necesidad de contar con edificios para escuelas graduadas, nombró una Comisión compuesta por los presidentes del Departamento General de Escuelas, del Departamento de Ingenieros y de las Escuelas Normales y, un catedrático de Higiene Pública de la Facultad de Medicina para que “procedan a la elección de los terrenos más apropiados para el establecimiento de una escuela graduada en cada una de las Parroquias de la Catedral al Sud (ver Capítulo 13), San Miguel, San Nicolás, Socorro, Pilar, Balvanera, Monserrat, Concepción, San Cristóbal, San Telmo, San Juan Evangelista y Barracas al Norte”. A cargo del Departamento de Ingenieros estaban los proyectos de los edificios y la redacción de los pliegos de bases y condiciones. Por su parte, en Departamento General de Escuelas informaría al Poder Ejecutivo cuáles eran los partidos o Pueblos de Campaña que carecían de edificios propios y adecuados para escuelas (Prado y Rojas 1877: 1875b).

En octubre de 1879, el Gobernador Carlos Tejedor promulgó una ley que autorizaba a la Dirección General de Escuelas para terminar el edificio de la Escuela Normal de Maestras y al Consejo General de Educación en la ciudad de Buenos Aires y a contratar las obras por licitación pública con intervención del Departamento de Ingenieros (RO-PBA 1879c).

### **Las obras de Canalización del Riachuelo**

La historia del acondicionamiento del Riachuelo para recibir embarcaciones de mayor calado del conocido como “Riachuelo original (que) solo servía para embarcaciones de pequeño cabotaje”, comenzó tempranamente, si bien fue durante el segundo año de gestión del Gobernador Carlos Tejedor cuando se incentivaron las obras a causa de haberse obstruido el canal de entrada.

Carlos Tejedor comenzó con la asignación de recursos para la continuación de las obras en el Riachuelo que habían comenzado en 1871 a cargo del Gobierno Nacional y, en 1875, traspasadas a la Provincia que contrató al Ingeniero Luis Huergo, como empresario particular, para elaborar una propuesta. Esta obra que se constituiría en la inversión de mayor envergadura de su gestión en el año 1879, estaría a cargo de una Comisión Directiva conformada por los ciudadanos Saturnino Unzué, José L. Ocampo, Miguel Uribelarrea, Juan Piñero y Tomás Drysdale. (fig. 12)



**Fig. 12. Antiguo cauce del “Riachuelo de los navíos” 1782.** Fuente gráfica: [www.histamar.com.ar](http://www.histamar.com.ar)

El 28 de enero de 1879, el Senado y la Cámara de Diputados, autorizaron al Poder Ejecutivo para invertir en:

- ✓ “Prolongar la excavación del Canal de entrada hasta encontrar diez y seis pies de agua en marea baja ordinaria dándole igual profundidad en toda su extensión y ochenta metros de ancho.
- ✓ Rectificar, ensanchar, excavar el Riachuelo desde su nueva embocadura hasta el Puente de Barracas, dándole setenta metros de ancho en el primer punto y sesenta en el segundo, con igual profundidad al Canal exterior.
- ✓ Construir un dique de doscientos metros de ancho por cuatrocientos cincuenta de longitud, sobre la antigua boca del Riachuelo y otro en la parte del cauce del mismo río, llamada “Vuelta de Rocha”.
- ✓ Construir dos mil quinientos metros lineales de muelles de madera dura a pared continua sobre la margen izquierda del río y de los diques.
- ✓ Adoquinar un camino de doce metros de ancho al costado de los muelles y diques, en toda su extensión.
- ✓ Colocar seis pescantes hidráulicos en los muelles, y continúa:

“El P.E. previo informe del ingeniero director de las obras y del Departamento de Ingenieros, fijará la traza a la que debe sujetarse la rectificación del Riachuelo desde el Puente de Barracas, hasta su desembocadura en el Río de la Plata y resolverá el orden en que deben ejecutarse, sucesiva y simultáneamente, las diversas obras proyectadas (art.2º) (RO-PBA 1879d).

Los treinta y cinco metros de ribera sobre ambas márgenes del Riachuelo se medirán desde las líneas laterales que se tracen para su rectificación y ensanche, y todo muelles o construcción de cualquiera clase que sobresalga de dichas líneas internándose en el río, será demolida en el plazo que la Comisión Directiva de las Obras determine (art.3º).

Las obras cuya ejecución se autoriza se harán con arreglo a los planos y especificaciones propuestas por el Ingeniero D. Luis A. Huergo en la memoria presentada el 1º de Julio de 1878 y con las modificaciones aconsejadas por el Departamento de Ingenieros (art.5º)” (RO-PBA 1879d).

En noviembre de 1880, la Cámara de Diputados trató un proyecto de Ley sobre la terminación de las Obras de Canalización del Riachuelo y, en enero de 1881 durante la gestión de Juan José Romero (1880-1881) se renovó la Comisión Directiva manteniendo algunos de sus miembros (Unzué, Ocampo, Uribelarrea, Drysdale) y sumando a Domingo Parody y a Leonardo Pereyra.

La prosecución de las obras sería llevada a cabo por el gobierno que dispuso “se dé al canal de entrada la profundidad de veinte y un pies ingleses en aguas bajas y una anchura de 100 metros en el fondo”. El Ministerio de Hacienda, por su parte, planteó:

*“la conveniencia para el Estado en que el empréstito sea interno tanto para el objeto a que se destina, que es para pagos de materiales y obras a adquirirse en su mayor parte y realizarse dentro de la Nación, cuanto porque debe procurarse estimular la colocación del capital del país, en la realización de las obras de interés común y de grande trascendencia para su engrandecimiento y fomento del comercio como son las obras de Canalización del Riachuelo” (RO-PBA 1881-1881a)*

## **El Plan General de Construcción de Puentes.**

La construcción de puentes en los caminos públicos que se extendían hacia el sur y oeste de la provincia de Buenos Aires a medida que avanzaban las líneas de fronteras con el indígena se incentivó a mediados del siglo XIX con la consolidación de la línea entre los pueblos, fuertes y fortines de Lavalle Norte (Ancaló-partido de General Pinto), General Paz, Olavarría (llamado originalmente "Puntas del Arroyo Tapalquén"), Tandil, Lavalle Sur (San Quilcó-Olavarría) y Fuerte San Martín (Coronel Suárez). Adolfo Alsina (1866-1868), por ejemplo, autorizó a la empresa representada por José María Casullo y Adolfo Sourdeaux para construir un puente sobre el arroyo Las Conchas, en las inmediaciones del Paso de Morales, partido de Hurlingham y, al empresario José Pombo para establecer otro en el arroyo de las Piedras en el partido de Quilmes (Prado y Rojas 1877: 1867).

Pero fue el Gobernador Emilio Castro (1868-1872) quien sentó las bases técnico-legales para la aplicación de un Plan General de Construcción de Puentes, comenzando en 1868 con el nombramiento por decreto de tres Ingenieros para la elaboración de los planos de los “puentes que sean necesarios en los principales caminos de la campaña del interior de la frontera”. Bajo la supervisión de los ingenieros del Departamento Topográfico, Adolfo Sourdeaux, Luis Huergo y Neville Mortimer, tendrían por misión practicar un estudio al interior de la frontera y “formar una relación de todos los ríos, arroyos y cañadas que crucen los caminos principales y cuyo pasaje no se halle facilitado por puentes, determinar el sitio conveniente para construirlos, levantar un plano y perfil del río, arroyo o cañada en una extensión de ciento cincuenta metros a cada lado del punto elegido para la construcción, relacionando ese punto con el camino existente y, presentar un plano y presupuesto de cada puente” (Prado y Rojas 1877: 1868c).

Los considerandos de ese decreto centraban la atención en “el obstáculo principal con que se tropiezan” las vías públicas “uno de los medios más eficaces para cambiar la situación industrial y económica de los pueblos”. Ríos, arroyos y cañadas cortaban los caminos públicos y demoraban el transporte de los productos locales, gravándolos con gastos exorbitantes (Prado y Rojas 1877: 1868).

Para aplicar el Plan General de Construcción de Puentes, la provincia fue dividida en tres secciones bajo responsabilidad del Ingeniero Luis Huergo al norte; Adolfo Sourdeaux al oeste y Neville B. Mortimer al sur. A fines de 1869, después de un año de trabajo se conocieron los resultados: un total de 119 puentes a ser construidos por cuenta del Gobierno quién solicitaría “de la Legislatura la autorización competente para la inversión de los fondos necesarios”. La Legislatura, por Ley del 10 de junio de 1870, creó los fondos públicos “que deberán ser negociados dentro y fuera de la República” para la construcción de los puentes que el Poder Ejecutivo “considere más ventajosos entre los proyectados por los ingenieros”, citados (Prado y Rojas 1868c-1870).

El Gobierno de Emilio Castro encargó en Europa puentes de hierro que, en 1871, estaban en el puerto de Buenos Aires. De los 119 puentes en 1872 se hallaban construidos y entregados al servicio público 56 y restaban colocar 36 para completar el sistema general de puentes, proyectados por las primeras comisiones de 1860.

En cumplimiento de la Ley del 10 de junio de 1870, Emilio Castro creó una Oficina considerando que la colocación de puentes de tan vasto plan necesitaba ser dirigida por un cuerpo de Ingenieros que “pueda dedicarse exclusivamente a ese servicio”. La Oficina que estaba bajo la órbita del Ministerio de Hacienda y la jefatura del Ingeniero Juan Coghlan, funcionó hasta 1873 cuando “estando colocados la mayor parte” de los puentes se reorganizó en una **Comisión de Puentes en la Campaña** para hacer frente a la inspección, la reparación e inclusive la construcción de otros (Prado y Rojas 1877: 1871c) (Mensaje 1870, en Mabrugaña s/f).

Esa comisión, formada por el Ingeniero Juan Coghlan, Sebastián Casares y Antonio Cambaceres, en el año 1873 recibió instrucciones para relevar el “estado de prestar el servicio público” de los puentes que, a juicio del Poder Ejecutivo, las Municipalidades de Campaña “con muy rara excepción, se encontraban en completo abandono”. Una vez reparados y en “perfecto estado”, la Dirección de Rentas del Ministerio de Hacienda procedería a sacar “a licitación el peaje de estos puentes”, cesando lo acordado por el gobierno de entregarle a los municipios la cuota parte de la recaudación (Prado y Rojas 1877: 1873c).

En 1874, el gobierno debió invertir una fuerte suma en reparaciones indispensables para evitar su destrucción: terminadas éstas, fueron sacados nuevamente a licitación para la recaudación del peaje que solamente se concretó en algunas secciones. Asimismo, Mariano Acosta se expresaba con respecto a los 36 puentes que habían quedado sin colocar el año anterior: “cinco han sido colocados, tres en el Partido de la Mar Chiquita, uno en Belgrano y otro en Rodríguez, Partido de Luján” (Mensajes 1873-1874, en Mabrugaña s/f).

La Comisión de Puentes en la Campaña en 1875 cesó con la creación del Departamento de Ingenieros, transfiriéndose durante la gestión del Gobernador Carlos Casares (1875-1878) sus equipos y archivos con la finalidad de evitar el deterioro y la pérdida a que estaban expuestos “los materiales y demás accesorios de los puentes que aún quedan por colocar de los proyectados originalmente, así como los que han resultado sobrantes de los que fueron suprimidos por considerarlos innecesarios” (Prado y Rojas 1877: 1875a).

Tres años más tarde, el Gobernador Carlos Tejedor promulgó una ley mandando entregar nuevamente a las municipalidades de la campaña los puentes de la Provincia, excepto los situados sobre el Río Salado en los pasos de la “Postrera” y el “Venado”; el Arroyo del Medio y el Río San Borombón que continuarían en propiedad del Estado. Los peajes producidos por estos últimos se destinarían a la colocación de los puentes faltantes en el territorio bonaerense (RO-PBA 1879a).

### **Del Puente de Barracas al Viejo Puente Pueyrredón**

El 1º de diciembre de 1791 fue inaugurado un primer puente de madera sobre el “Río Barracas”, el Riachuelo, entre la Ciudad de Buenos Aires y la Ciudad de Avellaneda. Recibió desde entonces muchos nombres: Puente de Gálvez, en honor a su constructor, Puente de Madera, Puente de Barracas y Puente de la Restauración de las Leyes en la época de Juan Manuel de Rosas.

Ese puente dejó de funcionar en 1858, tras una crecida del Riachuelo que socavó sus pilares, sustituyéndose por otro hasta que la empresa constituida por el ingeniero y pintor Prilidiano Pueyrredón, Juan A. Escribano, Medrano y Pantou, el 14 de febrero de 1862 solicitaron la autorización del Gobernador Bartolomé Mitre para construir un puente de hierro. Concedido el permiso, fueron aprobados los planos el 4 de julio y firmado el contrato el 14 de setiembre del mismo año (Prado y Rojas 1877: 1862).

Al momento de conceder el permiso el gobierno de acuerdo con el informe del Consejo de Obras Públicas, estableció las bases y condiciones a las que se sometería la construcción, los plazos de obra y el usufructo del “pontazgo” (tasa o derecho de paso) de los vehículos de entonces. El gobierno tenía derecho para intervenir, por intermedio de inspectores, en la construcción del puente, tanto para asegurarse la calidad de los materiales y solidez de la obra, como para verificar el costo de la misma, el control del plazo de obra y la recaudación del pontazgo que “sería dividido por mitad” entre el gobierno y la empresa .

La empresa debía responsabilizarse por treinta años de la conservación del puente “en el mejor estado de servicio” y, vencido este plazo, entregarlo a la “exclusiva propiedad del gobierno”, al igual que sus productos. La empresa ofreció construir un puente giratorio de hierro, muy de avanzada para la época, trayendo “la estructura de hierro forjado desde Inglaterra”. La obra fue finalizada en diciembre de 1867 pero,

*“el mismo día de la inauguración, mientras se realizaban las pruebas finales, ocurre el desastre. Una imprevisión en el número de los pilotes hace fracasar el mecanismo, el brazo de palanca vence al pilar-pivote y se va todo al fondo del río. Mucho dinero perdieron los empresarios, por lo que firmaron un nuevo contrato para arreglar lo sucedido y construir un nuevo puente. El puente quedaría listo y funcionando en noviembre de 1871. Era el primer paso de firme estructura que unía las dos orillas del Riachuelo”, Antonio Gonzáles (2009).*

González Podestá, por su parte agrega en una interesante nota de la página Buenos Aires Historia, que el puente de 1871 “tenía estructura metálica, conformada por cuatro tramos de tres vigas armadas en forma paralela, que delimitaban las manos de la circulación. Era, además fijo, defecto que se le “descubrió” después, pues dificultaría la utilización de la vía fluvial para la navegación, especialmente de navíos que ya comenzaban a servir a las numerosas industrias que se radicaban aguas arriba (del Riachuelo); a las que debemos sumar los puertos propios de ferrocarriles como el Oeste, que también por allí estaba instalando”. Arrasado por una inusual crecida el 23 de septiembre de 1884, el Puente fue reemplazado por uno de maderas duras. (fig.13)

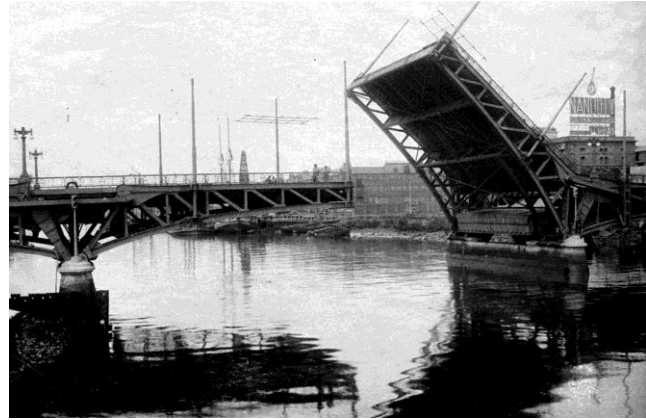


**Fig. 13. Puente Pueyrredón (1871 – destruido 1884)**

En 1899 empezó a construirse un nuevo puente de hierro con tramo central levadizo (contaba con cuatro columnas) para el pasaje de barcos, inaugurándose en 1903 y, finalmente el 20 de septiembre de 1931 fue inaugurado el conocido como Viejo Puente Pueyrredón. El mecanismo de elevación se dejó de utilizar en 1969. (fig.14).



1903-1926



1931-1969

**Fig. 14. Puente Pueyrredón.** Fuente gráfica: en González Podestá, Aquilino.

Antonio J. González (2009), en su cronografía de la ciudad de Avellaneda, también acerca una viñeta sobre Prilidiano Pueyrredón, prestigioso pintor y arquitecto argentino y asesor de casi todas las obras públicas que se realizaron en ese tiempo en Buenos Aires. Intervino en la restauración de construcciones históricas, tales como la capilla de la Recoleta, la pirámide de la Plaza de Mayo y la remodelación de la Casa de Gobierno. Trazó los planos para la quinta de Olivos, la mansión construida por Miguel de Azcuénaga y más tarde obsequiada al país como residencia presidencial. El puente, denominado hoy “Prilidiano Pueyrredón, está todavía funcionando en sus dos versiones: el sufrido andamiaje de hierro que soporta aún el peso de los vehículos no sin rezongos y roturas heredero de aquel diseñado en 1869, y el de cemento como autopista moderna que se levanta a su costado”.

## BIBLIOGRAFÍA



## PRIMERA PARTE (1820-2020)

### Fuentes mencionadas en la Introducción:

Corbetta, Juan Carlos (1983). Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires. Textos Constitucionales de Buenos Aires. La Plata: <https://www.scba.gov.ar/digesto/Textos-Constitucionales-Buenos-Aires.pdf>

De Luca, Rubén Mario (2008). Funcionarios Bonaerenses (1810-1850). Buenos Aires: Editorial Dunken. ISBN 978-987-02-3041-0

Moreno, Raúl Guillermo (2019). Breve historia constitucional de la Provincia de Buenos Aires. Análisis de las Cartas Bonaerenses (1820-1994). En Revista Derechos en Acción Año 4- N° 11 Otoño 2019 (21 marzo a 21 junio) (pp. 91-118). ISSN 2525-1678/ e-ISSN 2525-1686

Oszlak, Oscar (compilador 1997). Estado y Sociedad. Las nuevas reglas del juego. Volumen I. Buenos Aires: Colección CEA-CBC. Centros de Estudios Avanzados. Oficina de Publicaciones del Ciclo Básico Común. Universidad de Buenos Aires.

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-Edhasa, 1° Edición.

Pérez Portillo, Adolfo (1988). La Primera Constitución de la Provincia de Buenos Aires. Ensayo. En Revista Signos Universitarios Vol. 7 N° 14 (pp.21-39). Universidad del Salvador. Buenos Aires ISSN (impreso) 0326-3932. Disponible en <https://p3.usal.edu.ar/index.php/signos/article/viewFile/2793/3417>

Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (1893). Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Julio A. Costa, leído en la Asamblea Legislativa el 1° de mayo de 1893 (pp.194-198). La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo.

Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (1930). Decreto sobre publicación del Registro Oficial. Departamento de Gobierno, 17 de marzo de 1922.

### Capítulo 1 (1821-1885)

Corbetta, Juan Carlos (1983). Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires. Textos Constitucionales de Buenos Aires. La Plata: <https://www.scba.gov.ar/digesto/Textos-Constitucionales-Buenos-Aires.pdf>

De Luca, Rubén Mario (2008). Funcionarios Bonaerenses (1810-1950). Buenos Aires: Editorial Dunken.

Diario de Sesiones (1855). Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires. Sesión del 18 de octubre de 1855 (p. 160). Buenos Aires: Imprenta Buenos Aires, 1868.

#### **Mensajes de los Gobernadores a la Honorable Asamblea Legislativa de la Provincia de Buenos Aires, en RO-PBA Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires y/o Diarios de Sesiones Cámaras de Diputados y Senadores.**

(1870). Mensaje del Gobernador Emilio Castro a la Honorable Asamblea Legislativa, 1° de mayo de 1870. Buenos Aires: Imprenta del Siglo.

(1873). Mensaje del Gobernador Mariano Acosta a la Honorable Asamblea Legislativa, 1° de mayo de 1874. Buenos Aires: Imprenta de "El Mercurio".

(1874). Mensaje del Gobernador Mariano Acosta a la Honorable Asamblea Legislativa, 1° de mayo de 1874. Buenos Aires: Imprenta a vapor de "La Prensa".

(1875). Mensaje del Poder Ejecutivo a la Honorable Asamblea Legislativa Gobernador Álvaro Barros, 1° de mayo de 1875. Buenos Aires: Imprenta Rural.

(1881). Mensaje del Gobernador de la Provincia J.J. Romero (Interventor Federal) a la Honorable Asamblea Legislativa de Buenos Aires, 1° de mayo de 1881. En RO-PBA 1881.

(1886) Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Dr. Carlos D" Amico a la Honorable Asamblea Legislativa, 1° de mayo de 1886. En RO-PBA 1886.

MOP-PBA, Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1935). Profesionales que intervinieron en la fundación de La Plata. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.

**Prado y Rojas, Aureliano (1877).** Leyes y Decretos promulgados en la Provincia de Buenos Aires desde 1810 a 1876. TOMOS I a IX. Buenos Aires: Imprenta del Mercurio.

- (1821). Cárceles de Provincia-Ingenieros-Construcción de un puerto, 22 de agosto de 1821.
- (1821a). Establecimiento del Departamento de Ingenieros Arquitectos, 23 de octubre de 1821.
- (1821b). Reglamento de Policía, 16 de febrero de 1821.
- (1821c). Decreto de Creación de la Oficinas de Hacienda, 28 de agosto de 1821.
- (1822). Edificios, 1º de febrero de 1822.
- (1822a). Erección del Departamento de Ingenieros Hidráulicos, 4 de octubre de 1822 (pp. 353-354).
- (1823). Templos de Campaña, 7 de enero de 1823.
- (1823a). Templos de Campaña, 17 de noviembre de 1823.
- (1823b). Reglamento de Obras Públicas, 7 de noviembre de 1823.
- (1824). Comisión Topográfica, 25 de setiembre de 1824.
- (1824a). Comisión Topográfica, 31 de diciembre de 1824.
- (1825). Comisión Topográfica, 19 de enero de 1825.
- (1826). Decreto restableciendo el Departamento de Ingenieros Arquitectos, 5 de mayo de 1826.
- (1826a). Decreto Estableciendo un Departamento General de Topografía y Estadística, 26 de junio de 1826 (pp. 178-179).
- (1828). Decreto suprimiendo el Departamento de Ingenieros Arquitectos, 14 de febrero de 1828
- (1852). Decreto ordenando la refacción de la Casa de Gobierno, 17 de febrero de 1852.
- (1852a). Se establece un Consejo de Obras Públicas, 16 de junio de 1852.
- (1852b). Se reorganiza el Departamento Topográfico, 26 de junio de 1852.
- (1854). Ley de Municipalidades, 11 de octubre de 1854.
- (1857). Se designan las materias que deben enseñarse en la escuela especial de la Facultad de Agrimensura, 3 de febrero de 1857.
- (1857a). Reorganización del Departamento Topográfico, 8 de octubre de 1857.
- (1859). Creación de la Oficina de Tierras Públicas, 3 de setiembre de 1859.
- (1861). Se reglamentan las pruebas o exámenes que deben rendir los que soliciten ejercer la profesión de Agrimensores, 24 de julio de 1861.
- (1861a). Instrucciones para los Agrimensores, 3 de octubre de 1861.
- (1862). Aprobación de la traza del Ferrocarril Sud, 25 de octubre de 1862.
- (1863). Creación de Pueblos en la Campaña, 29 de julio de 1863.
- (1863a). Fundación de un Pueblo en el Saladillo, 31 de julio de 1863.
- (1867). Nombramiento de Ingenieros Municipales en los pueblos de Campaña, inmediatos a las vías férreas, 13 de julio de 1867.
- (1875). Nombramiento y atribuciones del Departamento de Ingenieros, 19 de abril de 1875.
- (1875a). Se autoriza al Departamento de Ingenieros se haga cargo de los materiales de los puentes que aún quedan por colocar, 24 de mayo de 1875.
- (1875b). Instrucciones al Jefe de la Oficina de Tierras (Ministerio de Hacienda) sobre la venta de ellas en los partidos de la Campaña, 12 de junio de 1875.

**RO. Registro Oficial.** Libro Primero Setiembre Diciembre de 1821. Buenos Aires: Imprenta Independencia.  
(1821). División de los Departamentos de Gobierno y Hacienda, 18 de julio de 1821.

**RO-RA. Registro Oficial de la República Argentina, Tomo II (1822-1832).** Buenos Aires: Publicación Oficial. Imprenta "La República", 1880.

- (1826). Subdivisión de los Ministerios Nacionales, 6 de febrero de 1826.
- (1826a). Organización de los Ministerios Nacionales, 8 de febrero de 1826.
- (1826b). Mensaje del Ejecutivo Nacional al Congreso sobre la necesidad y conveniencia de dictar sin pérdida de tiempo una Constitución, 4 de abril de 1826.
- (1826c). Manifiesto dirigido por el Congreso General Constituyente a los pueblos de la República al presentarles la Constitución y texto Constitución de la República Argentina, 24 de diciembre de 1826.
- (1826d). Personal del Departamento de Ingenieros Arquitectos. 5 de mayo de 1826.
- (1826e). Designación de la Ciudad de Buenos Aires para Capital de la República, 4 de marzo de 1826.
- (1826f). Demarcación del territorio asignado a la Capital de la República, 16 de marzo de 1826.
- (1826g). Demarcación del territorio asignado a la Provincia de Buenos Aires, 16 de marzo de 1826.

## **RO-PBA. Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires.**

- (1856). Nombramientos en el Departamento Topográfico, 21 de diciembre de 1856.  
(1881). Provéese el personal del Departamento de Ingenieros con arreglo a la Ley de Presupuesto, 3 de junio de 1881.  
(1882). Se crea una Oficina de Delineaciones, 4 de noviembre de 1882.  
(1882a). Organízase la Oficina de Delineaciones de la Ciudad de La Plata, 24 de noviembre de 1882.  
(1882-1883-1884). Presupuestos de Gastos y Plan de Recursos de la Administración de la Provincia de Buenos Aires, 16 de diciembre de 1881, 2 de enero de 1883, 22 de enero de 1884.  
(1884a). Se procede a formar el plano catastral del Ejido de La Plata, 16 de octubre de 1884 (pp. 1885). Derógase el Decreto del 19 de abril de 1875, 22 de junio de 1885.  
(1885a). Créase un nuevo Ministerio denominado de Obras Públicas, 23 de agosto de 1885 (pp.899-904).  
(1885b). Nómbrase Ministro Secretario en el Departamento de Obras Públicas al Dr. Manuel B. Gonnet, 14 de octubre de 1885.  
(1885c). Se designa el personal de la Secretaría del Ministro de Obras Públicas, 19 de octubre de 1885.  
(1886). Personal de empleados del Ministerio de Obras Públicas, 15 de marzo de 1886.

Vitalone, Cristina E. (2013). La Formación del Patrimonio de Planos de Obras Privadas. En Vitalone comp. "Planos Históricos de Obras Privadas. Patrimonio Cultural del municipio de La Plata", ANALES LEMIT. Serie III, Año 1 N°3 (pp.5-36). La Plata: Editor Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica. ISBN 978-987-26159-8-7,

## **Capítulo 2 (1885-1930)**

D'Agostino, V.; Banzato, G. (2015). Funcionarios bonaerenses y gestión sobre el territorio: El Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires 1875-1913. IX Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Agrarios Agroindustriales Argentinos y Latinoamericanos, 3 al 6 de noviembre de 2015, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. En Memoria Académica. Disponible en: [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.4860/ev.4860.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.4860/ev.4860.pdf)

Corbetta, Juan Carlos (1983). Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires. Textos Constitucionales de Buenos Aires. La Plata: <https://www.scba.gov.ar/digesto/Textos-Constitucionales-Buenos-Aires.pdf>

De Luca, Rubén Mario (2008). Funcionarios Bonaerenses (1810-1950). Buenos Aires: Editorial Dunken.

De Paula, Alberto (1905). El Doctor Dardo Rocha, la Provincia de Buenos Aires y el Banco Provincia. En Archivo General de la Nación. Departamento de Documentos Escritos "Archivo y Colección Dardo Rocha" (pp.5-11). Buenos Aires: Editorial Parthenon.

**Diario El Día de La Plata.** Edificación Escolar. El Concurso de planos-tipo, 19 de marzo de 1918.

Fernández, Noelia (2014). Estado, Política y Obras Públicas. El Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 1917-943. Universidad Nacional de Quilmes. Disponible en: <http://sociales.unq.edu.ar/wp-content/uploads/byt2014/ponencias/eje06/FernandezNoelia-Estadopoliticayobraspublicas.pdf>

Flores, Álvaro Bautista (2022). Introducción al marco jurídico de los contratos de Infraestructura y Obra en la provincia de Buenos Aires. En Revista de Contrataciones Públicas N° 7, Agosto 2022 (pp.1-13). IJ Editores. Disponible en <http://ijeditores.com> y [www.cijur.mpba.gov.ar/doctrina](http://www.cijur.mpba.gov.ar/doctrina)

**Memoria del Ministerio de Hacienda** (Nación). Año 1921. Presupuesto del Ministerio de Hacienda. Buenos Aires: Talleres Gráficos Argentinos, 1922.

### **Memorias del Ministerio de Obras Públicas presentadas a la Honorable Legislatura**

- (1894-1895). Ministro Dr. Emilio Frers. Gobernador Guillermo Udaondo (1894-1898) Partes I y II. La Plata Taller de Impresiones Oficiales, 1923.  
(1898-1900). Ministro de Obras Públicas Dr. Adolfo Saldías (1898 y 1901). Gobernador Bernardo de Irigoyen (1898-1902). La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1898 y 1900  
(1914-1915). Ministro Eduardo Arana. Gobernador Marcelino Ugarte (1914-1917). Tomo I. La Plata Taller de Impresiones Oficiales, 1916.

(1922). Ministro Antonio Rodríguez Jáuregui. Gobernador José L. Cantilo (1922-1926). Mayo 1922-1923. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1923.

(1923). Ministro de Obras Públicas Dr. Antonio Rodríguez Jáuregui. Junio de 1923. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1923.

**Mensajes de los Gobernadores a la Honorable Asamblea Legislativa de la Provincia de Buenos Aires,** en RO-PBA Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires y/o Diarios de Sesiones Cámaras de Diputados y Senadores.

(1886). Mensaje del Gobernador de la Provincia Carlos A. D'Amico, 1º de mayo de 1886.

(1890). Mensaje del Gobernador de la Provincia Dr. Máximo Paz, mayo de 1890.

(1893). Mensaje del Gobernador de la Provincia Don Julio A. Costa leído en la Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1893.

(1910). Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, don Ignacio D. Irigoyen, leído en la Asamblea Legislativa el 1º de mayo de 1910.

(1912). Mensaje del Gobernador de la Provincia José Inocencio Arias leído en la Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1912.

(1914). Mensaje del Gobernador de la Provincia, don Luis García leído en la Asamblea Legislativa el 1º de mayo de 1914.

(1915). Mensaje del Gobernador de la Provincia, don Marcelino Ugarte leído en la Asamblea Legislativa el 6 de mayo de 1915.

(1922). Mensaje del Presidente Hipólito Yrigoyen pidiendo para el año 1923 la sanción del proyecto despachado por la Comisión de Presupuesto y Hacienda de la Cámara de Diputados, 26 de setiembre de 1922.

(1922). Mensaje del Señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires don Luis Monteverde y José Luis Cantilo leídos ante la Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1922.

(1926). Mensaje del Gobernador Valentín Vergara a la Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1926.

(1928). Mensaje del Sr. Gobernador de la Provincia Valentín Vergara, 2 de mayo de 1928. (1929).

Mensaje del Gobernador Valentín Vergara a la Asamblea Legislativa, 2 de mayo de 1929.

MOP-PBA. Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (1935). Profesionales que intervinieron en la fundación de La Plata. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.

Revista de Educación (1927). Edificios Escolares. Año LXVIII-Nº VI. Noviembre-Diciembre de 1927.

**RO-PBA. Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires.**

(1890). Carta Orgánica del departamento de Ingenieros, 22 de octubre de 1890.

(1890a). Ley autorizando suspender la aplicación de varias partidas del presupuesto de 1890, 10 de mayo de 1890.

(1890b). Ley 2337 (primera) Ley de Contabilidad, 24 de enero de 1890.

(1891). Decreto Organizando el personal del Departamento de Ingenieros, 18 de febrero de 1891

(1891a). Informe del Ministerio de Hacienda.

(1891b). Encargando el Ministerio de Obras Públicas al Señor Ministro de Hacienda, 4 de febrero de 1890.

(1893). Reorganizase el personal del Departamento de Ingenieros, 26 de setiembre de 1893. Intervención Federal.

(1893a). Presupuesto General para 1894, 27 de diciembre de 1893.

(1897). Resolución relevando al Departamento de Ingenieros de expedir títulos de Agrimensores y Maestros Mayores, 8 de octubre de 1897.

(1902). Designase al Doctor Federico Pinedo para que gestione la nacionalización del Museo, Observatorio y Facultad de Agronomía así como la cesión a la nación del Puerto La Plata, 4 de junio de 1902.

(1904). Se dispone que los Talleres de Publicaciones del Museo dependan directamente del Ministerio de Obras Públicas, 12 de marzo de 1904.

(1903-1911). Leyes P-PBA. Leyes de Presupuesto General de gastos y recursos de la Provincia de Buenos Aires (1903-1911).

(1910). Ley creando la Dirección General de Caminos de la Provincia, 1º de marzo de 1910.

(1910a). Se nombra Presidente y Vocales de la Dirección General de Caminos, 28 de junio de 1910

(1910b). Resolución poniendo al servicio público las obras de Saneamiento de la Ciudad de La Plata, 14 de abril de 1910.

(1911). Se reorganiza el personal del Departamento de Ingenieros, 30 de enero de 1911.

(1912). Se nombran empleados en el Departamento de Ingenieros, 5 de enero de 1912.

- (1912a). Ley de Presupuesto General de la Provincia de Buenos Aires para 1912, 2 de noviembre de 1911- 20 de enero de 1912.
- (1913). Ley de Presupuesto General de la Provincia, 22 de abril de 1913.
- (1913a). Se reglamenta las funciones de Director General de Obras Sanitarias, 30 de octubre de 1913.
- (1913b). Se declara sin efecto todos los nombramientos de empleados supernumerarios, etc., 15 de julio de 1913.
- (1913c). Ley estableciendo una nueva organización a la Dirección General de Caminos de la Provincia, 1º de agosto de 1913.
- (1913d). Se reglamenta la ley creando la Dirección General de Puentes y Caminos, 18 de octubre de 1913.
- (1917). Presupuesto General, 29 de diciembre de 1917.
- (1919). Ley de Presupuesto. En RO-PBA (1919) La Plata: Taller de Impresiones Oficiales
- (1922). Se crea bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas la Superintendencia del Ferrocarril Meridiano V, 13 de junio de 1922.
- (1924). Presupuesto General de Gastos, 31 de enero de 1924.
- (1927). Presupuesto de gastos para la Honorable Legislatura, de la Administración y de las Escuelas, 17 de febrero de 1927. Gobernador Valentín Vergara
- (1930). Se nombra Secretarios de la Intervención de los Departamentos de Gobierno, Hacienda y Obras Públicas, 11 de setiembre de 1930.

Vitalone Cristina E. (2023). Puerto La Plata. Un Pasado con Proyección de Futuro. Primera Parte (1883-1904) – Segunda Parte (1904-1956). Libro Archivo Digital: online ISBN 978-987-88-8591-9. Disponible en repositorio SEDICI-UNLP.

### Capítulos 3 - 4 (1930-1955)

Adagio, Noemí (2017). Una vez más la FAU-UBA. La renovación curricular del Decano Montagna (1949-1952). FAPYD-UNR, Rosario, Argentina

Aelo, Oscar H. (2007). El Gobierno de Mercante. Estado y Partido en la Provincia de Buenos Aires 1946-1951. En *Entrepasados*. Año XVI N°32 (pp.123-142).

En Línea <https://ahira.com.ar/revistas/entrepasados/page/3/>

Ciappina, Carlos M. (2017). La Gobernación de Domingo Mercante y las transformaciones estructurales del Estado Bonaerense. En Claudio Panella (Compilador) El Gobierno de Domingo A. Mercante en Buenos Aires (1946-1952). Un caso de peronismo provincial. Tomo III, 1ª Edición (pp.11-29). La Plata: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires. Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 2007.

CN (1949). Constitución de la Nación Argentina 1949. Incluye estudio preliminar del Dr. Eugenio Raúl Zaffaroni. Subsecretaría de Derechos Humanos. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Buenos Aires. Publicación de la Dirección de Prensa y Comunicación del Archivo Nacional de la Memoria.

Corbeta, Juan Carlos (1983). Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires. Textos Constitucionales de Buenos Aires. La Plata. Disponible en <https://www.scba.gov.ar/digesto/Textos-Constitucionales-Buenos-Aires.pdf>

Delgado, Oscar A. (2014). El Laboratorio de Ensayos de Materiales e Investigaciones Tecnológicas del MOP-PBA: avatares de un pionero argentino. En *Revista Iberoamericana de Ciencia y Tecnología* Vol. 9 N° 26 (pp.11-37). Ciudad Autónoma: versión on line ISSN 1850-0013.

Fernández, Noelia (2014). Estado, política y obras públicas. El Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. Jornada de Becarios y Tesistas. Universidad Nacional de Quilmes. Disponible en: <http://sociales.unq.edu.ar/wp-content/uploads/byt2014/ponencias/eje06/FernandezNoelia-Estadopoliticayobraspublicas.pdf>

Gandolfi, Fernando y Eduardo Gentile (2013). Ciudades Bonaerenses. Un palimpsesto en la Pampa (Capítulo 13). En Historia de la Provincia de Buenos Aires Tomo 4: De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943), Juan Manuel Palacio (Director). Buenos Aires: Edhasa- UNIPE: Editorial Universitaria

Hora, Roy (2013). La política bonaerense: del orden oligárquico al imperio del fraude (Capítulo 1). En Historia de la Provincia de Buenos Aires Tomo 4: De la federalización de Buenos Aires al advenimiento del peronismo (1880-1943), Juan Manuel Palacio (Director). Buenos Aires: Edhasa- UNIPE: Editorial Universitaria

**Legislación** disponible en: <https://normas.gba.gob.ar>

- (1933). Ley 4135 Bonos de Pavimentación (emisiones anuales), 31 de enero de 1933.
- (1935) Ley 4364 Estableciendo el Presupuesto Legislativo, de la Administración y Escuelas para el año 1936, 6 de diciembre de 1935.
- (1936) Ley 4446 Anexión a la Dirección de Arquitectura del Personal de la Inspección de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad, 1º de octubre de 1936.
- (1936a). Ley 4406 Plan de Trabajos Públicos de acuerdo al art. 5º de la ley de Presupuesto N° 4364/35, 27 de agosto de 1936.
- (1936b). Ley 4523 Presupuesto Legislativo y de la Administración para el año 1937, 24 de noviembre de 1936.
- (1936c). Ley 4488 Creación y Organización de una Infraestructura Aeronáutica y los servicios de transportes oficiales aéreos, 30 de Octubre de 1936.
- (1936d). Ley 4418 Creación del Instituto Autárquico de Colonización, 17 de setiembre de 1936.
- (1937). Ley 4538 Ley Orgánica de Obras Públicas, 20 de abril de 1937.
- (1937a). Ley 4539 Plan de Trabajos Públicos para el Trienio 1937, 1938 y 1939, 29 de abril de 1937.
- (1937b). Ley 4551 Creación del Instituto de la Vivienda Obrera, 12 de mayo de 1937.
- (1938). Ley 4728 Presupuesto Legislativo de la Administración para 1939, 27 de diciembre de 1938.
- (1942). Ley 4991 Presupuesto General de Gastos y Recursos para 1943, 30 de noviembre de 1942.
- (1946). Ley 5079 Plan Inicial de Trabajos Públicos, 9 de noviembre de 1946.
- (1947). Ley 5116 Creación del Ministerio de Salud Pública, 8 de febrero de 1947.
- (1947a). Ley 5136 Ley del Consejo de Obras Públicas, 15 de julio de 1947.
- (1947b). Ley 5138 Ley General de Obras Públicas, 22 de julio de 1947.
- (1947c). Ley 5142 Plan Trienal de Trabajos Públicos Trienio 1947-1949, 21 de agosto de 2023.
- (1947d). Ley 5238 General de Vialidad, 15 de noviembre de 1947.
- (1948). Ley 5401 Presupuesto General de Gastos y Cálculo de Recursos para 1949, 7 de octubre de 1948.
- (1948a). Ley 5324 Organización de los Ministerios, 25 de octubre de 1948.
- (1948b). Ley 5308 Reajuste de precios de obras públicas entre 1947-1948, 6 de noviembre de 1948.
- (1948c). Ley 5396 Ley General de Vivienda, 22 de noviembre de 1948.
- (1949). Ley 5574 Autorizando al Poder Ejecutivo a emitir título de Deuda Interna Consolidada, 14 de noviembre de 1949.
- (1949a). Ley 5552 Protección de los cuerpos receptores de agua, 18 de noviembre de 1949.
- (1952). Ley 5694 Orgánica de los Ministerios, 2 de setiembre de 1952.
- (1953). Decreto 1484 Creación del Consejo de Planificación de la Provincia de Buenos Aires y la Dirección Provincial de Planificación, 25 de febrero de 1953.
- (1954). Ley General de Obras Públicas, 22 de diciembre de 1954.
- (1955). Ley 5855 Presupuesto Genewral de la Administración para 1956, 19 de setiembre de 1955.
- (1956). Decreto-Ley 7565 Vigencia de la Constitución de la Provincia de 1934, 16 de mayo de 1956.

Lior Zylberman (2007). Mercante/Aloé, disputas por el corazón de Perón. VII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

### **Memorias del Ministerio de Obras Públicas.**

- (1932). Ministro de Obras Públicas Dr. Edgardo J. Míguez. Gobernador Martínez de Hoz. Tomo II. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1933.
- (1933). Ministro de Obras Públicas Dr. Edgardo J. Míguez. Gobernador Martínez de Hoz. Tomo I-II. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1934/1936.
- (1936). Ministro de Obras Públicas Ing. José María Bustillo. Gobernador Manuel Fresco. Tomo I-II. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1937.
- (1937). Ministro de Obras Públicas Ing. José María Bustillo. Gobernador Manuel Fresco. Tomo I-II. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1939.
- (1938). Ministro de Obras Públicas Ing. José María Bustillo. Gobernador Manuel Fresco. Tomo I. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1940.

- (1946). Memoria correspondiente al período 16 de mayo al 31 de diciembre de 1946 elevada a la Honorable Legislatura por el Ministro de Obras Públicas Ingeniero Raúl A. Mercante. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1947.
- (1947). Memoria correspondiente al período 1947 elevada a la Honorable Legislatura por el Ministro de Obras Públicas Ingeniero Raúl A. Mercante. Buenos Aires: Guillermo Kraft Lda., 1948.
- (1951). Memoria correspondiente al período 1951 elevada a la Honorable Legislatura por el Ministro de Obras Públicas Ingeniero Civil Raúl A. Mercante. La Plata: IV División del Ministerio de Obras Públicas, 1952.
- (1954). Ministerio de Obras Públicas. Ing. Carlos Clemente Rodríguez Jaúregui. En Archivo Histórico de Geodesia ARBA.

**Mensajes** en Diarios de Sesiones de Diputados y/o Senadores. Legislatura de la Provincia de Buenos Aires.

- (1933). Mensaje del Sr. Gobernador don Federico L. Martínez de Hoz a la Asamblea Legislativa, 4 de mayo de 1933.
- (1936). Mensaje del señor Gobernador Doctor Manuel A. Fresco, 5 de mayo de 1937.
- (1937). Mensaje del señor Gobernador Doctor Manuel A. Fresco, 11 de mayo de 1937.
- (1942). Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Doctor Rodolfo Moreno a la Asamblea Legislativa, 2 de mayo de 1942.
- (1947). Mensaje del Señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Coronel (R) Domingo A. Mercante, 2 de mayo de 1947.
- (1950). Lectura del Mensaje del Gobernador de la Provincia Coronel (R) Domingo A. Mercante asistido por sus Ministros Secretarios del Despacho, 3 de mayo de 1950.
- (1951). Mensaje del Excelentísimo Señor Gobernador Coronel (R) Domingo A. Mercante, 4 de mayo de 1951.
- (1952). Mensaje del Excelentísimo Señor Gobernador Coronel (R) Domingo A. Mercante sobre el estado general de la Administración, 2 de mayo de 1952.
- (1953). Mensaje del Excelentísimo Señor Gobernador Don Carlos V. Aloe, 2 de mayo de 1953.

Panella, Claudio (2014). Política bonaerense y gestiones gubernativas, 1943-2001. Capítulo 2. En Historia de la Provincia de Buenos Aires. Tomo 5 Del Primer peronismo a la crisis de 2001, Osvaldo Barreneche (Director). La Plata: UNIPE Editorial Universitaria -Edhasa. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.org>

(2019). Entre Mercante y Aloé: el diario El Argentino de La Plata y las elecciones de gobernador de 1951. En Actas de Periodismo y Comunicación, Vol. 5, N° 3, noviembre de 2019. Facultad de Periodismo y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de La Plata ISSN 2469-0910. En Línea <http://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/actas>

Pérez Leloutre, Santiago (2018). *Marchar al ritmo del tiempo nuevo. Obras públicas y edificios municipales en la provincia de Buenos Aires (1936-1940)*. Tesis. Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad. Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos. Universidad Torcuato Di Tella. Disponible en: <https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/11501>

Plan Trienal de Trabajos Públicos (1947-1948-1949). En Diario de Sesiones Período 1946-1947. Tomo I (p. 783). La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.

Rodríguez, Rodolfo (2007). Carlos Vicente Aloé. Subordinación y Valor. Publicación del Archivo Histórico "Dr. Ricardo Levene". Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.

**RO-PBA. Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires**

- (1931). Decreto estableciendo horas de trabajo para evitar la desocupación. Departamento de Gobierno, 11 de febrero de 1931.
- (1931a). Se nombra una comisión técnica a los efectos de estudiar las obras de defensa y estabilidad de las playas de Mar del Plata. Departamento de Obras Públicas, 4 de febrero de 1931.
- (1932). Se incorporan reformas a las Leyes Impositivas, 22 de enero de 1932.
- (1935). Se da por terminada la misión de la Comisión Directiva y Administradora de Desagües y se refunde a la Dirección de Hidráulica, 22 de abril de 1935.
- (1935a). Se declara cesante a todo el personal cuya asignación se imputa a partidas globales, 22 de marzo de 1935.
- (1935b). Decreto disponiendo sean retirados de circulación automóviles oficiales de varias reparticiones, 29 de marzo de 1936. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales, 1940.

- (1942). Organización del Laboratorio de Ensayos de Materiales del Ministerio de Obras Públicas, 5 de marzo de 1942.
- (1942a). Decreto 18.603, 13 de noviembre de 1942.
- (1942b). Restricción al consumo de nafta, 30 de julio de 1942.
- (1942c). Decreto 10.323 Urbanización Avenida 32 (La Plata), 1º de julio de 1942.
- (1943). Decreto 5019 Creación del Parque Martín Rodríguez en Ensenada, 7 de abril de 1943.
- (1944). Decreto 9963 Aeropuerto para la Ciudad Capital., 4 de julio de 1944,
- (1945). Decreto 6906 Edificio para la Federación de Asociaciones Gremiales de Berisso, 4 de mayo de 1945.
- (1947). Decreto 26.538 Creación de la Oficina de Personal del MOP, 8 de mayo de 1947
- (1947a). Decreto 26.809 Creación de una Comisión Permanente del Plan Regulador de La Plata, 13 de mayo de 1947
- (1947b). Ley 5136 Del Consejo de Obras Públicas, 15 de julio de 1947 y Decreto 38.795 Reglamentación de la Ley Del Consejo de Obras Públicas, 9 de setiembre de 1947.
- (1947c). Considerandos del Decreto 38.083 convocando a los Comisionados Municipales a una Reunión Provincial de Municipios, 4 de setiembre de 1947.
- (1947d). Decreto 38.403 Organización de la División de Fábricas y Canteras, 6 de octubre de 1947.
- (1948). Decreto 5448 Reglamentación y ordenamiento de la nueva ley de Vialidad Nº 5238, 28 de febrero de 1948.
- (1948a). Decreto 6081 Aprobando la Reglamentación Funcional de la Dirección de Obras Sanitarias, 8 de marzo de 1948.
- (1948b). Resolución Nº 332, Creación de la Sección “Plan de Trabajos Públicos Trienio 1947-1949”. Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión, 16 de marzo de 1948.
- (1948c). Decreto 7764 Excepciones al Decreto Nº 5635/1942, 30 de marzo de 1948.
- (1948d). Decreto 31.119 Reglamentando las actividades de fotógrafos y vendedores ambulantes en playas de la Provincia, 27 de diciembre de 1948.
- (1948e). Decreto 31.360, Reglamentando la Ley Nº 5138 Orgánica de Obras Públicas, 29 de diciembre de 1948.

Salomón, Alejandra L. (2022). Un eslabón invisible de la Repartición Vial bonaerense (1910-1960). En Revista Estudios Sociales del Estado Vol. 8 Nº15. Universidad Nacional de Rosario (UNR). Edición On Line. Disponible en: <https://www.estudiossocialesdelestado.org/index.php/ese>

2º PQ- 2º Plan Quinquenal. Presidencia de la Nación. Buenos Aires: Subsecretaría de Informaciones. 1953. Disponible en: <http://cdi.mecon.gov.ar>

### **Fuentes gráficas y fotográficas**

AHG-ARBA. Archivo Histórico de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires.  
AH-PBA. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires “Ricardo Levene”

## **Capítulo 5 (1955-1976)**

Beltrami, Mauro (2022). El Barrio Campamento de Ensenada y los bombardeos de 1955. Centro de Investigación Académica Latinoamericano (CEDIAL). En línea [cedial.com.ar/index.php/2022/06/13](http://cedial.com.ar/index.php/2022/06/13)

Estatuto Junta Militar de Gobierno, 24 de marzo de 1976. Disponible en [www.saij.gob.ar](http://www.saij.gob.ar)

**Leyes, Decretos Ley y Decretos Provinciales.** Disponibles en <https://normas.gba.gob.ar/> , [intranet.hcdiputados-ba.gov.ar](http://intranet.hcdiputados-ba.gov.ar)

- (1937). Ley 4551/1937. Creación del Instituto de la Vivienda Obrera, 12 de marzo de 1937.
- (1948). Ley 5396 General de la Vivienda, 22 de noviembre de 1948.
- (1954). Ley 5806 de Obras Públicas, 31 de diciembre de 1954,
- (1956). Decreto-Ley 469/1956, Creación del Instituto de la Vivienda de la Provincia de Buenos Aires, 20 de enero de 1956.
- (1956a). Decreto Ley 7823 Estableciendo régimen de la Dirección de Vialidad. Autarquía, 18 de mayo de 1956.
- (1958). Ley 5873/58. Ley Orgánica de los Ministerios, 13 de agosto de 1958.
- (1959). Ley 6016. Plan de Obras Públicas para el año 1959-1960, 6 de febrero de 1959.
- (1959a). Ley 6021/1959. Ley de Obras Públicas, 19 de febrero de 1959.
- (1959b). Ley 6215 Plan Anual de Obras Públicas 1959-1960. Segunda Parte del Presupuesto General. Planillas Analíticas, 28 de diciembre de 1959.



(1964). Ley 6821/1964. Estableciendo régimen de realización de obras por financiación privada, 30 de setiembre de 1964.  
(1964a). Decreto 8363/1964. Creando el Departamento de Villas de Emergencia y Viviendas de Interés Social, 9 de octubre de 1964.  
(1966). Decreto Ley 7218/1966. Disuelve el Ministerio de Acción Social, establece que el Ministerio de Salud de denominará Ministerio de Bienestar Social, 9 de setiembre de 1966.  
(1966a). Decreto 3880/1966, Creación del Sistema Provincial de planeamiento y Acción para el Desarrollo, 4 de noviembre de 1966.  
(1967). Decreto Ley 7279 Orgánica de los Ministerios, 30 de marzo de 1967.  
(1973). Decreto Ley Créase la entidad autárquica denominada Obras Sanitarias de la Provincia de Buenos Aires (O.S.B.A), 18 de mayo de 1973.  
(1973a). Decreto 1674/73 Reconocimiento de Presa de Embalse en Paso de las Piedras y Acueducto Paso de las Piedras - Bahía Blanca - Rescisión del contrato de realización por culpa exclusiva del contratista, 10 de agosto de 1973.  
(1974). Ley 8167/74 Presupuesto General de la Administración Provincial para el ejercicio 1974, 30 de abril de 1974.  
(1995). Decreto 4536 Texto ordenado de la Ley 6021 General de Obras Públicas y Reglamentario, 21 de diciembre de 1995.

Manes, Roxana (2016). Trayectoria histórica del Instituto de la Vivienda de la Provincia de Buenos Aires en el período 1956-2009. Tesis Maestría en Trabajo Social. Facultad de Trabajo Social, Universidad Nacional de La Plata. Disponible en: [biblio.trabajosocial.unlp.edu.ar](http://biblio.trabajosocial.unlp.edu.ar)

**Memorias** en Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires. Información Legislativa.

(1955-1958). Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, setiembre 1955-mayo 1958. Publicación Oficial  
(1964-1965). Memorias Mensuales 1º de enero de 1964-diciembre de 1965. Ministerio de Obras Públicas. Secretaría Técnica.  
(1965). Memoria Mes de octubre de 1965, Año VII N° 75.

### **Mensajes**

(1959). Mensaje del Gobernador Dr. Oscar Alende a la Honorable Legislatura, 2 de mayo de 1959. En Senado de la Provincia de Buenos Aires. Diario de Sesiones.  
(1966). Mensaje de la Junta Revolucionaria al Pueblo Argentino, 28 de junio de 1966. En Actas de la Revolución Argentina. Secretaría de Estado de Gobierno. Dirección General de Provincias. Departamento de Difusión Provincial. Disponible en <https://www.argentina.gob.ar>

### **MOP-PBA. Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires**

(1967). Sistema Nacional y Provincial de Planeamiento y Acción para el Desarrollo, Ley 16.964/1966. Creación del Sistema Provincial de Planeamiento y Acción para el Desarrollo, Decreto 3880/1966. La Plata: División Publicaciones y Relaciones de la Dirección de Geodesia.

**Area Metropolitana** (operativa I): Partidos de Vicente López, San Isidro, San Fernando, Tigre, General San Martín, Tres de Febrero, General Sarmiento, La Matanza, Morón, Merlo, Moreno, Lanús, Lomas de Zamora, Almirante Brown, Esteban Etcheverría, Florencio Varela, Avellaneda, Quilmes, Berazategui, La Plata, Ensenada, Berisso. **Area operativa II:** Partidos de General Lavalle, General Madariaga, Mar Chiquita, General Pueyrredón, Balcarce, General Alvarado, Lobería, Necochea y San Cayetano. **Area operativa III:** Junín, General Viamonte, General Arenales, Rojas, Lincoln, Chacabuco y Leandro N. Alem. **Area operativa IV:** San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Baradero, Zárate, Campana, General Rodríguez, Luján, San Antonio de Areco, San Andrés de Giles, Capitán Sarmiento, Bartolomé Mitre, Exaltación de la Cruz y Pergamino.

**Polo de Crecimiento de Bahía Blanca-Región Plan:** partidos de Bahía Blanca, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Rosales, Coronel Suárez, González Chávez, Patagones, Puán, Saavedra, Torquist, Tres Arroyos y Villarino.

(1970). Proceso de Organización del Espacio Urbano de la Provincia de Buenos Aires. La Plata: Dirección de Ordenamiento Urbano.

(1971). Proceso de Organización del Espacio de la Provincia de Buenos Aires. Informe. La Plata: Dirección de Ordenamiento Urbano

Nava, Agustín (2008). El gobierno de Bidegain 1973-1974. Crónica de una caída anunciada. V Jornadas de Sociología de la UNLP. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, La Plata.

Osuna, Florencia y Vicente, Martín (2017). Estudios sobre Ministerios. Actores, políticas y problemas de abordaje entre el primer peronismo y la última dictadura. En Estudios Sociales del Estado - volumen 3, número 6, pp. 1 a 10, segundo semestre de 2017 - ISSN: 2422-7803803

PBA-MOP (1956). Resolución 878 Creación del Departamento de Playas y Balnearios, 4 de mayo de 1956. En Boletín N° 55. Ministerio de Obras Públicas. Publicación Oficial

Plan Trienal para la Reconstrucción y la Liberación Nacional 1974-1977. República Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Diciembre de 1973.

Pozzoni, Mariana (2014). Los grupos político-técnicos de la izquierda peronista y su participación en la gestión de Oscar Bidegain (1973-1974). En Actas Cuarto Congreso de Estudios sobre el Peronismo (1943-2014). Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Tucumán. Septiembre de 2014.

R.V. (1965). Decreto 6/1965 Creación de la Comisión Especial de la Autovía La Plata-Buenos Aires y Urbanizaciones Adyacentes, 12 de enero de 1965. En Revista Vialidad. Año IX N° 31. Abril-Mayo-Junio 1965. Publicación de la Dirección de Vialidad. Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires.

### **RO-PBA - Registro Oficial de la provincia de Buenos Aires**

(1955). Decreto 1.452. Reconstrucción de doce viviendas en Barrio Campamento, Ensenada, 16 de noviembre de 1955.

(1955a). Pedido de fondos de la Dirección de Arquitectura, 10 octubre de 1955.

(1955b). Decreto 1.299. Departamento de Gobierno, 10 de noviembre de 1955.

(1956). Decreto 437 Autorizando variaciones de costo, 18 de enero de 1956.

(1956a). Decreto 4314 Reconocimiento de mayores costos-Barrio Carlos Tejedor y Decreto 4315 Desagües Pluviales en la Ciudad de Berisso, 27 de marzo de 1956.

(1956b). Decreto 4548 Barrio Obrero de Berisso-Recepción de obra, 2 de abril de 1956.

(1956c). Jurisdicción Puerto La Plata, 29 de febrero de 1926.

(1956d). Decreto 6381 Convenio Dirección de Vialidad-Ferrocarril Nacional Provincia de Buenos Aires, 2 de mayo de 1956.

(1956e). Decreto 10.795 Recepción de trabajos Barrio Obrero de Berisso, 3 de julio de 1956.

(1957). Decreto Ley 8112 Autorizando al Ministerio de Educación como caso de excepción la construcción de un local destinado a garaje y talleres, 28 de mayo de 1957.

(1958). Sesión de Constitución de la Cámara de Diputados, 17 de marzo de 1958.

Spinelli, María Estela (2022). Diferencias Políticas entre Radicales Intransigentes y Desarrollistas en la Provincia de Buenos Aires, 1958. En Anuario IEHS 37(1) 2022 (pp.179-194).

Tocho, Fernanda (2021). La revolución desde las instituciones: la participación de la Tendencia Revolucionaria en la gobernación de Buenos Aires (1973). Un aporte para el análisis de la política no armada en los años setenta. En Páginas, Año 13 N° 31 Enero-Abril. ISSN 1851-992X/ 202. Disponible en <http://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas>

(2021a). Prácticas y sentidos de la militancia revolucionaria en el Estado. El caso del Ministerio de Obras Públicas bonaerense (1973). En La nueva izquierda en la historia reciente argentina. Debates conceptuales y análisis de experiencias (pp.255-285). María Cristina Tortti y María González Canosa (directoras), Juan Alberto Bozza (coordinador). Rosario: Prohistoria Ediciones (1° edición). ISBN 978-987-809-003-0.

(2014). Los otros "setenta": un recorrido por las experiencias de la Tendencia Revolucionaria del Peronismo en la gobernación bonaerense (1973-1974). En Aletheia *Revista de la Maestría en Historia y Memoria de la FaHCE* Vol. 4 N°8, abril de 2014. ISSN 1853-3701. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/158833575.pdf>

Vitalone, Cristina E. (2009). Modelos de Regionalización del Espacio Bonaerense: coordenadas lógicas e ideológicas en las décadas del '70 y '90. Buenos Aires: Editorial El Escriba. ISBN 978-987-605-215-3

## Capítulos 6 -7 (1976-2000)

Arfa, Alejandro (coord.), Karina Angeletti (dirección) (2000). La Provincia de Buenos Aires: una mirada a su economía real. En Cuadernos de Economía N° 47. Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires.

Erbetta, María Cecilia (2011). La Reversión del Estado durante la primera gobernación de Duhalde. En Trabajo y Sociedad N° 16, Vol. XV, Verano 2011. (pp. 287-298). ISSN 1514-6871. Disponible en: [www.unse.edu.ar/trabajosociedad](http://www.unse.edu.ar/trabajosociedad)

Estatuto Junta Militar de Gobierno, 24 de marzo de 1976. Disponible en [www.saij.gob.ar](http://www.saij.gob.ar)

Grahl, Sandra Nilda (2008). Las normas de excepción al ordenamiento urbano y territorial. Capítulo IX.I (pp. 335-351). Tesis de Doctorado. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad Nacional de La Plata. Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/1795>

### Memorias del Ministerio de Obras Públicas

(1983-1987). Memoria del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Período Constitucional 1983 -10 de diciembre-1987. Gobernador Dr. Alejandro Armendáriz. La Plata: Publicación coordinada y supervisada por la Dirección de Relaciones Públicas del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, 1987.

(1991). Un compromiso con la Provincia (1988-1991). Secretaría General de la Gobernación. En Diario de Sesiones. Senado de la Provincia de Buenos Aires, 2 de mayo de 1991 (pp.25-90),

### Mensajes

(1984). Mensaje del Gobernador Alejandro Armendáriz a la Honorable Asamblea Legislativa, 2 de mayo de 1984. Diario de Sesiones. Senado de la Provincia de Buenos Aires.

(1985). Mensaje del Gobernador Alejandro Armendáriz a la Honorable Asamblea Legislativa, 2 de mayo de 1985. Diario de Sesiones. Senado de la Provincia de Buenos Aires. Período 113°.

(1986). Mensaje del Gobernador Alejandro Armendáriz a la Honorable Asamblea Legislativa, 2 de mayo de 1986. Cámara de Diputados. Diario de Sesiones. Sesión 114°.

(1987). Mensaje del Gobernador Alejandro Armendáriz a la Honorable Asamblea Legislativa, 4 de mayo de 1987. Cámara de Diputados. Diario de Sesiones. Sesión 115°.

(1988). Mensaje del Sr. Gobernador Antonio Francisco Cafiero a la Honorable Asamblea Legislativa, 2 de mayo de 1988. Diario de Sesiones. Senado de la Provincia de Buenos Aires. Período 116°.

(1989). Mensaje del Gobernador Antonio F. Cafiero a la Asamblea Legislativa, 2 de mayo de 1989. Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados. Período 117°.

(1990). Mensaje del Gobernador Antonio F. Cafiero a la Asamblea Legislativa, 2 de mayo de 1990. Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados. Período 118°.

(1991). Mensaje del Gobernador Antonio F. Cafiero a la Asamblea Legislativa, 2 de mayo de 1991. Diario de Sesiones. Senado de la Provincia de Buenos Aires. Período 119°.

(1996). Mensaje del Gobernador Eduardo Duhalde a la Asamblea Legislativa, 1° de marzo de 1996. Diario de Sesiones. Senado de la Provincia de Buenos Aires. Período 124°.

(1999). Mensaje del Gobernador Eduardo Duhalde a la Asamblea Legislativa, 1° de marzo de 1999. Diario de Sesiones. Senado de la Provincia de Buenos Aires. Período 127°.

Nafría, Graciela (2008). La transformación y modernización del Estado. En Transferencia de Métodos y Procedimientos de Planificación Estratégica Intra-institucional. Cuaderno de Actualización Cooperativa (pp. 15-24). Ministerio de Asuntos Agrarios y Producción.

PLAN Trienal de los Bonaerenses 97/99. La Provincia rumbo al siglo XXI. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Recalde, Aritz (2023). La Economía Bonaerense durante la Gobernación de Eduardo Duhalde. En Revista Investigación en Movimiento. Secretaría de Investigación y Posgrado. Universidad Nacional de Lanús. Disponible en: <https://revistamovimiento.com/historia/la-economia-bonaerense-durante-la-gobernacion-de-eduardo-duhalde/>

Vitalone, Cristina E. (coord.) (1998). Informe Componente Jerarquización de la Ciudad de La Plata y Región Capital. Subsecretaría de Asuntos Municipales e Institucionales. PNUD Arg.95/013. Ministerio de Gobierno y Justicia de la Provincia de Buenos Aires.

(2013). Cuadrículas en la organización del espacio bonaerense. La Plata: Publicación del Archivo Histórico "Ricardo Levene" de la Provincia de Buenos Aires. ISBN 978-987-28373-1-0.

Vitalone, Cristina E., Graciela L. Zivano, Raúl Pane y Talía S. Salomone (2018). Antecedentes de Instrumentos de Planificación y Gestión Territorial y Urbana del Municipio de La Plata (1882-2010) (pp.69-75). Buenos Aires: Editor Dirección de Preinversión Municipal (DINAPREM). Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/149840>

Volker, Raúl (2022) Las instituciones extractivas y su impacto en Argentina, Buenos Aires. Disponible en: <https://www.teseopress.com/lasinstitucionesextractivasysuimpactoenargentina>

ZOOM (2018). El Modelo Bonaerense para el proyecto nacional. La planificación de políticas de Estado durante la Gobernación de Antonio Cafiero. Apuntes para el futuro. En Revista ZOOM Política y Sociedad. Disponible en: <https://revistazoom.com.ar/el-modelo-bonaerense-para-el-proyecto-nacional/>

Leyes y Decretos disponibles en <http://intranet.hcdiputados-ba> ; <http://normas.gba.gob.ar>; <http://argentina.gob.ar> y/o <http://servicios.infoleg.gob.ar>

(1969). Ley 7533 de Creación del Servicio Provincial de Agua Potable y Saneamiento Rural (S.P.A.R), 22 de agosto de 1969.

(1976). Decreto Ley 8611 Orgánica de los Ministerios, modifica la Ley 7279/67, 8 de junio de 1976.

(1976a). Decreto Ley 8638 Autorización para reactivar obras, 29 de setiembre de 1976.

(1976b). Ley 21.431 de Ministerios, 7 de octubre de 1976. Poder Ejecutivo Nacional.

(1977). Decreto Ley 8912 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo, 24 de octubre de 1977.

(1977a). Decreto Ley 8919 Aprobación de acuerdo interprovincial, 3 de noviembre de 1977.

(1979). Decreto Ley 9300 Orgánica de los Ministerios, 19 de abril de 1979.

(1979a). Decreto Ley 9289 Sustitución de artículos Ley Orgánica de las Municipalidades (Decreto Ley 6769/58), 28 de marzo de 1979.

(1983). Decreto Ley 1549 Reglamentario de la Ley 8912/1977, 14 de octubre de 1983.

(1983a). Ley 10.130 Nuevas designaciones, 29 de diciembre de 1983, 3 de enero de 1984.

(1984). Ley 10.132 Orgánica de los Ministerios, 9 de enero de 1984.

(1984a). Ley 10.170 Creando la Comisión para el Desarrollo de la Zona Deprimida del Salado, 29 de junio de 1984.

(1984b). Ley 10.190 Presupuesto General y Cálculo de Recursos de la Administración General de la Provincia para el ejercicio 1984, 23 de agosto de 1984.

(1989). Ley 23.696 Reforma del Estado, 18 de agosto de 1989.

(1990a). Ley 10.904 Constitución de la Empresa Social de Energía ESEBA, 17 de mayo de 1990

(1991). Decreto 369/91 sobre redimensionamiento del Estado Provincial, 22 de febrero de 1991.

(1991a). Ley 11.175 de Ministerios, 11 de diciembre de 1991.

(1991b). Decreto 27 Aprobando la Estructura Organizativa del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, 13 de diciembre de 1991.

(1991c). Ley 11.184 Reconversión Administrativa, 26 de diciembre de 1991.

(1992). Ley 24.073 Modificación de Impuestos, 2 de abril de 1992.

(1992a). Ley 11.247 Régimen de Administración de Fondos, 26 de mayo de 1992.

(1992b). Ley 1279 Creación de la Unidad Ejecutora del Fondo de financiamiento de Programas Sociales del Conurbano Bonaerense, 15 de mayo de 1992.

(1993). Ley 11.423 Plan de Reconstrucción para el Interior Bonaerense, 27 de julio de 1993.

(1994). Ley 11.519 Modificando artículos de la Ley 11.175/1991 de Ministerios, 11 de abril de 1994.

(1996). Ley 11.746 Creando la Unidad Ejecutora y la cuenta especial Reconstrucción del Gran Buenos Aires, 5 de enero de 1996.

(1996a). Ley 11.771 Autorizando la privatización de ESEBA SA., 19 de enero de 1996.

(1996b). Ley 11.820 Creación del Organismo Regulador Bonaerense de Aguas y Saneamiento (ORBAS), 28 de agosto de 1996.

(1998). Ley 12.090 Modificatoria de la Ley de Ministerios 11.175, 7 de abril de 1998.

(1999). Ley 12.257 Creación de la Autoridad del Agua, 26 de enero de 1999.

(1999a). Decreto 743 Creación del Órgano Regulador de Aguas Bonaerenses, 6 de abril de 1999.

(1999b). Fundamentos de la Ley 12.396, Presupuesto de la Administración Pública de la provincia de Buenos Aires para el año 2000, 23 de noviembre de 1999.

(1999c). Ley 12.355 de Ministerios, 10 de diciembre de 1999.

(1999d). Decreto 35 Reestructuración orgánico funcional del Poder Ejecutivo Provincial, diciembre de 1999.

## Capítulos 8 - 9 (2000-2020)

Aronskind, Ricardo (2011). Las causas de la crisis de 2001. En Divulgación Universitaria A 10 años de la crisis de 2001. Memoria del derrumbe. Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Disponible en <https://www.unicen.edu.ar/content/las-causas-de-la-crisis-de-2001>

BASES Estratégicas para un Plan de Gestión de Infraestructuras y Servicios Públicos (2002-2004). Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Documento de Trabajo Ministro Dn. Julián Andrés Domínguez

Leyes, Decretos, disponibles en <http://intranet.hcdiputados-ba> ; <http://normas.gba.gob.ar>; <http://argentina.gob.ar> y/o <http://servicios.infoleg.gob.ar>

- (1999). Ley 12.355 de Ministerios, 10 de diciembre de 1999.
- (2001). Ley 12.604 Modificatoria de la Ley 12.355/1999 de Ministerios, 3 de enero de 2001.
- (2002). Ley 12. 856 de Ministerios y Fundamentos, 30 de enero de 2002.
- (2003). Decreto 1441 Aprobación de la Estructura orgánico-funcional del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos, 15 de agosto de 2003.
- (2004). Ley 13.175 Orgánica de Ministerios, 19 de febrero de 2004.
- (2006). Decreto 1982 Creación de la Dirección Provincial de Fortalecimiento a Organizaciones Sociales para el acceso a los Servicios Públicos, Infraestructuras y Vivienda, 10 de agosto de 2006.
- (2006). Decreto 3886 Modificando la Estructura orgánico funcional de la Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas. Secretaría de Obras Públicas, 29 de diciembre de 2006.
- (2007). Ley 13.757 de Ministerios, 15 de noviembre de 2007.
- (2008). Ley 13.881 Modificatoria Ley de Ministerios, 25 de diciembre de 2008.
- (2009). Ley 13.975 Modificatoria Ley de Ministerios, 19 de marzo de 2009.
- (2010). Decreto 1081/2010 Creación de la Agencia Provincial de Transporte, 13 de Julio de 2010.
- (2013) Decreto 1081 Creación de la Secretaría de Servicios Públicos y de la Subsecretaría de Ejecución de Infraestructura Social Básica, 19 de diciembre de 2013.
- (2015). Ley 14.803 Modificatoria Ley de Ministerios 13.757/2007, 10 de diciembre de 2015.
- (2016). Decreto 306 Aprueba Estructura Orgánico Funciona del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, 18 de abril de 2016
- (2016a). Ley 14853 Nueva Ley de Ministerios, 30 de noviembre de 2016.
- (2017). Decreto 12 Estructura Orgánico Funcional del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, 4 de enero de 2017
- (2017a). Ley 14.989 Ley de Ministerios, 28 de diciembre de 2017.
- (2018). Decreto 35 Aprueba nueva Estructura Orgánico Funcional del MISP, 26 de enero 2018.
- (2019). Ley 15.164 de Ministerios, 11 de diciembre de 2019
- (2020). Decreto 36 Aprueba nueva Estructura Orgánico Funcional del MISP, 27 de enero 2020.

### **Mensajes. Diario de Sesiones. Senado de la Provincia de Buenos Aires**

- (2000). Mensaje del Gobernador Carlos Ruckauf a la Asamblea Legislativa, 1° de marzo de 2000.
- (2001). Mensaje del Gobernador Carlos Ruckauf a la Asamblea Legislativa, 1° de marzo de 2001.
- (2002). Mensaje del Gobernador Felipe Solá a la Asamblea Legislativa, 1° de marzo de 2002.
- (2003). Mensaje del Gobernador Felipe Solá a la Asamblea Legislativa, 3 de marzo de 2003.
- (2004). Mensaje del Gobernador Felipe Solá a la Asamblea Legislativa, 1° de marzo de 2004.
- (2005). Mensaje del Gobernador Felipe Solá a la Asamblea Legislativa, 1° de marzo de 2005.
- (2006). Mensaje del Gobernador Felipe Solá a la Asamblea Legislativa, 1° de marzo de 2006.
- (2007). Mensaje del Gobernador Felipe Solá a la Asamblea Legislativa, 1° de marzo de 2007.
- (2008). Mensaje del Gobernador Daniel Osvaldo Scioli a la Legislatura, 3 de marzo de 2008.
- (2009). Mensaje del Gobernador Daniel Osvaldo Scioli a la Legislatura, 2 de marzo de 2008.
- (2010). Mensaje del Gobernador Daniel Osvaldo Scioli a la Legislatura, 1° de marzo de 2010.
- (2011). Mensaje del Gobernador Daniel Osvaldo Scioli a la Legislatura, 1° de marzo de 2011.
- (2012). Mensaje del Gobernador Daniel Osvaldo Scioli a la Legislatura, 1° de marzo de 2012.
- (2013). Mensaje del Gobernador Daniel Osvaldo Scioli a la Legislatura, 1° de marzo de 2013.
- (2014). Mensaje del Gobernador Daniel Osvaldo Scioli a la Legislatura, 5 de marzo de 2014.
- (2015). Mensaje del Gobernador Daniel Osvaldo Scioli a la Legislatura, 2 de marzo de 2015.
- (2016). Mensaje de la Gobernadora María Eugenia Vidal a la Legislatura, 1° de marzo de 2016.
- (2017). Mensaje de la Gobernadora María Eugenia Vidal a la Legislatura, 1° de marzo de 2017.
- (2018). Mensaje de la Gobernadora María Eugenia Vidal a la Legislatura, 1° de marzo de 2018.
- (2019). Mensaje de la Gobernadora María Eugenia Vidal a la Legislatura, 1° de marzo de 2019.
- (2020). Mensaje del Gobernador Axel Kicillof a la Asamblea Legislativa, 2° de marzo de 2020.

Piana, Ricardo Sebastián (2017). El Plan de Regionalización de la Provincia de Buenos Aires 2011-2015. Visiones del Estado, la Reforma Bonaerense y la nueva gestión política. En Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal. Año 17 N° 28 (pp.37-58). Santa Fe (Arg.): Facultad de Ciencias Económicas – Universidad Nacional del Litoral.  
Disponible en <https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/publicaciones>

## SEGUNDA PARTE (1821-1880)

### Capítulo 10 (1821-1827)

AHG-ARBA. Archivo Histórico de Geodesia-ARBA. Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires.

(1873). Duplicado de la Diligencia de Mensura, Medición del Canal de San Fernando. Agrimensor German Kuhr, 20 de agosto de 1873. San Fernando N° 34.

De Luca, Rubén Mario (2008). Funcionarios Bonaerenses (1810-1950). Buenos Aires: Editorial Dunken.

Histamar Orígenes del Canal de San Fernando. Fundación Histamar. Disponible en <https://www.histamar.com.ar/Puertos/OrigenCanalSanFernando.htm>

Jara, Juan Carlos y Norberto Galasso (1999). Rivadavia, las provincias y la burguesía comercial porteña. Cuadernos para la Otra Historia N° 7. Buenos Aires: Centro Cultural Enrique Santos Discépolo. ISSN 029-9368.

Mabragaña H. (s/f) Los Mensajes (1810-1910). Tomo I (1810-1839). Publicación autorizada por la Comisión Nacional del Centenario. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos.

(1822) Mensaje del Ministro de Gobierno Bernardino Rivadavia al abrir la Sesiones de la Cámara de Representantes. 1° de Mayo de 1822.

(1823) Mensaje de los Ministros encargados del Poder Ejecutivo Bernardino Rivadavia (Gobierno) y Manuel José García (Hacienda) al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 5 de Mayo de 1823.

(1824) Mensaje de los Ministros encargados del Poder Ejecutivo Bernardino Rivadavia (gobierno) y Manuel José García (hacienda) al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. 3 de Mayo de 1824.

(1824a), Instalación del Congreso Nacional de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Nota Mensaje del Gobernador y Capitán General de la Provincia de Buenos Aires D. Juan Gregorio de las Heras al Honorable Congreso, 16 de diciembre de 1824.

(1825) Mensaje del Gobernador Juan Gregorio de las Heras al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. 18 de Mayo de 1825.

Moreno, Guillermo Raúl (2019). Breve Historia Constitucional de la Provincia de Buenos Aires. Análisis de las Cartas Bonaerenses.

MOSP (1987). La Conquista del Desierto 1536-1879 (pp. 34-35). Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras y Servicios Públicos. Dirección de Geodesia.

Pigna, Felipe. Bernardino Rivadavia (1780-1845). Disponible en <https://www.elhistoriador.com.ar/bernardino-rivadavia/>

**Prado y Rojas, Aureliano (1877).** Leyes y Decretos promulgados en la Provincia de Buenos Aires desde 1810 a 1876. Buenos Aires: Imprenta del Mercurio.

(1821). Cárceles de Provincia-Ingenieros-Construcción de un puerto, 22 de agosto de 1821.

(1821a). Establecimiento del Departamento de Ingenieros Arquitectos, 23 de octubre de 1821.

(1821b). Puerto en el nuevo canal de San Fernando, 23 de noviembre de 1821.

(1822). Erección del Departamento de Ingenieros Hidráulicos, 4 de octubre de 1822.

(1823). Reglamento de Obras Públicas, 7 de noviembre de 1823.

(1823a). Templos de Campaña, 7 de enero de 1823.

(1823b). Templos de Campaña, 17 de noviembre de 1823.

(1824). Comisión Topográfica, 25 de setiembre de 1824.

(1826). Estableciendo un Departamento General de Topografía y Estadística, 26 de junio de 1826.

(1826a). Razones de los trabajos de la Policía, de Obras Públicas, del Departamento Topográfico y de los Ingenieros, se pasen mensualmente al Ministerio de Gobierno y se publiquen, 29 de noviembre de 1826.

(1826b). Casas para Escuelas dotadas por el Erario Público, 5 de julio de 1826.

(1827). Canal de San Fernando, continuación y dirección de la obra, 3 de enero de 1827.

(1831). Continuación del Canal de San Fernando, 4 de febrero de 1831.

(1876). Se destina una suma para la terminación del Canal de San Fernando, 3 de noviembre de 1876.

#### **RO-PBA. Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales.**

(1824). Se autoriza a la Junta de Crédito Público para emitir bonos de deuda interna destinados a la reconstrucción del dique y Canal de San Fernando, 10 de marzo de 1924.

(1873). Vista Fiscal y resolución recaída en el asunto relativo a la jurisdicción del Canal de San Fernando, 7 de abril de 1873.

(1873a). Decreto recado en el expediente elativo a la realización de la obra canal de San Fernando, 2 de diciembre de 1873.

(1876). Se destina una suma para obras en el Puerto de San Fernando, 30 de octubre de 1876.

Sors de Tricceri, Guillermina (1941). San Fernando. Origen y Evolución. En Historia de la Provincia de Buenos Aires y Formación de sus Pueblos. Volumen II. La Plata: Publicación del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.

### **Capítulo 11 (1827-1835)**

**AHG-ARBA.** Archivo Histórico de Geodesia. Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios de la Provincia de Buenos Aires.

(1938) Plano de la Restauración del Templo Parroquial de Chascomús. Dirección de Arquitectura. División Estudios y Proyectos. Ministerio de Obras Públicas, 13 de junio de 1938.

De Luca, Rubén Mario (2008). Funcionarios Bonaerenses (1810-1950). Buenos Aires: Editorial Dunken.

Galasso, Norberto (1998). Dorrego y los Caudillos Federales. Cuadernos para la Otra Historia. Buenos Aires: Centro Cultural Santos Discépolo. ISSN 0329-9368

LINTA-CIC (1996). Diseño de un sistema de registro del patrimonio paisajístico, urbanístico y arquitectónico bonaerense. Una aproximación al preinventario del partido de Chascomús. Buenos Aires: LINTA-CIC Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente- Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires.

Mabragaña H. (s/f) Los Mensajes (1810-1910). Tomo I (1810-1839). Publicación autorizada por la Comisión Nacional del Centenario. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos.

(1827). Mensaje del Gobernador Manuel Dorrego al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 14 de setiembre de 1827,

(1828). Mensaje del Gobernador Manuel Dorrego al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 13 de junio de 1828..

(1829). Mensaje del Gobernador Juan José Viamonte al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. 1º de diciembre de 1829.

(1830). Mensaje de los Ministros Encargados del Poder Ejecutivo Tomás de Anchorena, Juan R. Balcarce, Manuel J. García al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, mayo de 1830.

(1831). Mensaje de los Ministros Encargados del Poder Ejecutivo Tomás de Anchorena, Marcos Balcarce, Manuel J. García al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 20 de mayo de 1831.

(1832). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 7 de mayo de 1832.

(1833). Mensaje del Gobernador Juan Ramón Balcarce al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires. 31 de mayo de 1833.

MOSP (1987). La Conquista del Desierto 1536-1879 (pp. 34-35). Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras y Servicios Públicos. Dirección de Geodesia.

Páginas web: [www.revisionistas.com.aR](http://www.revisionistas.com.aR)

## Capítulo 12 (1835-1852)

**AHG-ARBA. Archivo Histórico de la Dirección de Geodesia y Catastro** de la Provincia de Buenos Aires.  
(1836). Plano de Nivelación de dos cuadras del Camino del General Quiroga. Ingeniero Eduardo Taylor. Buenos Aires, 12 de noviembre de 1836.  
(1837). Duplicado de Mensura del Pueblo de Rosas (ciudad de General San Martín) General San Martín N° 28. Agrimensor Marcos Chiclana, abril de 1837.

Cunietti Ferrando, Arnaldo J. (1936). San José de Flores, un pueblo a dos leguas de la ciudad. Junta de Estudios Históricos de San José de Flores. Buenos Aires: Fundación Banco de Boston, 1991. Síntesis disponible en [www.revisionistas.com.ar](http://www.revisionistas.com.ar)

De Luca, Rubén Mario (2008). Funcionarios Bonaerenses (1810-1950). Buenos Aires: Editorial Dunken.

**Mabragaña H.** (s/f) Los Mensajes (1810-1910). Tomos I (1810-1839)- II (1840-1849) – III (1850-1910). Publicación autorizada por la Comisión Nacional del Centenario. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos.

- (1835). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 31 de diciembre de 1835.
- (1837). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de Buenos Aires, 1º de setiembre de 1837.
- (1838). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 27 de diciembre de 1838.
- (1839). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 27 de diciembre de 1839.
- (1840). Mensaje de los Ministros encargados del Poder Ejecutivo Felipe Arana y Manuel Insiarte al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 27 de diciembre de 1840.
- (1841). Mensaje de los Ministros encargados del Poder Ejecutivo Felipe Arana y Manuel Insiarte al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 27 de diciembre de 1841.
- (1842). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 27 de diciembre de 1842.
- (1843). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 27 de diciembre de 1843.
- (1844). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 27 de diciembre de 1844.
- (1846). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 27 de diciembre de 1846.
- (1847). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 27 de diciembre de 1847.
- (1848). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 27 de diciembre de 1848.
- (1849). Mensaje del Gobernador Juan Manuel de Rosas al abrir las Sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 27 de diciembre de 1849.
- (1852). Alocución del Director Provisorio de la Confederación Argentina Justo José de Urquiza al hacer la instalación del Soberano Congreso Constituyente. Ciudad de Santa Fe, 20 de noviembre de 1852

MOSP (1987). La Conquista del Desierto 1536-1879 (pp. 31-32). Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras y Servicios Públicos. Dirección de Geodesia.

Piñeiro, Alberto G. (2003). Las calles de Buenos Aires. Sus nombres desde su fundación hasta nuestros días. Buenos Aires: Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. ISBN 987-21092-0-6

**Prado y Rojas, Aureliano (1877).** Leyes y Decretos promulgados en la Provincia de Buenos Aires desde 1810 a 1876. Buenos Aires: Imprenta del Mercurio.

- (1827). Delineaciones en los caminos de Barracas. Flores y San Isidro, 9 de mayo de 1827.
- (1833). Decreto Mandando componer los tres caminos de salida de la capital, 12 de diciembre de 1833.
- (1834). Comisión Central Directiva de Vías Públicas: sus atribuciones, 17 de mayo de 1834.
- (1835). Decreto Mandando que se concluya la obra de la Catedral, 12 de mayo de 1835.



## Capítulo 13 (1852-1860)

### Anales de la Educación Común

- (1858). Volumen II. N° 20. Buenos Aires, 1° de mayo de 1858.
- (1858a). Volumen I. N° 2. Buenos Aires, 1° de diciembre de 1858.
- (1859). Volumen I. N° 4. Buenos Aires, 1° de abril de 1859.
- (1859a). Volumen I N° 5. Buenos Aires 1° de mayo de 1859.
- (1859b). Volumen I. N° 6. Buenos Aires, 1° de junio de 1859.
- (1859c). Volumen I. N° 11. Buenos Aires, 1° de noviembre de 1859.
- (1860). Volumen II. N° 17. Buenos Aires, 1° de julio de 1860.
- (1861). Volumen II N° 20. Buenos Aires, 1° de mayo de 1861

Barcos, María Fernanda (2019). ¿Qué hacer después de la guerra?. En *Illes i Imperis* 21, 2019, 287-313  
DOI: 10.31009/illesimperis.2019.i21.13

De Luca, Rubén Mario (2008). *Funcionarios Bonaerenses (1810-1950)*. Buenos Aires: Editorial Dunken.

MOSP (1987). *La Conquista del Desierto 1536-1879* (pp. 45-46). Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Obras y Servicios Públicos. Dirección de Geodesia.

Navarro, Guillermo (1909). *Reseña histórica de la Escuela Superior de Catedral al Norte* (hoy José Manuel Estrada). En *El Monitor de la Educación Común*. Año XXVIII N° 437, Tomo XXIX. Buenos Aires, 31 de Mayo de 1909, Serie 2° N° 57:

**Prado y Rojas, Aureliano (1877)**. *Leyes y Decretos promulgados en la Provincia de Buenos Aires desde 1810 a 1876*. Buenos Aires: Imprenta del Mercurio.

- (1857). *Determinando la Ingerencia del Departamento Topográfico en las delineaciones de los Pueblos de Campaña*, 31 de julio de 1857 (pp.289-290).
- (1857a). *Licencia para la construcción de un Ferro-Carril de Buenos Aires a San Fernando*, 16 de junio de 1857 (p81-282) y *Se autoriza al Poder Ejecutivo para permitir la construcción de un ferrocarril de Buenos Aires a la Ensenada*, 20 de agosto de 1857 (p.296).
- (1858). *Se destinan fondos para la construcción de Edificios para Escuelas*, 31 de agosto de 1858.

**Recopilación de las Leyes y Decretos** promulgados en Buenos Aires desde enero de 1841 hasta 1858. Buenos Aires: Imprenta de Mayo.

- (1852). *Decreto Estableciendo un Consejo de Obras Públicas*, 16 de junio de 1852 (pp.287-290).
- (1852a). *Decreto restableciendo el Departamento Topográfico*, 26 de junio de 1852 (pp. 291-293).
- (1853). *Constitución del Estado de Buenos Aires*, 11 de abril de 1853 (pp.649-681).
- (1853a). *Se autoriza la construcción de un fortín denominado "Fortín Esperanza"*, 29 de diciembre de 1853 (p.78).
- (1854). *Se erige el Partido de Zárate*, 19 de mayo de 1854 (pp.91-92).
- (1855). *Ordenando la traslación del Pueblo de Tapalqué*, 2 de marzo de 1855 (pp.732-733).
- (1856). *Fundación de Villa Castelli*, 3 de junio de 1856 (pp. 800-801).
- (1856a). *Se aprueba la traza del Pueblo General San Martín*, 18 de diciembre de 1856 (pp.101-102).
- (1856b). *Establecimiento y construcción de un Mercado en la Plaza de las Artes y Bóvedas en el Cementerio*, 3 de marzo de 1856 (pp.18-19)

Schavelzon, Daniel (<https://www.danielschaavelzon.com.ar>). *Transcripción del artículo Sarmiento y la Escuela Modelo de Catedral al Norte*. En *Revista Summa-Temática (Arquitectura para la Educación)*, N° 33 Junio de 1989 (pp.18 a 23). Buenos Aires. ISSN 0325-4615.

Sarmiento, Domingo Faustino (1840). *Educación Popular*. Presentación de Juan Carlos Tedesco e Ivana Zacarías. La Plata: UNIPE Editorial Universitaria, 2011. ISBN 978-987-26468-6-8.

Vitalone, Cristina E. (2013). *Cuadrículas en la organización del territorio bonaerense del siglo XIX*. La Plata: Archivo Historico de la Provincia de Buenos Aires "Ricardo Levene". ISBN 978-987-28373-1-0

## Capítulo 14 (1860-1880)

De Luca, Rubén Mario (2008). Funcionarios Bonaerenses (1810-1950). Buenos Aires: Editorial Dunken.

González Podestá, Aquilino. "Sobre vías y con trolley: cruzar el Riachuelo". Disponible en <https://buenosaireshistoria.org/juntas/sobre-vias-y-con-trolley-cruzar-el-riachuelo/>

González, Antonio J.(2009). El pintor que diseñó el Puente Barracas. Diario Digital La Ciudad. Disponible en: <https://laciudadavellaneda.com.ar/el-pintor-que-diseno-el-puente-barracas/>

Mabragaña H. (s/f) Los Mensajes (1810-1910). Tomos I-II-III. Publicación autorizada por la Comisión Nacional del Centenario. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos.  
(1870). Gobernador Emilio Castro. Mensaje del Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires a la Honorable Asamblea General Legislativa, 1º de mayo de 1870 (pp.3-111). Buenos Aires: Imprenta del Siglo.  
(1873). Gobernador Mariano Acosta. Mensaje a la Honorable Asamblea General Legislativa, 1º de mayo de 1873 (pp.3-34). Buenos Aires: Imprenta de "El Mercurio".  
(1874). Gobernador Mariano Acosta. Mensaje a la Honorable Asamblea General Legislativa, 1º de mayo de 1874 (pp.3-43). Buenos Aires: Imprenta a Vapor de "La Prensa".  
(1875). Gobernador Álvaro Barros. Mensaje del Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires a la Honorable Asamblea General Legislativa, 1º de mayo de 1875 (pp.3-29). Buenos Aires: Imprenta Rural. .

Olaza Pallero, Sandro (s/f). Valentín Alsina Jurista, Político y Publicista de la República Provincial de Buenos Aires a la creación de una Nación (pp.116-141). Disponible en <http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/libros/pdf/nuevos-aportes-a-la-historia-de-la-fd-uba/valentin-alsina-jurista-politico-publicista-de-la-republica-provincial-de-buenos-aires-a-la-creacion-de-una-nacion.pdf>

**Prado y Rojas, Aureliano (1877). Tomos I a VI.** Leyes y Decretos promulgados en la Provincia de Buenos Aires desde 1810 a 1876. Buenos Aires: Imprenta del Mercurio.

- (1860). Se determina el ancho que deben tener las vías públicas en la campaña, 8 de agosto de 1860.
- (1860a). Se mandan construir puentes para la mejora de las vías de comunicación de la Provincia, 2 de noviembre de 1860.
- (1862). Puente Barracas, 14 de febrero de 1862.
- (1866). Sobre construcción de edificios para Escuelas, 4 de setiembre de 1866.
- (1867). Construcción de un Puente sobre el Río Las Conchas, en el Paso de Morales, 7 de noviembre de 1867.
- (1867a). Sobre la fundación de una Escuela en el Partido de Tordillo, 26 de febrero de 1867.
- (1867b). Nombramiento de Ingenieros Municipales en los Pueblos de Campaña, 12 de julio de 1867.
- (1868). Disponiendo que el Consejo de Instrucción Pública señale un plano para los Edificios de las Escuelas que se construyan en lo sucesivo, 8 de abril de 1868.
- (1868a). Construcción de un Puente sobre el Arroyo de las Piedras, Partido de Quilmes, 27 de mayo de 1868.
- (1868b). Construcción de un puente en el Arroyo de Luna, 12 de mayo de 1868.
- (1868c). Disponiendo el nombramiento de tres ingenieros, 1º de diciembre de 1868.
- (1869). Autorizando al P.E. para la construcción de las obras necesarias y útiles en el Puerto de Buenos Aires, 4 de setiembre de 1869.
- (1870). Ley creando fondos públicos que deberán ser negociados dentro y fuera de la República para la construcción de puentes, 10 de junio de 1870.
- (1870a). Construcción de un edificio para Hospital General de Hombres, 27 de octubre de 1870
- (1870b). Autorizando la inversión para la compra de terreno, construcción de edificios e instalación de un Asilo de Huérfanos, y Escuela de Artes y Oficios y Casa de Corrección de Menores, 16 de agosto de 1870.
- (1871). Construcción de una Casa de Expósitos, 28 de febrero de 1871.
- (1871a). Construcción de un puente que facilite la comunicación entre los Partidos de Merlo y Moreno, 10 de agosto de 1871.
- (1871b). Creación de una Oficina para dirigir la colocación de puentes en la Campaña, 1º de junio de 1871.
- (1872). Se ordena la construcción de una nueva cárcel y se provee los recursos necesarios, 1º de agosto de 1872,
- (1873). Delineación de los caminos que conducen de la Ciudad a los pueblos de Belgrano, San Isidro y San Fernando, 29 de enero de 1873.

- (1873a). Levantamiento de planos de los caminos generales que salen de la Ciudad en dirección al Sud y Oeste de la Provincia, 29 de enero de 1873.
- (1873b). Se organiza la Comisión encargada de la construcción y reparación de los puentes a cargo de la Provincia, 5 de febrero de 1873.
- (1873c). Se autoriza a la Comisión de Puentes en la Campaña, para proceder a la reparación de los que pertenecen a la Provincia, 25 de julio de 1873.
- (1873d). Resolución recaída en la solicitud del Cacique Coliqueo sobre construcción de una Escuela en aquella Tribu, 13 de agosto de 1873.
- (1875). Autorizando al Poder Ejecutivo para establecer una Escuela teórico-práctica de oficios, artes y manufacturas, 21 de abril de 1875.
- (1875a). Se autoriza al Departamento de Ingenieros se haga cargo de los materiales de los puentes que aún quedan por colocar”, 24 de mayo de 1875.
- (1875b). Se nombra una Comisión encargada de elegir los terrenos más apropiados para el establecimiento de Escuelas graduadas en las Parroquias de la Ciudad, 9 de junio de 1875.
- (1875c). Mejora de las obras del Puerto de San Pedro, 23 de junio de 1875.
- (1875d). Construcción de doble andén en los ferro-carriles de la Provincia, 28 de julio de 1875.
- (1875e). Se destina una suma de dinero para la continuación de las obras del Puerto de San Fernando, 7 de octubre de 1875.
- (1875f). Establecimiento de una doble vía del ferrocarril del Norte, 29 de julio de 1875.
- (1875g). Ferro-Carril del Oeste prolongación y renovación de vías, 19 de octubre de 1875.
- (1876). Construcción de Caminos, 24 de febrero de 1876.

**RO-PBA Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Año 1878. Buenos Aires: Imprenta del Mercurio. RO-PBA (Tercer Trimestre 1878, 1879, 1880). Buenos Aires: Imprenta de la Penitenciaría.**

- (1878). Formación del Pueblo de Necochea, 25 de abril de 1878 y Se declara cabecera de Partido al Pueblo de Necochea, 30 de abril de 1878.
- (1878a). Mensaje del Poder Ejecutivo (Carlos Casares) de la Provincia a la Honorable Legislatura, 1º de mayo de 1878.
- (1878b). Se rechazan varios proyectos, 31 de mayo de 1878.
- (1878c). Se suspenden la ejecución de las leyes que creaban la Escuela de Artes y Oficios, 31 de abril de 1878 (p).
- (1878d). Se aprueba la mensura practicada en el terreno de frontera zona segunda, 12 de setiembre de 1878.
- (1878e). Se autoriza la fundación del Pueblo Necochea, 20 de setiembre de 1878.
- (1878f). Se crea el nuevo partido de General Rodríguez y de Marco Paz, 23 de octubre de 1878
- (1878g). Se declara cabecera de partido al Pueblo de Olavarría, 23 de octubre de 1878.
- (1878h). Se aprueban las bases para la construcción de los caminos Oeste y Norte de la Ciudad de Buenos Aires, 26 de noviembre de 1878.
- (1879). Se destina la suma de 1.992.200 m/c a la compra de armas y artículos militares, 1º de diciembre de 1879.
- (1879a). Ley mandando entregar en propiedad a las Municipalidades los puentes de la Provincia, 29 de octubre de 1878.
- (1879b). Mensaje del Poder Ejecutivo (Carlos Tejedor) de la Provincia a la Honorable Asamblea Legislativa, 1º de mayo de 1879.
- (1879c). Más recursos para la continuación de las obras del Riachuelo, 28 de enero de 1879.
- (1880) La Cámara de Diputados acusa recibo del Mensaje del Poder Ejecutivo, 1º de mayo de 1880
- (1880a). Ley creando un Ministerio de Milicias, 7 de junio de 1880.
- (1880b). Ley declarando en estado de sitio el territorio de la Provincia, 10 de junio de 1880.
- (1880c). Decreto convocando a la Legislatura para que trate sobre la Ley fijando la Capital de la República en la Ciudad de Buenos Aires, 6 de octubre de 1880.
- (1881). Prosecución de las obras de Canalización del Riachuelo, 23 de marzo de 1881.
- (1881a). Emisión de un millón quinientos mil pesos oro, para la prosecución de las obras de Canalización del Riachuelo, 29 de marzo de 1881.
- (1881b). Mensaje del Gobernador de la Provincia Juan José Romero a la Honorable Asamblea Legislativa de Buenos Aires, 1º de mayo de 1881.

**Páginas web:**

<https://www.histamar.com.ar/Puertos/BsAs/Riachuelo-1898-1904.htm>  
<http://www.arcondebuenosaires.com.ar/riachuelo.htm>