

Eje temático: Estado y Políticas Públicas

Planificación y Logística en la Obra Pública de Mercante

Autores: Arquitectos Juan Carlos Molteni – Virginia Galcerán.

Hitepac-FAU-UNLP

E mail: caruchamolteni@yahoo.com.ar, vgalceran@fau.unlp.edu.ar

Introducción

En el orden internacional la década de los Cuarenta comienza con la terminación de las hostilidades de la Segunda Guerra Mundial (el genocidio de Hiroshima y la caída de Berlín) que abrió hacia 1945, una nueva etapa en la historia; es la llamada “guerra fría”, alusión al enfrentamiento entre EEUU y la Unión Soviética. La primera consecuencia, fue el “Plan Marshall”, programa de rehabilitación económica de Europa patrocinada por EEUU en 1947. Desde el primer momento se acogieron a sus beneficios dieciséis naciones y halló la oposición sistemática de Rusia y los estados socialistas¹. Mientras, los países latinoamericanos participan en ese proceso, en un plano secundario. Sus gobiernos en general (y con diversas variantes) dan un apoyo poco entusiasta a EEUU, y comienzan por un fomento de la industrialización como política de crecimiento².

Para la Argentina, por su historia interna, derivó por distintos carriles, con perfil propio, que la diferencia de los países de la región.

Tras la caída de la Bolsa de Nueva York, en 1929, seguida por quiebras bancarias y recesión financiera globales, cambiaron las relaciones económicas, políticas y sociales entre el Estado y la sociedad de los EEUU. Mas por extensión también entre (y dentro de) los países industrializados y los proveedores de materias primas. Los efectos devastadores de la depresión fueron más allá de los aspectos económicos. Ante tal situación el gobierno conservador del general Justo (1932-38), decide intervenir siguiendo las teorías del economista inglés John Keynes (1883-1946) quien propiciaba

¹ Ideado y propuesto por el Gral. Marshall, se promulgó la Ley respectiva el 3 de Abril de 1948. Sus objetivos: restablecer el equilibrio económico de los 16 países y Alemania Occidental. Estimular el intercambio entre Europa y el Continente Americano. Suministrar mercaderías y servicios a las naciones que prometían hacer esfuerzos reales a favor de su recuperación, a las que se les otorgará donaciones y préstamos a largo plazo. La duración del Plan se estableció en 51 meses (más de 4 años) y el costo total en 17.000 millones de dólares.

² A partir de la crisis financiera de 1929, diversos países latinoamericanos, ensayan lo que algunos autores llaman “nacionalismo”, manifestaciones articuladas con una posición antiimperialista. El boliviano surge a partir de la Guerra del Chaco (1935). El de Lázaro Cárdenas (1934-40) en Méjico, vertebrado a través de las estatizaciones de empresas petroleras (1938) y de ferrocarriles. La revolución Vargasista en Brasil y la política industrialista del Estado Novo (1937-45). El peronismo en Argentina, con su antecedente en FORJA en la década del 30.

el uso de los trabajos públicos para la reducción del desempleo, aún a costa de déficit presupuestarios. Era el camino iniciado por el presidente Roosevelt, en los EEUU³. El “New Deal” fue la respuesta política para descomprimir el malestar social, comenzando 1933, la gigantesca obra en el valle del río Tennessee. (TVA)⁴

En nuestro país los acontecimientos económicos y sociales producidos desde la crisis comentada, implicará la formulación de un Plan de largo alcance, con centro en el crecimiento sostenido de la industria⁵.

La Revolución de 1943 desplaza a la Restauración Conservadora⁶ e inicia un proceso a nivel nacional⁷ donde se perfila la figura del entonces Coronel Perón⁸, primero a través de la Secretaría de Trabajo y Previsión, luego la vicepresidencia (1944-45) hasta llegar a la Presidencia de la Nación (1946-1952), tras el voto popular. Al asumir explicita claramente sus conceptos respecto a la industrialización: ...”*el flanco más vulnerable de nuestro país es su dependencia del exterior en orden a ciertos aprovisionamientos industriales por cuyo motivo, y sin entorpecer su importación, ni gravar pesadamente al consumidor es indispensable abordar resueltamente la utilización de todos nuestros recursos naturales*”⁹.

Su compañero de armas, y en su paso por la Secretaría del Ministerio de Guerra, primero y luego en la de Trabajo y Previsión, el Coronel Domingo Mercante, otro hombre de la Revolución Nacional, asume la gobernación de la Provincia de Buenos Aires tras el triunfo en las elecciones de Febrero para el período 1946/50.

³ El presidente Justo intentó reproducir el éxito de la Autoridad del Valle de Tennessee (TVA); sin embargo los mayores logros del “new deal justista”, provinieron de las gestiones provinciales. Ver Longoni R, Molteni J y Galcerán V. “La Modernidad en la obra pública bonaerense. 1930-40”. El gobierno de Manuel Fresco en la Provincia de Buenos Aires (1936-40). Compilador Reitano E Pag 127. Archivo Histórico de la Pcia de Bs. As. La Plata 2010

⁴ Versiones similares se llevaron adelante en otros países, con distinta ideología: Hitler impuso en la Alemania nazi la “Reichtelle für Raunmordnung”; Stalin en la URSS el “Gosplan”; Mussolini aplicó la “Bonifica Integral”.

⁵ Barsky y otros Los sindicatos y el poder en el período peronista. En El peronismo en el poder. Era un proyecto de gobierno que tendía a favorecer los intereses de capas crecientes de la burguesía industrial. “El mismo se expresará en un conjunto de formulaciones ideológicas y programáticas” cuyo expositor mas claro será Juan Perón Pag. 253 y sig. CEAL. Bs, As, 1972

⁶ El oficialismo desprestigiado por el debate de las carnes, la corporación de transportes, concesiones eléctricas, venta de tierras de Palomar, el fraude electoral en la Provincia de Bs. As., la enfermedad del Presidente Ortiz, reemplazado por Castillo, entre otros hechos. Luego la pérdida de las elecciones legislativas de 1942, hacen que la “Concordancia” se resquebraje.

⁷ La Revolución fue estrictamente militar, ninguna de las tendencias políticas pudo contabilizarla a su favor. Se decantará a medida que avance el proceso, en la línea del GOU (grupo organizador y unificador): oficiales jóvenes de pensamiento nacional. Ello explica la ausencia de un programa y la falta de homogeneidad inicial. Ver Ciria, A. Partidos y Poder en la Argentina Moderna (1930-1946). Bs. As. 1962.

⁸ El Ministro de Guerra General Farrell designó como jefe de su secretaria al coronel Perón y como oficial mayor al teniente coronel Mercante.

⁹ Discurso de Juan Domingo Perón al asumir la presidencia el 4 de Junio de 1946.

La Planificación en la Provincia

El desarrollo de la obra pública en la gobernación del Cnel. Domingo Mercante, evidenció una planificación expresada en Planes de Obras Públicas, elaborados en base a las prioridades establecidas en su propuesta de gobierno¹⁰. Buena parte de los resultados se debió a una cuidada planificación en el proyecto y la posterior ejecución.

Cuando utilizamos "Planificación" en la Ciencia del Estado, implica que la Administración Pública debe "considerar y resolver los problemas que le plantea el cumplimiento de la misión del Estado, dentro de un orden"¹¹.

Para llevarla a cabo se utiliza otra herramienta denominada "Logística". Aunque conceptuada para la práctica militar¹², tiene por fin hacer posible realizar los movimientos necesarios para la consecución de un objetivo.

Los planes, en nuestro país no son cosa nueva. Algunos ya existían en los albores de la República y en la Organización Nacional. La Constitución de 1853, emplea la palabra **planes** en la Ley n° 61.¹³

En la provincia de Buenos Aires, la construcción de la obra pública fue pocas veces orgánica; y también como en la Nación respondió a planes sectoriales o a determinadas demandas dispersas. Las primeras manifestaciones que podríamos calificar como del "Estado interventor" o "planificador" surgen en el gobierno radical de Valentín Vergara (1926-1930) cuando su labor constructora de edificios escolares y la organización del Plan de Obras Públicas Municipales (Ley 4017/ 1928) se ajustaron a un plan. Para llegar a los Planes Inicial y Trienal de Manuel Fresco (1936 – 40). Todos ellos tuvieron un cumplimiento parcial, si bien exhibieron un número significativo de realizaciones, aunque muchas veces lejos de los objetivos anunciados. No es el caso en la gestión Mercante que alcanzó altas cifras de cumplimiento, especialmente en los rubros que demostraban la vocación redistributiva del peronismo: vivienda, salud y educación.

El reordenamiento territorial de la ciudad Capital y de Punta Lara; la delicada cuestión del Gran Buenos Aires, además de otros proyectos encarados por el Instituto Inversor que tuvieron suerte diversa, son manifestación de una voluntad innovadora y ejecutiva.

¹⁰ Mensaje a la Legislatura del Gobernador Mercante. 2 Mayo de 1947.

¹¹ Oyuela, Juan. Los planes quinquenales. Pagina 141. Historia Integral Argentina. Tomo 9. Centro Editor de América Latina, Bs. As. 1973.

¹² El Cnel Mercante cursó y enseñó en la Escuela Superior de Guerra, donde logística es un concepto relacionado con la estrategia militar.

¹³ Leyes del Estado Nacional. Dispuso "acciones de puentes y caminos para la apertura, rectificación y consolidación de los caminos públicos, construcción de puentes y todos los demás gastos que a este ramo de la administración se refieren".

El estudio para la Fundamentación Técnica Económica del Plan Trienal de Trabajos Públicos, permitió conocer el estado de situación de la Provincia y obrar en consecuencia.

El objetivo del trabajo es exponer una parte de la **logística** consistente en una serie de medidas llevadas a cabo por el gobierno de Mercante, y en particular dos emprendimientos que posibilitaron parte de las realizaciones de esa cuantiosa obra pública realizada en el periodo 1946-1952 ejecutadas en las diversas áreas. Nos referimos concretamente al Ferrocarril Provincial y la planta de Gorina.

Apoyo al Plan Trienal Las primeras medidas

Para la elaboración del Plan Inicial (Ley n° 5079/46), y el Plan Trienal (Ley n° 5142/47), se recibió los aportes de instituciones intermedias del interior; un extenso estudio de la situación económica de la provincia, basada en censos y estadísticas. Esto permitió elaborar proyectos atendiendo a las necesidades perentorias de cada distrito, aún aquellos en manos de la oposición. Luego, en algunos temas específicos, como la vivienda digna, fue fundamental la participación de la Comunidad.¹⁴

La planificación urbana, expresada en planes reguladores, fue una preocupación del gobierno, especialmente para el control del crecimiento del conurbano. Hacia 1949, se creó la Comisión Asesora del Gran Buenos Aires cuyas conclusiones aconsejaron la formación del Instituto de Planeamiento Urbano y Rural. (IPUR).

Un aspecto de la personalidad de Mercante fue su actitud de “conciliador”. Buscó el mayor apoyo político a sus proyectos, y los expuso al debate legislativo, aún no contando hasta 1948, con mayoría propia en el Senado¹⁵, lo que le obligó a negociaciones y reiteradas demoras en la sanción de la carpeta legal.

Mientras tanto se reorganizaba el aparato político-técnico-legal necesario para dar una acertada respuesta a la demanda, la primera medida fue el reemplazo del Ministro de Obras Públicas¹⁶, por alguien de máxima confianza, su primo el ingeniero Raúl

¹⁴ La participación de la Comunidad fue un tema de debate en el Primer Congreso General de la Vivienda en La Plata, 1948. Allí participaron representaciones municipales y gremiales, concluyendo en la organización de Comisiones Asesoras en cada municipio, cuyas opiniones incidirían en la ubicación de los barrios y tipo de vivienda.

¹⁵ En Diputados el peronismo tenía mayoría estrecha de 47, frente a 35 radicales y 2 laboristas rebeldes; en Senadores 21 radicales y un laborista rebelde, frente a 20 peronistas.

¹⁶ José Cédola, ingeniero y marino, hombre del Partido Laborista de Cipriano Reyes ocupó esa cartera entre el 16 de mayo y el 4 de setiembre de 1946. Raúl Mercante fue designado como Subsecretario de Obras Públicas y el 24 de setiembre, como ministro por Decreto n° 8649.

Mercante, quien hasta 1946 se desempeñaba en la Oficina Técnica Dirección General de Escuelas. De allí trajo un grupo de profesionales y técnicos quienes formaban parte de su equipo¹⁷. La propuesta fue más allá de aceptar una estructura burocrática. La idea fue convertir este organismo en un “superministerio”, integrado por catorce Direcciones (a las que luego se sumaron otras) con capacitado personal técnico y profesional de la arquitectura y la ingeniería.

Analizando que para la ejecución de los planes, aparte de leyes y medidas, otro de los apoyos lo constituyen las empresas constructoras, se trató de fortalecer su capacidad operativa sancionando la Ley n° 5070/46 de Mayores Costos que de alguna manera las liberaba del fantasma de la descapitalización y otras incertidumbres sobre sus utilidades al final de la obra¹⁸. La política redistributiva del gobierno especialmente el aumento de los salarios, disparó el costo de la mano de obra. Pero fue la alta demanda de materiales que reclamaban tanto la ejecución del Plan Trienal como de otros tantos planes que puso en marcha el Estado peronista, lo que desató la escalada de precios.

También las Empresas fueron favorecidas financieramente modificando la exigencia de hacer un depósito de garantía del 5 % del monto contratado, el que estaba establecido en dinero o títulos, a reemplazarlo mediante pagaré o fianza bancaria.

Paralelamente, el Banco Provincia, ahora en manos del Estado, lanzó líneas de crédito a empresas privadas para ampliar el mercado proveedor y originar mayor competencia¹⁹.

Por Decreto 1468/49, el Estado bonaerense podía realizar la expropiación de hasta el 60% de la producción industrial del cemento Pórtland de la fábrica “Loma Negra”, para asegurarse el abastecimiento de este elemento básico para la construcción.

A fin de agilizar el trámite burocrático que conlleva la obra pública, mediante Resoluciones se delegaron en los organismos técnicos una mayor capacidad ejecutiva, obviando autorizaciones previas e intervenciones de otras reparticiones (Ley 5431/48). Como estímulo a los empleados del Estado, se autorizó el pago de horas extras y reconocimiento de mayor jerarquía.

¹⁷ Entre ellos Roberto Scorcelli Bonet, Estéban Pérez, José Lancilotta y Nello Príncipi.

¹⁸ Mateo, Graciela, *Viviendas Económicas(1946/1951): Un ejemplo de planificación en la Provincia de Buenos Aires*, en VII Jornadas de Interescuelas/Departamentos de Historia, Neuquén, UNCo, 1999. (CD Rom). “Es la primera ley en el país”, como antecedente una ley Francesa de 1918.

¹⁹ De Paula, A. y Girbal Blacha, N. *Historia del Banco de la Provincia de Buenos Aires (1822-1997)*. Ediciones Macchi. Tomo II, pág. 104. Bs. As. 1998. El Banco otorgó préstamos, especialmente para los fabricantes de materiales de construcción, que oscilaron entre \$ 15.000 y 25.000, con un interés del 5% y renovables.

Otra medida fundamental fue la participación del Laboratorio de Ensayo de Materiales e Investigaciones Tecnológicas (LEMIT) de La Plata como organismo para controlar la calidad de todos los insumos en obra pública.

La participación del Estado en el mercado de materiales básicos tenía el objetivo de regular precios y evitar el “mercado negro”. A este fin Mercante creó en 1947, las Direcciones de “Fábricas y Canteras” y de “Equipos y Talleres”. La primera tenía la misión de controlar los establecimientos provinciales productores de ladrillos, mosaicos, arena, piedra y cemento. La segunda, el transporte fluvial y terrestre. Se adquiere una flota de barcas y remolcadores para el transporte de piedra y arena, se triplica la capacidad productiva de las canteras provinciales y se compran 300 camiones para el traslado de los materiales²⁰.

Otro medio de transporte de cargas como el ferrocarril, no fue soslayado. El Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires a pesar de su estado de deterioro, fue convocado para este Plan. A continuación analizaremos “su puesta en valor”.

El FCPBA

El gobernador Mercante se preocupaba por “...*el estado de postración en que este gobierno encontró al ferrocarril Provincial...*”, ya que a su criterio constituía el basamento del transporte pesado (junto al fluvial), de ciertos materiales primordiales en la ejecución de la obra pública²¹.

Precisaba dos conceptos sobre la utilidad del Provincial: primero sus líneas debían servir de fomento a la economía provincial y segundo, era la columna vertebral del transporte para la realización del Plan General de Trabajos Públicos aprobado. Era uno de los portadores de la logística necesaria.

Para el ordenamiento de la línea comenzó por sanear sus deudas²² y por hacer cumplir a la Dirección con las funciones que le competían, expresada en el Decreto N° 1452 del 5 de Febrero de 1945. Dicho plan de reestructuración de los servicios del FCPBA y el proyecto de reglamento general de los mismos, fue un trabajo realizado por la

²⁰ Mercante, Domingo A. Mercante, el corazón de Perón. Página 102. De la flor, Bs. As, 1995.

²¹ Mensaje a la Legislatura, 3 de Mayo de 1948. Obras Ferroviarias.

²² Barba, Fernando y Demaría Massey, María. La Provincia de Buenos Aires 1910-1987. Página 80. En Diciembre de 1946 Mercante dispuso la reanudación del servicio del Empréstito Ferrocarril de La Plata al Meridiano V°, suspendido desde 1942.

Intervención Federal en la Provincia a cargo de Bramuglia (12/01/45 al 19/09/45)²³; él consideró al Provincial como una empresa económica del Gobierno²⁴. En su corto mandato nunca lo puso totalmente en funcionamiento. Para Mercante que lo rescataba, había expresado “*el FCPBA tiene el doble carácter de entidad comercial y de explotación de un servicio público*”²⁵.

Se había recibido una línea con 849 km., para su funcionamiento, pero en estado lamentable.

Del estudio de situación se comprobó insuficiencia de material rodante para satisfacer la necesidad de los cargadores. El servicio de cargas disponía de 1280 vagones (hacienda, tanques, plataformas, etc). Con excepción de 100 vagones de hacienda comprados en 1925, el resto era del comienzo de la explotación en 1912²⁶. La dotación de locomotoras, era de 56 unidades; 33 fueron adquiridas en 1924; luego 18 en 1928 y las restantes en 1911, al construirse la línea principal²⁷.

Uno de los agravantes fue la falta de repuestos de fabricación extranjera, no ingresados al país durante 8 años, por la Segunda Guerra Mundial. Para salir del paso se hicieron canjes de materiales con los otros ferrocarriles del Estado Nacional, a fin de mantener la normalidad del servicio, sin lograr una solución integral con material antiguo y en uso permanente.

Como empezó la historia del FCPBA

Como han escrito otros investigadores²⁸ en la vida del Provincial se mezclan razones políticas, económicas y de gestión. Desde fomento de la riqueza provincial, hasta ambiciones presidenciables; desde una regulación del mercado de transporte para obtener tarifas más justas para el productor, hasta rescatar del olvido pequeñas poblaciones de zona productivas o salvando del aislamiento por cuestiones geográficas enclaves bonaerenses.

²³ Juan Atilio Bramuglia, Abogado en jefe de la Unión Ferroviaria. En 1944 Director de Previsión en la Secretaría de Trabajo y Previsión Social. Durante los primeros 9 meses de 1945, fue Interventor Federal en la Provincia. Formó la llamada 2da línea de liderazgo peronista.

²⁴ Leyes y Decretos de la Pcia de Bs. As. La empresa tenía un Administrador General y 4 áreas de servicios. La estructura dependía del MOP. La obra nueva solo podía ser autorizada por el Poder Ejecutivo.

²⁵ Memoria Obras Públicas 1951. Dirección con 5 divisiones: Tráfico y explotación, Comercial, Tracción y talleres, Vía y obras, Contaduría y almacenes.

²⁶ Memoria Obras Públicas, 1947. Página 82.

²⁷ Memoria Obras Públicas, 1947. Página 86.

²⁸ Uno de los estudiosos sobre el tema es Mirko E. Mayer “El ferrocarril al Meridiano V (2005).

El entonces llamado **Ferrocarril del Puerto La Plata al Meridiano V°** (con el deslinde del territorio de La Pampa), fue una concepción de Marcelino Ugarte durante su primera gestión (1902-06)²⁹. Quería promover la construcción, por secciones, de una red provincial de costo mínimo con terminal en el puerto de La Plata³⁰. Las razones explicitadas, eran fomentar la riqueza bonaerense y principalmente el control de las tarifas de los fletes de la producción agropecuaria, en una franja del territorio barrido por empresas de concesión nacional³¹.

El sucesor de Ugarte, Ignacio Irigoyen (1906-10) pudo inaugurar los primeros 100km el 27 de abril de 1910³², llegando el 7 de Enero de 1914 hasta el Meridiano V° (Mirapampa). De esta forma se concluyó la autorizada “Línea Oeste”, que se convirtió en la “Línea Troncal”, completando los 553 Km. de extensión.

En la segunda gobernación de Ugarte (1914-17), el Poder Legislativo aprobó el 11 de julio de 1916, un convenio por el cual el ferrocarril pasó a ser totalmente de la Provincia. La prensa le criticó las pérdidas y su utilización para las renovadas aspiraciones de alcanzar la presidencia de la Nación³³.

Durante el gobierno radical de José Luis Cantilo (1922-26), cambios en la conducción y la política ferroviaria propició que el balance de 1922 arrojará superávit, por primera vez desde la inauguración de la línea³⁴. Entre las obras emprendidas figuraron el ramal

²⁹ Mensaje a la Legislatura, 2 de Mayo de 1902. Entre las cuatro obras públicas proyectadas para su gestión, la número uno era “*la construcción de un ferrocarril económico de 1 metro de ancho, desde La Plata hasta Meridiano V, con un ramal*”. Un cruce transversal para vincular los confines de la Provincia con su capital. Su Ministro de Obras Públicas Ing. Angel Etcheverry, colaboró en su concepción.

³⁰ El 6 de Setiembre de 1904 la Legislatura aprobó la ley sobre ferrocarriles agrícolas y económicos. Las concesiones autorizadas por autoridad administrativa; trocha angosta (1m. ancho); las tarifas deberían ser justas y uniformes. Un directorio mixto, con capitales radicados en la Provincia y personas designadas por el gobierno. Las empresas FCS y FCO (“**trust de tarifas**”), veían peligrar su dominio absoluto de la zona, planteando exigencias al Estado Provincial. Este hizo contraofertas, pero no hubo acuerdo. Una descripción de estas tratativas en Historia del FCSud. William Rogind. Capítulo XXXVIII, Página 357. Bs. As. 1937.

³¹ Desde el siglo XIX FCOeste y FCSud; desde 1904 FCCompañía General y el FCMidland de Bs. As.

³² FFCC del Puerto La Plata al Meridiano V°. MOP, La Plata Taller Impresiones Oficiales, 1913. La Legislatura Provincial sanciona el 14 de octubre de 1907 la Ley que autoriza su construcción con dos trazados: **Línea Oeste** Desde La Plata a Meridiano V, por Brandsen, Monte, Saladillo, 25 de Mayo y 9 de Julio. **Línea Sud** entre Brandsen y Monte hasta Mar del Plata, por Ranchos, Chascomús, Pila, Rauch y Balcarce. Emitir hasta 12 millones de pesos m/n oro, en fondos públicos, luego ampliado en 5 millones de pesos oro más el 06/03/1912. Administración y explotación por una sociedad anónima argentina, fiscalizada por el Estado Provincial, quien tenía la potestad de fijar las tarifas. Lo recaudado por la línea sería destinado a cubrir los gastos de explotación y el servicio del empréstito. De los beneficios, un 10% para la Sociedad Anónima. En caso de pérdidas estarían a cargo de la Provincia. **La obra fue encomendada a la “Société Anonyme Franco-Argentine de Travaux Publics”**.

³³ Debenedetti, Edith. Marcelino Ugarte, Arquetipo de caudillo conservador. Archivo Histórico de la Pcia. Bs. As. La Plata, 2005. Por segunda vez fueron frustradas sus ambiciones. Ahora a manos de Hipólito Yrigoyen (1916-22). Páginas 38, 57 y 66.

³⁴ La Provincia de Bs. As. Sociedad de Publicidad Sud-Americana Monte Domecq y Cia. Bs. As. 1924. en página 145 comenta el superávit de 1922 en \$156.772. y los factores negativos anteriores, que se tuvo

La Plata-Avellaneda³⁵ y el de Beguerie (Partido de Roque Pérez)-Azul³⁶, y la construcción de los talleres ferroviarios en Los Hornos.

Por razones políticas (puja interna entre dos sectores del radicalismo³⁷) y económicas (falta de partidas) las obras no se terminaron en todos los tramos. Se concluyeron durante la gobernación de Valentín Vergara (1926-30) y echando mano a otra inversión³⁸. Se inauguraron los 52 km., que separan a La Plata de Avellaneda³⁹ y los 169 km desde Beguerie, en la red troncal hacia Mirapampa, hasta Azul (línea sur); con los cuales la línea llegó a 795 km.

Tras la crisis de 1930, y los años de depresión, asume el gobierno de Manuel Fresco (1936-40) volviendo a estudiar el estado de la línea. Envío un proyecto de Ley a la Legislatura en cuyo extenso Mensaje⁴⁰ surgía como de indudable conveniencia, la entrega del ferrocarril a la Nación, para hacer desaparecer los déficit de explotación⁴¹. El proyecto de Ley, nunca tuvo sanción. Al prepararse el Plan de Obras Públicas para 1936 y el Plan Trienal 1937/39 de Trabajos Públicos se destinó una suma de doce millones de pesos, para atender al plan de mejoras⁴². Entre ellas ampliación de la estación que funcionaba en el desvío Garbarini, de la línea principal, andenes en La Plata-Gambier y 53 estudios de obras proyectadas por el Departamento Vía y obras.

que enfrentar: pérdidas de cosechas, sequías e inundaciones, deficiencias de material, huelgas, falta de núcleos urbanos, falta de autonomía e inestabilidad del personal.

³⁵ Se proyectó la cabecera del ferrocarril frente al recién inaugurado Mercado de Hacienda, una zona rodeada de frigoríficos

³⁶ La importancia del trazado fue porque además de pretender conectarse con los puertos del sur bonaerense, favorecía la explotación agrícola a la zona "La Rinconada", unas 40.000Has., aisladas por malos caminos y frecuentes inundaciones.

³⁷ Barba y Demaría La Provincia de Buenos Aires 1910-1987. El cisma en el partido gobernante hace crisis entre 1923 y 24. Los antipersonalistas y los irigoyenistas.

³⁸ La Ley n° 3876 del 12/10/1926, autorizó a invertir \$ 23.632.970 m/n para finalizar los ramales a Avellaneda y a Azul.

³⁹ Hay constancias que el primer trazado era: desde la línea a Puerto, pasando entre éste y la ciudad, y siguiendo hasta Avellaneda paralelamente a la vía Quilmes del FCSud, **entre ella y el Río**. No pudo ser.

⁴⁰ Memoria de Obras Públicas de 1936. Tomo I, Ferrocarril Provincial de Bs. As. Pag. 119. La Plata 1937.

⁴¹ Los compromisos contraídos, como consecuencia de su construcción eran: Leyes del 18/10/1907 y 6/03/1912. Ley del 18/02/1925. ley 25/10/1926, 1ra.Serie. Negociación Kleinworth. Rescisión contrato 19/05/1916. Ley 25/10/1926, 2da. Serie. Total \$ 99.854.890 M/N. El servicio de estas deudas reclamaba unos siete millones de pesos anuales.

En cuanto a los **Déficit** de explotación en los últimos diez años: **1928/29/30/31/32/34** y **35**, menos los **Superávit en 1926/27** y **33**, resultaban pérdidas por más de \$ 3 millones.

⁴² Por Ley n° 4526-Presupuesto FCP-1937. Por Ley n° 4605-Presupuesto FCP-1938. Por Ley n° 4732-Presupuesto FCP-1939.

Se destinó una partida importante, para la apertura y construcción de caminos de acceso a las estaciones de la línea troncal⁴³, pero no todo se concluyó.

Hasta la caída de su gobierno, Fresco, quien como Ugarte tenía el objetivo de llegar a la presidencia⁴⁴, no pudo concretar el traspaso de su ferrocarril. Por el Plan de Explotación fue generando mayores ingresos en el rubro cargas, minimizando déficit⁴⁵, y dotando de mejoras a todos los ramales, en particular el tramo La Plata-Avellaneda donde se incrementó el transporte de pasajeros, zona donde tiempo atrás, habían comenzado a abrir sus puertas las primeras PYMES⁴⁶.

El FCPBA y el Plan Trienal

El cambio emprendido por Mercante se realiza a partir de 1947. Se autorizó en el Plan Trienal de Trabajos Públicos (PT), capítulo IV “Obras Ferroviarias”, una inversión de poco más de 51 millones de pesos.⁴⁷ Los recursos para solventarlas provenían en parte de la Ley N° 5142 (PT) otros se obtenían por Ley N° 3876/1926 y otros fueron cargados al Presupuesto⁴⁸.

El Plan de Obras comprendía trabajos relacionados con la edificación y otros específicos del tendido ferroviario. Relacionado con lo edilicio, retomaba la construcción de viviendas para el personal de las estaciones del ferrocarril gestionada en el año 1945⁴⁹, por la Intervención de Juan Atilio Bramuglia; 49 unidades a construir en Avellaneda e Inocencio Sosa (Pehuajó) representaba una inversión de \$ 1 millón m/n a financiar a través del mencionado PT.

⁴³ A este propósito respondía la Ley n° 4452/36 en la que se incorporaba al Administrador del FCPBA al Consejo de Vialidad. Esta Ley modificaba, la n° 4117, en la constitución del Consejo de Vialidad.

⁴⁴ Longoni, René y Molteni, Juan. Francisco Salamone. Sus obras municipales y la identidad bonaerense. Página 34. Fresco, un nacionalista entre liberales, se propuso crear su propio poder con el objetivo de alcanzar la Presidencia, y creyó que la acción de gobierno y su conveniente difusión eran la forma de obtenerlo. Archivo Histórico de la Pcia Bs As. La Plata 2004.

⁴⁵ Cuatro Años de Gobierno. Manuel Fresco. Página 200 La Plata. 1939. Los productos anuales de explotación registraron entre 1936 y 1939, un aumento promedio del 22%, respecto a los ocho años anteriores. La línea se extendía en 849 km. y poseía unos 1.998 trabajadores, incluyendo jefes y administrativos.

⁴⁶ En el período que media entre el relevamiento censal de 1935 y el de 1939, se acentúa aún más el crecimiento de la industria argentina. Sorban, Samuel. El desarrollo industrial entre 1930 y 1963. CEAL, Bs. As., 1971.

⁴⁷ Ley N° 5142 Plan Trienal de Trabajos Públicos Trienio 1947/49. Artículo 1°.

⁴⁸ De un total de 98 trabajos que representaban una inversión de \$ 7.548.958,28 m/n, se distribuían 14 obras con \$4.804.735,94 consideradas dentro de los gastos del Plan trienal; 46 obras con \$2.352.137,05 a costear fondos disponibles saldo Ley N° 3876 y el 38 restante que insumía \$392.085,29 m/n a solventar con el Presupuesto. Memoria PTPP 47/49. Dirección de Ferrocarril Provincial. Página 40.

⁴⁹ Expediente P875/1945.

En la Estación La Plata se autorizaban varias obras como la habilitación de depósito y oficina de encomiendas completadas con el tendido de vías y pavimentación de playa para carga y despacho en trenes nocturnos, a costear con recursos del PT. En varias localidades del interior bonaerense estaba contemplado el aumento de superficie cubierta del depósito de cereales existente en diversas estaciones (Polvaredas, Juan Tronconi, Avellaneda, a modo de ejemplo).

Respecto al material rodante, se autorizó la adquisición de 350 vagones de cargas y 6 locomotoras por \$14.500.000. Se licitó la adquisición de vagones de pasajeros por \$6.695.000. Se adquirió 17.000 toneladas de rieles para las extensiones de la red. Por licitación un 25 %⁵⁰ y a través del Instituto Argentino para la Promoción del Intercambio (IAPI) el 75 % restante, unas 12.000 tn. Además con su intervención se formalizó la compra de los vagones en el extranjero.

Esta serie de medidas, más las obras de ampliación de red proyectadas, fueron tomadas para *“el resurgimiento definitivo”* del Provincial, y en palabras de Mercante *“asentado en su explotación con criterio renovador y por ende progresista que iba a permitir salvar su actual déficit, originado por el mejoramiento social de su personal con relación a periodos anteriores”*⁵¹.

En cuanto a las obras, se consideró *“una omisión inadmisibile”*, la distancia de una de las líneas principales del ferrocarril, a la Fábrica de cemento de Loma Negra S.A., pues extendiendo el trazado unos pocos kilómetros se eliminaba el trasbordo de fábrica a camión y de este al ferrocarril.

La construcción del ramal entre estación Olavarría con Loma Negra en 16,9 km., revistió elevada importancia, no sólo por el transporte directo de materiales destinados a la obra pública, sino desde el punto de vista económico. El resultado inmediato fue el abaratamiento del costo de la tonelada de cemento en \$5,50. El 25 de marzo de 1949 fue librado al servicio público, esta obra ejecutada por administración a un costo de \$2,5 millones⁵².

⁵⁰ Se adquirieron a la firma Fiore y Cia 4.200 toneladas de rieles procedentes de EEUU.

⁵¹ Mensaje a la Legislatura, 3 de Mayo de 1948 Estudios posteriores, como Barba y Demaría ya citado, comentan el crecimiento de los ingresos en el FCPBA.

⁵² Mensaje a la Legislatura, 3 de Mayo de 1948. Obras Ferroviarias.

Con esta construcción el ramal “*puso en el gran Buenos Aires y estaciones intermedias 1.000 toneladas diarias de cemento Pórtland*”⁵³.

Según referencias aportadas la provisión normal de este insumo, chocó contra obras de gran envergadura llevadas a cabo por la Nación: Aeropuerto de Ezeiza y las construcciones de la Fundación Eva Perón.

El trazado que vinculaba Azul con Olavarría, fue para el Gobernador, “*Un error técnico inexplicable*”. La construcción de una nueva línea para unirlos por Tte. Cnel. Miñana, acortó en 43 km., los 84Km. que separaban ambas ciudades y significó rebajas de tarifas y aumento considerable de cargas y pasajeros. Otra obra ejecutada por administración a un costo \$3.455.654. Fue inaugurada a fines de 1949.

Se proyectó la construcción de una nueva línea, que partiendo de Olavarría arribara a Bolívar y Pehuajó en un recorrido de 195 km., cortando transversalmente los otros ferrocarriles⁵⁴. Esta conexión brindaría a toda esas zonas sur y oeste un progreso inusitado, uniendo la producción de la ganadería, agricultura y las canteras, y al acortarse las distancias, bajando costos de traslado⁵⁵. Además se había comparado que mientras un vagón completo para hacienda en el Ferrocarril Sud-Oeste (privado) valía \$212,01m/n, en el Provincial el precio era de \$83,57m/n⁵⁶. Esta era, “*la obra mas importante*”, según expresiones del Gobernador, con un costo cercano a los 30 millones de pesos, pero lamentablemente no se llevó a cabo por cuestiones de política a nivel nacional respecto al transporte ferroviario, en esa fecha ya nacionalizado⁵⁷.

En resumen durante la gobernación de Mercante se concretó el enlace Tte. Cnel Miñana-Azul y el ramal industrial Olavaria-Loma Negra sumando 47 km., con lo que el ferrocarril alcanzó su extensión máxima de 902,4 km.

⁵³ Mercante, Domingo A. Mercante, el corazón de Perón. Página 102. De la flor, Buenos Aires, 1995.

⁵⁴ Memoria Obras Públicas, 1947. En realidad era una actualización de estudios realizados en la década del 20 del tramo Olavarría-Bolívar y proseguirlos hasta Pehuajó. Según el Gobernador línea “*reclamada insistentemente por las poblaciones de esos partidos*”. Pág. 83.

⁵⁵ Memoria Obras Públicas, 1947. Los estudios indicaban que las cargas llegarían desde Olavarría al punto Terminal en seis horas. Por el Sud-Oeste necesitaba más de 40 horas de recorrido al estar separadas por 650 km. Pág. 84.

⁵⁶ Plan General de Trabajos Públicos Trienio 1947-1949. La Plata, 1947. Pág.378.

⁵⁷ El 13 de febrero de 1947 se firmó en Buenos Aires el convenio de compra de los ferrocarriles de capital británico por el Gobierno Nacional. Las negociaciones estuvieron a cargo del presidente del Consejo Económico Nacional Miguel Miranda.

Lenguaje ferroviario

De Mercante, lamentablemente no hemos podido acceder a los anteproyectos para las estaciones del ramal, que partiendo de Olavarría arribaría a Bolívar y Pehuajó en un recorrido de 195 km., cortando transversalmente los otros ramales. El nuevo trayecto estaba anunciado en los mensajes del Gobernador a la Legislatura en 1947. ¿Como sería su lenguaje?

En general el lenguaje de las líneas (Troncal, a Avellaneda, hasta Azul) siguieron la expresión de su época.

La estación de La Plata, de los años del Primer Centenario, era fiel a un estilo neoclásico de origen francés. Un volumen de dos plantas con una mansarda en su parte central y unos toques de Art Nouveau en la utilización de las estructuras de hierro y vidrio. Las treinta estaciones del ramal Troncal no difieren en su aspecto formal a las de otras líneas contemporáneas: un volumen principal con techo a dos aguas y otro volumen menor para servicios (baños y depósitos) adosado a su hastial, y un alero sobre el andén.

Llegados los Radicales a la Gobernación, en los nuevos ramales se diseñaron según la impronta “neocolonial”. No olvidemos que algunos teóricos de este movimiento (Ricardo Rojas, Martín Noel, Angel Guido) se afiliaron al partido gobernante. Así las obras ferroviarias más significativas de la época, caso Terminal de Avellaneda y los Grandes Talleres de La Plata en Los Hornos, sus blancas paredes se revistieron con espadañas, medallones, cornisas curvas, pináculos, y techos de tejas.

Hacia la mitad de la década del Treinta, la expresión cambia y en la estación Santiago Garbarini del partido de 25 de Mayo, la cubierta y los grandes voladizos de hormigón sobre el andén, dan un tinte más asociado a un edificio industrial.

De la gestión Mercante encontramos dos estaciones, en el tramo Olavarría-Loma Negra: la de la fábrica y Alvaro Barros (ex km. 347); ésta un esbozo de sobriedad y funcionalidad, con paredes blancas, carpinterías estandarizadas, y cubiertas para el andén y principal a dos aguas de fibrocemento, elementos compositivos utilizados en las escuelas rurales.

La “industrialización económica”

La planificación de acciones que permitió alcanzar con éxito las obras previstas, partió de los censos y análisis estadísticos que se realizaron al inicio de la gestión, y se

plasmaron en la Fundamentación Técnico-Económica⁵⁸. Ello cooperó a elaborar el Plan Trienal y establecer la inversión en obras a realizar así como la cantidad de materiales, equipos y herramientas necesarios para su materialización. Las cuantías más significativas giraban en torno a las toneladas de ladrillos y de tejas que superaban al resto de los materiales. La cantidad de ladrillos calculada era de 154 millones de toneladas siguiéndole en importancia poco más de 46 millones de toneladas en tejas⁵⁹. Siendo el aumento del costo de la construcción uno de los problemas acuciantes de la economía bonaerense, se decidió impulsar la producción estatal basada en la “industrialización económica” permitiendo obtener mayor producción de materiales con reducción de mano de obra y menor costo.

La Sección Fábricas y Canteras era una repartición dependiente de la Dirección de Vialidad Provincial hasta que por Decreto N° 33.403/47 se constituyó en Dirección. Comenzando a actuar como tal, a partir del 1ro de enero de 1948, fecha en que fue designado Director, el ingeniero civil Juan Pascual Marelli, por Decreto N° 209/48.

La Dirección tenía por funciones aportar a la producción y entrega de diversos materiales que debían utilizarse en las obras a ejecutarse “por administración” o por “contrato”, representando una importante economía en el costo de las obras en el primer caso y de los materiales, en el segundo.

Entre las incumbencias citadas en el Decreto de creación, se enfatizaba la instalación de fábricas de tejería (cerámicas de ladrillo y tejas) dónde justifique el exceso de demanda. La localización de fábricas de mosaicos y de bloqueras volantes en lugares donde hubiera materiales inertes, el establecimiento de plantas para la producción de cemento Portland y la utilización de nuevos materiales calizos para la industria de la cal y el cemento.

Cabe recordar que a principios de 1948 la provisión de cemento era irregular por dificultades en la disponibilidad de combustibles, escasez de vagones, entre otras causas, derivando en el Decreto 1468/49 por el cual el Estado Provincial podía realizar expropiaciones de hasta un 60% de la producción industrial, especialmente de cemento. Las instalaciones dependientes de la DFC, hacia 1948 eran⁶⁰:

⁵⁸ Plan General de Trabajos Públicos Trienio 1947-1949. La Plata, 1947. Pág. 5.

⁵⁹ Memoria Plan General de Trabajos Públicos Trienio 1947-1949. Año 1949.

⁶⁰ Según Memoria Plan General de Trabajos Públicos Trienio 1947-1949. Año 1949. Pág. 271.

Dirección Fábricas y Canteras/1948	
Localidad	Materiales
Sierra Chica - Olavarría	materiales pétreos triturados y cordones
Cantera "El Cerrito" - Balcarce	Pedregullo
Sierra Chica - Olavarría	Caños de 0.15 a 1 m de diámetro
La Plata – terrenos FCPBA	caños 0.30 a 0.60 m de diámetro, postes de H° A° y acopio de cemento extranjero.
La Plata – Estación Gambier	Labrado en piedra
Gorina –a construirse	Productos cerámicos – ladrillos, tejas y macetas.
Magdalena – a construirse	Cemento
Sierra de la Ventana – a construirse	Cal
Magdalena – a construirse	Cal

Las instalaciones de Sierra Chica fueron las que más redituaban en el Balance Económico, arrojando para 1948 un beneficio del 52,34 % sobre el costo de provisión⁶¹.

6 - Las fábricas de Gorina

Los estudios realizados concluyeron en que se debía proyectar la instalación de una planta fabril próxima a la capital bonaerense, por la gran demanda de material cerámico que requería la ejecución de los trabajos situados en La Plata y zonas vecinas. La cantidad estimada era 66 millones de unidades para Plan Trienal.

Se tomaron muestras de tierras extraídas en distintos lugares del Gran La Plata, que fueron analizadas por el LEMIT. La decisión de radicar la planta en la localidad de Gorina resultó de la conjunción de diversos factores. Las muestras analizadas resultaron aptas, sumándose la existencia de caminos pavimentados y el tendido del Ferrocarril Provincial⁶².

Gorina, era una de las trece estaciones intermedias hasta Avellaneda. Su edificación un volumen principal techado a 4 aguas con tejas. Separado a unos metros por un patio

⁶¹ Adquirir el material le costaba al Estado Provincial \$1.475.524 m/n en tanto el gasto de explotación sólo era de \$703.120 m/n representando un beneficio económico considerable.

⁶² La estación Gorina se decidió a mediados de la década del '20 cuando el señor Joaquín Gorina cedió 14 hectáreas de sus tierras con el fin de que se construyera una estación con su nombre. Proposición aceptada por el Ejecutivo Provincial en 1923.

La localidad se sitúa a 10 km de la ciudad de La Plata con una población estimada en 6 mil habitantes, según datos suministrados por la Comisión de Estudios Históricos y Culturales constituía en 1991.

interior, otro volumen pequeño con servicios, también de tejas con varias pendientes. Sobre el andén la galería, sobre pares de columnas de madera incluyendo los desagües. Las paredes, a partir de un liso zócalo, conservan el salpicado original (según los vecinos) de color amarillo. Alejado unos metros, a su derecha, otro volumen suelto, de estructura similar, para las encomiendas, cerraba la composición. Era el modelo de la línea La Plata- Avellaneda que con variantes se construyó en Monte Chingolo, Gobernador Monteverde, Ing. Juan Allan y Arturo Seguí. Una arquitectura siguiendo la impronta del “neocolonial”.

Desde la playa de maniobras se tendió un desvío hacia la planta ubicada enfrente, calle por medio.

Decidida su ubicación, se llamó a licitación para la construcción de la fábrica de ladrillos en primera instancia. No obteniéndose resultados en el primero y segundo llamado a licitación, ya que no conformaron las propuestas provenientes de empresas extranjeras, se decide hacerla “por administración”.

El terreno elegido tenía una superficie de 73 hectáreas, de las que se descontaron 16 has para la instalación de la administración, viviendas para obreros, y desvíos para el ferrocarril, entre otros. Dejando la superficie restante para obtener materia prima para la construcción de ladrillos y tejas, garantizando material para el funcionamiento de la fábrica durante casi tres décadas⁶³.

Se proyectó la fabricación de tejas, la construcción de mosaicos y la elaboración de premoldeados de hormigón. Debiendo instalarse “máquinas de alto laboreo, secaderos artificiales y hornos sistema de túnel”. Estos últimos funcionaban con quemadores a fuel-oil.

En estas instalaciones se hizo explícita la intención del Ejecutivo de implementar una industrialización mecanizada, permitiendo acortar los tiempos de producción y facilitando el control de los productos.

Las acciones tendieron a la formación de un pueblo fabril alrededor de la Estación, ya que se proyectó calle por medio (actual avenida 501) un barrio obrero para la planta. Planteo que no prosperó.

Hoy la instalación industrial de Gorina integra junto con otras construcciones posteriores, los depósitos de la Sección Automotores de la Fiscalía de Estado.

⁶³ Se estimaba una producción de 600 millones de ladrillos y 250 millones de tejas. Según Memoria Plan General de Trabajos Públicos Trienio 1947-49. Abril de 1948. Págs. 66 y 67.

Final no planificado

El Decreto 28.621 del 31 de Diciembre de 1951, marcó un gran avance de la Nación sobre la Provincia. El Provincial orgullo de Buenos Aires durante varias décadas, pasó a la jurisdicción nacional⁶⁴. Para el Gobernador, en las postrimerías de su mandato, fue una medida lógica⁶⁵. Más tarde fue incorporado al Ferrocarril Belgrano⁶⁶. Otra vez la Provincia había perdido definitivamente su ferrocarril⁶⁷. Hasta que en la década de los '70 el "proceso militar" dejó pasar el último tren⁶⁸.

No nos sorprende que al quitarle uno de sus apoyos principales, la planificación fuera decayendo en vigor y eficacia. Pensemos en la propuesta original de Mercante, un plan real y otro ideal de más largo plazo; el Plan de Obras Públicas solo era una primera etapa en un período de doce años,⁶⁹ demostrando además la intención de perdurar en el poder más allá del mandato por el cual había sido elegido⁷⁰.

Eran los tiempos, cuando los caminos políticos entre el gobernador y el presidente se bifurcan, tomando ramales distintos. Mercante y su obra pública, al paso de los años entró definitivamente en un cono de sombras⁷¹.

⁶⁴ Barba, Fernando y Demaría Massey, María. La Provincia de Buenos Aires 1910-1987. Página 83. .Archivo Histórico de la Pcia Bs As. La Plata 1987.

⁶⁵ Mensaje a la Legislatura, 2 de Mayo de 1952. Fue la "*lógica consecuencia de la política nacional en materia ferroviaria*"..."*El traspaso 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*"...

⁶⁶ En 1953 fue incorporado al Belgrano. El 01/01/1954 la Nación creó una nueva empresa Ferrocarril Nacional Provincia de Bs. As., sobre la base de los bonaerenses de trocha angosta: Provincial, Midland y Compañía General. La Revolución Libertadora en 1957 los anexó al Belgrano.

⁶⁷ Pionera en emprendimientos ferroviarios, la Provincia vende su FCOeste en 1890. "*Cuando fue enajenado tenía una longitud de mil km., construidos y explotados por ingenieros argentinos, bajo una administración modelo y con rendimientos que superaban a todos los ferrocarriles privados que funcionaban en el país*". Ortiz, Ricardo. El ferrocarril en la Economía Argentina. Pág.30. Editorial Problemas. Bs. As.1946.

⁶⁸ Durante la presidencia de Frondizi (1958-62), se implementó el Plan Larkin de racionalización del transporte. Es nombrado así por un general estadounidense enviado al país como asesor en transporte. Se clausuraron ramales o tramos del Provincial. En 1961, el gobernador Alende (1958-62) fracasó en su intento de re-provincializar el FCPBA. Tampoco al año siguiente "El tren de la Esperanza", pudo recuperar el ramal troncal cuando los trabajadores hacen un viaje hasta Mirapampa, pidiendo el apoyo a la población. En Octubre de 1974 se levantaron las vías entre Beguerie y Mirapampa. La estación de La Plata, cerró finalmente el 6 de Julio de 1977, cuando el ramal La Plata-Avellaneda dejó de funcionar.

⁶⁹ Lacunza, Paula El nuevo papel del estado en la Argentina peronista: Mercante y Plan Trienal de Trabajos Públicos en la Provincia de Buenos Aires (1947/1949). En Anuario del Instituto de Historia Argentina N° 4, La Plata, FH y CE, UNLP, 2004. Págs. 108 y 125.

⁷⁰ Varias investigaciones expresan que la compulsa electoral a la que se sometió Mercante, para renovar el mandato por dos años, triunfando por amplio margen, y demostrando poder con apoyo popular, evidentemente generó malestar a nivel nacional.

⁷¹ Mercante, Domingo (h). Op. Cit. Pág. 157. Su mandato terminó el 4 de Junio de 1952, cuando se retira abandonado por Perón y el propio Partido Peronista.

Es hora de rescatar esta forma de analizar, planificar y concretar con diversos medios una política de obra pública que asombra por su calidad y cantidad, atendiendo al número de habitantes que tenía la Provincia.

Sintéticamente podríamos decir que aprovechando lo estudiado y concretado por otras administraciones para la transformación de la infraestructura provincial, se propuso rescatar lo útil, e innovar lo necesario.

En el caso del Provincial consciente de su estado deplorable tras los efectos de la prolongada Segunda Guerra Mundial y la dependencia tecnológica de los insumos importados, rehace la estructura, colocándolo como columna vertebral de su Plan Trienal de Obras Públicas. Tal vez el rendimiento y su crecimiento como empresa comercial no fue el esperado. Pero si fundamental en el traslado del cemento y de la mano de obra a las fábricas instaladas en el “Gran Buenos Aires”. Entre los debe, no construir el proyectado ramal de 200 km., entre la zona industrial del centro y la agrícola-ganadera de noroeste. Su diseño, transversal a las otras empresas, tenía que ver con la creación de nudos de comunicación interregional (Azul, Olavarría con Pehuajó, Bolívar, Nueve de Julio), con el fin de agilizar y abaratar la actividad comercial y solucionar el aislamiento de las poblaciones rurales. Más con la extensión del ramal hacia Loma Negra S. A. y la potencial expropiación de la producción de cemento, sumada la reorganización de “Fábricas y Canteras”, y la utilización del tren en su conjunto, como parte del proyecto de “industrialización económica”, posibilitó el cumplimiento de gran parte del Plan Trienal. Resumido éste en la construcción de más de 9.200 viviendas en 151 barrios, hospitales, 300 unidades sanitarias y 1.600 escuelas, en recónditas localidades y parajes de la Provincia cumpliendo una verdadera función social.

BIBLIOGRAFIA

-Girbal Blacha, Noemí. Historia del Banco de la Provincia de Buenos Aires. Gestión del Dr Arturo Jauretche (1946/1950). Buenos Aires. Ediciones del Banco de la Provincia de Bs. As.1993.

-De Paula, Alberto y Girbal Blacha, Noemí (Dir). Historia del Banco de la Provincia de Buenos Aires 1822/1997. Buenos Aires. Ediciones Macchi,1998. Tomos I y II

-Lacunza, Paula El nuevo papel del estado en la Argentina peronista: Mercante y Plan Trienal de Trabajos Públicos en la Provincia de Buenos Aires (1947/1949). En Anuario del Instituto de Historia Argentina N° 4, La Plata, FH y CE, UNLP, 2004.

- Mateo, Graciela, Viviendas Económicas(1946/1951): Un ejemplo de planificación en la Provincia de Buenos Aires, en VII Jornadas de Interescuelas/Departamentos de Historia, Neuquén,UNCo,1999.(CD Rom).
- Barba, Fernando y Demaría Massey, María. La Provincia de Buenos Aires 1910-1987.. .Archivo Histórico de la Pcia Bs As. La Plata 1987.
- Mayer, Mirko E. El Ferrocarril al Meridiano V. Revista Historia Bonaerense, n°28, Agosto 2005.
- William Rogind. Historia del FCSud. Editorial . Bs. As. 1937.
- FFCC del Puerto La Plata al Meridiano V°. MOP, La Plata Taller Impresiones Oficiales, 1913.
- La Provincia de Bs. As. Sociedad de Publicidad Sud-Americana Monte Domecq y Cía. Bs. As. 1924.
- Construcción de Nuevos Ramales del FFCC Provincial de Bs. As. .MOP. La Plata Taller Impresiones Oficiales, 1925.
- Debenedetti, Edith. Marcelino Ugarte, Arquetipo de caudillo conservador. Archivo Histórico de la Pcia. Bs. As. La Plata, 2005.
- Blasi, Hebe J. Jose Luis Cantilo, Interventor y Gobernador. Archivo Histórico. La Plata, 2005.
- AAVV. Guía Comercial de la Provincia de Buenos Aires, 1939. El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.
- Manuel Fresco Cuatro Años de Gobierno. Impresiones Oficiales La Plata. 1939
- Longoni, R. Molteni, J.y Galcerán, V. *La modernidad en la obra pública bonaerense 1930-1940*. Página 131 y siguientes, en El gobierno de Manuel Fresco en la Provincia de Buenos Aires 1936-1940 Emir Reitano (compilador) Archivo Histórico Pcia Bs As La Plata 2010.
- Mercante, Domingo A. Mercante, el corazón de Perón. De la flor, Buenos Aires, 1995.
- Leyes y Decretos de la Pcia de Bs. As.
- Mensajes a la Legislatura.
- Memorias de Obras Públicas
- Memoria del Plan Trienal 1947/49
- Diarios La Prensa (CABA), El Día, Hoy (La Plata)

Anexo Imágenes



Figura 1. Tendido troncal y ramales secundarios FCPBA. 1949.

Fuente: es.wikipedia.org



Figura 2. Estaciones FCPBA. 1949. Fuente Centro Cultural Meridiano V

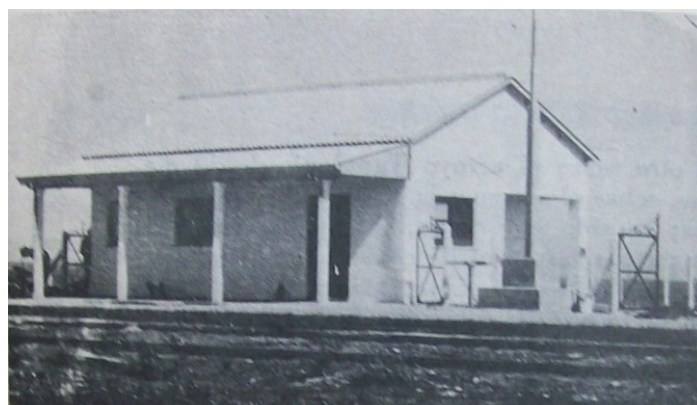


Figura 3. Estación Alvaro Barros(ex km 347). 1948



Figura 4. Estación Joaquín Gorina. Ramal La Plata-Avellaneda. 1927.
Fuente: Relevamiento fotográfico propio

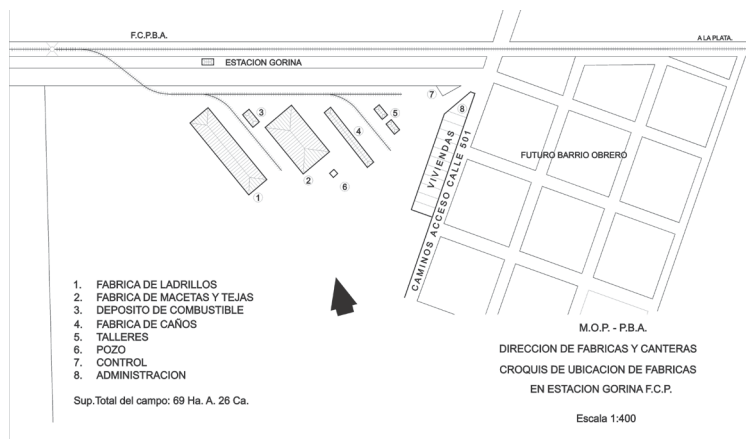


Figura 5. Fábricas estación J.Gorina. 1949.
Fuente Memoria Plan General de Trabajos Públicos. MOP



Figura 6. Fábrica de ladrillo. Gorina. 1949.
Fuente Relevamiento fotográfico propio.