



La obra pública de la gobernación bonaerense de Manuel Fresco

— ARITZ RECALDE

La obra pública de la gobernación bonaerense de Manuel Fresco

— ARITZ RECALDE

EDUNLa

El libro está dedicado a Julia y Martina,
lo más hermoso que me dio la vida.

Recalde, Aritz

La obra pública de la gobernación bonaerense de Manuel Fresco / Aritz Recalde. -
1a ed. - Remedios de Escalada : De la UNLa - Universidad Nacional de Lanús, 2025.
Libro digital, DOC

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-8926-80-3

1. Arquitectura . 2. Obras Publicas. I. Título.
CDD 725

Diseño y diagramación de interiores y de tapa:
Magalí Daigre y Vanesa Guzmán.
Foto de Tapa: Palacio municipal y fuente plaza San Martín

EDUNLA
Cooperativa
Librería Rodolfo Walsh
Lunes a Viernes
Instagram: @librosdelsurunla
Edunla@unla.edu.ar
Tel: 55335600 Int. 5727
Whatsapp: 3487200022
EDUNLa, 2025.

ISBN 978-987-8926-80-3

01	La gestión bonaerense como parte de la obra pública nacional	8
	Intervencionismo defensivo	10
	La obra pública nacional	13
02	Un plan integral de obras para toda la provincia de buenos aires	16
03	El plan trienal de obras publicas	28
04	Reformas gubernamentales para encarar el Plan de Obras	36

05	Trabajadores manuales e intelectuales	46
	La movilización del saber de los trabajadores	48
	Ingenieros destacados	51
	JOSÉ MARIA Y ALEJANDRO BUSTILLO	
	FRANCISCO SALAMONE	55
	OTRAS FIGURAS DESTACADAS DEL PERÍODO	60
06	Nómina de las principales obras públicas del período 1936 a 1940	64
	I Obras de vialidad	67
	PRINCIPALES CAMINOS INAUGURADOS	
	PLAN VIAL DE LA LEY 4540/37	
	II Obras en aeródromos	82
	III Obras en municipalidades	88
	IV Obras en telégrafos y radiofusión provincial	146
	TELÉGRAFOS PROVINCIALES	
	RADIO PROVINCIA	
	V Puerto, dragados y obras sanitarias	150
07	Anexo: Leyes provinciales para el financiamiento de obras públicas	162
08	Bibliografía	168

Cap.

**La gestión bonaerense
como parte de la obra
pública nacional**

01

«Al hacerme cargo del gobierno, me propuse realizar un plan de obras que no sólo contemplase necesidades inmediatas de la Provincia, sino que pudiera ser, también, un estímulo para el progreso general (...) He dado preferencia, en el plan trazado, a los problemas sociales: hospitales, comedores escolares, cárceles, reformatorios de menores, muchas salas de distintas especialidades, pabellón para tuberculosos (...) el beneficio social de este programa es de proyecciones incalculables. Después siguen las obras de carácter económico, susceptibles de crear riqueza en el plazo más o menos mediato, y por último, obras que pueden significar una mejora para los servicios administrativos. No hay en la Provincia una sola localidad donde este gobierno no haya ejercido una acción constructiva, con la estrecha colaboración, en la mayoría de los casos, con las municipalidades, animadas de un mismo espíritu de progreso efectivo».

MANUEL FRESCO, 16 de febrero de 1939

1 Camino de Cintura
En las proximidades
del «Vivero Peluffo»

Intervencionismo defensivo

La construcción de la obra pública del gobernador Manuel Fresco, formó parte de la novedosa intervención estatal que fue iniciada en la década del treinta como una respuesta a la severa recesión económica.

Salvador Oría fue profesor titular de la UBA, Director Nacional de Vialidad en el año 1938, presidente del Instituto Autárquico de Colonización de Buenos Aires y Ministro de Obras de 1940 a 1943, entre otras importantes funciones públicas. Este pensador y político argentino se refirió al nuevo rol del Estado iniciado con el presidente Agustín Justo como un «intervencionismo defensivo». En su libro *El Estado Argentino y la nueva economía* anunció el agotamiento del liberalismo clásico. En el esclarecedor trabajo describió como la organización liberal fue remplazada por el comunismo, por el fascismo, por el nazismo y por otras diversas experiencias de «economías dirigidas». Se refirió particularmente a la gestión del presidente norteamericano Franklin Roosevelt, quién para revertir la crisis económica inyectó una importante cantidad de dinero público que fue destinado a préstamos a empresas y a la inversión en obras públicas. Ambos programas tenían la finalidad de reactivar el empleo y la actividad productiva.

Oría remarcó el hecho de que el mandatario norteamericano impulsó un enfrentamiento público contra los «cartels» y los monopolios reconociendo que existían fallas en el mercado liberal y una tendencia a que se formen grandes concentraciones.

El Estado argentino intervenía para «emancipar una nación entera de las exacciones de los capitales internacionales, a los que con tanta crudeza fustigó Roosevelt en 1933». Entre las actividades nacionalizadas bajo esta doctrina citó el Puerto de Rosario, la empresa de gas de Buenos Aires, las usinas eléctricas de Entre Ríos, Tucumán, Mendoza y Corrientes y el Ferrocarril F.C. Córdoba (Oría 1945: 201 y 212).

El autor realizó un estudio sobre los orígenes del intervencionismo económico en la Argentina. Sostu-

vo que hasta el siglo XX el Estado prácticamente no protegía la producción más allá de la función que cumplían algunos impuestos al vino y al azúcar que favorecieron el desarrollo de unas pocas actividades de las provincias del norte y de Cuyo.

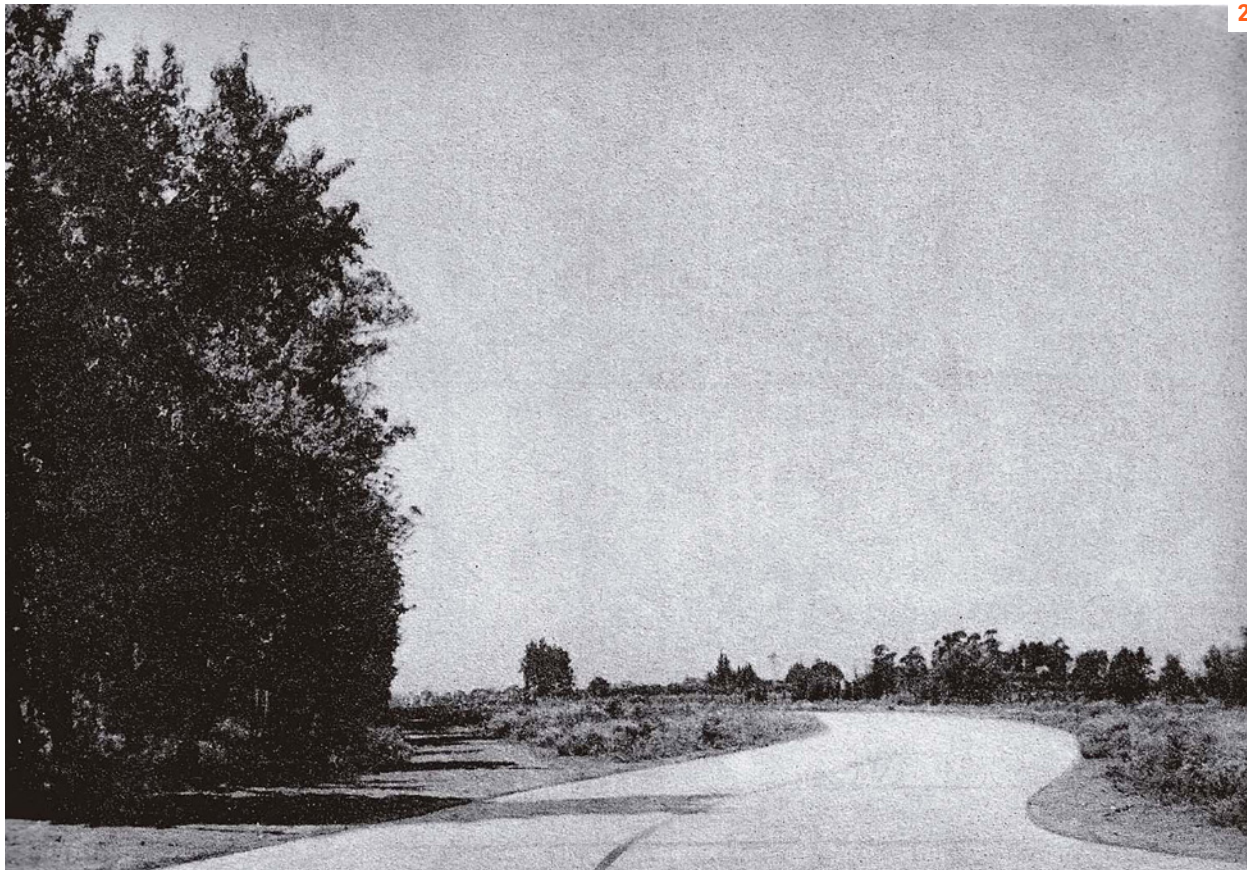
Oría mencionó a la actividad petrolera como una de las primeras áreas productivas amparadas a la luz de las «tendencias de nacionalismo económico». Desde la creación de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en el año 1917, el Estado implementó una constante inversión en plantas de explotación garantizando la energía del capitalismo argentino.

En el año 1931 el Gobierno Nacional estableció el control de cambios, cuestión que fue completada con un decreto del 25 de enero de 1932 y con la Ley de Organización 12.160/35. Como parte del mismo programa, se crearon el Banco Central (ley 12.155), el Instituto Movilizador (ley 12.157), la Junta Nacional de Granos (octubre 1933), la Junta Reguladora de la Industria Lechera (abril de 1934), la Junta Reguladora de la Industria Vitivinícola (diciembre de 1934), la Junta Nacional de Algodón (abril de 1935) y la Comisión Reguladora de la Yerba (abril de 1935).

Entre los años 1940 y 1943 esta política intervencionista se continuó con inversiones en la actividad petrolera, con créditos a la minería, con la construcción de edificios públicos, con inversiones en transportes y con la creación de una Marina Mercante Nacional, entre otras acciones.

Oría reivindicó como un hecho positivo las nuevas funciones del Banco Central promovido por Ministro de Hacienda, Federico Pinedo, en base a iniciativas anteriores y que fue terminado por Alberto Hueyo con el asesoramiento de Otto Niemeyer. Este último funcionario también había dado apoyo técnico al Brasil. El autor destacó que esta misma tendencia reguladora se desarrolló en otros países de Latinoamérica y citó las experiencias de Chile y de Perú que crearon instituciones financieras similares al Banco argentino.





2 Morón

Camino de cintura, saliendo de la localidad de Morón

La obra pública nacional

Durante la presidencia Agustín Justo y siguiendo la doctrina que Salvador Oría denominó «intervencionismo defensivo», se implementó un ambicioso Plan Nacional de infraestructura.

El gasto del Gobierno Nacional aumentó del 9% del PBI en el año 1930, al 16,1% en 1943 (AGUINAGA Y AZARETTO 1991).

Durante los ocho años de las presidencias de Justo y de Ortiz ocupó la conducción del Ministerio de Obras Manuel Alvarado. El funcionario implementó un histórico programa de construcción de obras viales y de transporte (rutas, puentes, calles, ferrocarriles, subtes, etc.), de edificios públicos administrativos, hospitalarios, educativos y deportivos, entre otros.

Se encararon grandes edificios como el Libertador que fue diagramando por el prestigioso arquitecto Carlos M. Pibernat (LONGONI R. MOLTENI J. GALCERÁN V. FONSECA I. 2010) (RAMOS 2001) (ORÍA 1945).

A las obras federales, se le sumaron las privadas y las corporativas. Yacimientos petrolíferos Fiscales (YPF) encaró importantes acciones como la ampliación de la destilería de La Plata y la construcción de la de Godoy Cruz, luego remplaza por la de Lujan de Cuyo.

En el año 1935 había 34 estaciones de servicio y dos años después aumentaron a 187. La empresa movilizó mano de obra manual e intelectual y fue una gran impulsora de la construcción de barrios e infraestructura social en varios lugares de la Argentina.

En la misma etapa hubo un desarrollo sumamente importante de Fabricaciones Militares en distintas provincias del país.

El presidente Justo impulsó la ley 11.658/32 que creó la Dirección Nacional de Vialidad. La norma incluyó un Fondo Nacional de Vialidad compuesto por un impuesto a la nafta, por rentas generales, por la tasa por contribución de mejoras a la tierra rural en los territorios nacionales, por multas

por incumplimiento de contratos de obras de vialidad o de infracciones a la presente ley y por «bonos de obras de vialidad», entre otros. La ley especificó que parte de estos recursos podían ser destinados a financiar trabajos realizados por las provincias.

La Ley provincial 4117/32 adhirió a la norma nacional 11.658 y además creó un impuesto al combustible consumido en el territorio. El 5 de octubre del año 1938 al cumplirse el aniversario de la ley, el Gobernador bonaerense Manuel Fresco destacó que la Dirección Nacional de Vialidad «señala un acontecimiento de trascendental importancia para el progreso del país. La sanción de esa ley, hace cabalmente seis años, representó un paso considerable en la acción vial que la Nación venía exigiendo con urgencia a todos los gobiernos (...) permitió a todos los gobiernos nacionales y provinciales coordinar iniciativas otrora desarticuladas y proyectar y constituir, de tal suerte, las grandes rutas que vinculan a los centros de producción con los de consumo, a las zonas rurales con los mercados urbanos y con los puertos de exportación, que facilitan la circulación rápida y el transporte barato de nuestras riquezas, que abren grandes e insospechadas perspectivas al comercio interno, que estimulan el desarrollo del turismo» (Conversando con el Pueblo, v 2: 63-64). Salvador Oría sostiene que en la década que transcurre de 1932 a 1942 se proyectaron 45.000 km. de caminos y se terminaron más de 30.000 solamente dentro de la red nacional y sin tener en cuenta las obras provinciales. Entre los años 1930 y 1945 el Estado construyó 5000 km de vías ferroviarias y adquirió 2600 km. del F. C. Central Córdoba. Al año 1945 la red ferroviaria era de 46.119 km. y los Ferrocarriles del Estado administraban 12.642 km siendo la principal empresa (ORÍA 1945: 183).

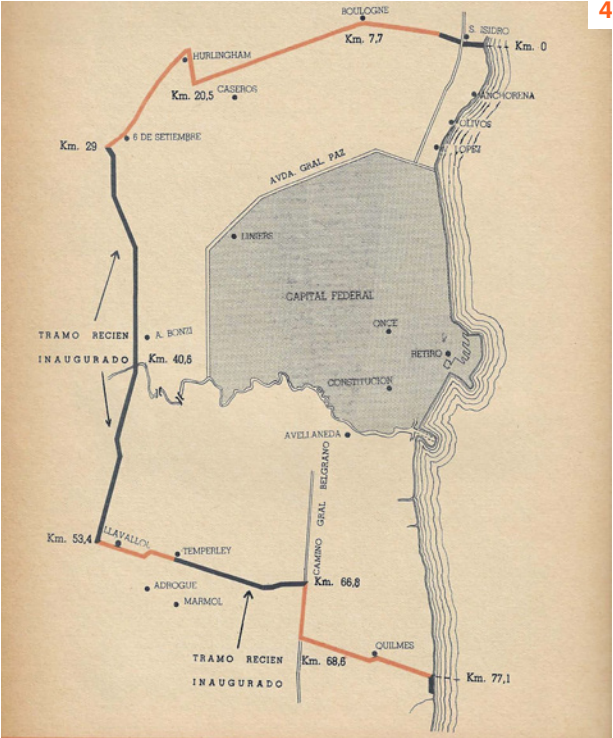
La obra vial se extendió a todo el territorio nacional y se trazaron las importantes rutas trocales 2, 3, 7, 8, 12 y 14, entre otras.

Se diseñaron y ampliaron los puentes sobre el Riachuelo de la Noria y Pueyrredón. En la Capital Federal se abrió la avenida Nueve de Julio y se ampliaron las avenidas Belgrano, Corrientes, Córdoba y Santa Fe. Se construyó la avenida General Paz, considerada como el primer gran antecedente de las autopistas

argentinas. Se finalizó la línea B de subterráneo y se construyeron las líneas C, D y la E (AGUINAGA Y AZARRETTO 1991). Entre los años 1936 y 1940 la provincia de Buenos Aires encaró una modernización de las principales vías de acceso a la Capital Federal (Conversando con el Pueblo, v 2).



3



4

3 Camino de Cintura
En el cruce con la calle Emilio Castro

4 Camino de Cintura a CABA
Gráfico de los tramos construidos e inaugurados



Cap.

**Un plan integral de
obras para toda la Pro-
vincia de Buenos Aires**

02

«Las obras públicas proyectadas y en realización, al mismo tiempo que satisfacen necesidades impuestas por el adelanto expansivo de todos los servicios públicos, ejercen una influencia decisiva y provechosa en las actividades del comercio y de la industria, y atenúan el mal degradante y amenazador de la desocupación, que en pueblos nuevos y vigorosos, llenos de recursos y exigencias perentorias de todo orden, constituyen tanto una vergüenza como una desgracia. Contribuye a idénticos fines la política caminera que hemos iniciado»

MANUEL FRESCO, 11 de mayo de 1937

5 Colonias de vacaciones

Baños de sol que se realizan metódica y científicamente en todas las colonias marítimas de la provincia de Bs. As.

Una de las características fundamentales de la etapa que transcurre entre los años 1936 y 1940, es que por primera vez en la provincia de Buenos Aires se proyectó un plan integral de obras públicas que incluyó intervenciones en prácticamente todo el territorio. Asimismo y cuestión a destacar, se desarrollaron acciones para resolver históricas demandas viales, educativas, sanitarias, administrativas, culturales, turísticas, sociales y productivas, entre otras.

En las aperturas de las sesiones legislativas y en diversos actos de gobierno Manuel Fresco se refirió a la importancia estratégica que tenían las obras públicas. En un gran resumen, esas intervenciones cumplían las siguientes funciones:

I- Función social, dotando a las municipalidades de infraestructura educativa, sanitaria, deportiva, cementerios, etc.

En este aspecto se destacó la función de la obra pública como generadora de empleo en el marco de una profunda recesión del comercio y de la actividad económica internacional y local que fue iniciada en el año 1929. Es en este sentido que Fresco sostuvo que «en nuestro país, poco industrializado, las clases obreras encuentran sus medios de vida principalmente en las construcciones. De ahí la importancia que tiene para el bienestar general, fomentar y mantener esa actividad, pues así se sostiene la capacidad de compra de la masa trabajadora» (Conversando con el Pueblo, V 2: 122).

II- Función económica, acompañando la modernización productiva bonaerense a partir de las obras viales, ferroviarias, portuarias, mataderos, apoyo a la riqueza ictícola, etc.

Se hicieron importantes obras de canalización y desagüe mejorando el rendimiento del campo y evitando inundaciones en zonas urbanas.

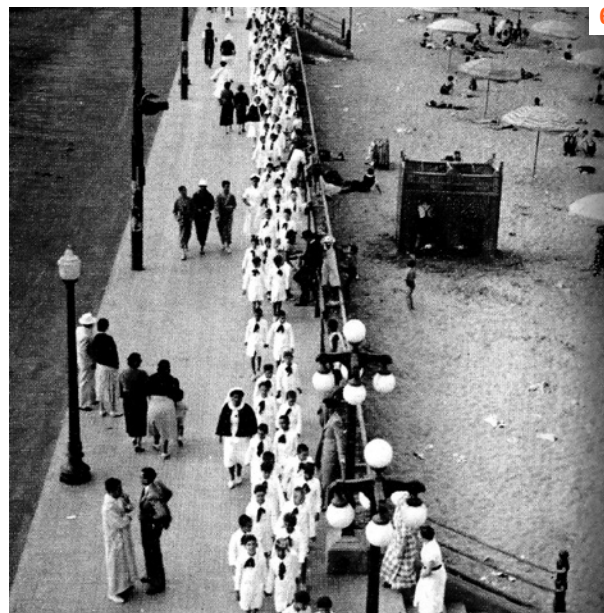
III- Función administrativa, construyendo o mejorando edificios gubernamentales, palacios municipales, espacios públicos, luminarias, radio y telégrafos, etc.

IV- Función turística, acompañando la puesta en valor de los distritos de la costa, la sierra y la llanura favoreciendo el acceso atractivos naturales y culturales.

Para desarrollar el programa de infraestructura la gobernación impulsó la Ley Orgánica de Obras Públicas 4538/37, que reorganizó los circuitos institucionales y fijó en detalle los mecanismos de ejecución administrativa. Muchas de las iniciativas fueron incluidas en la Ley de Plan Trienal de Obras Públicas 4539/37.

Diversas propuestas fueron financiadas y desarrolladas con la herramienta de los «Bonos de Obras Públicas Municipales» de la Ley 4017 del año 1928 y su modificatoria 4409/36. Este instrumento aplicó una ejecución y un control de obras de forma descentralizada y le permitió a los intendentes contratar distintas empresas y encarar un abanico diverso de proyectos (PÉREZ LELOUTRE 2021). Es bueno destacar, que con estos Bonos se financiaron varias de las construcciones de Francisco Salamone.

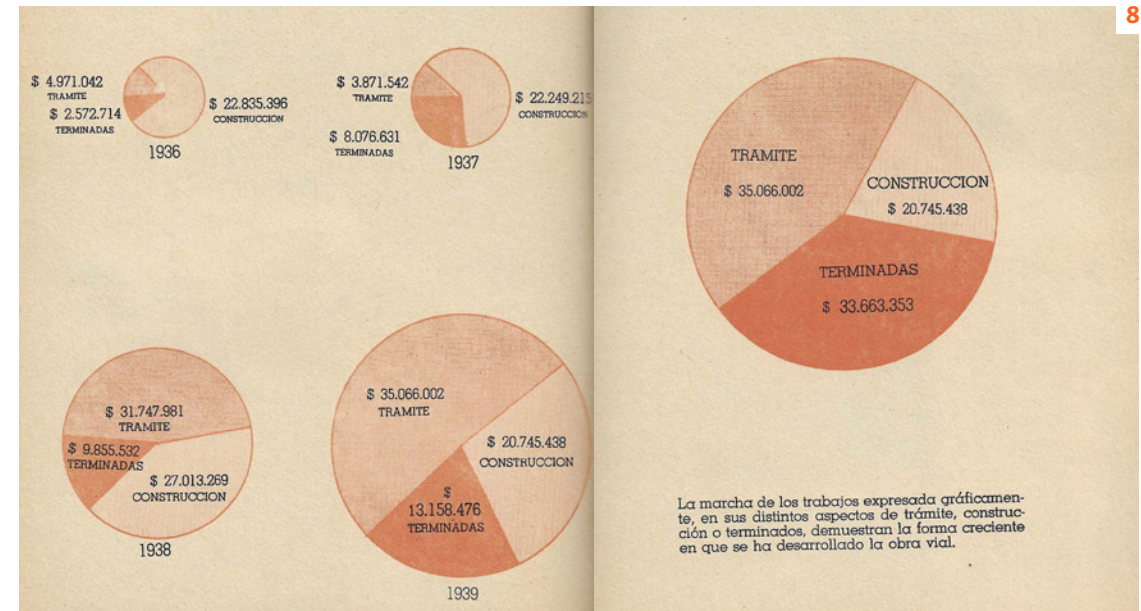
Muchas iniciativas se costearon con fondos aprobados en leyes particulares. En cuatro años la legislatura sancionó un número importante de normas para construir aeródromos, caminos, desagües, entre otros diversos destinos (Ver Anexo «Leyes provinciales para el financiamiento de obras públicas»).



6



7



8



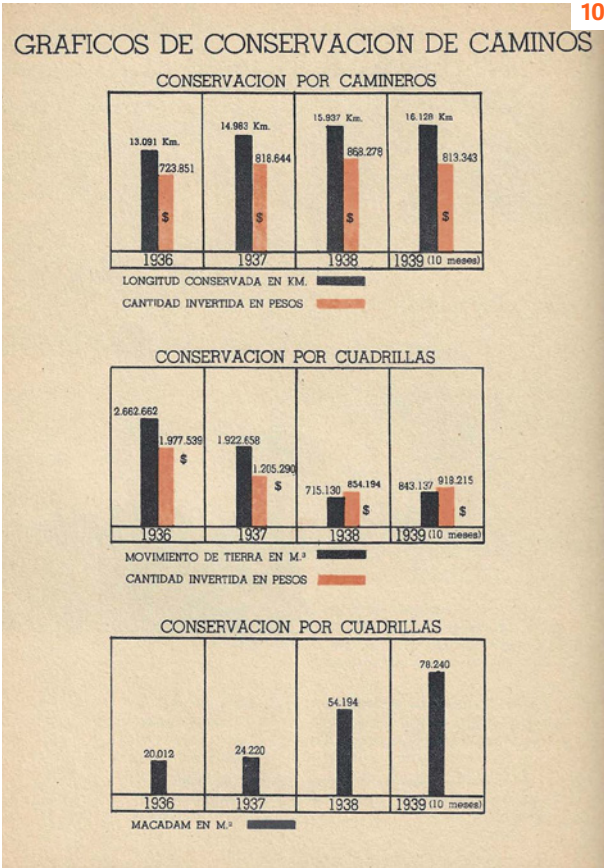
9

6 Mar de Plata
Colonia marítima, personas paseando por la rambla

7 Vicente Lopez
Paseo costero, vista de recintos desde el río

8 Obras 1936-1939
Gráfico del estado de las obras viales.

9 Azul
Pavimentación y mejoras

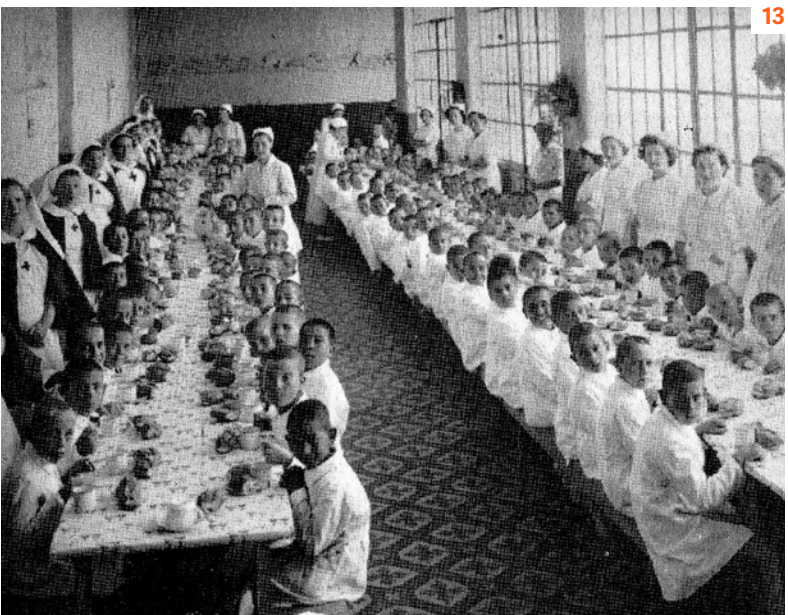
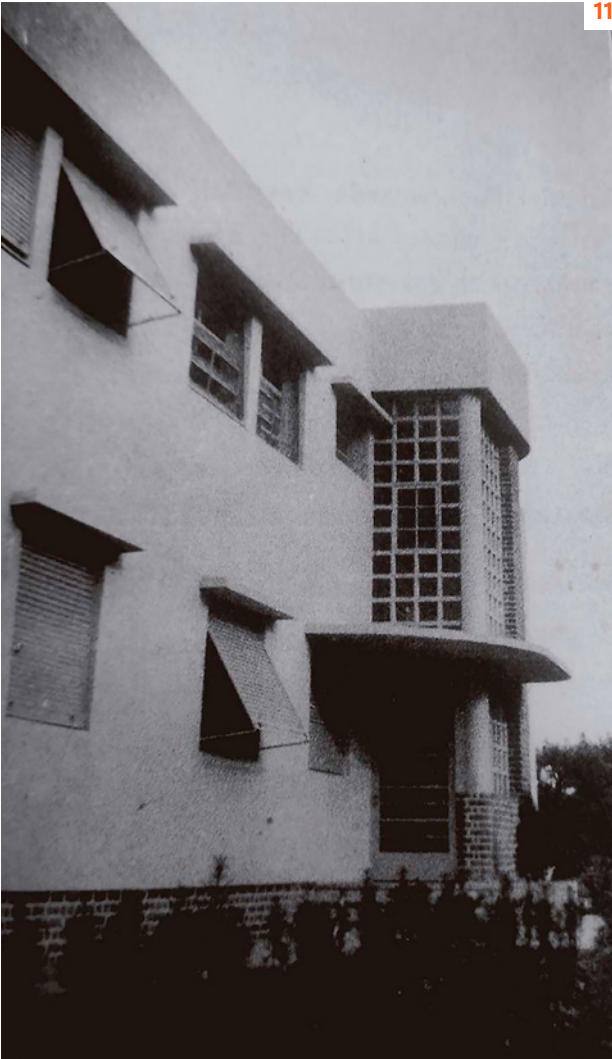


10 Gráfico conservación
Conservación de caminos
y cuadrillas

11 Tandil
Pabellon de niños
y consultorios externos

12 Provincia de B. Aires
Grua rodante

13 Mar de Plata
Colonia de vacaciones,
sección de varones





14

14 Rojas
Escuela n°10.

15 Pehuajó
Escuela 25.

16 Marcelino Ugarte
Fachada de la entrada
al cementerio.

17 Mapa escuelas
Ubicación de los 101 edificios
ecolares nuevos creados.

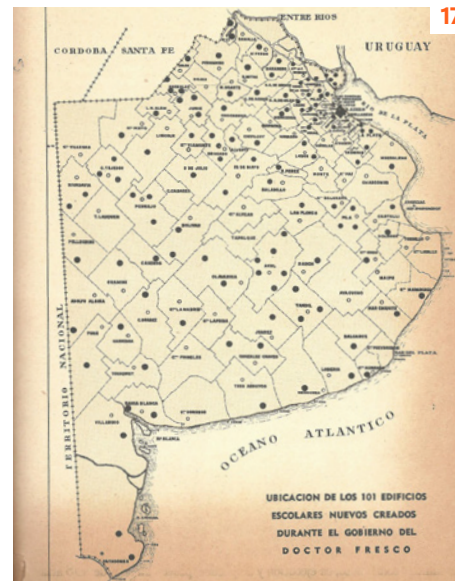
18 Seis de septiembre
Obra de ampliación
en cementerio.



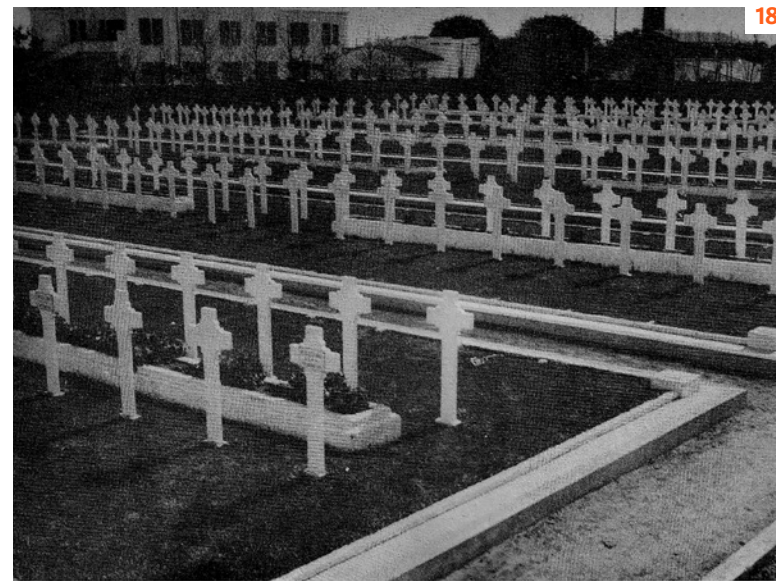
15



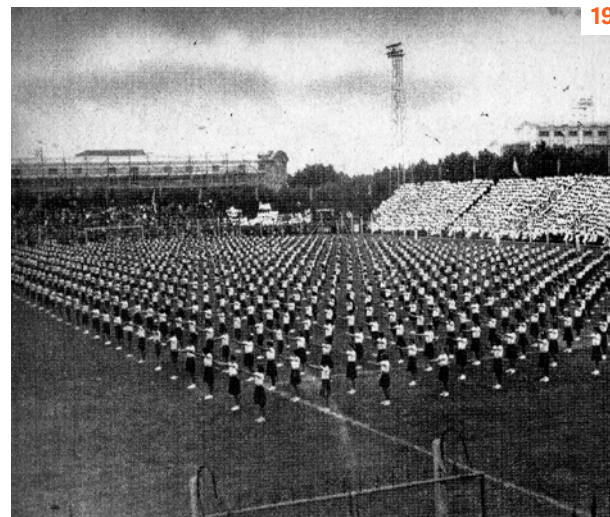
16



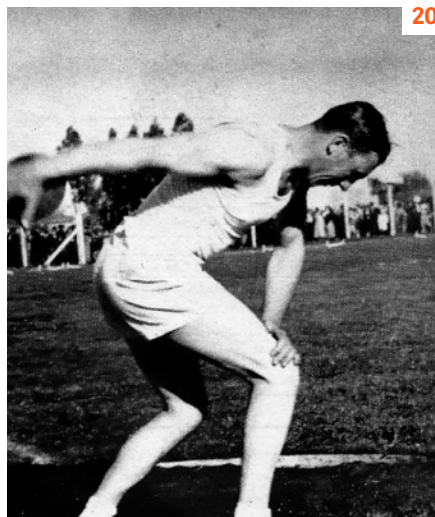
17



18



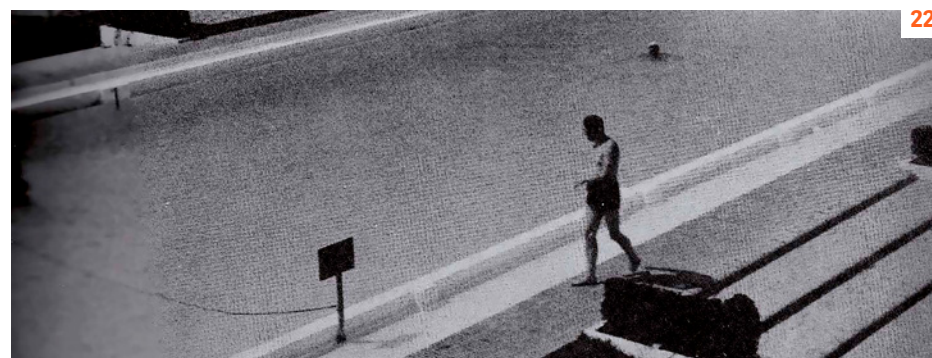
19



20



21



22



23

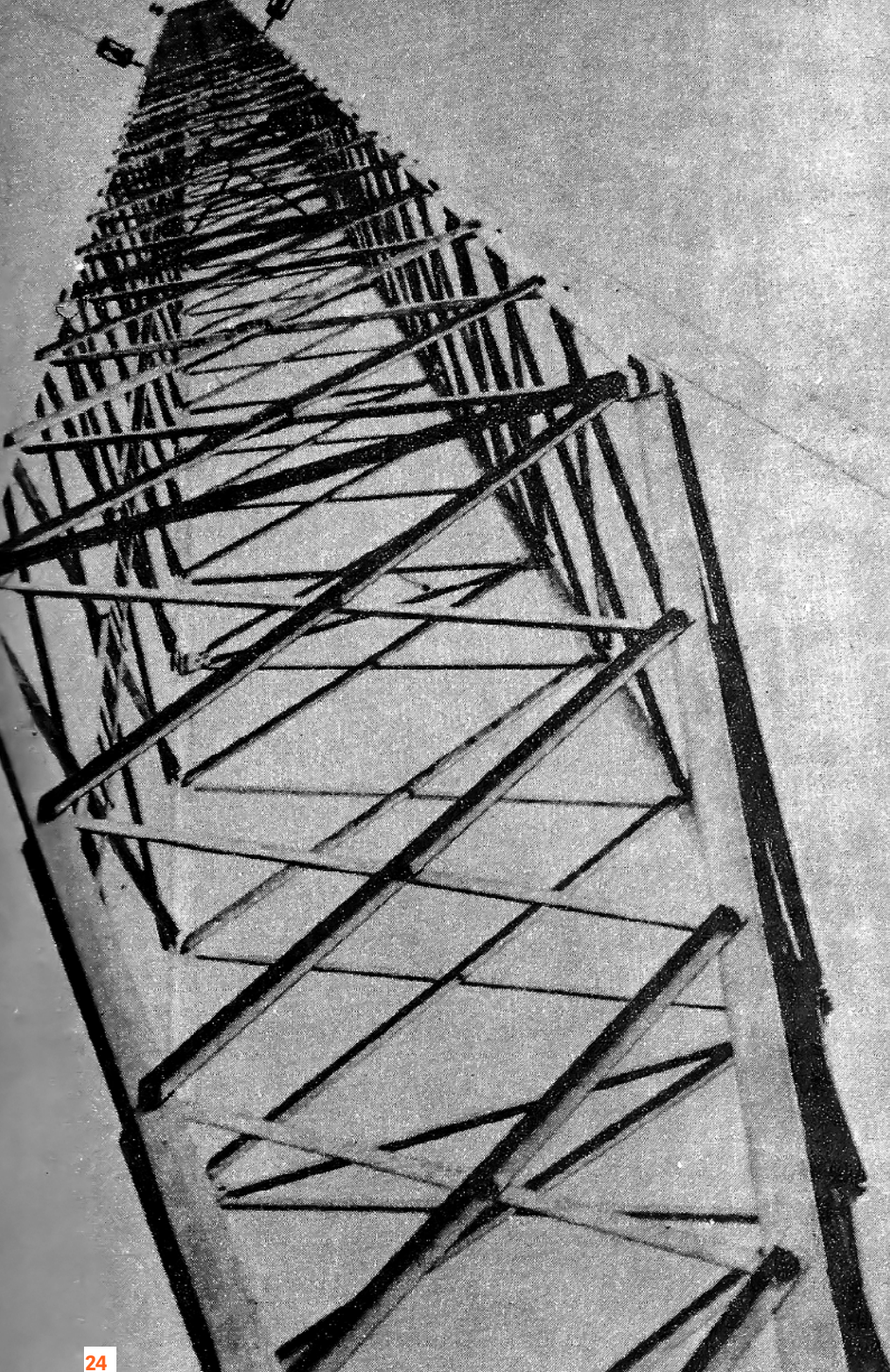
19 Programa de Gimnasia
Alumnos participando del programa de gimnasia

20 Lanzamiento de disco

21 J. F. Uriburu (Zarate)
Campo municipal de deportes

22 Lomas de Zamora
Pileta de natación en el Parque Molina Arrotea

23 Premiación
Manuel Fresco entregando premios en uno de los campeonatos organizados por la dirección general de Ed. Física y Cultura



24

— 27



25

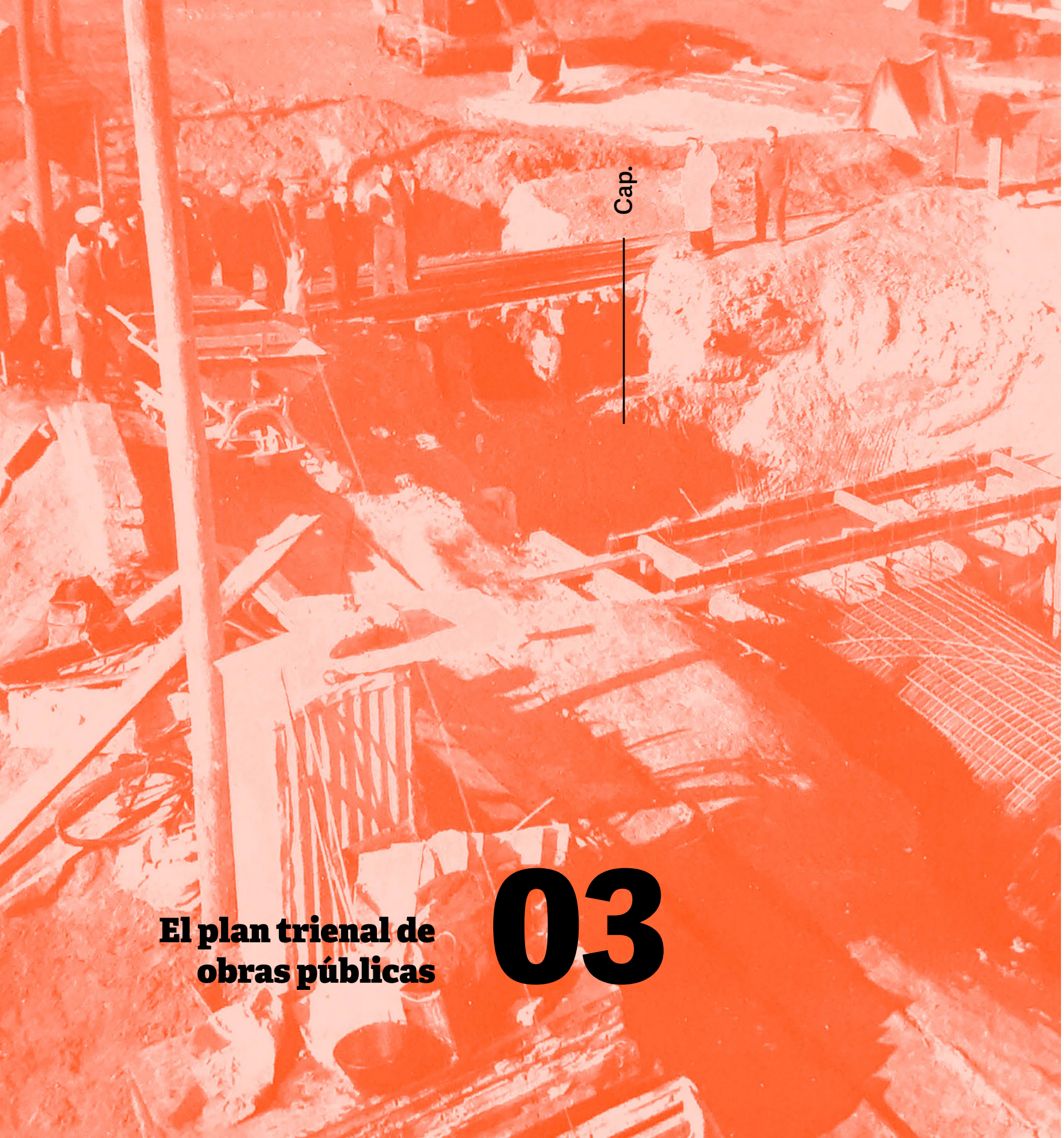
24 Buenos Aires
Mastil irradiante de 115 m
de altura de L.S.11

25 Seis de Septiembre (Morón)
Fachada del Cementerio
con un nuevo alumbrado

26 Tres arroyos
Modernización del
alumbrado público.



26



Cap.

**El plan trienal de
obras públicas**

03

27 Obras de Hidraulica
Desague de avellaneda,
hormigonado del conducto

La Ley de Plan Trienal de Obras Públicas 4539/37 aprobó el «Plan de trabajos públicos preparado por el Poder Ejecutivo, para ser cumplido en el trienio 1937-1938-1939». La norma se integró con un número sumamente ambicioso de obras a construir en tan solo tres años y que fueron distribuidas en los siguientes 23 rubros:

- 1- Urbanización de balnearios de Neococha, Mar del Plata y Carhué;
- 2- Obras de Urbanización de Lujan y La Plata;
- 3- Fijación de médanos;
- 4- Explotación de Lagunas fiscales;
- 5- Sistematización y urbanización de costas y playas;
- 6- Barrio-Parques para obreros;
- 7- Avenidas y calles de acceso a la Capital federal;
- 8- Mercado de frutos del Delta del Paraná;
- 9- Administración General;
- 10- Obras hospitalarias;

En este punto en el Plan se incluyeron 24 intervenciones de mejora, ampliación y de construcción de hospitales. Se propusieron obras de maternidad, cirugía y salud mental, entre otros rubros.

Durante la etapa y sin incluirse en el Plan Trienal, se implementó una histórica política de construcción de Pabellones para tratamiento de la tuberculosis. Se construyeron 30 pabellones anexos a hospitales en distintas municipalidades de la provincia. Se aumentó la cantidad de camas de 300 en el año 1936 a 2000 en 1940 (Cuatro Años de Gobierno 1940, v II:12-14).

- 11- Obras sanitarias;
- 12- Servicios Generales del Ministerio de Obras Públicas;
- 13- Obras Hidráulicas;
- 14- Mejoramiento de Comunicaciones en el Delta Paraná y servicios auxiliares;
- 15- Obras Ferroviarias;
- 16- Escuelas profesionales;

En el apartado se incluyeron 9 iniciativas. Centralmente, estuvieron orientadas a las artes y oficios, las escuelas agrícolas y las chacras experimentales.

17- Construcción y ampliación de obras;

El punto 17 fue el más amplio del Plan y se proyectaron 116 intervenciones en tribunales, institutos de menores, Teatro Argentino, establecimientos penales, asilos (de huérfanos y ancianos), escuelas, comisarías, edificios y oficinas públicas, tiro federal, telégrafos, entre otras. En cuatro años se construyeron 101 edificios escolares de las 178 planificadas originalmente (MOLTENI Y GALCERÁN 2010). Otras 20 escuelas fueron ampliadas y refaccionadas. Se implementaron reparaciones menores en 832 establecimientos. Los 123 edificios construidos, en ejecución y ampliados al año 1940 sumaban 438 aulas (Cuatro Años de Gobierno 1940, VII: 10).

- 18- Balnearios, stadiums, paseos y aeródromos;
- 19- Fomento de plantaciones forestales y la agricultura;
- 20- Parques;
- 21- Monumentos y edificios históricos;
- 22- Asistencia social;

En este punto del Plan se hicieron menciones a los asilos para menores de primera infancia (2 a 8 años) y a las escuelas para menores lisiados.

Por fuera del Plan, durante la etapa se ampliaron y se mejoraron los Institutos de menores y se construyeron Casas Infantiles tal cual ya lo tratamos en un artículo anterior (RECALDE 2023). Se construyeron 53 comedores escolares (Cuatro Años de Gobierno 1940, VII: 107-111).

23- Higiene pública.

La Ley 4667/37 habilitó la posibilidad de incluir otras obras o de ampliar las enumeradas en el Plan Trienal.

Durante la etapa se implementaron varios Planes de Vivienda. Entre ellas, las rurales que formaron parte de la acción del Instituto Autárquico de Colonización (Ley 4418/36). La gobernación impulsó la construcción de viviendas para obreros en el Barrio Parque La Tablada en la Matanza y creó el Instituto de Vivienda Obrera que no llegó a consolidarse (Ley 4551/37) (LONGONI R. MOLTENI J. GALCERÁN V. FONSECA I. 2010: 141-143) (RECALDE 2023 b).

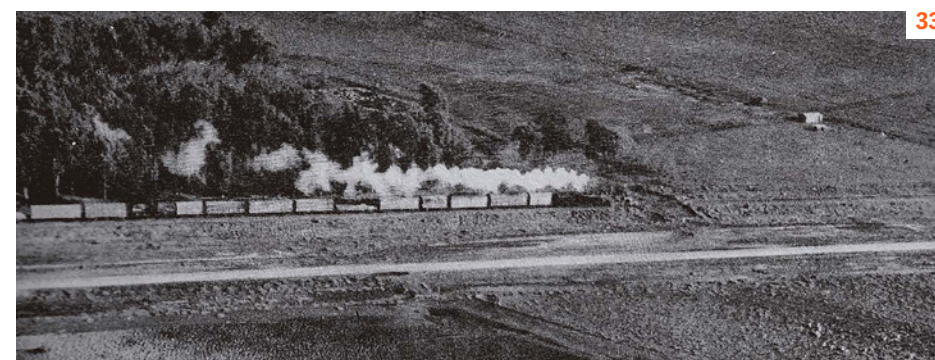
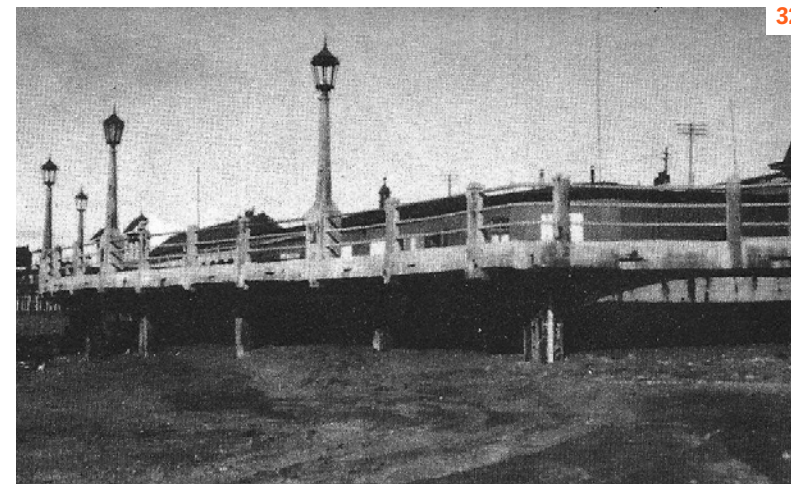
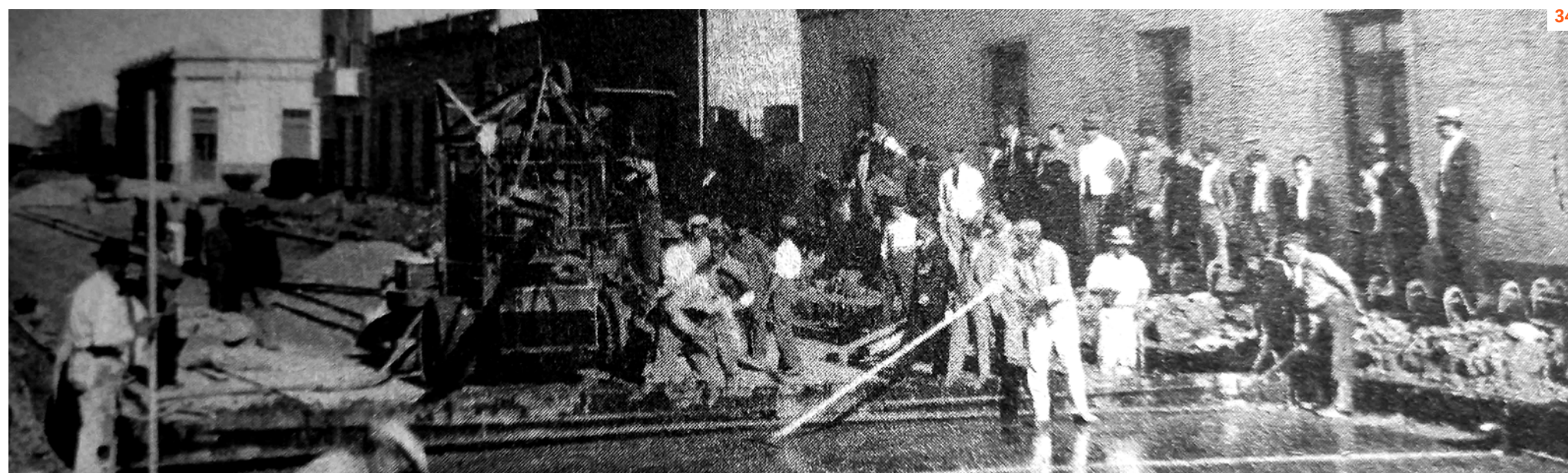
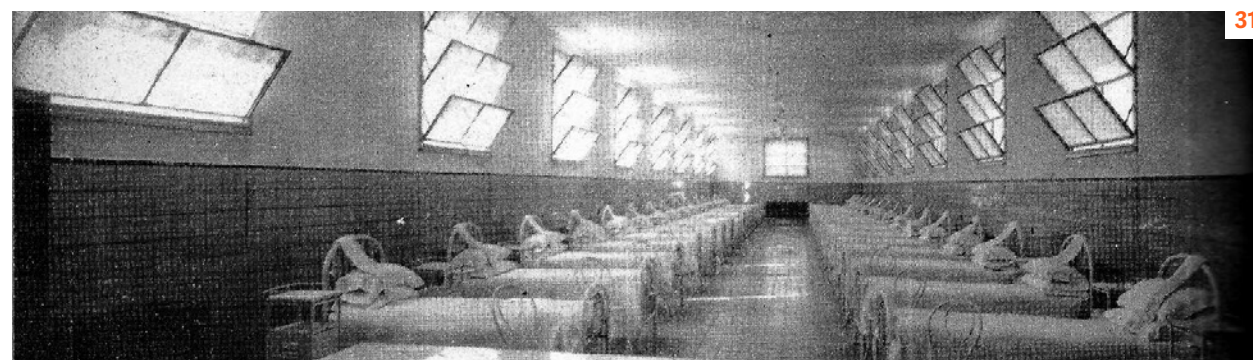
28 Seis de Septiembre (Morón)

Entubamiento calle French a la altura del F. C. O.

29 Red cloacal

Ampliación de la red cloacal





30 Cultivos

Trabajos en cultivo de tomates

31 La Plata

Interior del Pabellon para penados con tuberculosis

32 General Pueyrredon

Vista de los pilotes de la rambla la perla

33 Camino Dolores-Mar de Plata

34 Laprida

Obras de pavimentación



35



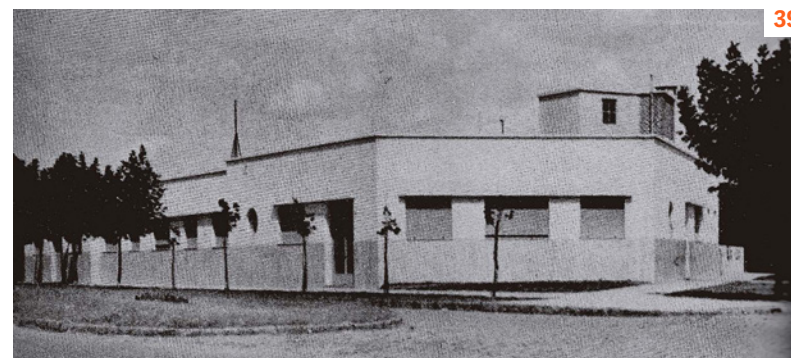
36



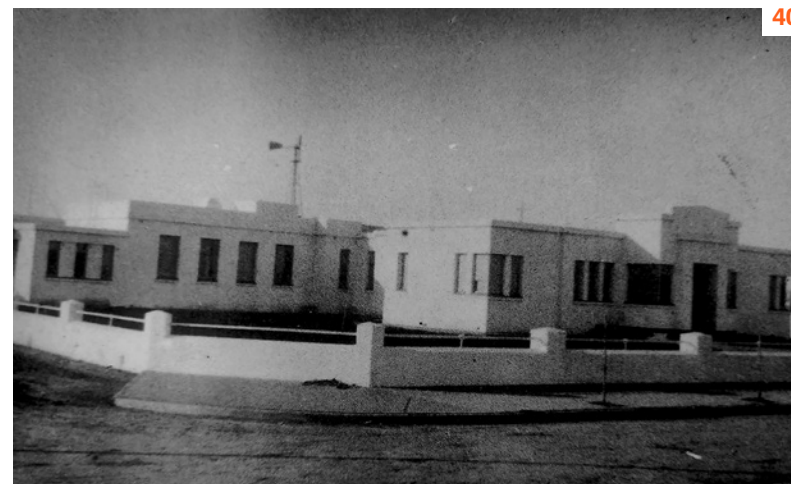
37



38



39



40

35 La Plata

Escuela 33, ampliación de 2 aulas

36 Campana

Escuela 2 - La granja, delta Dos aulas y casa para directora

37 Tandil

Ampliación, 4 aulas, salon de actos y dependencias para el consejo escolar

38 Wilde

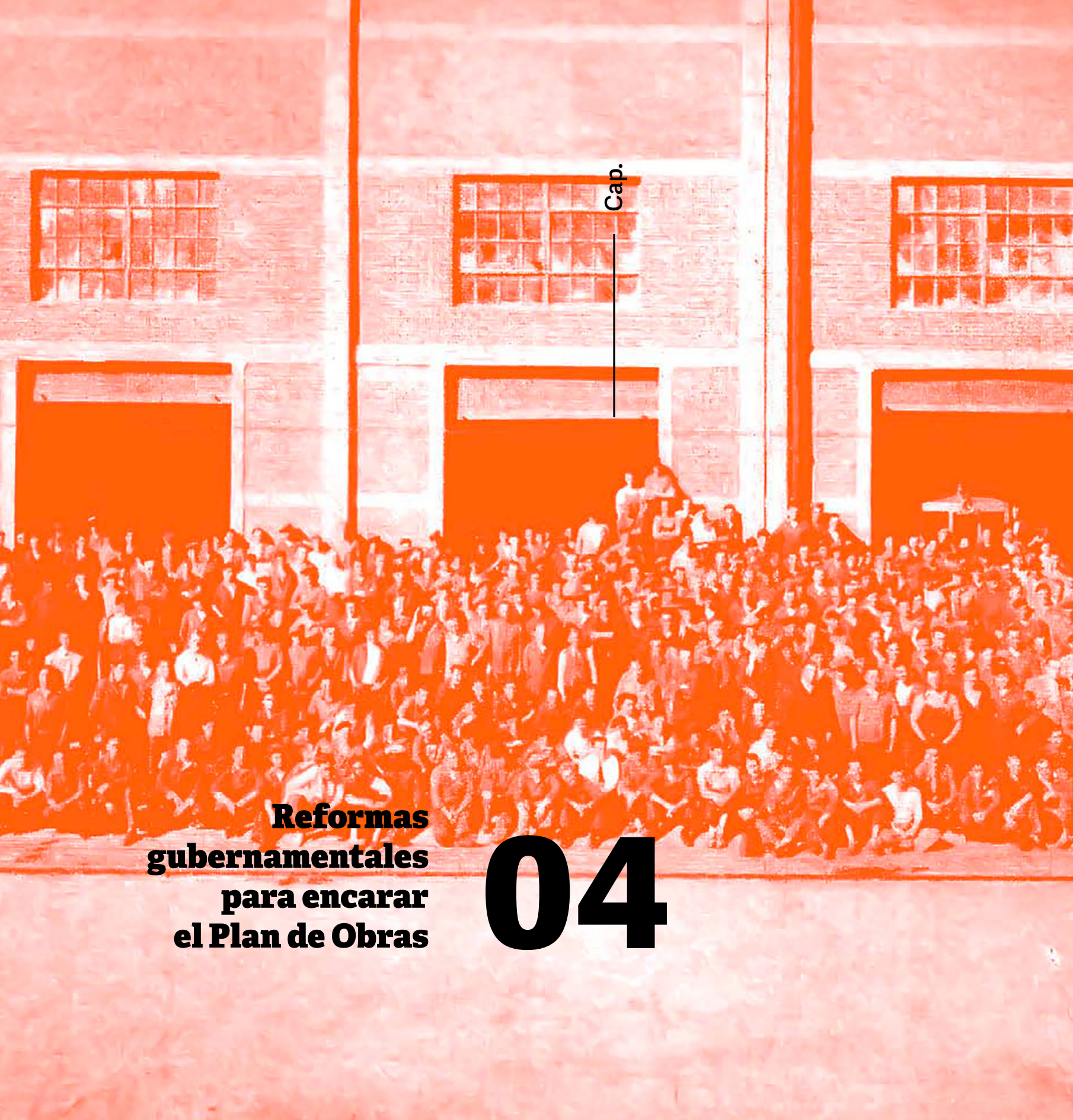
Dispensario de lactantes

39 Lomas de Zamora

Dispensario antituberculoso

40 Videla Dorna

Perspectiva del hospital



Cap.

**Reformas
gubernamentales
para encarar
el Plan de Obras**

04

41 Provincia de B. Aires
Personal de talleres
del ferrocarril

Para financiar el plan de obras el Poder Ejecutivo utilizó programas del Estado Nacional, emitió bonos e instrumentos financieros e impulsó un paquete importante de leyes generales y específicas tal cual documentamos en el Anexo «Leyes provinciales para el financiamiento de obras públicas».

La Gobernación acompañó la ampliación de la fábrica de Sierra Chica que producía el material pétreo, los caños de hormigón armado y otros recursos necesarios. La fábrica aumentó su capacidad de producción de 500 a 1500 toneladas diarias (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 184) (COLL CÁRDENAS 2010: 104 -109).

El crecimiento de la demanda de materiales fue atendido con la producción de la fábrica de hormigón armado, que funcionaba en terrenos del Ferrocarril Provincial de la ciudad de La Plata. Esta unidad productiva comenzó a construir los modernos caños de metal corrugado.

Con el objetivo de proveer materiales se instaló una nueva cantera en Balcarce.

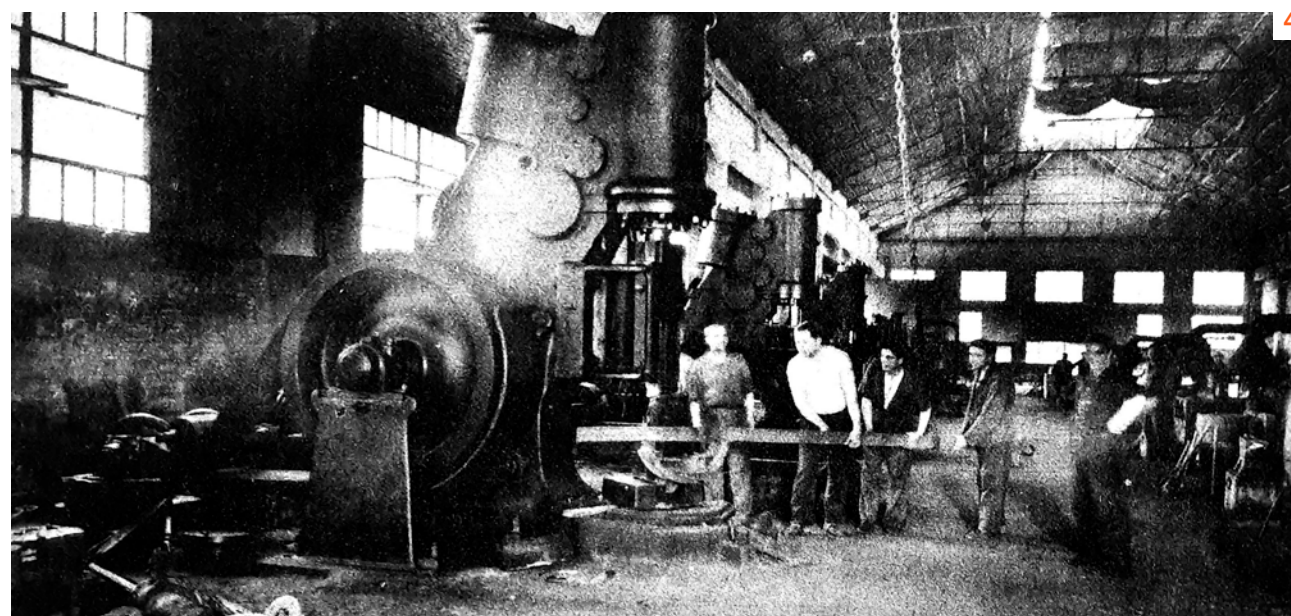
La repartición Talleres y Depósitos provincial adquirió nueva maquinaria para sus secciones Almacenes, Talleres y Carpintería. En cuatro años construyeron 499 casillas vivienda y se adquirieron 16 unidades modernas motoniveladoras-auto-patroles fundamentales para la obra vial (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 186 191).

La Gobernación promovió la creación del Laboratorio de Ensayos de Materiales y para su instalación construyó un edificio en el bosque de la ciudad Capital (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 7-15).



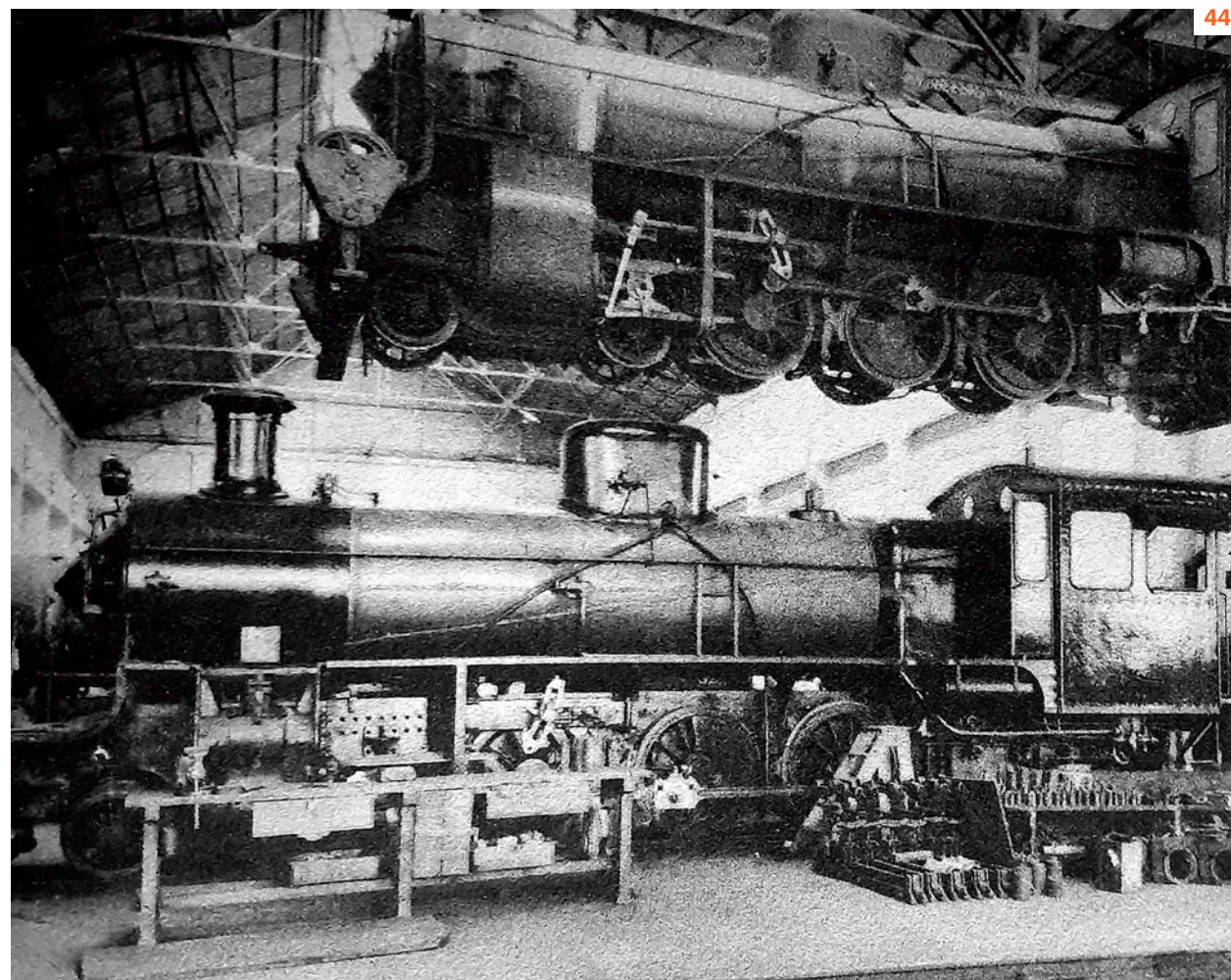
42

42 La Plata
Galpon de locomotoras



43

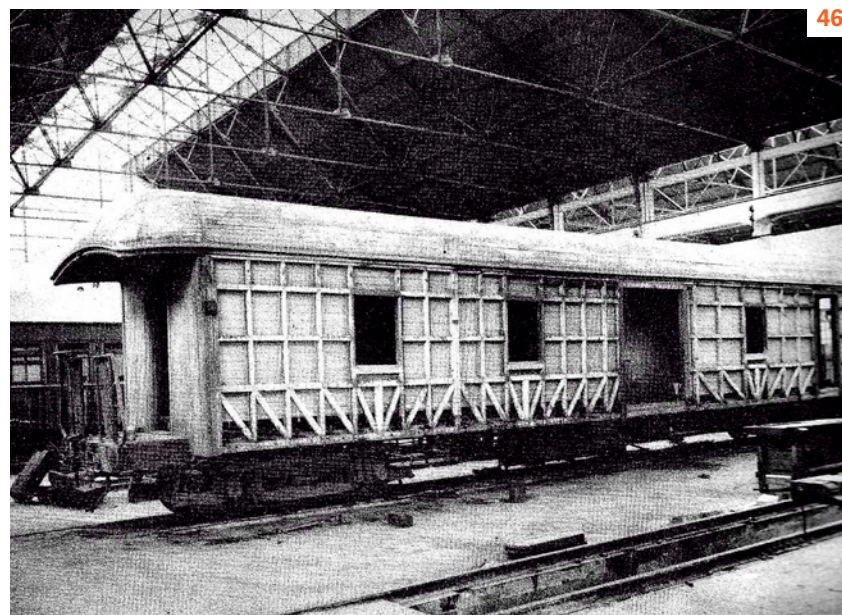
43 Herrería



44



45



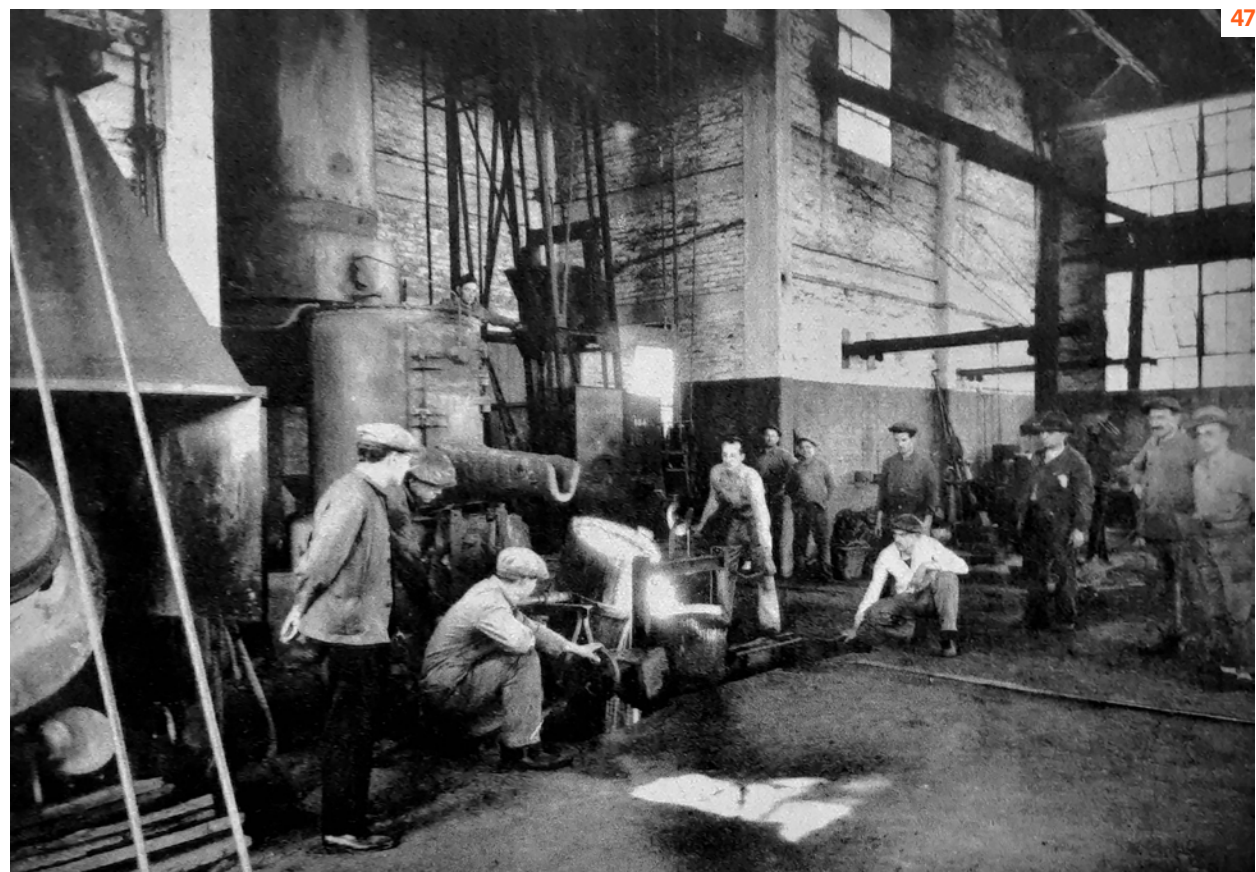
46

44 Taller Mecánico
Departamento
de tracción y talleres

45 Usina Parque San Martín
Stock de materiales para
la ampliación de obras
en la provisión de agua

46 Carpintería Ferroviaria

47 Fundición



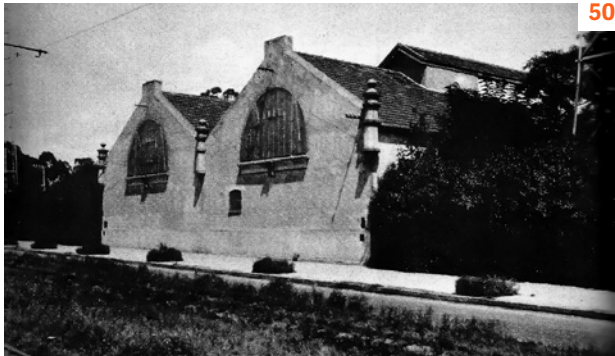
47



48



49



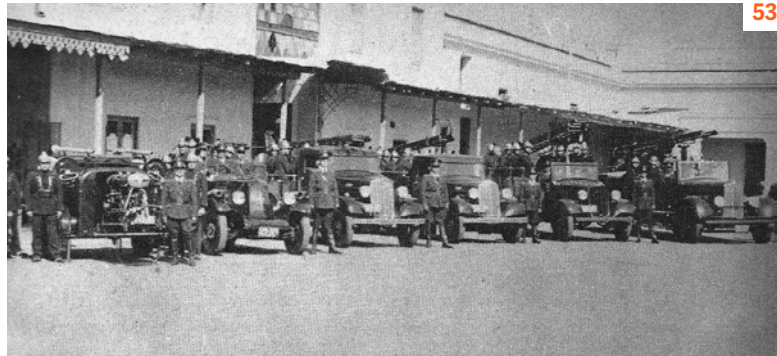
50



51



52



53



54

48 Ferrocarril Buenos Aires
Deposito de materiales

49 Motoniveladoras
Para el plan de conservación

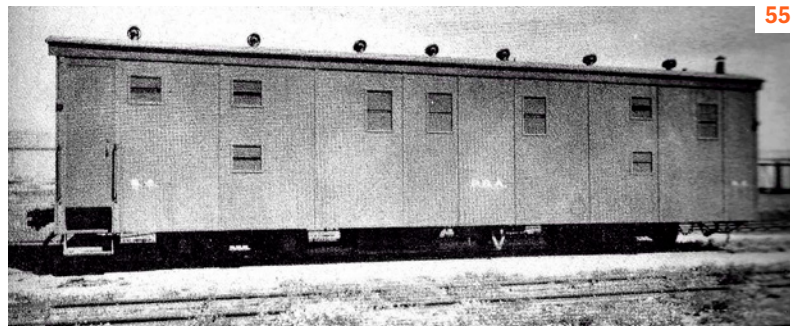
50 La Plata
Taller de la repartición,
donde se han construido
y reparado aparatos
de electromecánica

51 Ferrocarril Buenos Aires
Deposito vista del interior

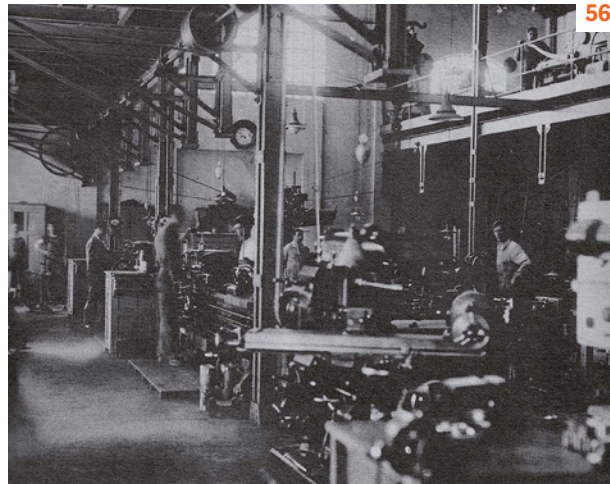
52 Deposito de modelos

53 Cuerpo de Bomberos
Material contra incendio
con su dotación de personal

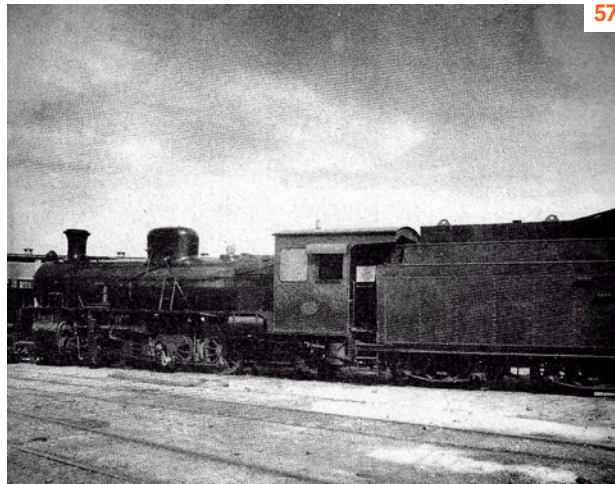
54 Taller de electromecánica
Vista parcial del interior
del taller



55



56



57



58



59



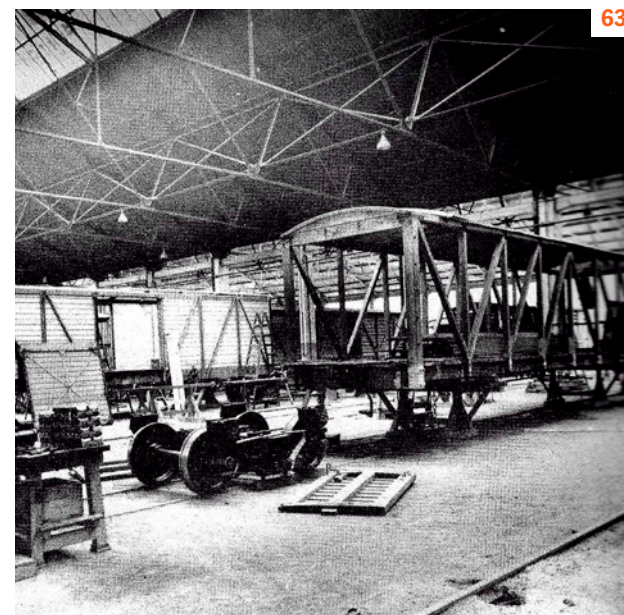
60



61



62



63

- 55 Vagon blindado
- 56 Torneria Mecanica
- 57 Transformación de locomotoras serie "D" para consumo de petroleo
- 58 Vagon vivienda para servicio de tracción y talleres
- 59 Viviendas Acopladas
Conjunto de motoniveladoras y sus casillas
- 60 Primer grupo de mecanicos uniformados
- 61 Talleres oficiales
Motoniveladora con acoplado construido en los talleres oficiales
- 62 Vagones jaulas de dos pisos para hacienda
- 63 Playa de Vagones



Cap.

**Trabajadores manuales
e intelectuales**

05

64 Mar del Plata
Preparación de encofrados

La movilización del saber de los trabajadores

Santiago Pérez Leloutre analizó la construcción de edificios municipales en la etapa. Remarcó el hecho de que en un periodo reducido de tiempo se edificaron un gran número de iniciativas, cuestión que supuso movilizar masivamente mano de obra. Si bien la inversión pública venía desarrollándose ya desde la Gobernación de Martínez de Hoz y en acciones del Gobierno Nacional, con Manuel Fresco el proceso adquirió aún mayor volumen y celeridad.

El autor destacó que el programa de obras fue posible ya que existían «saberes constructivos tradicionales» entre los trabadores de las distintas localidades. Eso no impidió que se introdujeron «técnicas de construcción novedosas de la época, como instalaciones termomecánicas, materiales y elementos estandarizados, destacándose la utilización del hormigón armado in situ para la cúpula de Mar del Plata y en la estructura de siete pisos en Lomas de Zamora» (PÉREZ LELOUTRE 2021).

En un acto de mes de mayo del año 1939 Fresco puntualizó que la exitosa gestión fue posible gracias a la participación activa de un grupo importante profesionales y de empresas. Detalló que «Las firmas más acreditadas, argentinas y extranjeras, de la capital y de algunas provincias del interior, han concurrido en gran número a las licitaciones efectuadas, que resultaron verdaderos torneos de competencias de precios y capacidad técnica que hablan muy alto en favor de la confianza que inspira mi Gobierno, a los inversores de capitales en obras públicas y a la gente que trabaja» (Conversando con el Pueblo, V 2: 129).



65



67

65 Canal 9

Tapando la brecha, utilizando bolsas llenas de tierra

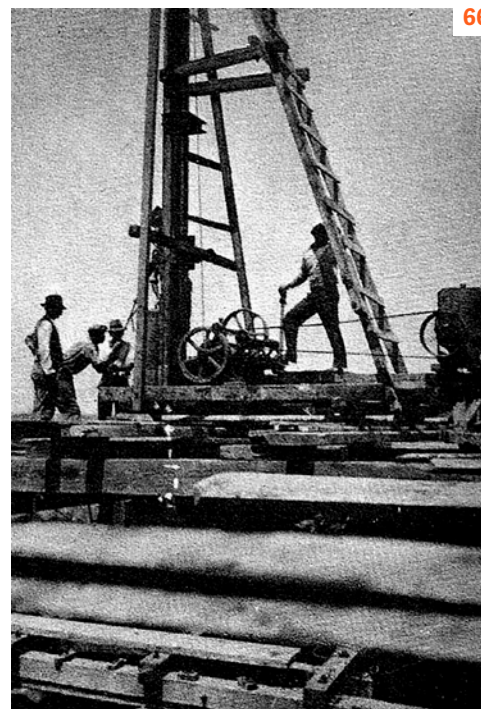
66 Hincado de las tablestacas

67 Valvula exclusiva de 0,35 mts

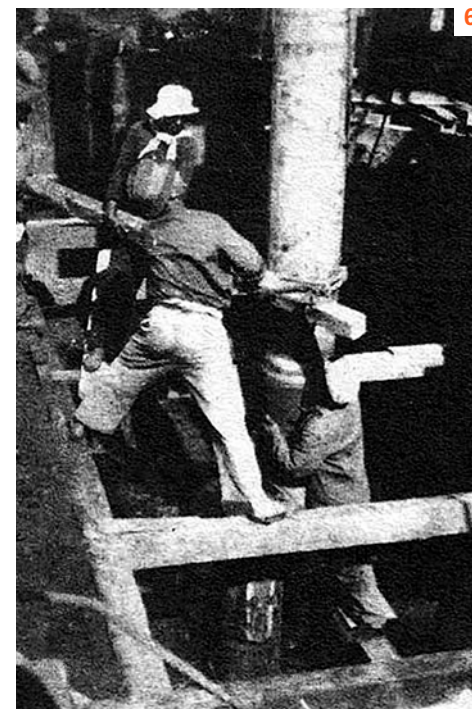
68 Colocación de la vaina protectora en el puente

69 Trabajos de cuadrilla

Sacando troncos del cauce de un arroyo



66



68



69



70

70 José María Bustillo
Ingeniero

71 Alejandro Bustillo
Arquitecto

72 Mar del Plata
Vista general del Casino



72



71

Ingenieros y arquitectos destacados

JOSÉ MARÍA Y ALEJANDRO BUSTILLO

José (1894-1974) y Alejandro (1889-1982) Bustillo eran hermanos. Formaron parte de una familia de clase alta e influyente en la cultura y en la política argentina.

José María estudió en el Colegio del Salvador y luego en la Facultad de Agronomía y Veterinaria de la Universidad de Buenos Aires, donde obtuvo el título de ingeniero agrónomo (1908).

Se dedicó a la actividad política en el Partido Demócrata Nacional que contribuyó a fundar. Alcanzó los cargos de Diputado Nacional (1928-30 y 1932-36) y de Ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires (1936-40). Fue Presidente de la Sociedad Rural Argentina en la década del cuarenta.

Tal cual vamos a describir en el presente artículo, fue el protagonista de implementar el plan de obras públicas más importante de la historia de la provincia y que incluyó cientos de acciones en todo el territorio bonaerense. Diego Joaquín Ibarbia sostiene que fue el promotor del Instituto Autárquico de Colonización de la provincia de Buenos Aires, que estudiamos en otro artículo (Recalde 2023 b) y del Banco de Crédito Rural Argentino (IBARBIA 1975).

Alejandro Bustillo se educó en el colegio industrial Otto Krause y posteriormente en el Politécnico Superior y en la Escuela de Arquitectura de la UBA. Obtuvo el título de arquitecto.

Viajó a París en 1921 donde tomó contacto con el arte y con la arquitectura francesa y con los estilos del neoclasicismo y del modernismo. Sus obras tienen el influjo del estilo francés por la influencia de Alejandro Christophersen, Eduardo Le Monnier y René Karman (LA NACIÓN 2023). Viviana Winíel identificó en las obras de Bustillo la influencia del Neoclasicismo, del Art Déco y del Arte Minimalista (WINIEL 2017). En su libro «La belleza primero. Hipótesis metafísica», Bustillo definió la creación en tres etapas que eran el

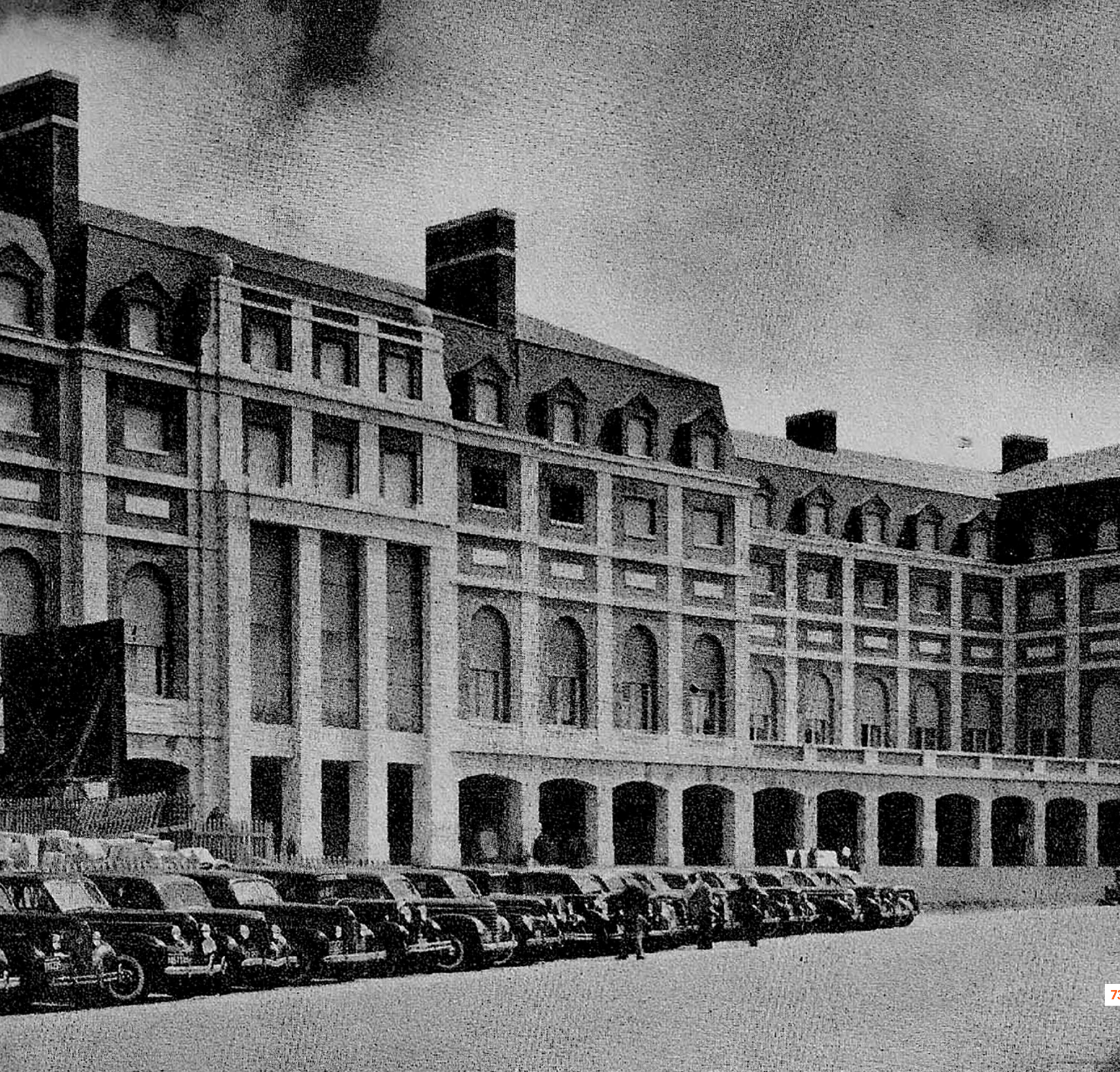
impulso de la belleza (inspiración), la verdad (formalismo matemático) y el fin ordenado al bien (moral, técnica, utilidad, etc.) (RAMOS 1993). Alejandro Bustillo se dedicó a la actividad privada e intervino en diversos concursos públicos.

Se calcula que realizó más de 400 obras y algunas urbanizaciones muy importantes como las villas Llao Llao, Trafal y La Angostura. Participó, junto a otros colegas, de la construcción Centro Cívico, de la estación invernal del Cerro Catedral y de la intendencia de Bariloche (LA NACIÓN 2023).

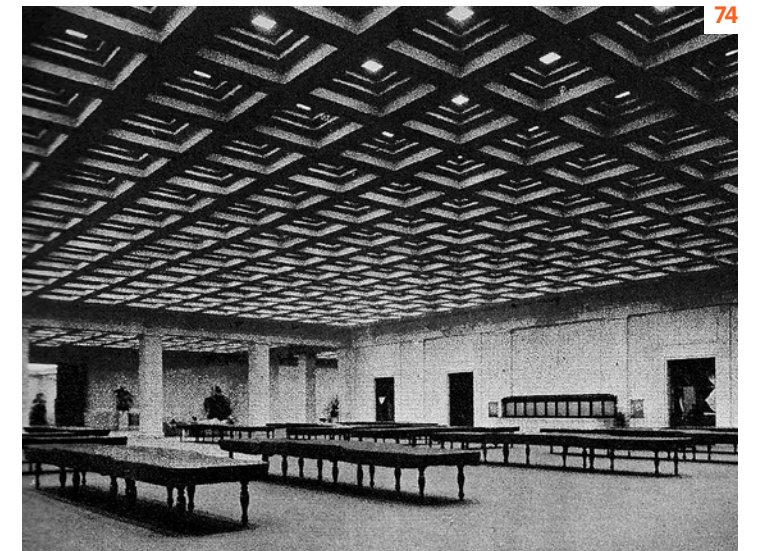
Implementó una significativa cantidad de trabajos particulares de casas, hoteles, estancias y edificios comerciales. Entre otras obras destacadas, se encuentra la casa particular de Victoria Ocampo en Palermo que levantó una gran polémica en su época y que a su vez consiguió el beneplácito del arquitecto y artista suizo Le Corbusier.

Alejandro Bustillo participó de destacados proyectos públicos como la remodelación de la casa para la sede del Museo de Bellas Artes, el Hotel Llao Llao de Bariloche, el edificio del Banco Tornquist, la Casa Central del Banco Nación ubicado en Plaza de Mayo, el Monumento a la Bandera de Rosario -junto a Ángel Guido-, el centro de Posadas en la provincia de Misiones, entre otros. Entre sus obras destacadas se encuentra la Catedral de Nuestra Señora del Nahuel Huapi (RAMOS 1993).

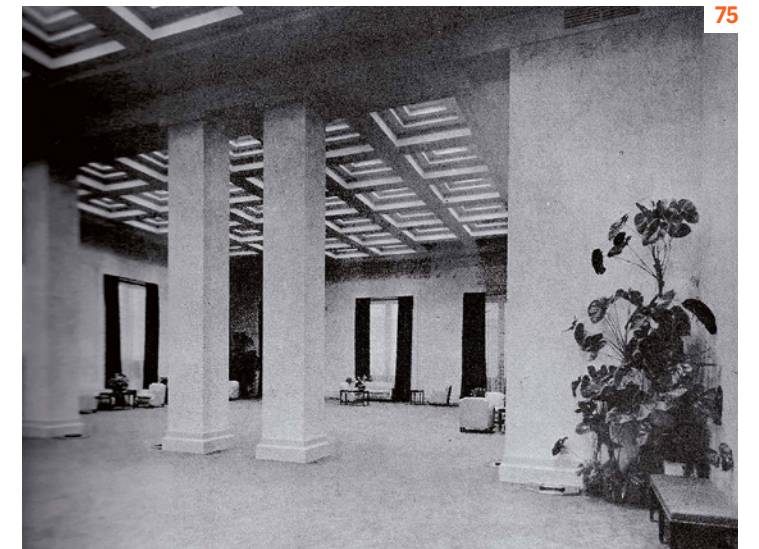
Durante la gobernación de Manuel Fresco Alejandro Bustillo fue designado asesor del Ministerio de Obras Provincial (LONGONI R. MOLTENI J. GALCERÁN V. FONSECA I. 2010). Fue el arquitecto del proyecto del Hotel Provincial, Rambla, Casino y Playa Bristol de Mar del Plata. Construyó el Palacio de la Municipalidad de General Pueyrredón.



73



74



75

73 Mar del Plata
Vista del exterior
del casino desde
la rambla bristol

74 Mar del Plata
Vista de una sala
de juego

75 Mar del Plata
Casino - hall
de salas de juego



76

76 Francisco Salomone
Arquitecto

77 Adolfo Gonzáles Chaves
Palacio Municipal



77

FRANCISCO SALAMONE

Francisco Salomone (1897- 1959) nació en Leonforte, Sicilia, Italia. Su familia viajó al país y se radicó en la Ciudad de Buenos Aires cuando él era un niño.

Su padre era arquitecto y seguramente influyó en la educación de Francisco, que alcanzó en el año 1916 el título de Técnico Constructor en la Escuela Industrial de la Nación Otto Krause.

Viajó a Europa entre los años 1918 y 1919 y conoció el desarrollo artístico y arquitectónico de Francia, de España y de Italia.

Continuó su educación en la Universidad Nacional de Córdoba y en el año 1920 alcanzó el grado de Ingeniero Arquitecto y poco tiempo después de Ingeniero Civil (1922). Durante esta etapa se vinculó con la política estudiantil reformista e intervino en el Centro de Estudiantes. Junto a dos de sus hermanos, mantendrá una filiación partidaria y tendrá participación en actividades de la UCR hasta fines de los años veinte (LONGONI 2023).

Con el título bajo del brazo fundó una Empresa Constructora e inició una activa intervención en concursos y convocatorias a obras municipales, nacionales e internacionales.

René Longoni resumió su trayectoria profesional en cuatro etapas: «obras privadas y concursos en la ciudad de Córdoba (1924-1925), obras y actividad política en el Valle de Punilla (1925-1933), obras municipales en las provincias de Córdoba y Buenos Aires (1934-1940) y, finalmente, los años de acoso y ocaso (1940-1959) cuando, radicado en la Capital Federal, emprendió acciones de diversa naturaleza, sin lograr mayor brillo y trascendencia, en medio de reclamos judiciales» (LONGONI 2023).

Durante un tiempo se radicó en el Valle de Punilla, Córdoba y en esa provincia realizó diversas obras. Fue contratado por la Dirección Provincial de Casas Baratas (1930). Durante esta etapa inició un conjunto de intervenciones en las municipalidades de Villa María y Las Varillas en donde aplicó muchos de los rasgos arquitectónicos que luego serían replica-

dos en la Provincia de Buenos Aires. Salomone se mudó a la Capital Federal. Nuevamente cerca de la provincia de Buenos Aires, entabló relaciones con autoridades de la gobernación de Manuel Fresco. Tal cual documentó René Longoni, dentro del amplio programa de obras de la gobernación, Salomone se abocó, centralmente, a las iniciativas municipales.

En Buenos Aires trabajó con el grupo de profesionales con los que venía colaborando de su época cordobesa y entre los cuales estaban sus hermanos, los ingenieros ingeniero López Méndez, Licciardi y Rodolfo Migone y la empresa Hijos de Luis Costantini.

Durante los años iniciales de la gobernación Salomone inició un número importante de sus intervenciones, cuestión que se fue reduciendo desde el año 1939 en el marco de la disminución general de recursos provinciales y de la caída del valor de los Bonos de Obras Municipales de la ley 4017. Gran parte de sus 90 obras fueron Palacios Municipales, cementerios y mataderos. Desarrolló además, plazas, cruces y pavimentos (DI PAOLO F., RUSSO BAUTISTA S., GÓMEZ MONZÓN A., RATTO P.2023) (RAMOS 2001).

René Longoni resumió la estilística de Salomone como parte de la «reacción antiacadémica, aunque no exclusivamente: el beaux arts persiste en algunos ejemplos, aunque está lejos de predominar. Era, en cambio, la oportunidad de estéticas más modernas, emparentadas con algunas de las vanguardias europeas o latinoamericanas. De este modo, podemos hallar edificios art déco, neocoloniales, racionalistas y hasta expresionistas, conformando un ecléctico cuadro incluso dentro de la misma contratación» (LONGONI 2023).

Gerardo Di Fazio reconoce la inspiración por el Art-Decó aunque se «destacan algunas que salen de su estilo, retomando un arte latinoamericano neocolonial, como ser el edificio de la municipalidad de Chascomús y las delegaciones municipales de San Agustín, Cabas, Garré y Miranda» (DI FAZZIO 2022).

En línea con los anteriores, Jorge Ramos sostiene

que «El código figurativo al que apela Salamone se corresponde, en líneas generales, con las propuestas del Art Déco. En las volumetrías es recurrente el escalonamiento en frentes, el uso de redientes, claroscuros, fajas y placas verticales y horizontales, particiones espaciales geométricas y enfatización de algunos elementos estructurales (...) Algunas de sus obras oscilan entre la originalidad y la extravagancia; tal el caso de las fuentes y el mobiliario urbano: verdadero desborde de juegos geométricos». Jorge Ramos hizo un estudio arquitectónico comparado de las influencias de Salamone dentro del Art Déco. Detalló las vinculaciones e influencias con el estilo impulsado por el Estado francés (ej. Monumento a la Defensa del Canal de Suez, en Egipto del Arq. Michel Roux-Spitz), por el gobierno mexicano (ej. Monumento a Obregón, en México realizado por el Arq. Enrique Aragón Echeagaray) y por el norteamericano (ej. Niagara Mohawk Power Corporation, en West Syracuse, New York). En el marco del New Deal, se construyeron distintas obras bajo las orientaciones del «Public Works Administration Art Deco». A ésta última corriente, Ramos la ubica como la más influyente en el arquitecto de las pampas. En nuestro país el Art Déco se venía implementado en trabajos de Troiano Troiani, de Alberto Lagos y en aspectos de la obra José Fioravanti (RAMOS 2001).

Ramos también destaca como un aspecto peculiar de la obra de Salamone la conformación de un «sistema de diseño ampliado» y sus «proyectos comprenden los artefactos de iluminación, los herrajes, el mobiliario específico de cada uno de los locales (mesas, sillas, sillones, estrados, bibliotecas), la tipografía, los edificios, los portales de acceso, las plazas con sus monumentos, pavimentos, arbolado, canteros, fuentes, luminarias, bancos y bebederos» (RAMOS 2001:5).

En la etapa final de su vida Salamone realizó obras en las provincias de Mendoza, de Santa Fe y de Corrientes y en la Capital Federal.

La ley provincial 12.854 del año 2002 declaró «Patrimonio Cultural de la Provincia de Buenos Aires a los bienes muebles e inmuebles, cuyos proyectos y ejecuciones de obra fueran realizados por el ingeniero arquitecto Francisco Salamone».



78



79

78 Rauch
Palacio municipal

79 Juan Bautista Alberdi
Delegación municipal

80 Azul
Matadero municipal



80



81

81 Guamini
Palacio municipal

82 Escobar
Palacio municipal

83 Saldungaray
cementerio municipal

84 Epecuen
Matadero municipal



83



82



84

OTRAS FIGURAS DESTACADAS DEL PERÍODO

Alberto J. Bogani (1903 – 1945) era arquitecto egresado de la Universidad de Buenos Aires. Era oriundo de Banfield, Lomas de Zamora y fue allí donde desarrolló su prolífera tarea profesional proyectada el obras particulares, centros comerciales, entre otros (ver Archivo de Imágenes Digitales). Durante la gestión de Manuel Fresco construyó el imponente Palacio Municipal de Lomas de Zamora. El Palacio y la Plaza Grigera fueron declaradas monumentos históricos nacionales (Decreto 1020/2004).

En el año 1935 el ingeniero José Negri asumió la Dirección de Vialidad y en el año 1938 lo sucedió Carlos Pérez del Cerro. Anteriormente, Negri había tenido a cargo la construcción del Obelisco de La Plata ubicado en el Pasaje Dardo Rocha (año 1932). Ambos, fueron importantes en el desarrollo de la extensa obra vial de la etapa.

El arquitecto Antonio Bilbao La Vieja (1892-1980) diagramó la construcción del Barrio Parque la Tablada en la Matanza. El profesional tuvo a cargo la organización técnica del Instituto de la Vivienda Obrera. En la Dirección del Arquitectura de la provincia creó una Oficina de Urbanizaciones y una de Construcción de Casas Baratas. Realizó la Capilla Divino Rostro de General Pueyrredón (MOLTENI Y GALCERÁN 2010).

Investigaciones sobre la época remarcen la intervención del ingeniero de Bahía Blanca Francisco Marseillán, asociado a Guillermo Martín. Ambos diagramaron el teatro municipal de Olavarría y las Municipalidades de 25 de Mayo y de Mar Chiquita.

Jorge Bunge realizó obras en Morón (LONGONI R. MOLTENI J. GALCERÁN V. FONSECA I. 2010: 143 y 148).

Durante la gobernación de Fresco el arquitecto Esteban Pérez (1910- 1959) construyó las sedes municipales de Salto y la de Lobos (MOLTENI Y GALCERÁN 2010). En la Dirección Provincial de Arquitectura intervinieron los ingenieros David Briasco y Vicente Pereda. La Dirección de Agricultura, Ganadería e Industria

estuvo a cargo del ingeniero agrónomos Silvani Gómez que también participó del Instituto Autárquico de Colonización. Esos profesionales tuvieron intervención activa en las obras públicas de General Pueyrredón. (Conversando con el Pueblo, V 2: 121)



86

85 25 de Mayo
Palacio Municipal, obra de Francisco Marseilán y Guillermo Martín

86 Bolivar
Ingreso al cementerio, obra de Francisco Marseilán y Guillermo Martín

87 Lobos
Sede municipal, obra del Arq. Esteban Pérez



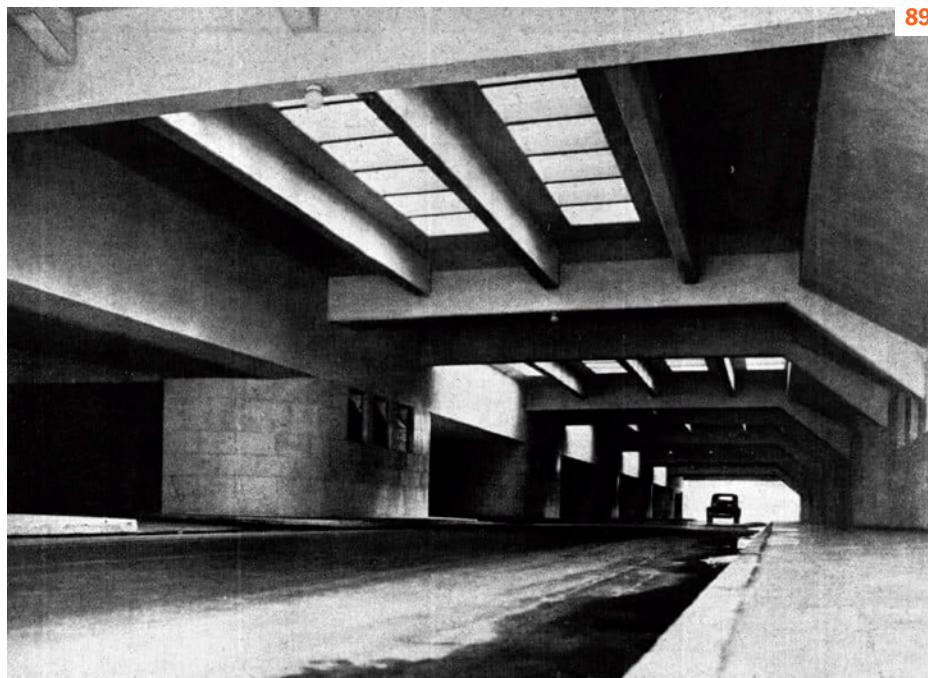
85



87

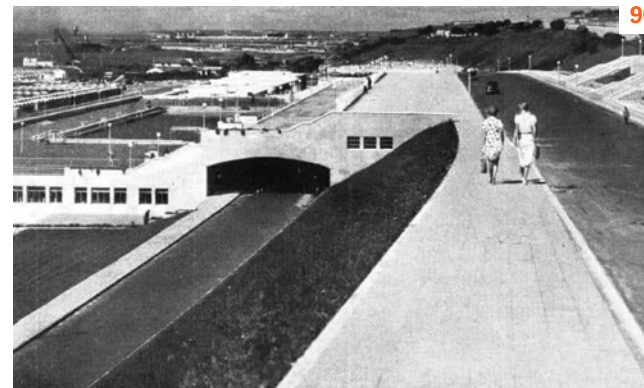


88



89

63



90



91



92

88 Olavarría
Teatro municipal, obra
de Francisco Marseillán
y Guillermo Martín

89 Mar de Plata
Ing. David Briasco
y Vicente Perera

90 Mar de Plata
Ing. David Briasco
y Vicente Perera

91 Lomas de Zamora
Grandes Tiendas Japas,
obra del Arq. Alberto Bogani

92 Mar Chiquita
Palacio Municipal, obra
de Francisco Marseillán
y Guillermo Martín



Cap.



**Nómina de las principales
obras públicas del período
1936 a 1940**

06

93 Desague de Avellaneda
Calle General Viamonte,
hormigonado de los flancos
del conducto

Con el objetivo de simplificar y sistematizar el plan de gobierno, en nuestro trabajo reunimos las obras públicas en cinco grandes universos:

- I- OBRAS DE VIALIDAD;
- II- OBRAS EN AERODROMOS;
- III- OBRAS EN MUNICIPALIDADES;
- IV- OBRAS DE TELÉGRAFOS Y RADIOFUSIÓN PROVINCIAL;
- V- PUERTOS, DRAGADOS Y OBRAS SANITARIAS.

La lista que presentamos no agota las iniciativas culminadas, iniciadas y proyectadas. La información la tomamos, centralmente, de los ocho tomos *Cuatro Años de Gobierno* publicados por la Gobernación.

En algunos casos hacemos menciones a bibliografía particular.

Actualizamos algunas fotografías que dan cuenta de la calidad de las construcciones, cuestión que permitió que muchas iniciativas puedan sobrevivir pese al abandono oficial y a la falta de cuidados.

Más allá del abandono oficial, la desafortunada suerte de muchas obras tuvo que ver con cambios sociales y productivos. Un ejemplo de eso, son los frigoríficos restaurados y construidos en la etapa que luego fueron cerrados por no tener actividad y muchos directamente abandonados.

I Obras de Vialidad

Manuel Fresco reorganizó la Dirección de Vialidad provincial a partir de los lineamientos de la legislación nacional que impulsó el presidente Agustín P. Justo. La Dirección se organizó con doce Zonas Camineras radicadas en las cabeceras de un conjunto de partidos de importancia demográfica, geográfica y logística. En cada Zona se radicó personal técnico y administrativo que tenía a cargo el estudio, el contralor y la conservación de las obras.

La Dirección de Vialidad elaboró un plan mínimo de construcción de 2500 kilómetros de caminos pavimentados. La propuesta se organizó a partir de tres premisas que eran el acceso a la red caminera, el acceso a los puertos y zonas de producción y el acceso a las playas y lugares de turismo. Sobre esta iniciativa, en un acto en Mar del Plata del 29 de noviembre del año 1936 el gobernador Fresco sostuvo «El Ministerio de Obras Públicas está realizando la más grande obra caminera que han podido imaginar los habitantes de Buenos Aires. Nos proponemos ejecutar un plan de construcción de caminos consolidados de 2500 kilómetros para que la riqueza pueda extenderse y el chacarero, el granjero, el estanciero y el industrial puedan transportar con sus propios medios sus productos a los centros de consumo y estaciones o puertos; para que el intercambio cultural acerque más a los pueblos y se creen nuevos centros de actividades de todo orden» (Conversando con el Pueblo, V 1: 149).

En paralelo, la Dirección diagramó un plan de mantenimiento de los 32.000 kilómetros de la red provincial de caminos de tierra. Con este objetivo, se organizaron equipos de camineros rastreadores, grupos de cuadrillas con elementos varios y personal con equipos grandes y medianos (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 10).

Para hacer las obras se desarrolló un intenso trabajo de relevamiento de caminos, de ensayo de materiales y de análisis de suelos (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 172).

La provincia diagramó un Plan Orgánico de Con-

servación y con este fin adquirió motoniveladoras y otras maquinarias de velocidad y alto rendimiento. Para encarar la tarea, la División de Mantenimiento dividió en tres tipos de órdenes de importancia a los 32.000 Km de caminos (Cuatro Años de Gobierno 1940, VI: 197-207).

Conjuntamente a la histórica obra material, la gobernación impulsó una política cultural de educación vial. Con este fin utilizó las radios privadas y la oficial L.S.11 y se publicaron boletines, afiches y volantes difundiendo el mensaje en escuelas, universidades e institutos.

Se conformaron nudos de comunicación interregionales uniendo La Plata, Brandsen, Mar del Plata, Mercedes, Necochea, Bolívar, Azul, Tandil, Juárez, Junín y Salto. Se habilitaron fundamentales rutas turísticas y de óseo (LONGONI R. MOLteni J. GALCERÁN V. FONSECA I. 2010: 134). Se iniciaron, culminaron y proyectaron obras en las rutas 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 25, 29, 30, 33, 35, 36, 41, 42, 51, 63, 67, 73, 74, 76, 85, 86, 178, 188, 191, 205, 2010, 226 y 227 (Coll Cárdenas 2010: 106-108).

PRINCIPALES CAMINOS INAUGURADOS

RUTA PAVIMENTADA DE DOLORES A MAR DEL PLATA (RUTA 2) Y CAMINO DE MAR DEL PLATA A MIRAMAR (RUTA 11).

Se hicieron los estudios previos para el ensanche del camino y se realizó una obra de acondicionamiento estético de toda la traza.

La obra de Dolores a Mar del Plata fue monumental e incluyó el movimiento de suelos, la construcción de 93 puentes y de 506 alcantarillas y la pavimentación de 208 kilómetros. Se utilizaron 6.000 toneladas de hierro, 275.000 toneladas de piedra, 165.000 toneladas de arena y 80.000 toneladas de cemento.

Como parte del proyecto de conectividad, la provincia mejoró los ingresos a Mar del Plata y construyó los accesos norte (Av. Constitución), centro (Av. Luro) y sud con ingreso al puerto.

Como una continuación de la ruta de Dolores a Mar del Plata, se construyó el camino a Miramar que tenía una longitud de 33 kilómetros. Se tuvieron en cuenta cuestiones turísticas y la belleza de la obra caminera, las futuras plantaciones, el tipo de material para evitar refracción de los rayos solares y la instalación de actividades comerciales, de esparcimiento y de deporte.

La Dirección Nacional de Vialidad construyó el tramo que unía la Capital Federal con Dolores (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 17-63 y 134-149).

ENSANCHE DEL CAMINO GENERAL BELGRANO

El Camino General Belgrano tiene una traza de 52 kilómetros y fue creado por la ley 3050/07. Se abrió al tránsito entre los años 1912 y 1916 uniendo la ciudad de La Plata y la localidad de Avellaneda, antesala de la Capital Federal.

El gobierno implementó una importante obra de ensanche y lo financió con fondos generales y con recursos especiales aprobados con la Ley 4655/38. En tan solo cuatro meses, se modernizó y se amplió la calzada de 6 a 7,9 metros (CEDRO 2017) (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 65-74) (Conversando con el Pueblo 1940, V 1: 409).

CAMINO DE PUNTA LARA A QUILMES

La Gobernación se propuso comunicar las playas de los balnearios de Quilmes y de Punta Lara en Ensenada. Esta obra auspició la llegada de turistas provenientes de la Capital Federal.

Se inauguró un tramo de 5,4 kilómetros que unió la Estación Punta Lara del Ferrocarril Sud y el arroyo Boca Cerrada. Se construyó un muro sobre la costa para detener la crecida del río. Se edificaron rotondas, rampas para automóviles y escaleras de acceso para peatones (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 114-121).

CAMINO DE CINTURA

El Camino de Cintura salía de San Isidro y unió Boulonge, Hurlingham, Seis de Septiembre (Morón), La Matanza, Lavallol y Temperley llegando hasta el Balneario de Quilmes con una longitud total de 77,1 kilómetros.

El Gobierno lo presentó como la segunda circunvalación de la Capital Federal, siendo la primera la Avenida General Paz construida por la Dirección Nacional de Vialidad.

El gobernador inauguró 34,6 kilómetros de la traza que tenía una función vial y también militar ya que el Ministerio de Guerra lo consideraba el camino estratégico hacia la Ciudad de La Plata (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 86-105).

CIRCUNVALACIÓN DEL CASCO URBANO DE LA CIUDAD DE LA PLATA

En el año 1881 el gobernador Dardo Rocha le encomendó al Departamento de Ingenieros confeccionar la Ciudad de La Plata, elegida como capital y sede de gobierno provincial.

El presidente del Departamento de Ingenieros, Pedro Benoit, proyectó una ciudad totalmente moderna, diagramada con trazados simétricos y con diagonales y plazas ordenadas con estrictas pautas arquitectónicas y funcionales.

El casco de la ciudad está rodeado por el boulevard circunvalación que conectaba a los habitantes con sus amplias avenidas y con las entonces existentes redes ferroviarias (Ferrocarril Provincial). Esta vía de comunicación agilizó la movilidad dentro de la ciudad y conectó a sus habitantes con los caminos a Avellaneda y Capital Federal y hacia Ensenada, Berisso, el Puerto de La Plata y Brandsen.

La obra de 21.927 metros se proyectó en tres tramos. El primero, inició en el año 1934. Los tramos II y III fueron completados por la gobernación Fresco a partir del año 1937.

CAMINO DE LUJAN A MERCEDES

Con el fin de mejorar la conectividad entre ambas ciudades, se redactó una iniciativa de construcción de un camino que fue tratado y aprobado por la legislatura en el año 1926. En este marco, una Comisión de Ingenieros de la Dirección de Puentes y Caminos hizo un primer proyecto. En el año 1932 se realizó una nueva propuesta de trazado de 32,8 kilómetros (el tradicional tenía 34). Este último año, se formuló una tercera iniciativa que sería la definitiva.

La obra fue iniciada por la provincia en el año 1934 y la Dirección Nacional de Vialidad tomó la continuación de un tramo. En 1938 la gobernación hizo una licitación pública e inició las obras culminando el proyecto de unificar Lujan y Mercedes en una traza de hormigón armado (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 106-113).

Como parte conexa y directamente relacionada la iniciativa, la provincia construyó el importante Puente de Alto Nivel sobre las vías del Ferrocarril C. O. en Lujan (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 114-121).

CAMINO CENTENARIO DE LA PLATA

El Camino Centenario fue una iniciativa del año 1910 y de allí su nombre. La dirección de la obra se le otorgó al Touring Club Argentino y se inauguró con una traza de tierra el día 2 de octubre del año 1910. de tierra el día 2 de octubre del año 1910.

El gobierno de Manuel Fresco implementó un ambicioso proyecto de pavimentación de todo el camino. Se hicieron algunas variantes a la traza y se construyeron nuevos puentes y alcantarillas.

Se utilizó hormigón y para bajar los costos la provincia le suministró al contratista un equipo de hormigonado completo y le vendió la piedra (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 75-85).

CAMINOS DE HORMIGÓN DE UNA SOLA VÍA

Con fondos de Vialidad Nacional, se terminaron 42 kilómetros de hormigón de una sola mano que unían La Plata y Brandsen, Libertad y Pontevedra y Moreno y San Miguel. Ésta última iniciativa incluyó y conectó a sus habitantes

con los caminos a Avellaneda y Capital Federal y hacia Ensenada, Berisso, el Puerto de La Plata y Brandsen.

PAVIMENTOS

La provincia encaró una inmensa obra de pavimentación en Seis de Septiembre (Morón), en La Plata, Mar del Plata, San Martín, Lujan, Avellaneda, San Isidro, Tigre, Lomas de Zamora, Miramar, etc.- Muchas de estas intervenciones se mencionan en el apartado de obras municipales.

En cuatro años se hicieron 6.271.400 mts2 de veredas y se construyeron 908.100 mts2 de veredas. (Cuatro Años de Gobierno 1940, V: 153-178).



94



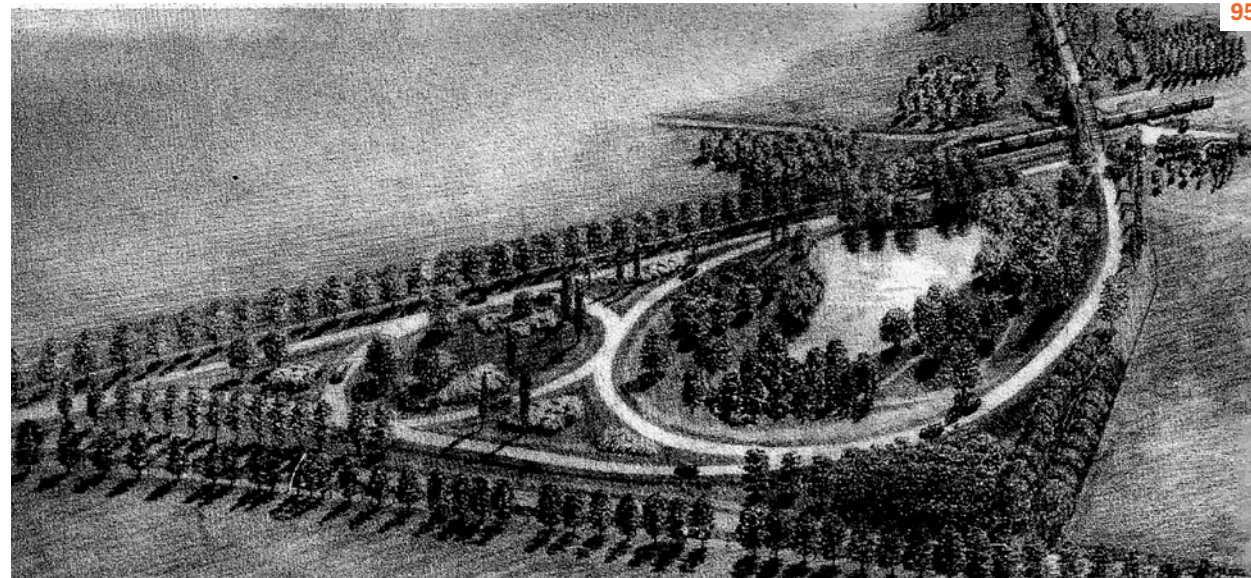
96

94 Camino Centenario
Su función es descongestionar el tráfico del camino G. Belgrano entre La Plata y Kilometro 20 del F. C. SUD

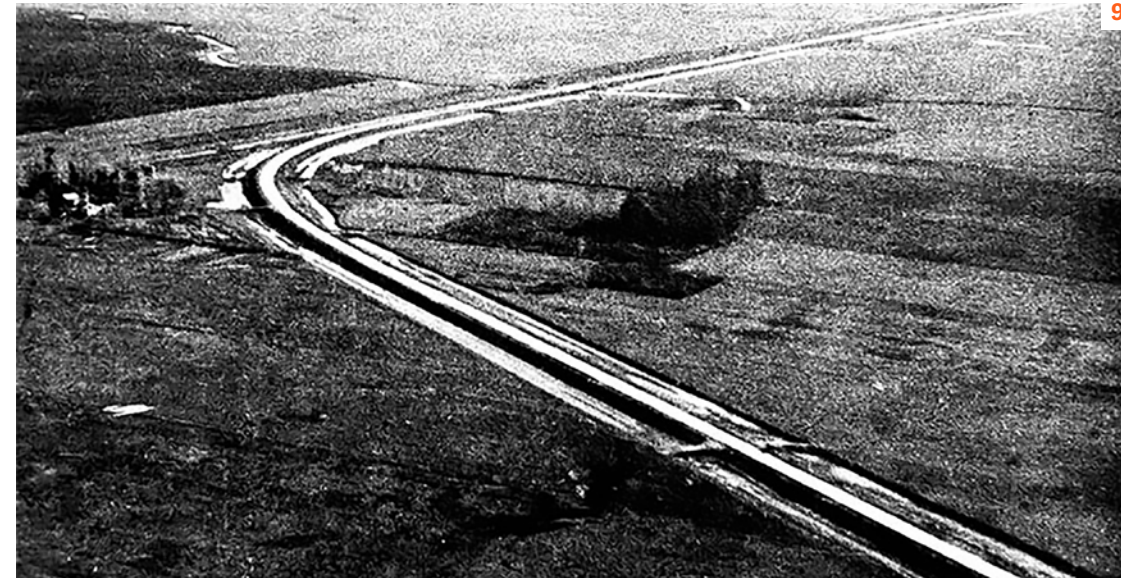
95 Luján - Mercedes
Proyecto de Cruce a alto nivel del camino Buenos Aires-Luján y vías del F. C. Oeste

96 Mar del Plata - Miramar
El camino inicia en el conocido Faro de Punta Mogotes

97 Dolores - Mar del Plata
Amplias curvas espirales



95



97



98



100



99

98 La plata

Camino de cintura de la plata en su cruce con la calle 44

99 Punta Lara - Quilmes

Muro de contención para proteger el camino de las crecientes del río

100 General Belgrano

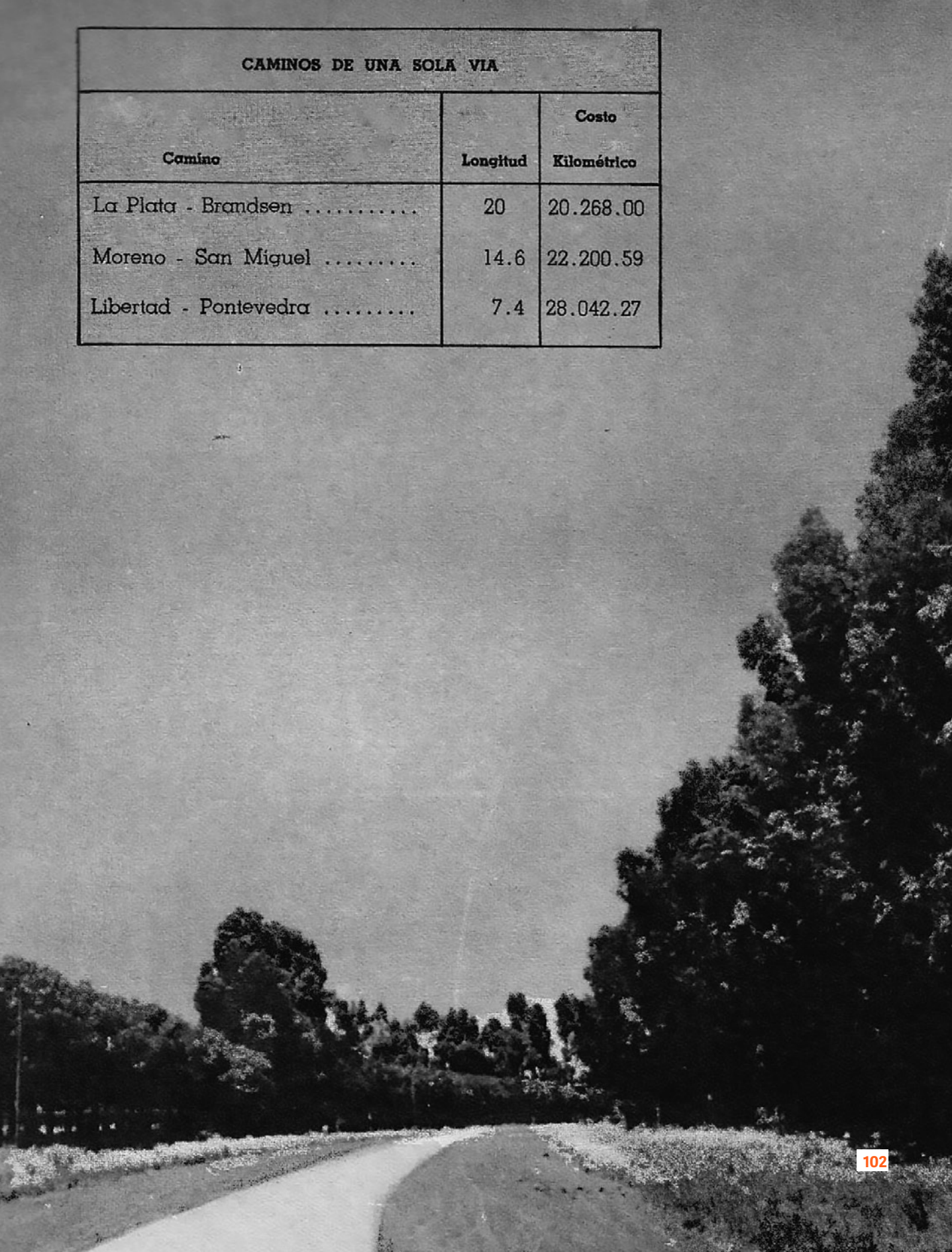
Obras de ensanche del camino General Belgrano

101 Camino de cintura

En el cruce con la calle Emilio Castro



101



CAMINOS DE UNA SOLA VIA		
Camino	Longitud	Costo
		Kilométrico
La Plata - Brandsen	20	20.268.00
Moreno - San Miguel	14.6	22.200.59
Libertad - Pontevedra	7.4	28.042.27

102

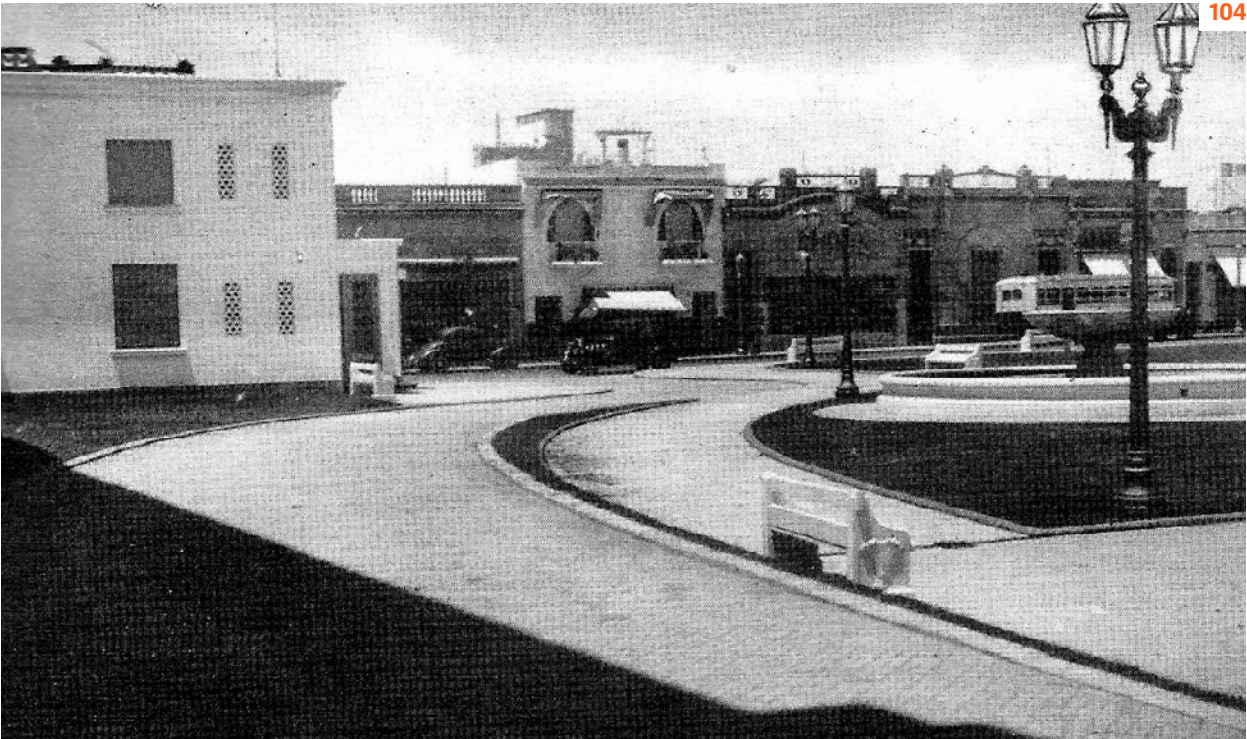


103

102 Camino de una sola vía
Fotografía y cuadro
informativo
de longitud y costos

103 Seis de septiembre (Morón)
Plaza A. Alsina, veredas
y acceso al Palacio municipal

104 Seis de septiembre (Morón)
Plaza A. Alsina, veredas
y acceso al Palacio municipal



104

PLAN VIAL DE LA LEY 4540/37

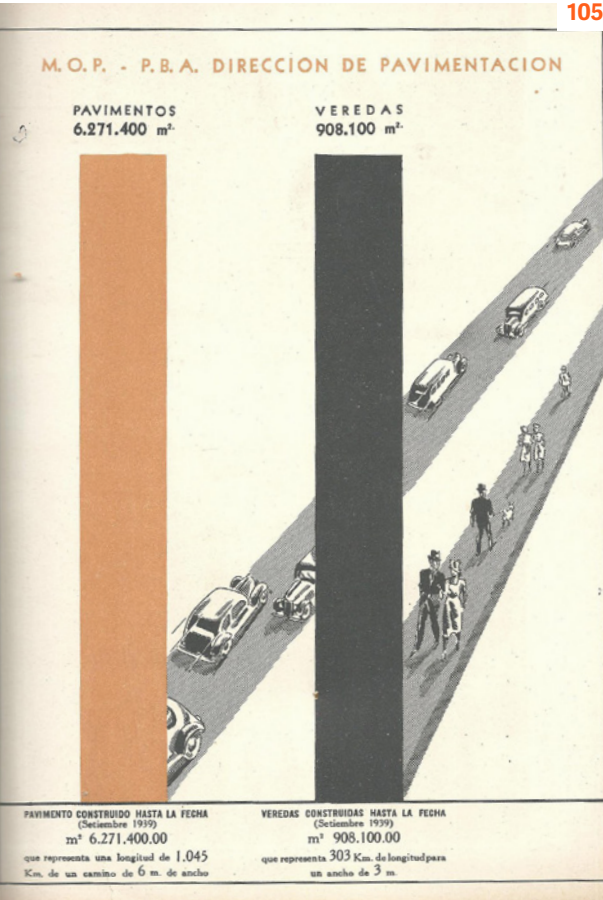
El gobierno sancionó la ley 4540 que se propuso desarrollar un plan mínimo de 2.500 kilómetros de caminos. Las obras serían desarrolladas a partir de un convenio con la Dirección Nacional de Vialidad.

Los fines esenciales el Plan eran el acceso y complementación de la red nacional troncal, el acceso a puertos y centros de producción y el acceso a playas y centros turísticos.

Las características de los caminos eran los siguientes: 1) Vías prácticamente rectilíneas, identificando los tramos rectos con amplísimas curvas espirales o circulares con transición espiral; 2) No cruzan centros poblados, pasando tangencialmente a los mismos, previendo el acceso al camino del pueblo; y 3) Cruzan a alto o bajo nivel las líneas de ferrocarriles o los caminos existentes.

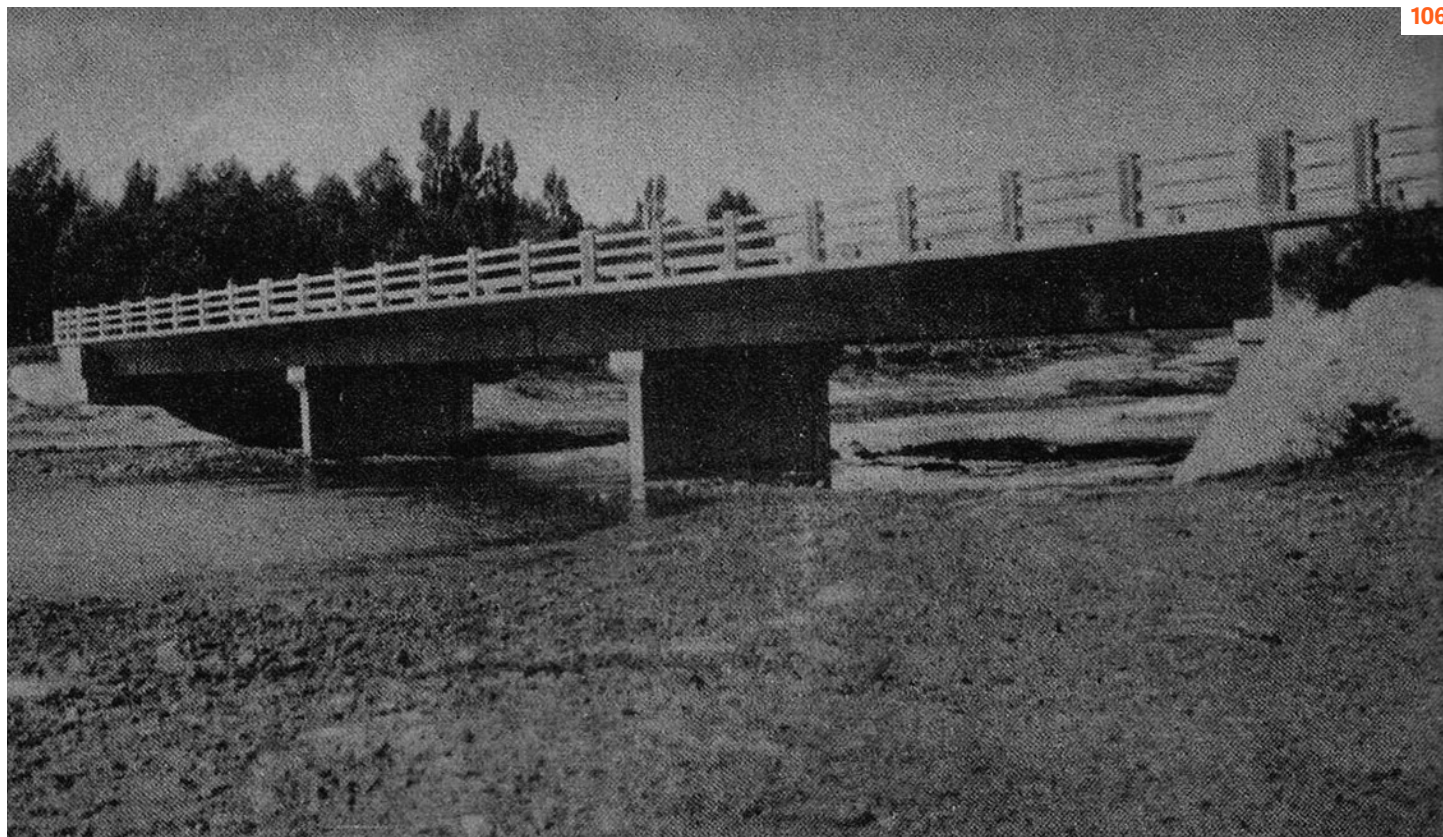
Se iniciaron 13 obras y otras 14 fueron estudiadas, aprobadas y próximas a licitar en el año 1939. Otras 17 estaban en estudio al finalizar el mandato de Fresco. Entre otras propuestas, estuvo la iniciativa de construir 68 kilómetros de una ruta de turismo que atravesaría Sierra de la Ventana uniendo Olavarría con Tornquist y Bahía Blanca. Muchas de estas obras quedaron a medio camino o directamente no se iniciaron por causa de la falta de financiamiento y por la culminación del mandato del gobernador (Cuatro Años de Gobierno 1940, IV: 234-255).

105 Gráfico En él puede verse la cantidad de pavimentos y veredas realizadas



RESUMEN (*) DE OBRAS DE VIALIDAD AÑOS 1936 - 1940	
Pavimentos terminados	501,9 Km
Pavimentos en construcción	888,5 KM
Caminos de tierra terminados	4021 Km
Caminos de tierra en construcción	500 Km
Puentes terminados	206
Puentes en construcción	35
Alcantarillas terminadas	2836
Alcantarillas en construcción	1363

(*) Fuente: Cuatro Años de Gobierno 1940, IV



106

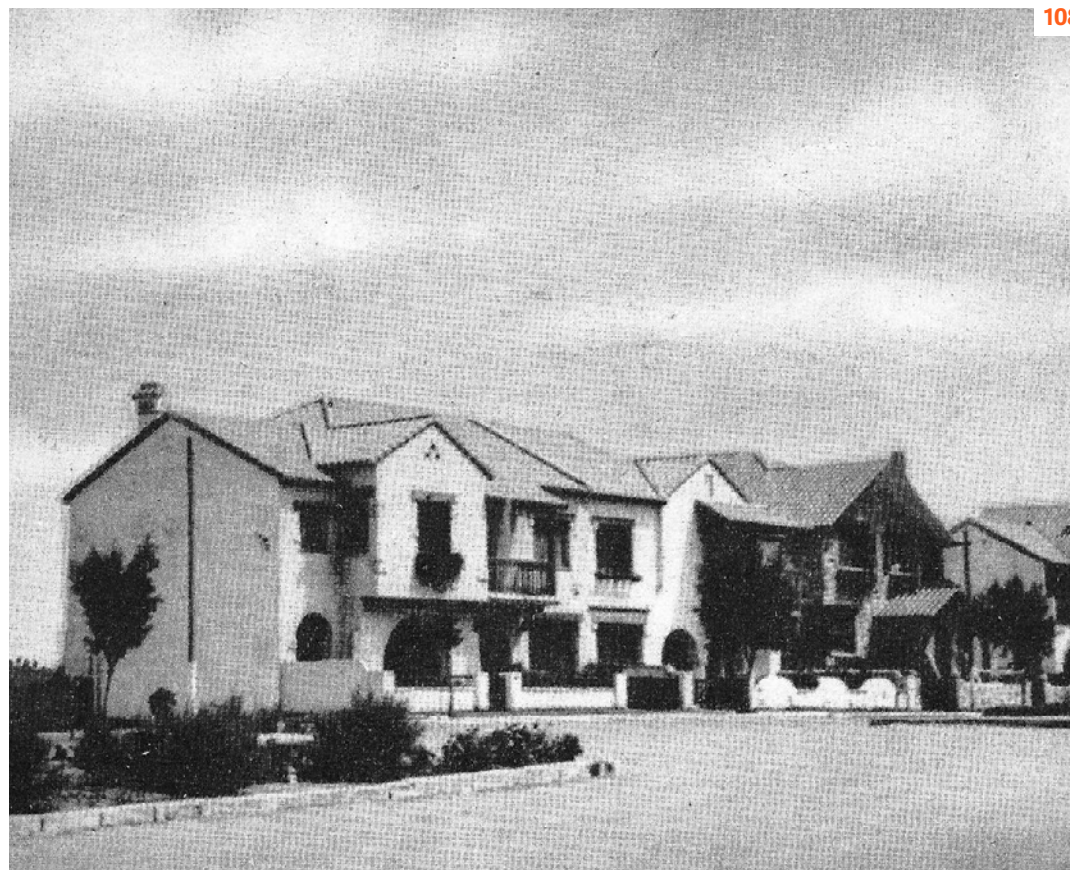
106 Camino Talpaque - San Bernardo
Puente 45M. de luz sobre el arroyo Talpaque

107 Florencio Varela
Vista de pavimento de hormigón armado

108 Miramar
Detalle de una zona urbana pavimentada



107



108



109



110



111

109 Moreno-San Miguel-Gaona
Puente Marquez

110 Buenos Aires
Mapa y Gráfica del
Plan Vial de \$70.000.000

111 Camino del Valle G. Alvear
Puente sobre el arroyo
Vallimanca



112

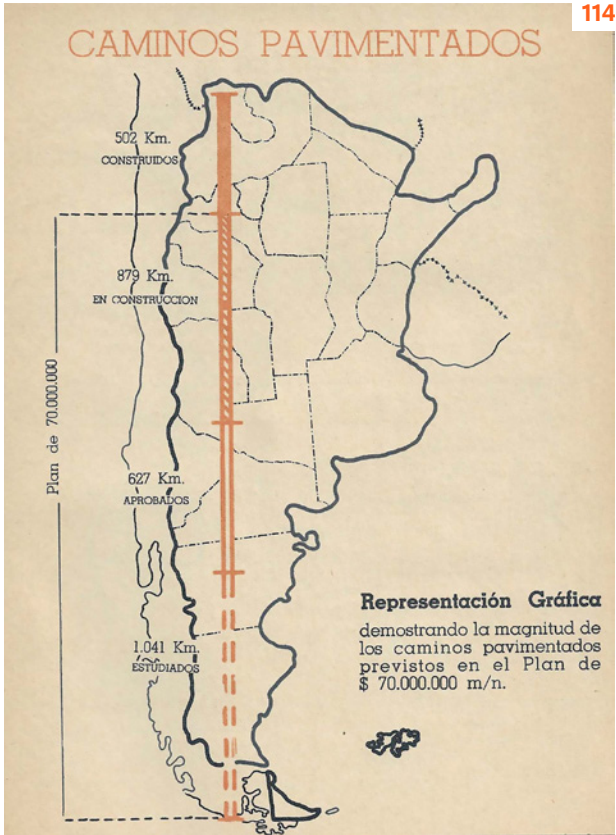


113

112 Camino de tierra
Mejoramiento de alcantarillas

113 Roca - Fortín Tiburcio
Mejoramiento de alcantarillas

114 Caminos pavimentados
Representación Gráfica
de caminos pavimentados



114

II Obras en aeródromos

Manuel Fresco se propuso construir una red de aeródromos con destino a la aviación civil, el turismo y a los servicios oficiales. Con este fin, creó una Comisión de Aviación integrada por tres miembros y entre cuyas actividades estuvo la de formular un proyecto de regulación que fue girado a la Legislatura provincial.

El resultado del trabajo de la Comisión fue la ley 4488/36 que facultó al Poder Ejecutivo «para proceder a la formación de hasta veintiún aeródromos con sus correspondientes construcciones e instalaciones y los elementos complementarios que sean necesarios, a los fines de establecer los transportes aéreos administrativos, facilitar la instalación o extensión de líneas comerciales de transportes postales y personas, fomento de la aviación civil y cooperación a la defensa nacional».

La ley le otorgó potestades al Poder Ejecutivo para expropiar las tierras necesarias e invertir fondos.

La Comisión de Aviación hizo un minucioso trabajo de identificación de los terrenos. La provincia adquirió o expropió campos de propiedad privada en Bolívar, Coronel Suarez, Pigüé, Las Flores, Azul, Junín, Dolores, Tres Arroyos y Mar del Plata. En Carmen de Patagones se utilizaron tierras fiscales de la Chacra Experimental Carlos Spegazzini. Se proyectó la adquisición de tierras en General Villegas, Tranque Lauquen, Necochea, Carhué y General Lavalle (Cuatro Años de Gobierno 1940, VI: 109).

Adquiridos los terrenos, se hicieron importantes obras de mejora a partir de acuerdos con las municipalidades. La provincia efectuó una convocatoria a la presentación de anteproyectos en las Facultades de Ciencias Exactas y de Ingeniería del país. Los trabajos premiados fueron tomados como modelo por la Dirección de Arquitectura de la Provincia.

AERÓDROMOS NUEVOS Y/O MEJORADOS HABILITADOS ENTRE 1936 Y 1940:

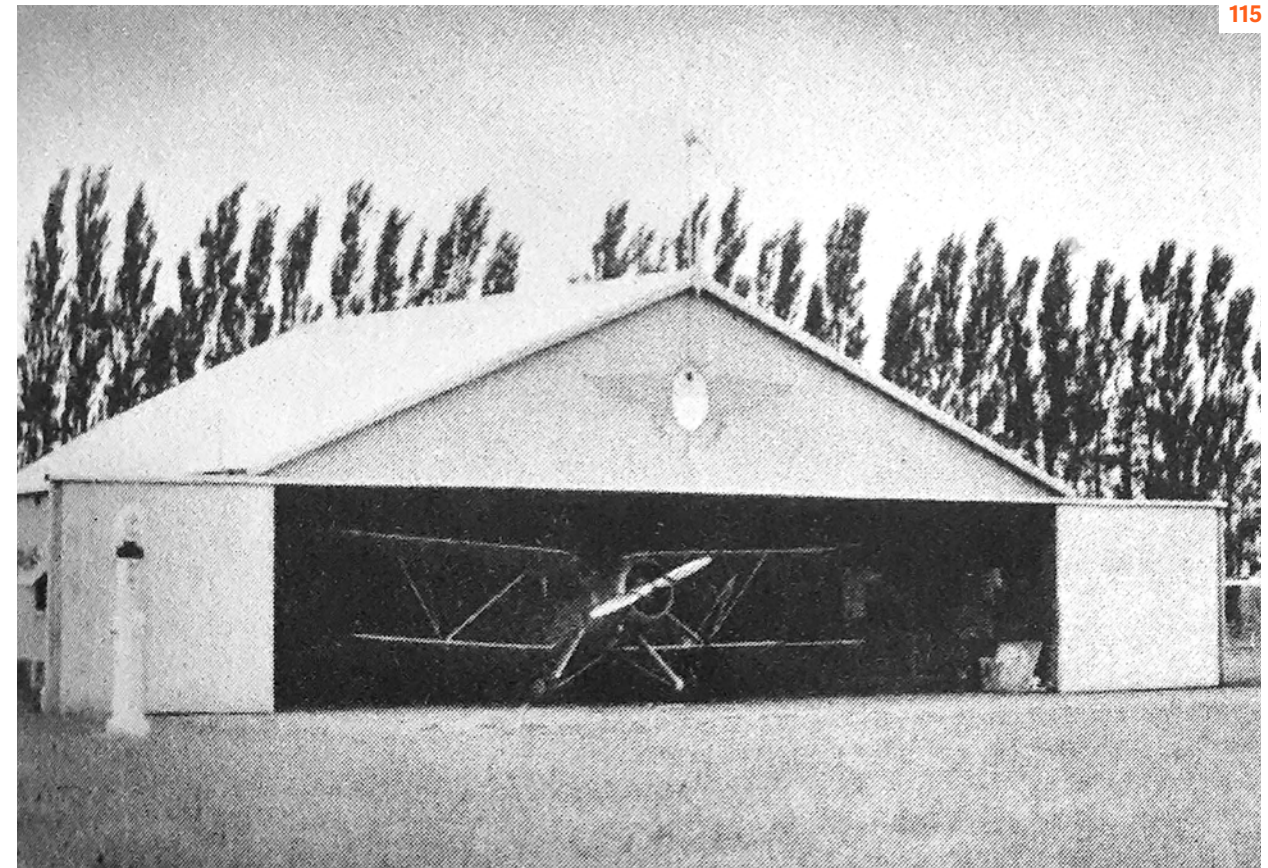
- Aeródromo de Carmen de Patagones.
- Aeródromo de Pigüé.
- Aeródromo de Coronel Suarez.
- Aeródromo de Mar del Plata.
- Aeródromo de Dolores.

Aeródromos en construcción al año 1940:

- Aeródromo de Junín.
- Aeródromo de Bolívar.
- Aeródromo de Las Flores.
- Aeródromo de Azul.
- Aeródromo de Tres Arroyos.

Se proyectaron el Aeropuerto de La Plata y los Aeródromos de General Villegas, Trenque Lauquen, Carhué, Necochea y General Lavalle (Cuatro Años de Gobierno 1940, VI).

Por primera vez en el país se organizó una infraestructura aeronáutica instalando definitivamente la idea de servicio público (LONGONI R. MOLTENI J. GALCERÁN V. FONSECA I. 2010: 137).



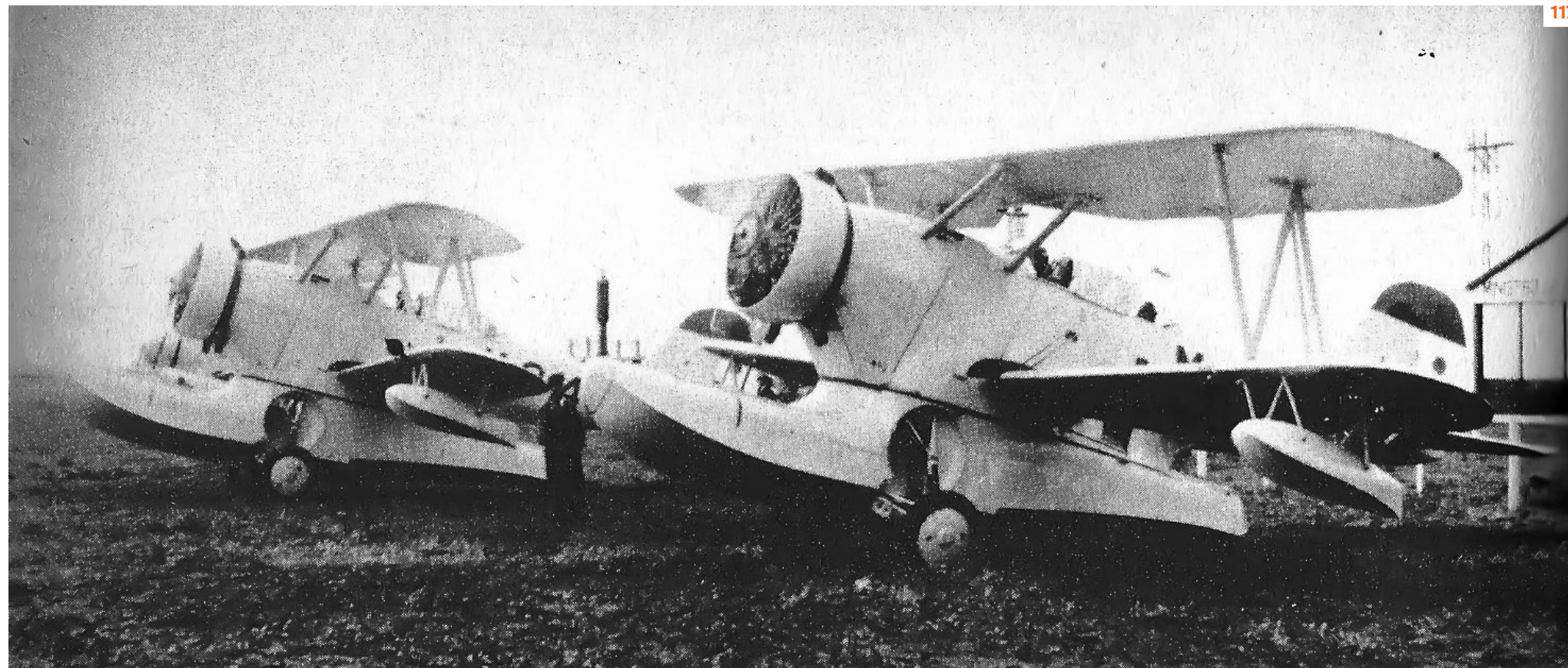
115



116

115 Dolores
Instalaciones existentes en el campo de aviación

116 Azul
Emparejado con rastras la superficie destinada a pista del aeródromo



117

117 Coronel Suarez
Aviones de la marina aterrizados en el aeródromo que frecuentemente utilizan en el cumplimiento de sus ejercicios tácticos

118 Coronel Suarez
Vista de conjunto de las instalaciones del aeródromo en 1937

119 Coronel Suarez
Vista del aeródromo distante 4km del centro de la ciudad que se divisa al fondo



118



119



120



121



122

120 Pigue

Hangar existente
en el aerodromo

121 Pigue

Portada del aerodromo

122 Junin

Portada de acceso construida
por el M. O. P.
El mismo tipo de portada
se ha adoptado para todos
los aerodromos provinciales.

III Obras en municipalidades

El Poder Ejecutivo implementó una histórica inversión pública, que derivó en un imponente plan de obras implementado en las 110 localidades de la provincia existentes en el año 1936. Según fuentes de la Gobernación se edificaron «Plazas públicas, parques, lugares de esparcimiento popular; palacios municipales, pavimentación de calles, mataderos municipales, acondicionamiento de cementerios; obras de embellecimiento y de defensa; caminos locales, edificios de administración municipal, y otras muchas realizaciones componen la extensa nómina de la herencia pública dejada al pueblo de la provincia por este gobierno» (Cuatro Años de Gobierno 1940, V II: 9).

PRINCIPALES OBRAS EN LA CIUDAD DE LA PLATA

- Nueva Residencia de los Gobernadores.
- Refacción y puesta en valor de la Casa de Gobierno de la Provincia.
- Refacción y puesta en valor del edificio del Ministerio de Obras Públicas.
- Ampliación del Ministerio de Hacienda con un Pabellón para Gabinete (calle 45 e 7 y 8).
- Edificio de Registro General y Censo Permanente (calle 1 y 60).
- Nueva Cárcel de Encausados de Olmos.
- Pabellón de Cirugía del Hospital Policlínico.
- Pabellón de Infecto Contagios en el Hospital de Niños.
- Pabellón para leprosos y penados tuberculosos en el Hospital San Juan de Dios.
- Casa Cuna a solicitud de la Sociedad de Beneficencia de La Plata.
- Obras de mejora de la Catedral de La Plata.
- Ampliación del Edificio de los Tribunales (calle 14 y 48).
- Ampliación del Edificio de la Asistencia Pública de La Plata.

- Mercado de La Ensenada.
- Reparación del Teatro Argentino.
- Edificio del Laboratorio de Ensayo del Ministerio de Obras Públicas.
- Canalización del Arroyo Carnaval. Limpieza de canales de calles 11, 7, 74 y del jardín zoológico y de arroyos El Gato, Pérez, La Maza y La Fama (Cuatro años de Gobierno 1940, V V: 43-45).

MUNICIPALIDAD DE GENERAL PUEYREDÓN

- Nuevo Edificio de la Municipalidad.
- Obras de Playa Grande: avenida rivereña, seis edificios balnearios, pileta, restaurantes, locales de negocios y sanitarios, estacionamiento, escaleras de piedra, galerías y jardines.
- Urbanización del Cabo Corrientes.
- Construcción del Parque San Martín.
- Urbanización de Playa Bristol.
- Construcción del Casino de Mar del Plata.
- Bulevar Marítimo de Mar del Plata (avenida Rivereña de la ex Playa de los ingleses).
- Obras de embellecimiento urbano en Plaza España y Plaza Luro, entre otras.

GENERAL ALVARADO (MIRAMAR)

- Muros de hormigón de las barrancas de Miramar al sur y construcción de parques y explanadas.
- Pabellón para enfermos tuberculosos.

LOBOS

- Nuevo Pabellón Maternidad del Hospital Regional y reparación. Inicio de Pabellón de tuberculosos.
- Obras de alumbrado eléctrico, desagües y refacciones.

SAN ANTONIO DE ARECO

- Museo criollo del Parque Guiraldes y Puente sobre Río Areco.

MUNICIPALIDAD DE BALCARCE

- Ornamentación y ampliación del cementerio local.
- Edificación de un matadero modelo.
- Monumento en la Plaza Libertad.
- Edificio de la Escuela Normal Rural.

SEIS DE SEPTIEMBRE (MORÓN)

- Avenidas, pavimentos, rotondas, arbolados, alumbrados y corralón municipal, entre otras.
- Nuevas plazas de Ravenscroft (Ituzaingó) y Sud (Hurlingham) y mejora de existentes (Alsina, Plaza Norte, Villa Rivadavia).
- Edificio del Instituto de Cirugía.
- Modernización del Cementerio.
- Palacio Municipal.
- Matadero Municipal.
- Escuelas primarias y Escuela profesional de mujeres.
- Refacción de la Iglesia nuestra señora de la inmaculada concepción.
- Entubamiento de la calle French saneando 288 hectáreas. Entubamiento del zanjón Sarmiento en una longitud de 2523 metros. Canalización del Arroyo Morón. Desagües en Ituzaingo con una extensión de 1098 metros saneando 100 hectáreas (Cuatro años de Gobierno 1940, V V: 25-37).

BARADERO Y SAN PEDRO

- Puentes y alcantarillas en el Barrio Del Tala.

CHASCOMÚS

- Refacción de la Iglesia Parroquial.
- Nuevo Palacio Municipal.
- Modernización de balneario con mamposterías de piedra para defensa, en un muro de 1100 ms de longitud. El camino costero fue puesto en valor favoreciendo la actividad turística (Cuatro Años de Gobierno 1940, V: 104-106).

LUJAN

- Nuevas recovas en la Catedral.

LOMAS DE ZAMORA

- Nuevo Palacio Municipal y modernización de la Plaza Grigera adyacente.
- Vivero Municipal.
- Obras en el hospital Gandulfo: sala de clínica general y dispensatorio antituberculoso.
- Tiro Federal.
- Parque Municipal Molina Arrotea.
- Pavimentación del Camino de Cintura.
- Modernización del Cementerio: caminos internos y nuevos nichos.
- Obras de desagües en conjunto con Avellaneda y Almirante Brown (Cuatro años de gobierno 1940, V V: 15-24).

LEANDRO N. ALEM

- Nuevo Edificio Municipal.
- Matadero municipal en Vedia.
- Comedor Popular.
- Refacción de plaza Alem y Plaza Rivadavia en Vedia.

SAN ISIDRO

- Edificios de asistencia pública, del Registro civil, del Juzgado de paz y de la comisaría de policía, entre otros.
- Sala de primeros auxilios y dispensatorio antituberculoso.
- Mercado General San Martín.
- Corralón Municipal.
- Obras de 330 metros de entubamiento de la calle Roque Sáez Peña (Cuatro años de Gobierno 1940, V V: 40-41).

PILAR

- Edificio de la Delegación Municipal de Escobar.
- Modernización del Cementerio. Portada artística de fachada, nuevos nichos.
- Modernización de la Plaza San Martín.

BOLÍVAR

- Nuevo Edificio de la Municipalidad.
- Obra del Cristo Redentor.
- Monumento a San Martín.

MARCELINO UGARTE (SALTO)

- Nuevo Edificio de la Municipalidad.
- Modernización del Cementerio.
- Refacción de la iglesia parroquial.
- Puente sobre Arroyo Las Merciales.

25 DE MAYO

- Construcción de edificio municipal, refacción del cementerio, edificio de comisaría, nuevo pabellón en el Asilo de Ancianos y obras de pavimentación, alumbrado y caminos.
- Construcción de un canal de 9600 metros (Cuatro años de Gobierno 1940, V V: 56).

AVELLANEDA

- Mejora del Hospital Municipal Vecinal.
- Maternidad Isabel Fiorito de Bianchi. Pabellón dispensario de lactantes en Hospital Fiorito. Dispensatorio de lactantes de Wilde. Sala de primeros auxilios del dispensatorio Alsina.
- Con una obra de desagües se sanearon 1700 hectáreas. Las obras comprendieron los desagües de Lanús Oeste, de Gerli Oeste y Gerli Este (Cuatro años de gobierno 1940, V V: 15-24).

GENERAL URIBURU (ZARATE)

- Nuevo Palacio Municipal.
- Obras de pavimentación y creación del Campo Municipal de Deportes.
- Matadero Municipal de Lima.

BARTOLOMÉ MITRE (ARRECIFES)

- Plaza principal Bartolomé Mitre.
- Pabellón doctor Ricardo Gutiérrez.
- Gran Stadium Municipal.
- Obras en balneario de Arrecifes (Longoni R. Molteni J. Galcerán V. Fonseca I. 2010: 140).
- Mercado Municipal.
- Canalización de 4 kilómetros del arroyo Caguané (Cuatro años de Gobierno 1940, V V: 42).

CHACABUCO

- Modernización del Palacio Municipal.
- Construcción de Mataderos Municipales.
- Edificio de Asistencia Pública.
- Se desaguó el cañadón de la Sección Chacras (Cuatro años de Gobierno 1940, V V: 46).

OLAVARRÍA

- Modernización del penal de Olavarría. Construcción de pabellones y calles.
- Culminación de canal de desagüe de circunvalación iniciado en el año 1925 (Cuatro años de Gobierno 1940, V V: 46).

SUIPACHA

- Modernización del Cementerio.
- Ampliación del Edificio Municipal: salón de actos y salón del Concejo Deliberantes.
- Obras en plaza Balcarce y modernización de mataderos.

MATANZA

- Obras de alumbrado público y pavimentación.
- Obras en Cementerio municipal: renovación de entrada, capilla, calles y nichos.
- Obras en Balneario Municipal y Parque Morales.
- Entubamiento de zanjón Sarmiento y obras de canalización del arroyo Maldonado (Cuatro años de Gobierno 1940, V V: 60-61).

SIERRA DE LA VENTANA

- Construcción del Puente arroyo Sauce Grande.

ALMIRANTE BROWN

- Mejora de plazas (Principal, Adroque y Bynon), modernización del cementerio y de mataderos.
- Obras de pavimento y de calles.
- Se realizaron importantes obras de desagües en conjunto con Avellaneda y Lomas de Zamora (Cuatro años de gobierno 1940, V V: 15-24).

GENERAL PINTO

- Pabellón para tuberculosos.
- Club social y deportivo de General Pinto.
- Obras de ampliación de comisaría y en subcomisaría de Germania.
- Modernización del Cementerio de Coronel Granada.

BRANDSEN

- Edificio de sala de primeros auxilios, puente sobre el arroyo puente blanco y obras de pavimentación.
- Canalización de la Cañada de Gómez hasta Arroyo Abascal en 10 kilómetros (Cuatro años de Gobierno 1940, V V: 51).

FLORENCIO VARELA

- Monumento a la Bandera Nacional.
- Obras de pavimentación de planta urbana y desarrollo de caminos.
- Construcción de maternidad, sala de operaciones y sala de mujeres.
- Modernización del Cementerio.

MUNICIPALIDAD DE NECOCHEA

- Nuevo Palacio Municipal.
- Nueva rambla costera y construcción de espacios comerciales.
- Obras de fijación de médanos, de embellecimiento del acceso al puerto y plaza Dardo Rocha.
- Ornamentación del cementerio local.
- Nuevo Hospital Municipal.

NUEVE DE JULIO Y CARLOS CASARES

- Obras de pavimentación y arreglo de caminos.

NAVARRO

- Restauración de Iglesia Parroquial.
- Pavimentación y construcción de caminos a Mercedes, Lobos y las Garzas.
- Matadero Municipal.
- Limpiar y rectificar la Cañada de Las Garzas en una extensión de 7 kilómetros. Construcción de un canal de 7500 metros para sanear zona cercana a estación Moll. Construcción de un canal de 20 kilómetros y de dos ramales para encausar desagües de las lagunas La Turbia y la Espadaña. Se movieron 165.000 metros cúbicos de tierra (Cuatro años de Gobierno 1940, V V: 57-58).

LAPRIDA

- Nuevo Palacio Municipal y de delegación de San Jorge
- Refacción del Cementerio.
- Refacción de Plaza Laprida.
- Construcción de matadero y corralón municipal.
- Obras en el Hospital Pendro Sancholuz. Pabellón para tuberculosos y sala de operaciones.

TORNQUIST

- Nuevo Palacio Municipal en Tornquist, delegación municipal en Saldungaray y delegación en Tres Picos.
- Reconstrucción del matadero de Tornquist. Nuevo edificio del matadero y del mercado municipal de Saldungaray.
- Refacción de los cementerios de Tornquist y de Saldungaray.

PUAN

- Nuevo Palacio Municipal y edificio de la delegación municipal de Villa Iris.
- Nuevo Mercado Municipal.
- Pileta popular de baños.
- Limpieza y rectificación del Arroyo Púan en una extensión de 2000 metros (Cuatro años de Gobierno 1940, V V: 47).

VILLARINO

- Edificio de la comisaría, locales de mataderos y corrales, obras en caminos y construcción de campo de deportes.

BRAGADO

- Construcción del Parque San Martín y obras de pavimentación.

GENERALES ARENALES

- Edificio de Delegación Municipal.
- Ampliación del hospital municipal y construcción de sala de maternidad.
- Inicio de matadero modelo en General Arenales.

CHIVILCOY

- Obras de pavimentación y embellecimiento de la Plaza España.
- Pabellón para consultorios externos y sala para enfermos.

CAÑUELAS Y CASTELLI

- Obras de pavimentación, refacción de plazas y edificios en cementerios y comisarias. Puente sobre arroyo Camarones.

DOLORES

- Nuevo Edificio para la Municipalidad.
- Refacciones de Hospital San Roque y creación de pabellón de pensionistas.

LOBERÍA

- Ampliación del Hospital Gaspar Campos.
- Refacción de Palacio Municipal.
- Construcción de mataderos en Lobería y Quequén.
- Refacciones del Cementerio Municipal.
- Delegación Municipal de Quequén.

MAGDALENA

- Puente sobre Arroyo Juan Blanco.
- Se construyó una mampostería de piedra de 625 metros con amplias escaleras de acceso a las playas (Cuatro Años de Gobierno 1940, V: 107-108)

TANDIL

- Pabellón de consultorios externos del Hospital Santamarina.

MONTE

- Casa Municipal.
- Hospital Videla Dorna.
- Escuela de aprendizaje y de orientación agrícola.
- Parque Municipal.
- Obras de Pavimentación.

GENERAL BELGRANO

- Edificio para comisaría y construcción y/o mejora de caminos.
- Pabellón para enfermos infecciosos anexo al hospital Juan de la Fuente.

AZUL

- Nuevos edificios de las delegaciones municipales de Cachari y Chillar.
- Refacción de Plaza principal e instalación del Monumento al General San Martín.
- Refacción de Catedral.
- Portadas y mástiles en Parque Municipal.
- Construcción de puentes (San Benito, Humberto I y San Martín) y obras de caminos.
- Modernización del Cementerio con nueva portada monumental.
- Mataderos en Cachari y Chillar.
- Pabellón para infectocontagiosas en el Hospital municipal.

TRES ARROYOS

- Urbanización del camino al cementerio, refacción de Plaza Italia y de la plazoleta «Seis de Septiembre», modernización del servicio de alumbrado público y red caminera.

CORONEL PRINGLES

- Nuevo Edificio Municipal. Ampliación del Hospital Municipal. Pabellón de comedor, pabellón para hermanas de caridad, pabellón maternidad y niños.
- Nuevo Matadero modelo y horno incinerador.

PELLEGRINI

- Nuevo palacio municipal de Pellegrini y edificio de la delegación municipal de Tres Lomas.
- Modernización del Cementerio de Salliqueló.
- Matadero municipal de Pellegrini y de Salliqueló.

MARCOS PAZ

- Nuevo Edificio de la Municipalidad.
- Modernización de la plaza principal.
- Modernización del Cementerio. Nuevos nichos y capilla.

CAMPANA

- Ampliación del cementerio, embellecimiento de plaza principal Eduardo Costa, obra en Ateneo Municipal destinada a biblioteca pública y caminos.

ROQUE PÉREZ

- Edificio para oficinas fiscales y comisaría y desagües incluyendo la construcción de un canal de 5 kilómetros.

SALADILLO Y TAPALQUÉ

- Caminos, refacción de plazas y espacios públicos y puente sobre Arroyo Tapalqué.

GENERAL PAZ

- Nuevo Palacio Municipal.
- Mataderos Municipales.

PRINCIPALES OBRAS EN LA CIUDAD DE LA PLATA



123



124



125



126

123 La Plata
Frente Residencia
de los gobernadores

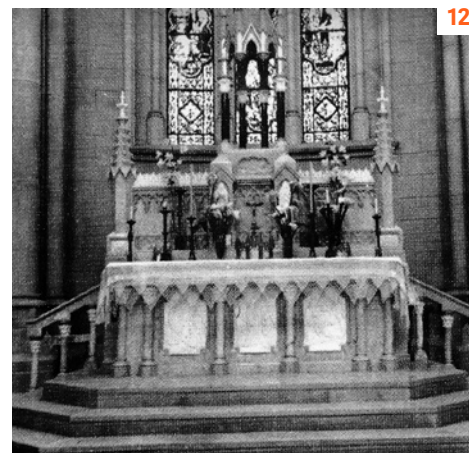
124 La Plata
Residencia de los goberna-
dores - vista chimenea
del gran salón

125 La Plata
Refacciones en
la gobernación

126 La Plata
Casa Cuna - vista
del patio interior



127



128



129



130

127 La Plata
Cárcel de encausados de Olmos

128 La Plata
Obras en la catedral -
altares de los cruceros

129 La Plata
Obras en la catedral -
trono del arzobispo

130 La Plata
Residencia de los gober-
nadores - recepción

131 La Plata
Reparaciones teatro
argentino. Palcos

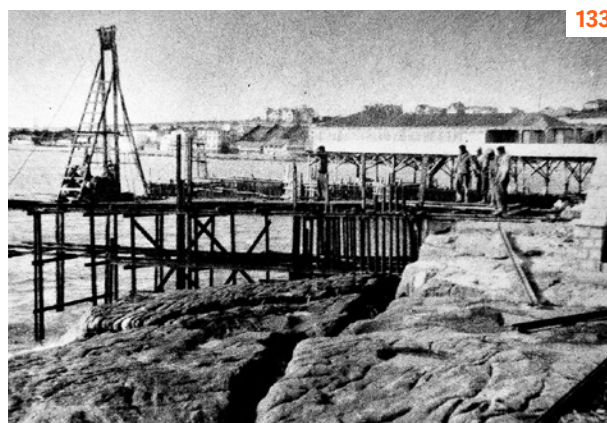


131

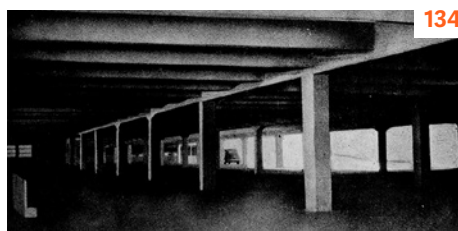
MUNICIPALIDAD DE GENERAL PUEYRREDÓN



132



133



134



135



136



137

132 Mar del Plata
Instalaciones
en Playa Grande

133 Mar del Plata
Construcción de
espigón n°1 - Playa
Saint James

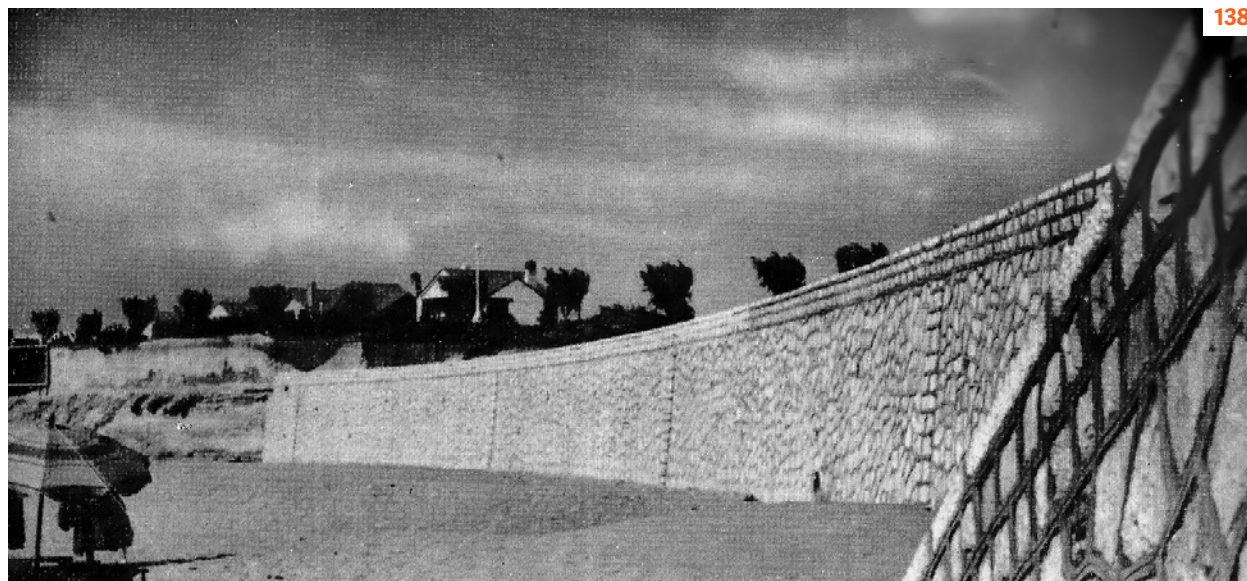
134 Mar del Plata
Interior de uno
de los garages

135 Mar del Plata
Nuevo trazado Av.
Miguel Alfredo
Martínez de Hoz

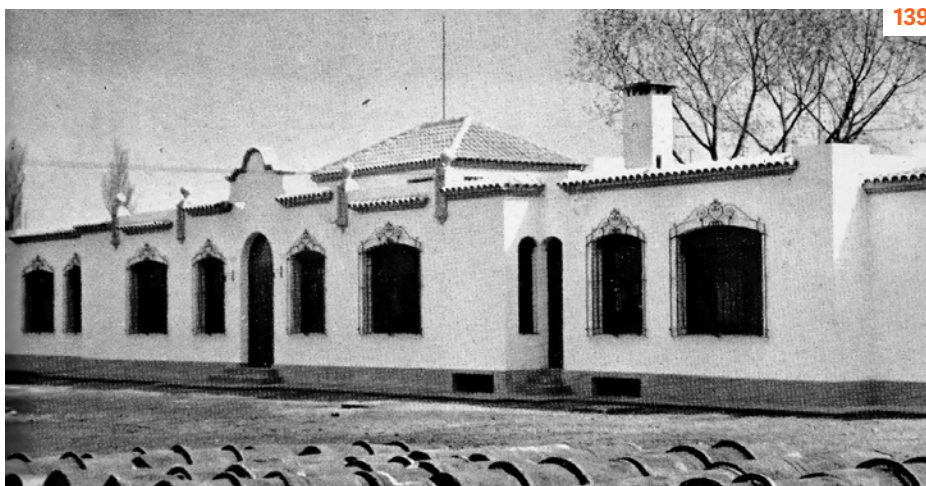
136 Mar del Plata
Las nuevas veredas
y muretes del
boulevard marítimo

137 Mar del Plata
Nuevo edificio
de la municipalidad

GENERAL ALVARADO (MIRAMAR)



138



139



140

138-140-141 Miramar
Muros de hormigón
de las barrancas
de Miramar

139 Miramar
Frente del pabellon para
enfermos de tuberculosis



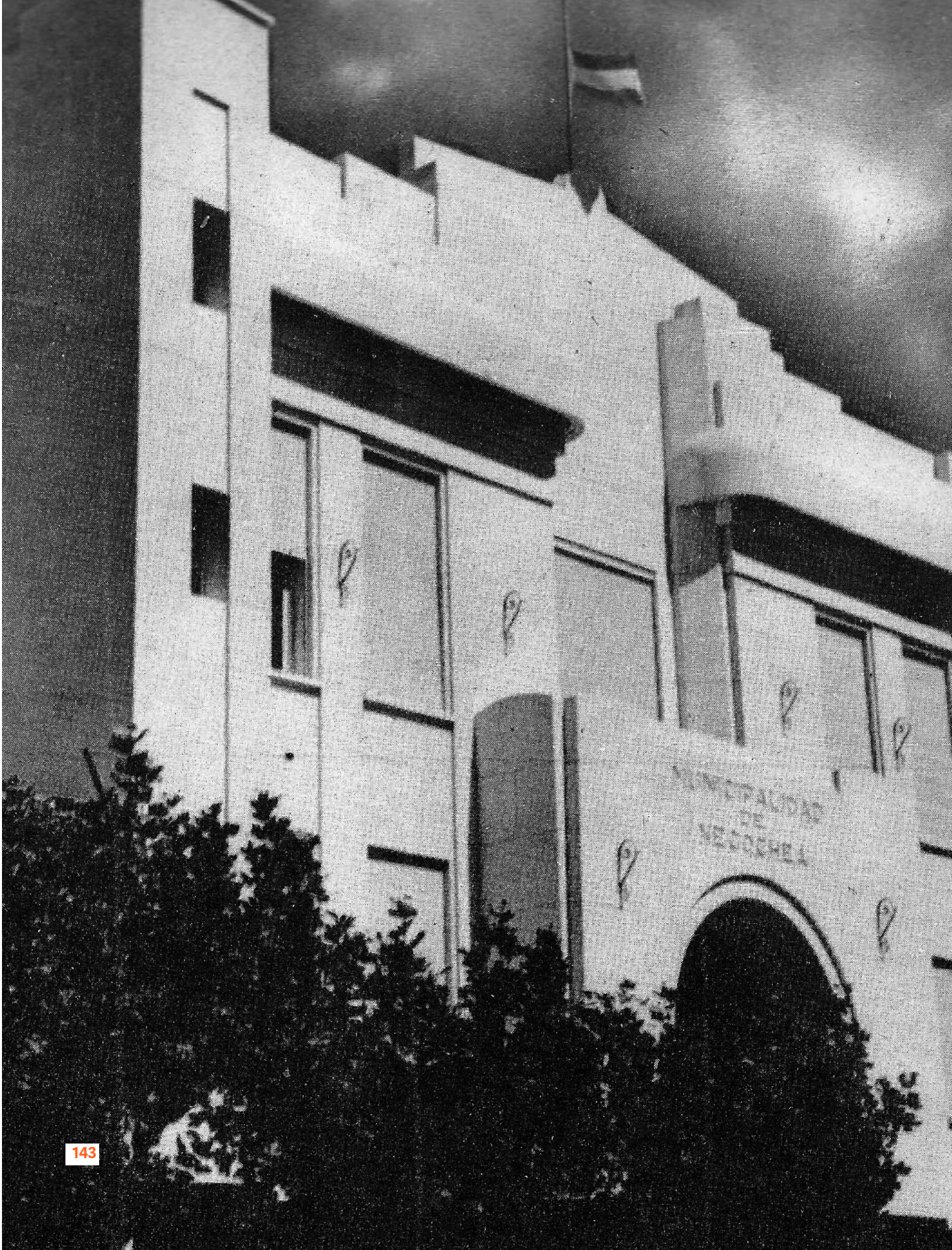
141

MUNICIPALIDAD DE NECOCHEA



142 Necochea
Palacio municipal

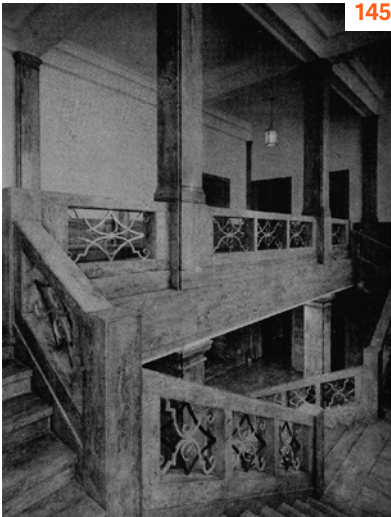
143 Necochea
Fragmento del frente
del nuevo hospital



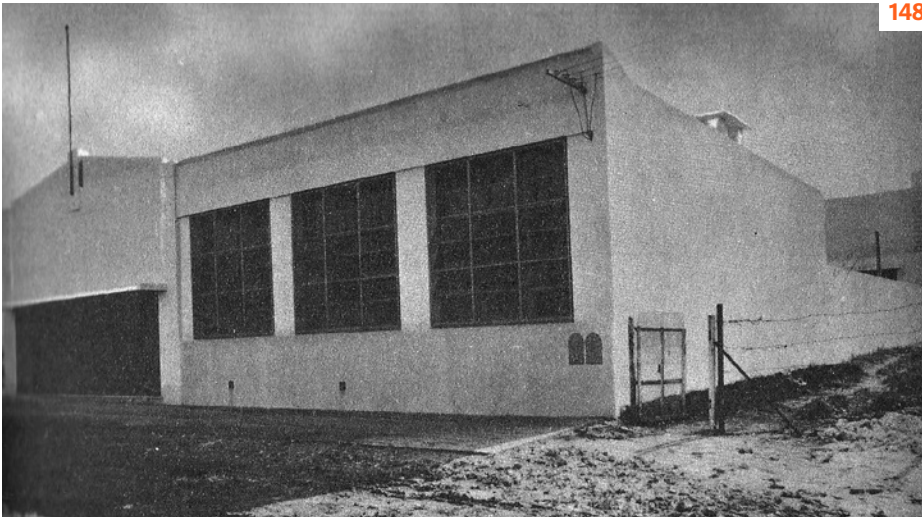
SEIS DE SEPTIEMBRE (MORÓN)



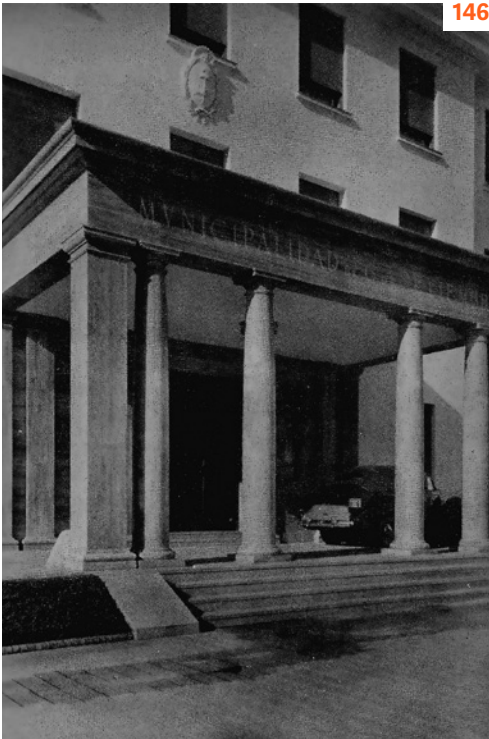
144



145



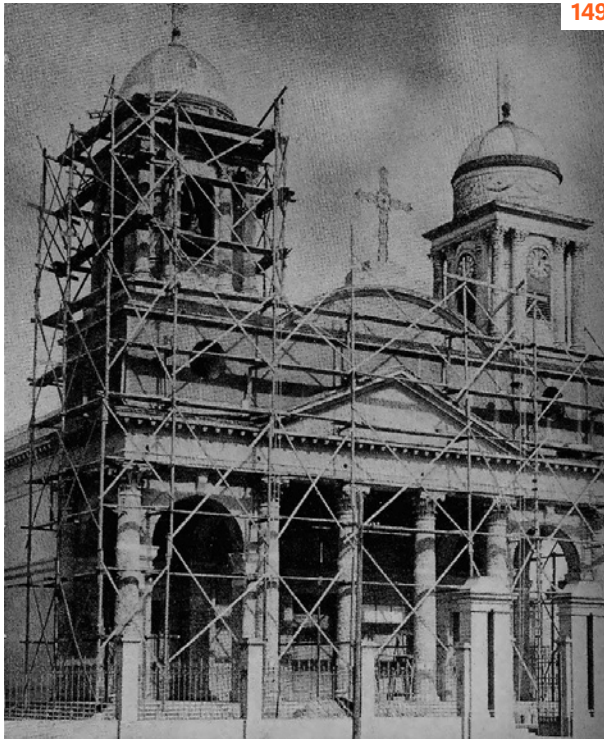
148



146



147



149

144 Seis de Septiembre
Palacio municipal

145 Seis de Septiembre
Hall central
palacio municipal

146 Seis de Septiembre
Portico de entrada
del palacio municipal

147 Seis de Septiembre
Matadero municipal

148 Seis de Septiembre
Escuela 7

149 Seis de Septiembre
Refacciones en la Iglesia
Nuestra señora de la
inmaculada concepción



150

105

LUJÁN



151

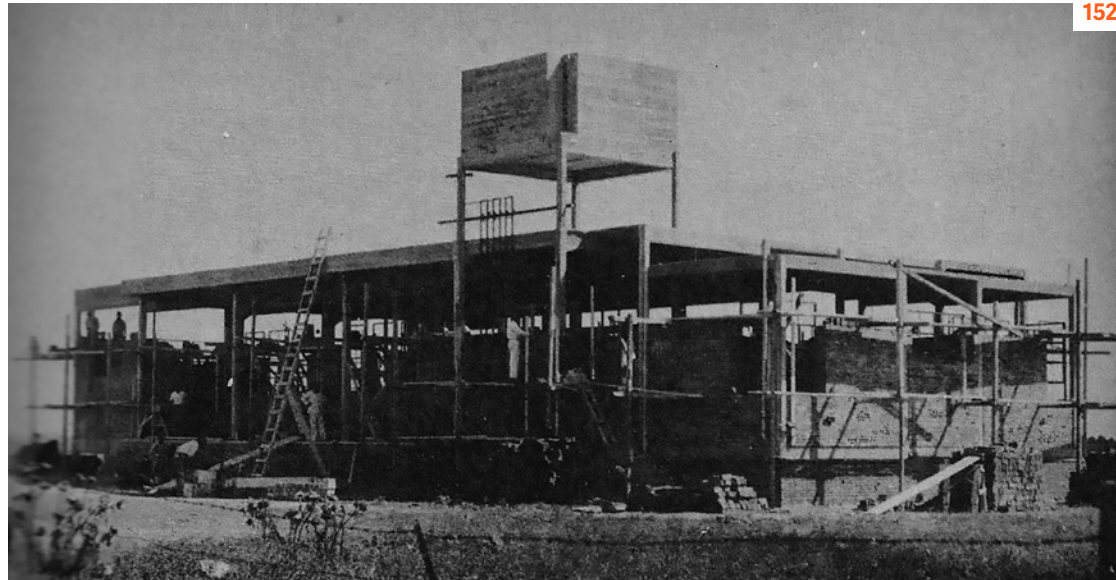
150 Luján

Vista general
de la catedral

151 Luján

Aspecto interno
de una de las recovas

LOMAS DE ZAMORA



152



153



154

152 Lomas de Zamora
Nuevo matadero

153 Lomas de Zamora
Sala de Clínica General
Hospital Luisa C.
de Gandulfo

154 Lomas de Zamora
Intendencia Municipal
Frente

CHASCOMÚS



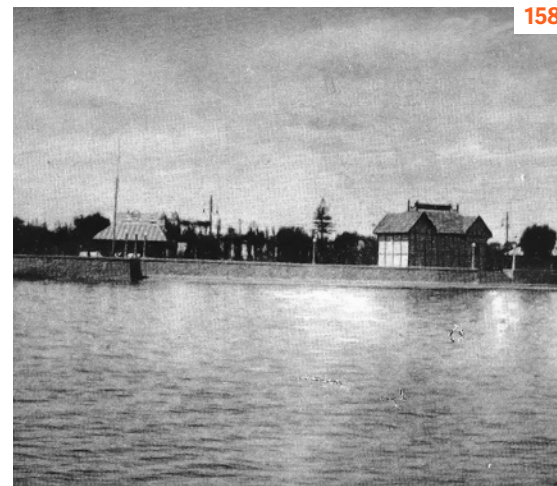
155



156



157



158

155 Chascomús
Refacción de la iglesia parroquial. Vista general de las torres

156 Chascomús
Nuevas construcciones en el balneario

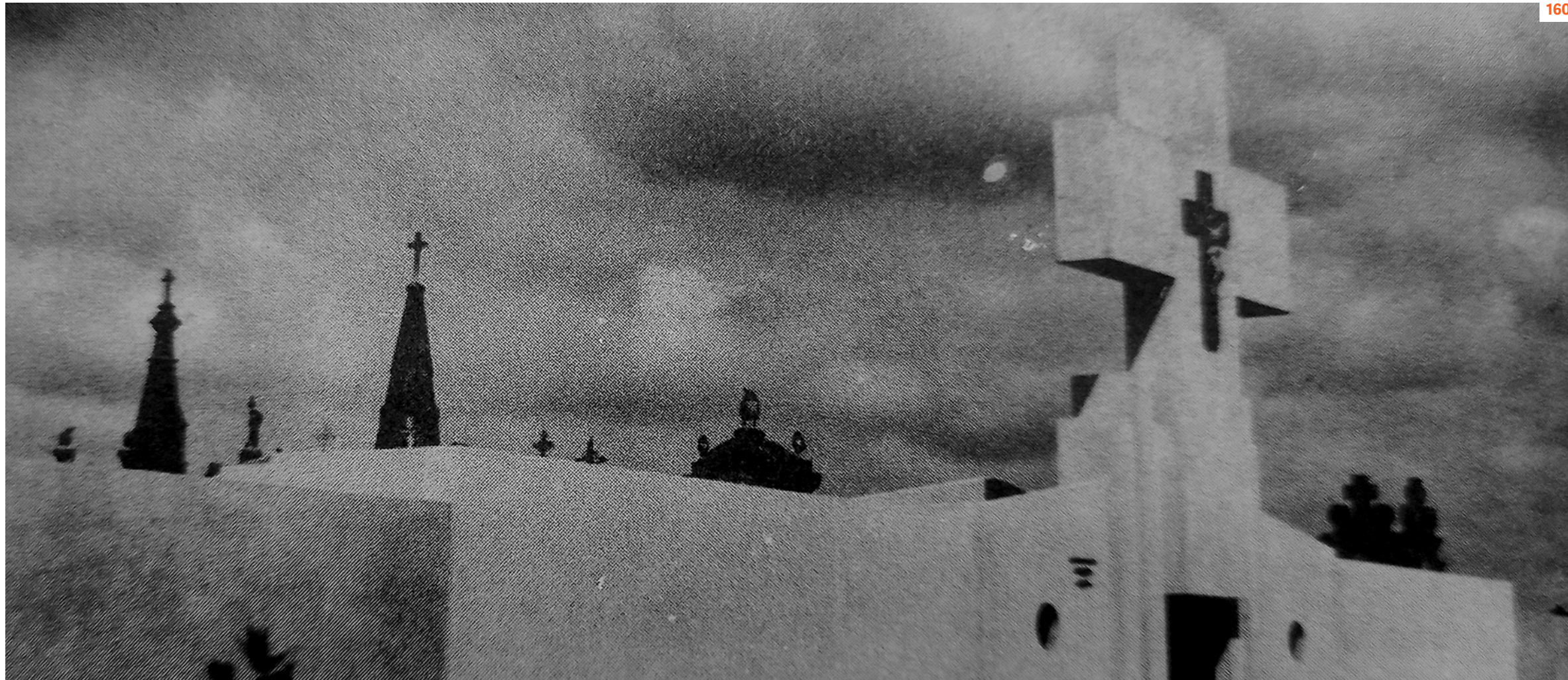
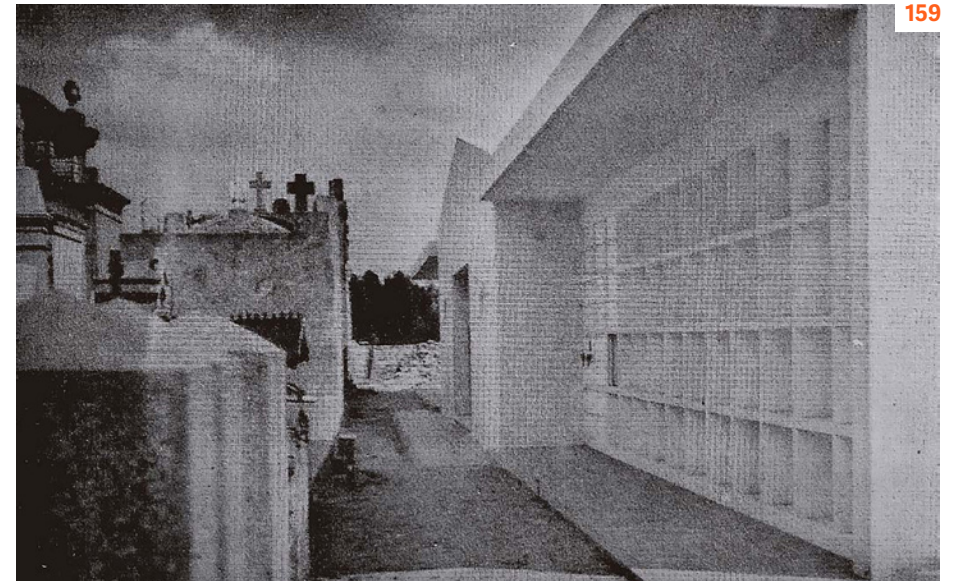
157 Chascomús
Palacio municipal

158 Chascomús
Camino costanero después de las obras de defensa

PILAR

159 Pilar
Vista de los nichos
del cementerio

160 Pilar
Portada artística
del cementerio



MARCELINO UGARTE (SALTO)



GENERAL URIBURU (ZARATE)



162

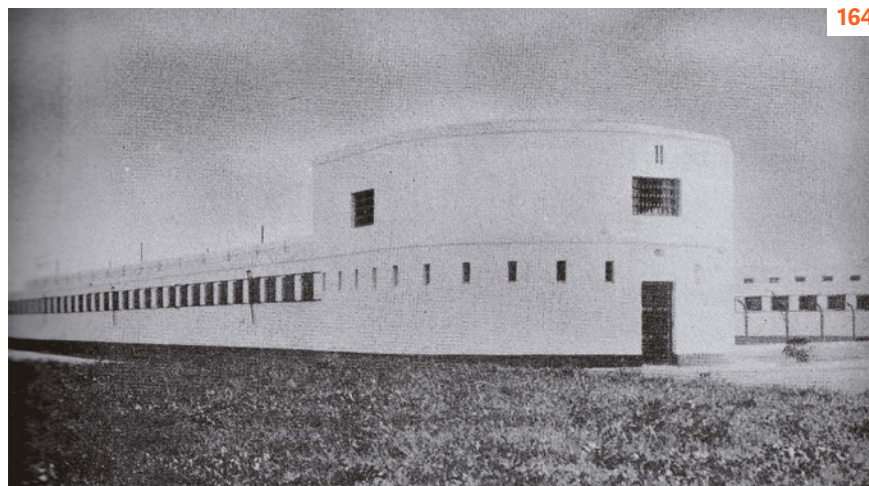
162 General Uriburu
Matadero municipal
de Lima

163 General Uriburu
Palacio municipal

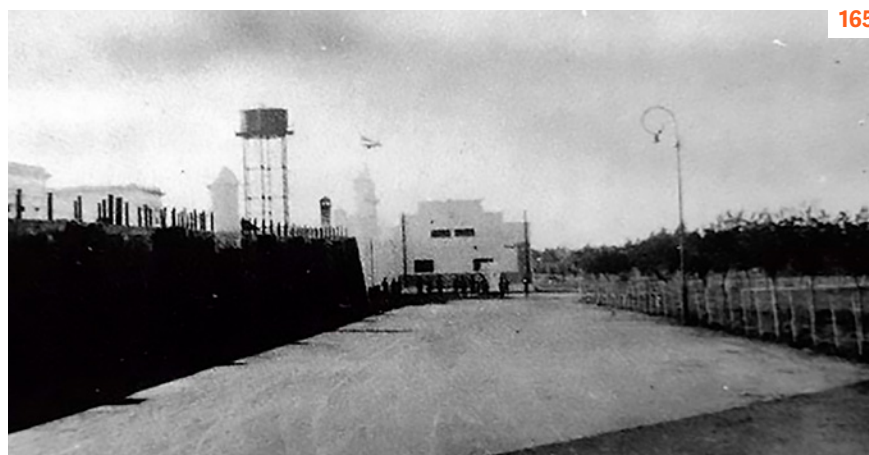


163

OLAVARRÍA



164



165

164 Olavarría
Vista de uno de los
pabellones de la cárcel

165 Olavarría
Calle adyacente al penal

166 Olavarría
Un aspecto de la plaza
circular de la cárcel



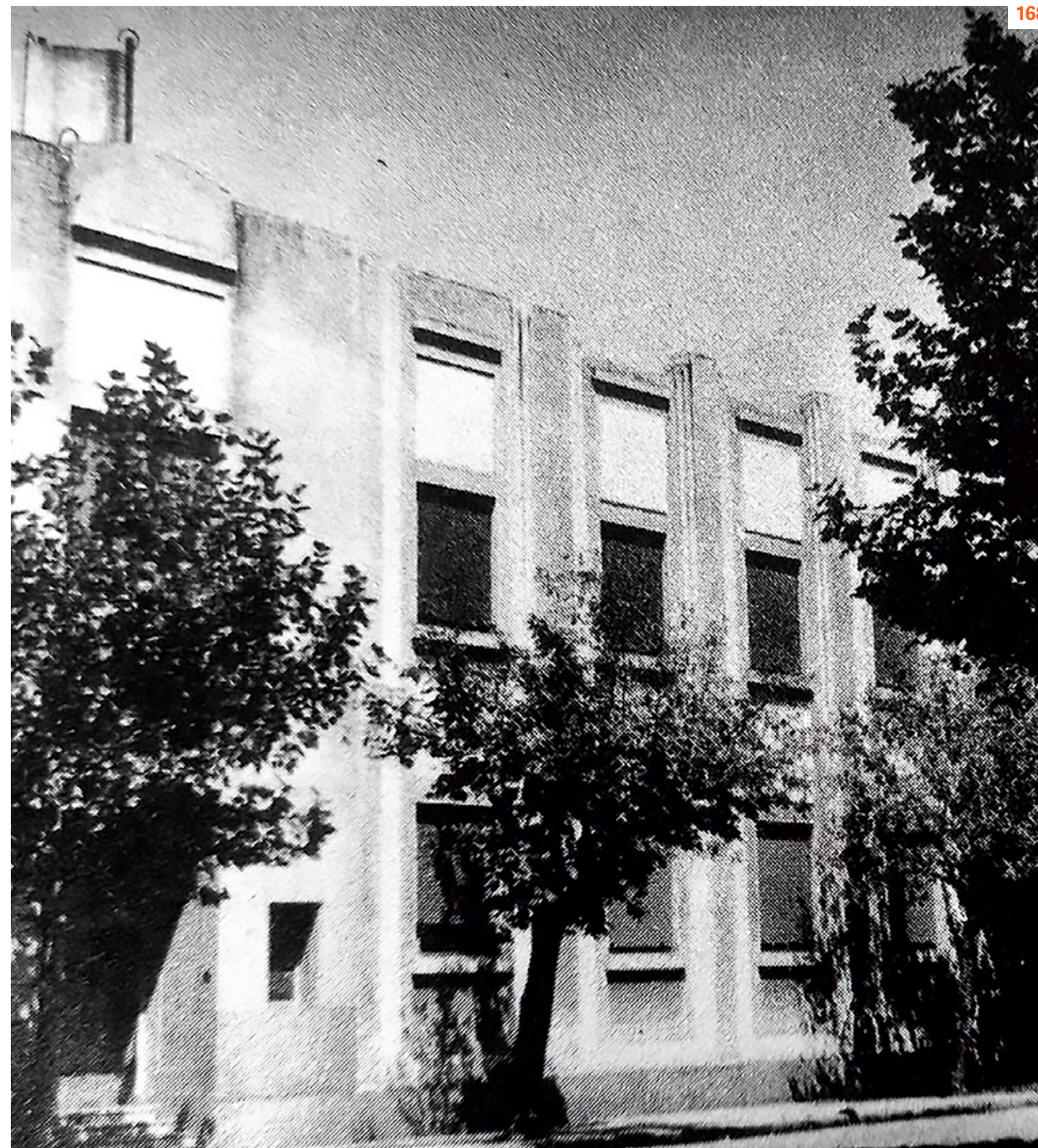
166

AVELLANEDA



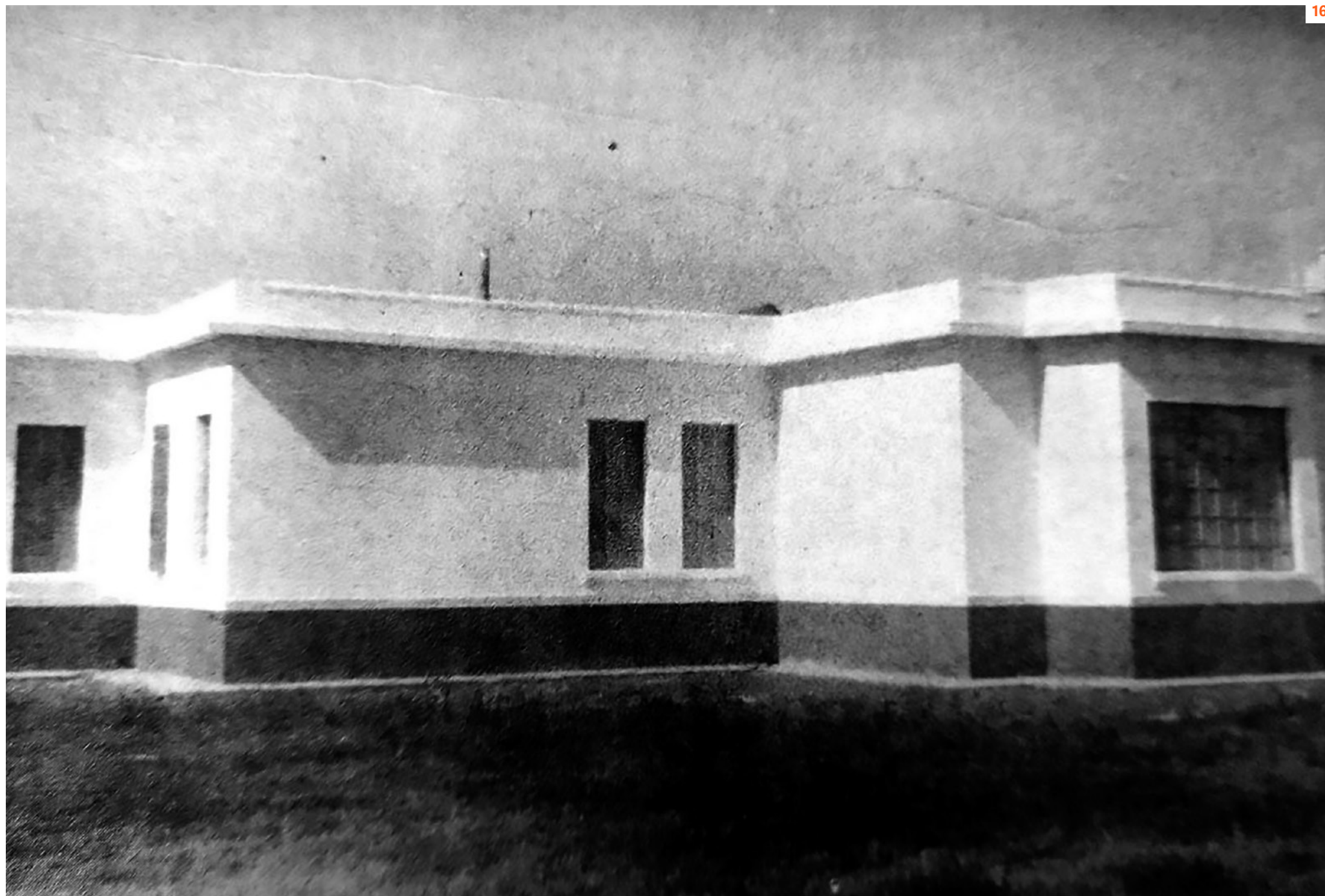
167 Avellaneda
Hospital municipal
vecinal

168 Avellaneda
Maternidad «Isabel
Fiorito de Bianchi»



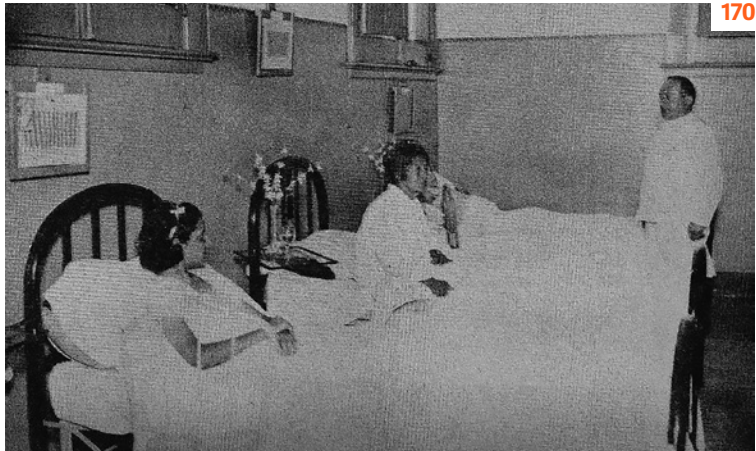
LOBOS

169 Lobos
Pabellón «maternidad»
del hospital regional

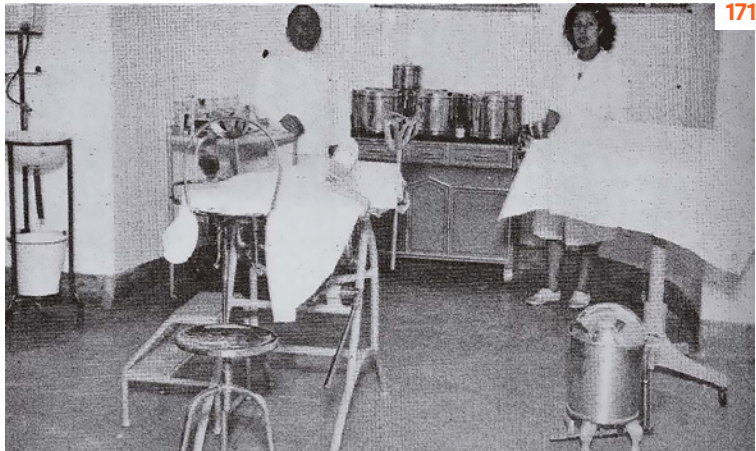


169

FLORENCIO VARELA



170



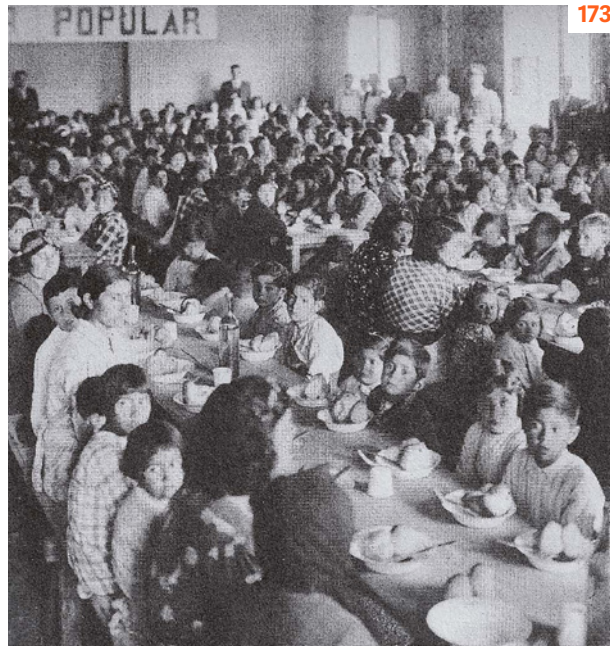
171

- 170 Florencio Varela
Mastil
- 171 Florencio Varela
Sala de Mujeres
- 172 Florencio Varela
Sala de operaciones



172

LEANDRO N. ALEM



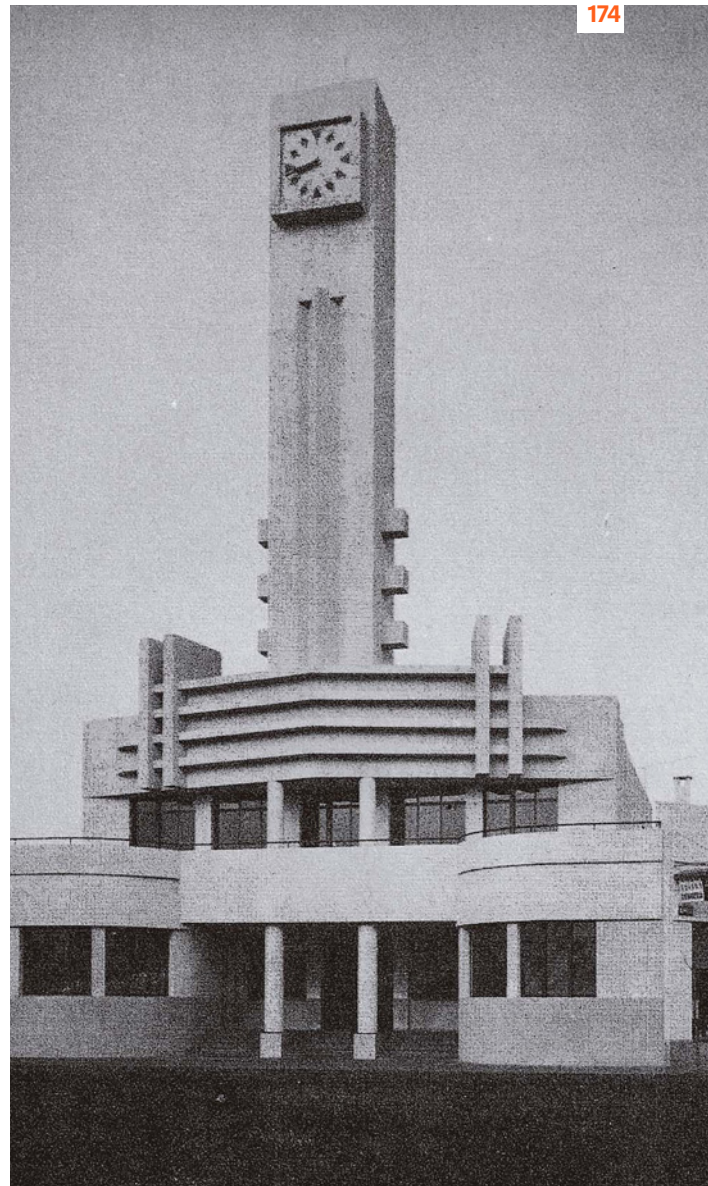
173

173 Leandro N. Alem
Comedor popular municipal

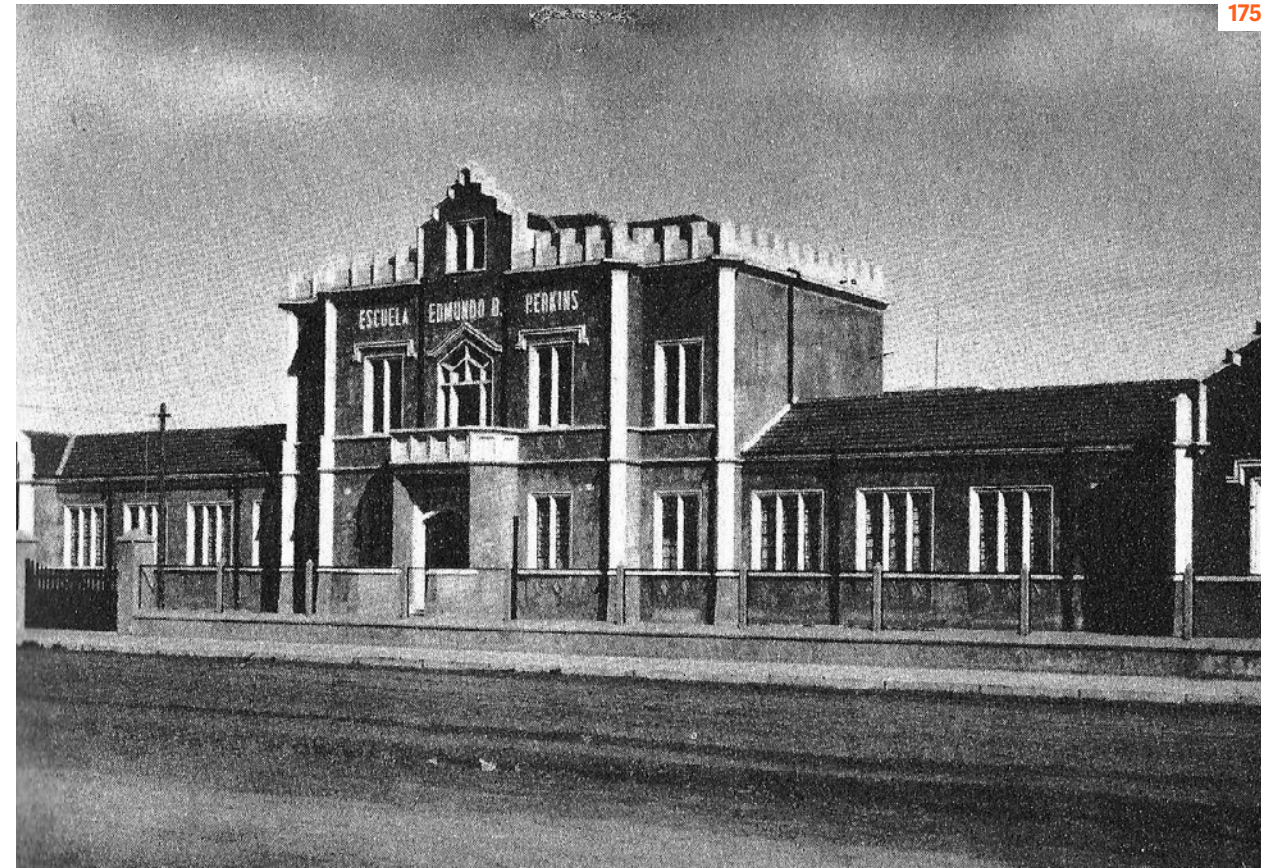
174 Leandro N. Alem
Intendencia municipal

175 Leandro N. Alem
Escuela n°1

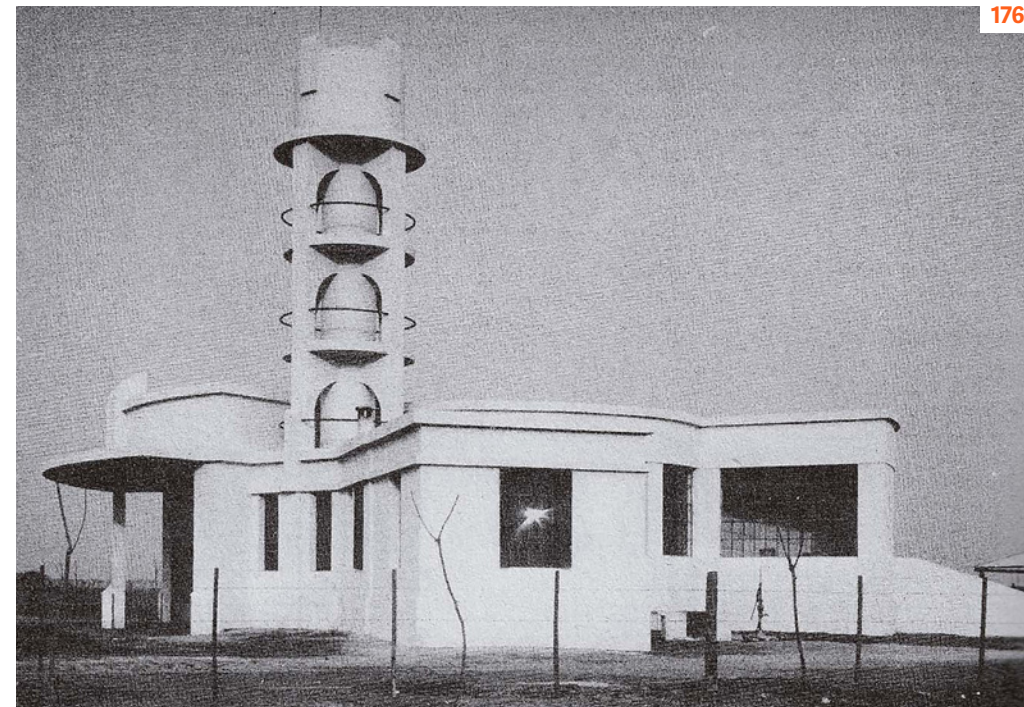
176 Leandro N. Alem
Matadero municipal



174



175



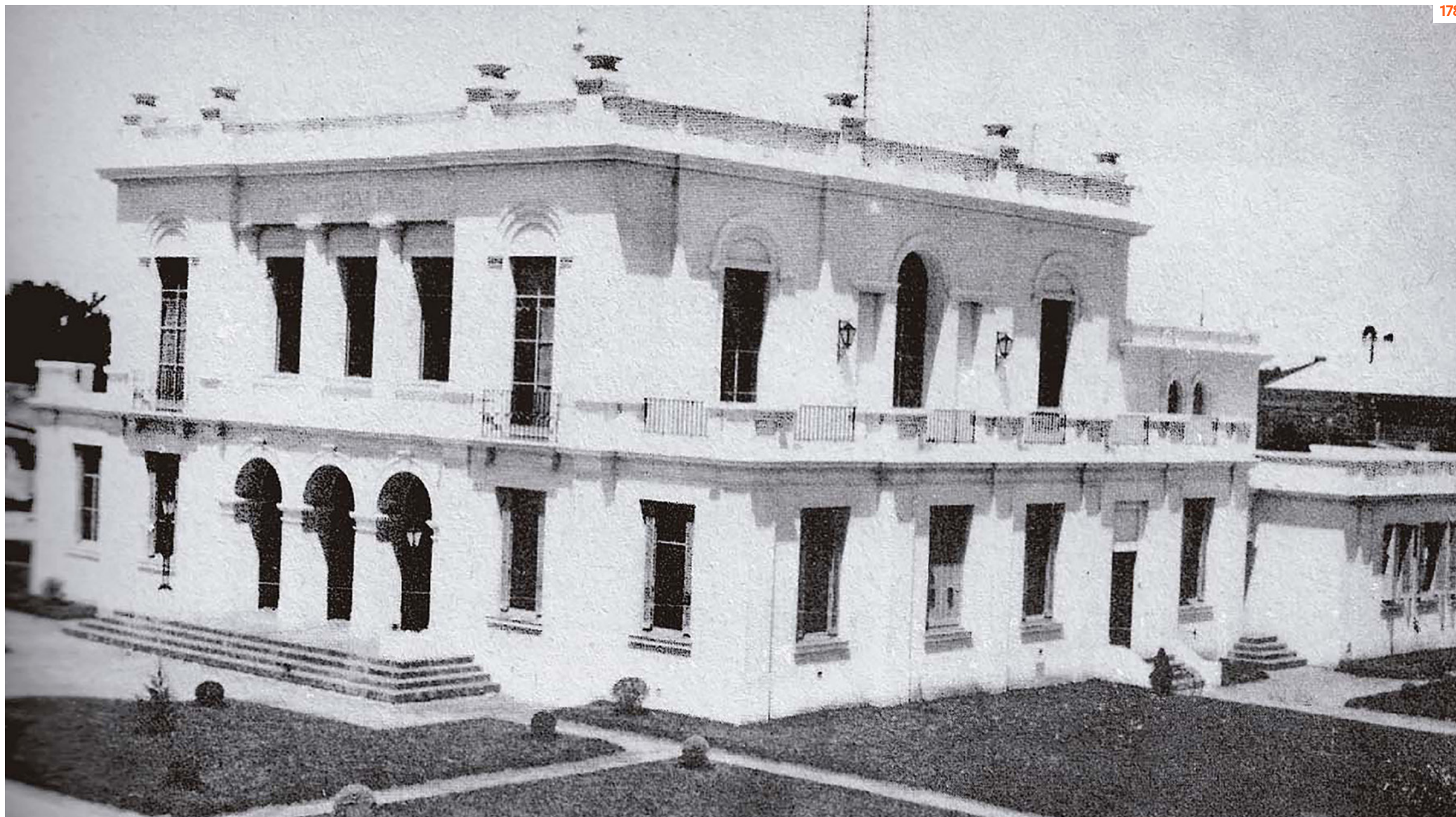
176

DOLORES

177 Dolores
Frentes principales
de la municipalidad



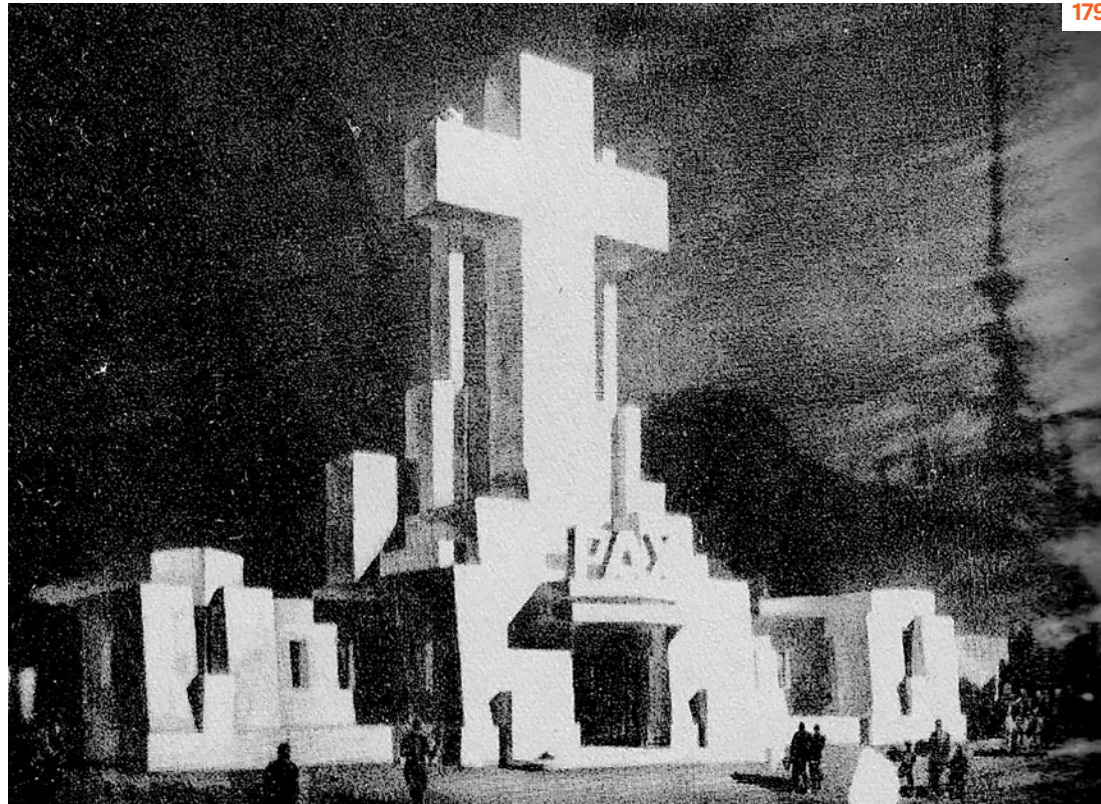
MONTE



178

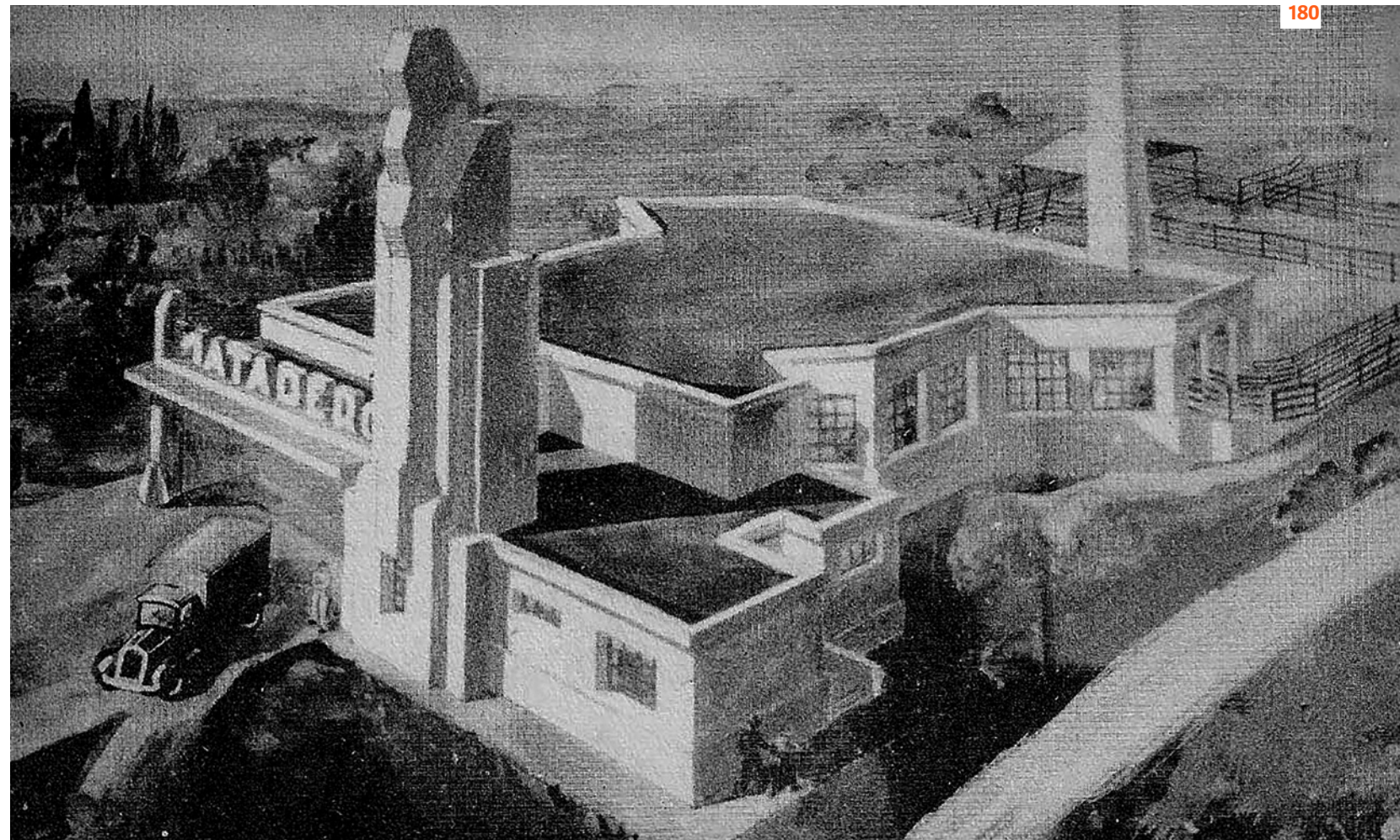
178 Monte
Palacio municipal

LOBERÍA



179 Lobería
Proyecto de Portada
monumental del cementerio
(obra no realizada)

180 Lobería
Proyecto de Matadero
municipal (obra no realizada)



MAGDALENA



181

181 Magdalena
Balneario de Magdalena
antes de la obra

182 Magdalena
Balneario de Magdalena
durante la obra

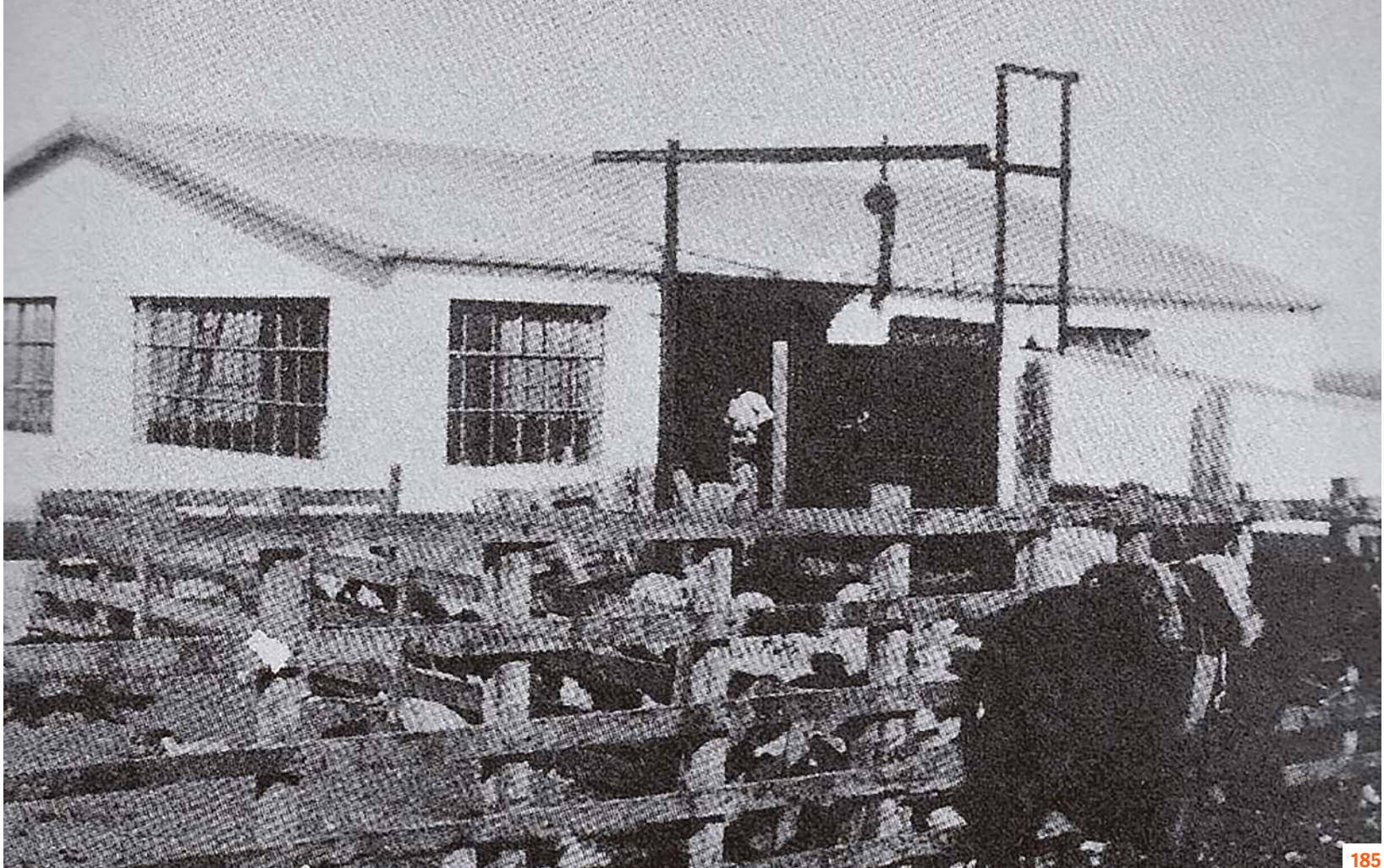


182

TORNQUIST



183



185



184



186

- 183 Tornquist
Escuela n°6
- 184 Tornquist
Matadero municipal
Saldungaray
- 185 Tornquist
Matadero municipal
- 186 Tornquist
Palacio municipal

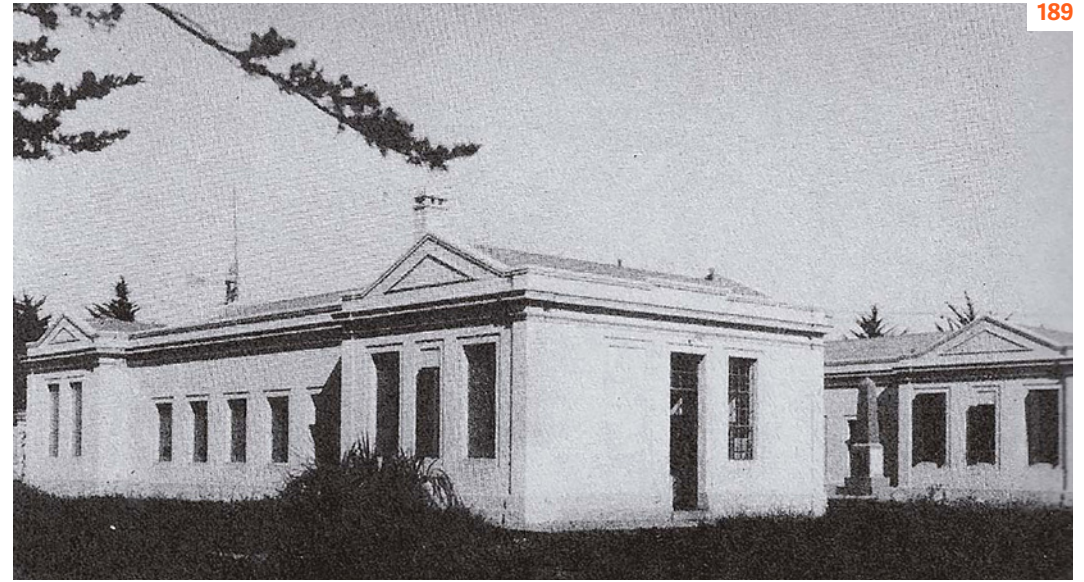
LAPRIDA



187



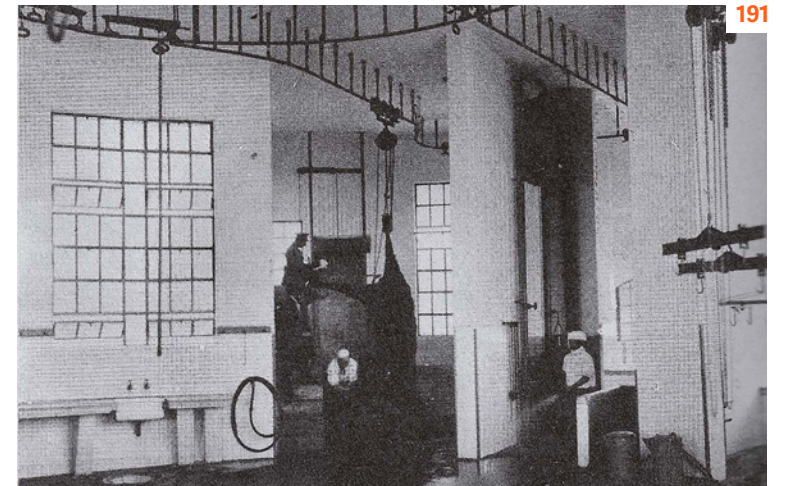
188



189



190



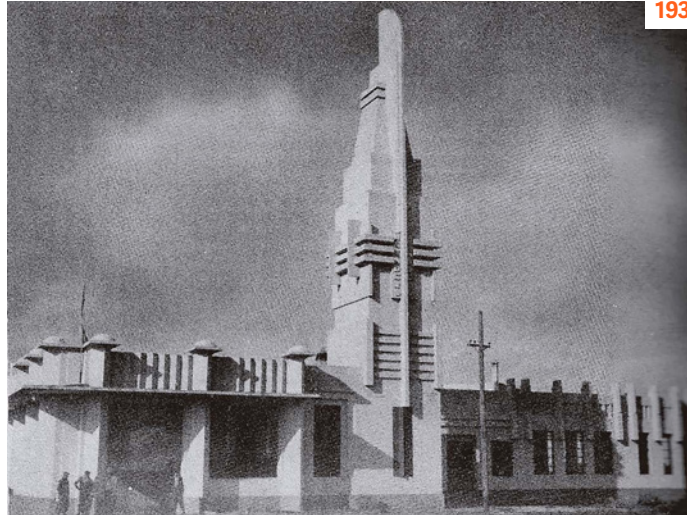
191



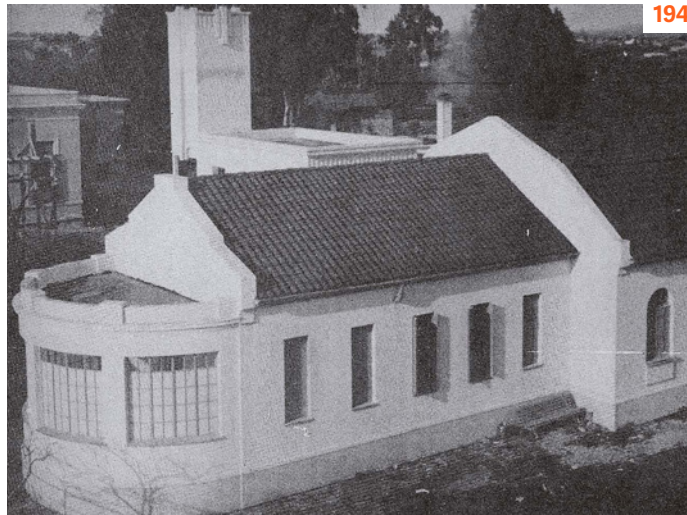
192

- 187 Laprida**
Palacio municipal
- 188 Laprida**
Matadero modelo municipal vista frente
- 189 Laprida**
Hospital Pedro Sancholuz
- 190 Laprida**
Portada del cementerio
- 191 Laprida**
Matadero modelo municipal vista interior
- 192 Laprida**
Delegación municipal de San Jorge

CORONEL PRINGLES



193

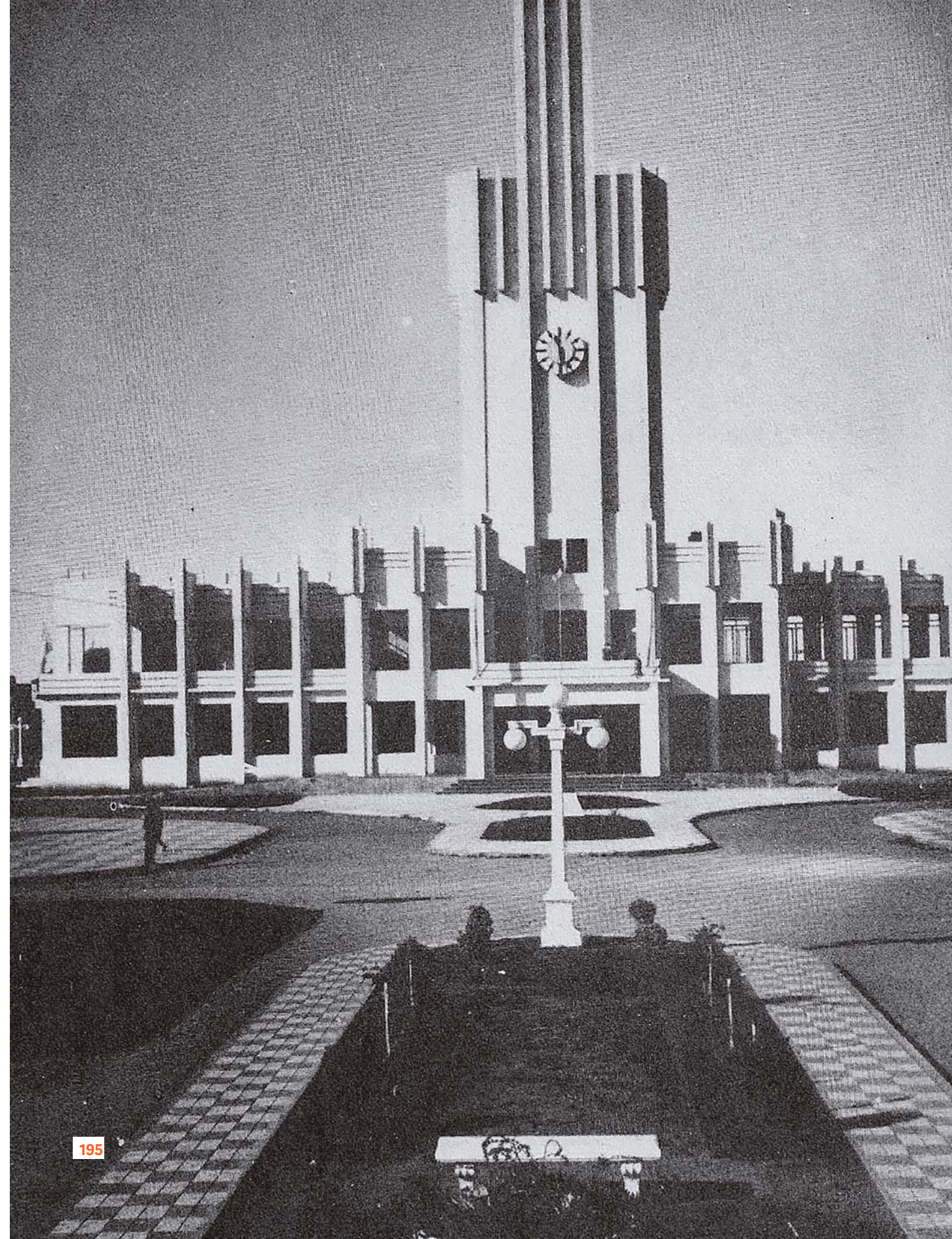


194

193 Coronel Pringles
Matadero modelo
y horno incinerador

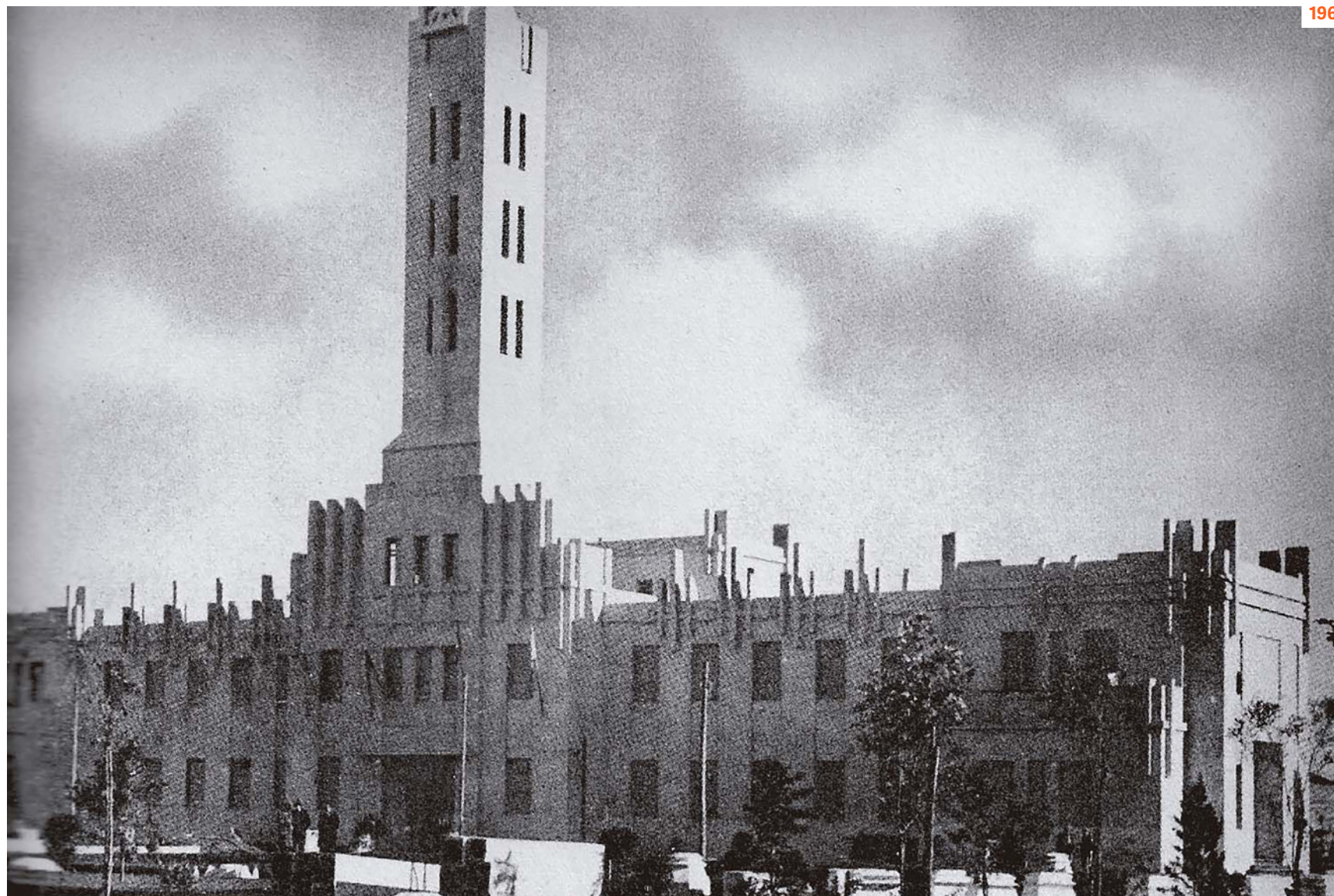
194 Coronel Pringles
Pabellon maternidad
y niños

195 Coronel Pringles
Palacio municipal



195

PELEGRINI



196

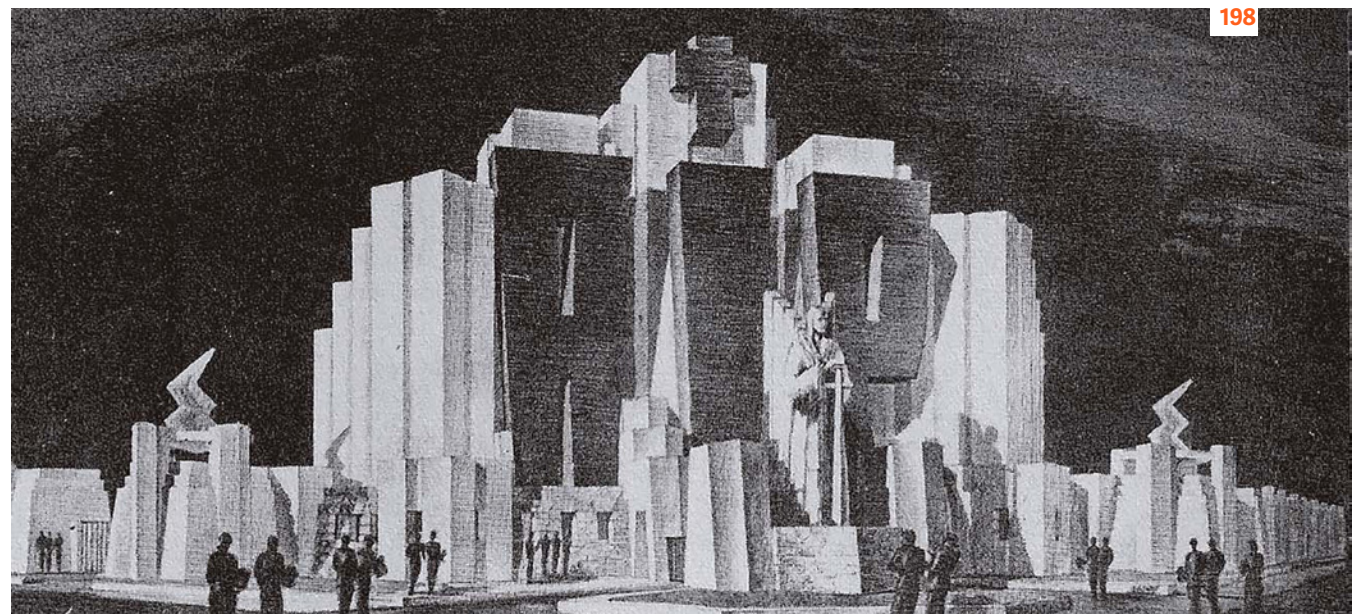


197

196 Pellegrini
Palacio municipal

197 Pellegrini
Matadero municipal

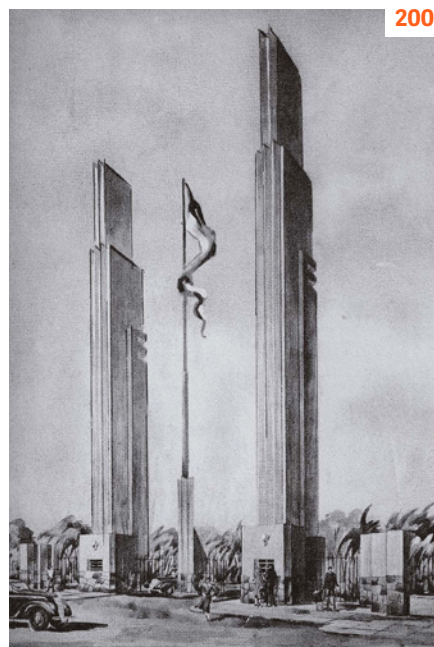
AZUL



198



199



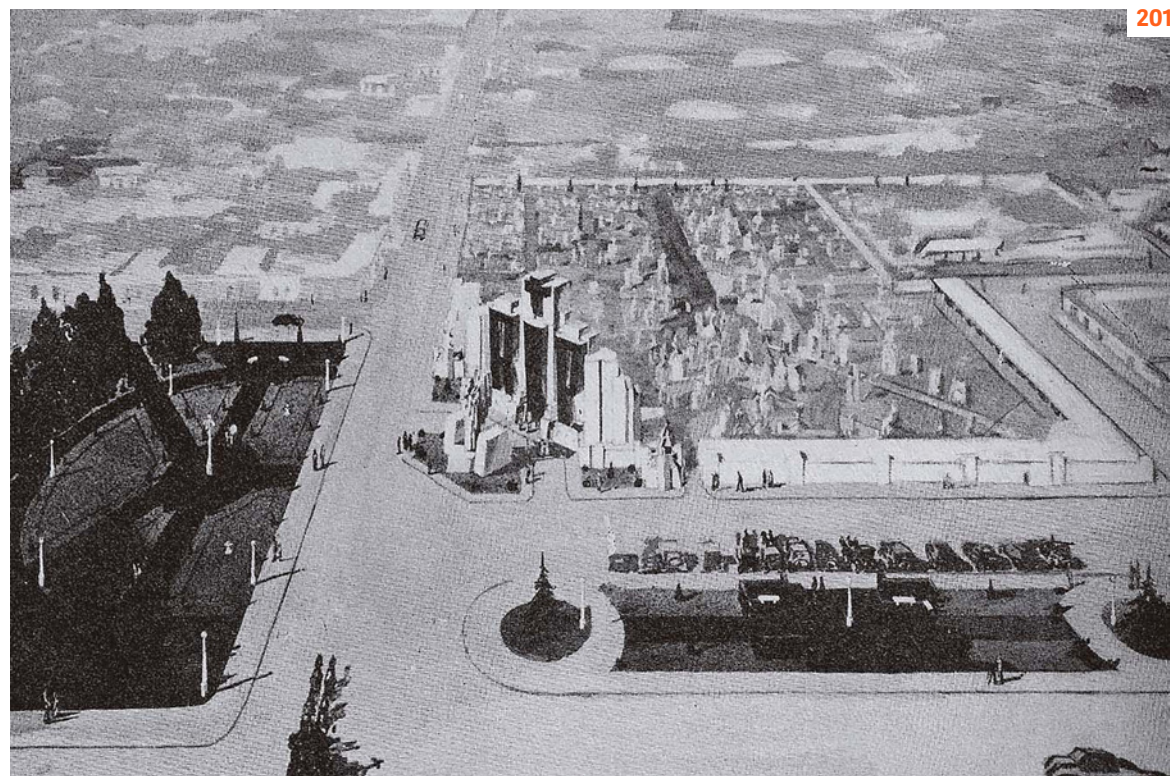
200

198 Azul
Cementerio central -
portada monumental

199 Azul
Plaza principal. Monu-
mento del General
San Martín

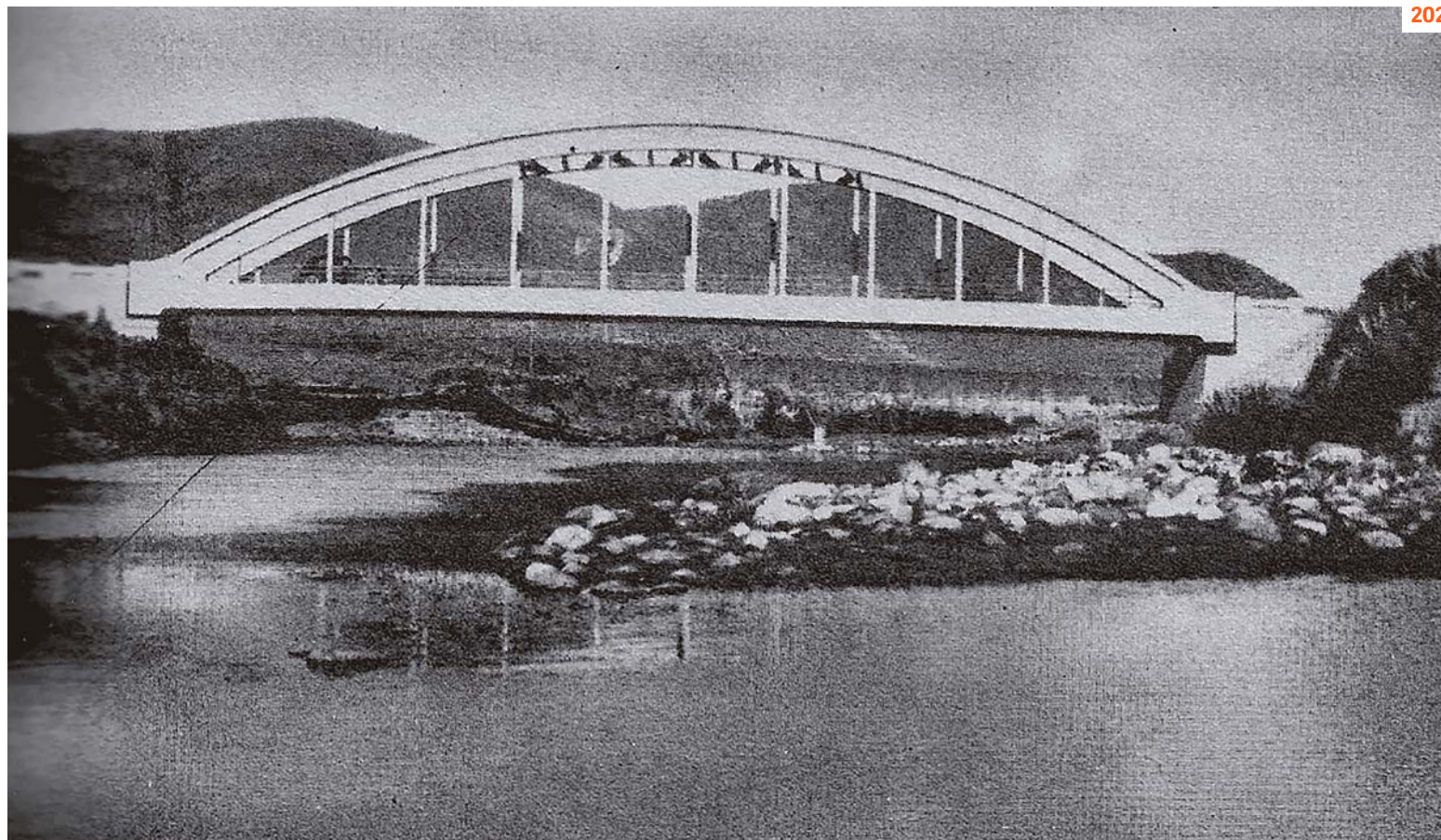
200 Azul
Parque municipal. Porta-
da y mastil monumental

201 Azul
Cementerio central,
vista panorámica



201

SIERRA DE LA VENTANA

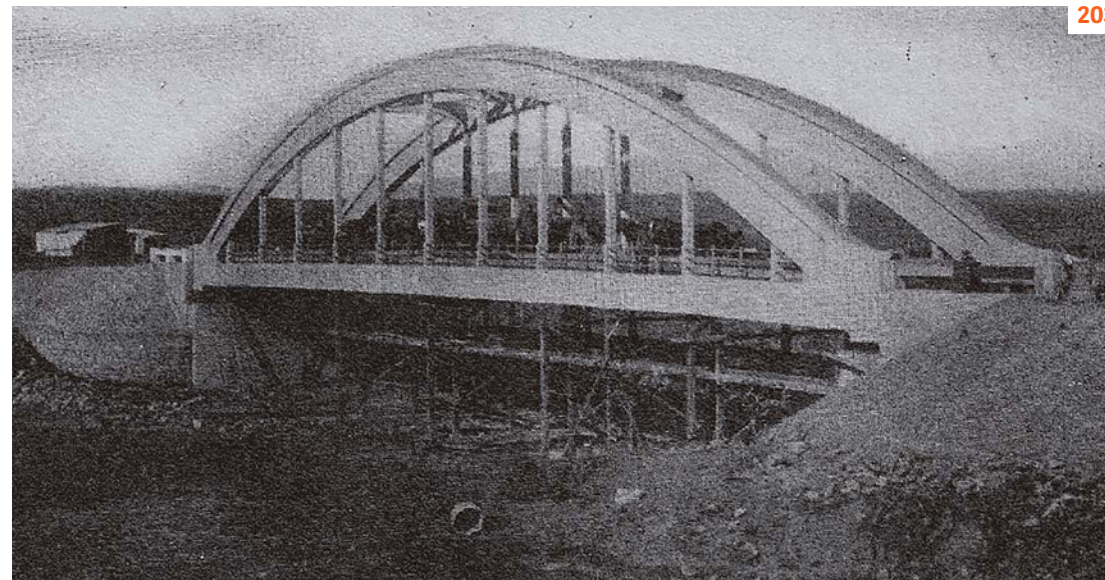


202

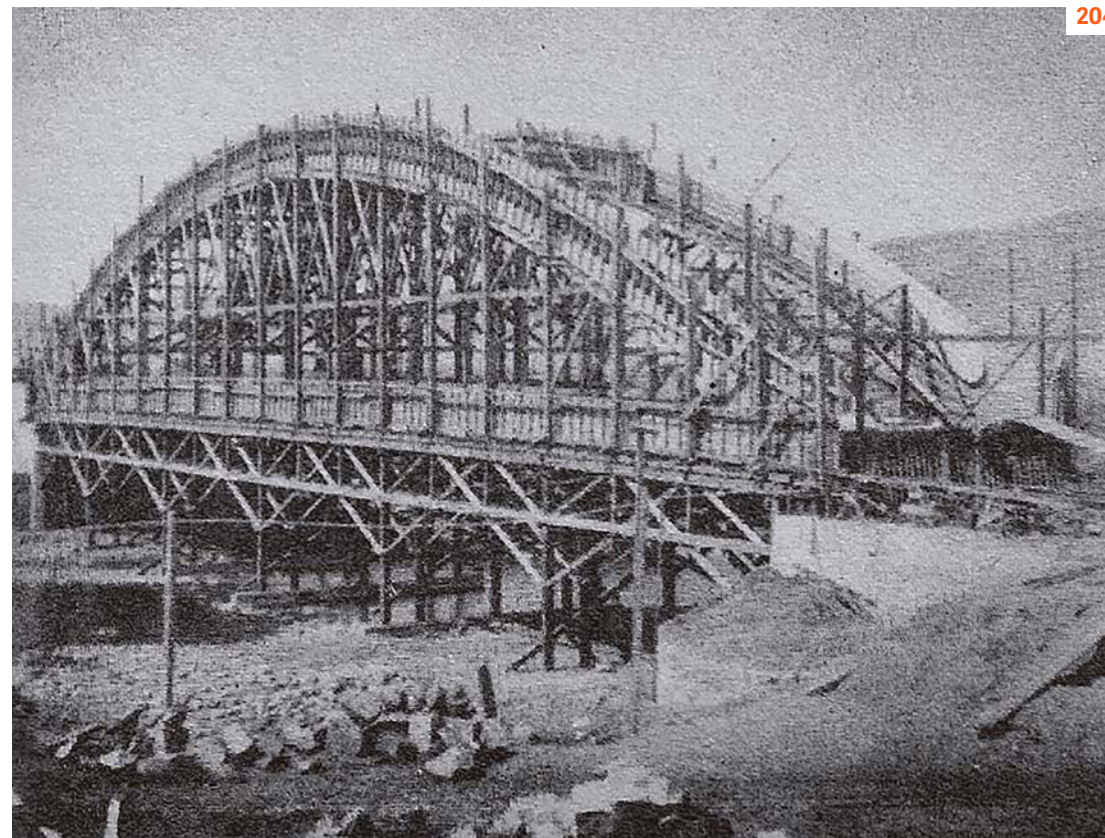
202 Sierra de la Ventana
Puente "La Ventana"

203 Sierra de la Ventana
Efectuando prueba de carga
antes de librar el puente
al servicio público

204 Sierra de la Ventana
Vista del puente antes
de retirar el encofrado



203



204

Obras de telégrafos y radiofusión provincial

TELÉGRAFOS PROVINCIALES

Se amplió la red del Telégrafo de la Provincia. Se tendieron las nuevas líneas de Adolfo Alsina a Lago Epecuén (Carhué), de Torquinst hasta Saldungaray y de General Madariaga hasta General Lavalle.

Se construyeron y/o modernizaron diez oficinas del circuito radiotelegráfico. Los talleres de Electromecánica y de Carpintería de la provincia construyeron y reparó un importante número de artefactos y piezas.

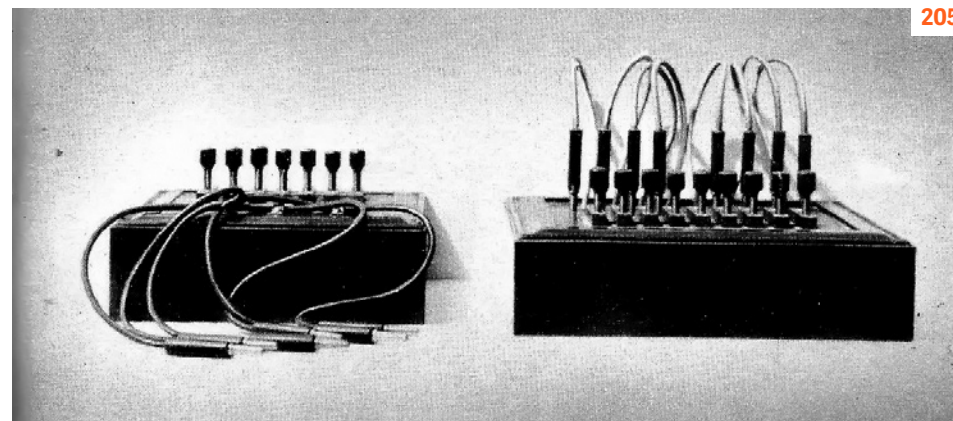
Se instaló un cable subterráneo de 1460 metros uniendo las oficinas de La Plata y de la Gobernación. Se reconstruyó totalmente la línea telegráfica de 55 kilómetros que une provincia y Capital Federal. Se repararon 831 kilómetros de líneas telegráficas, se desviaron otras 52 y se reconstruyeron 117 kilómetros (Cuatro Años de Gobierno 1940, VI: 133-175).

RADIO PROVINCIA

El 27 de marzo de 1936 se creó el servicio de radiodifusión de la provincia. La administración y los estudios se instalaron en el sitio del Paseo del Boque de La Plata. La sede se equipó con una discoteca, un laboratorio y una planta generadora de energía eléctrica.

Se hicieron obras radiales para las Islas del Delta del Paraná.

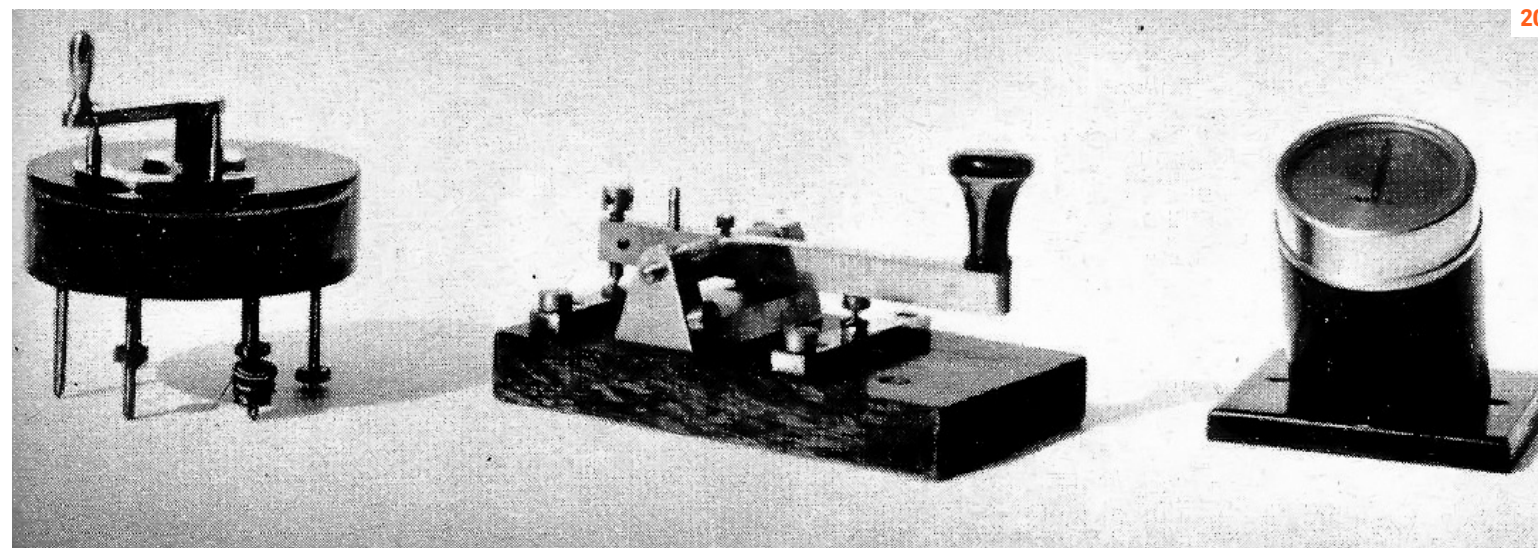
Se montaron antenas, se construyeron edificios y se adquirieron nuevos equipos (Cuatro Años de Gobierno 1940, VI: 178-185) (LONGONI R. MOLTENI J. GALCERÁN V. FONSECA I. 2010: 137).



205



206

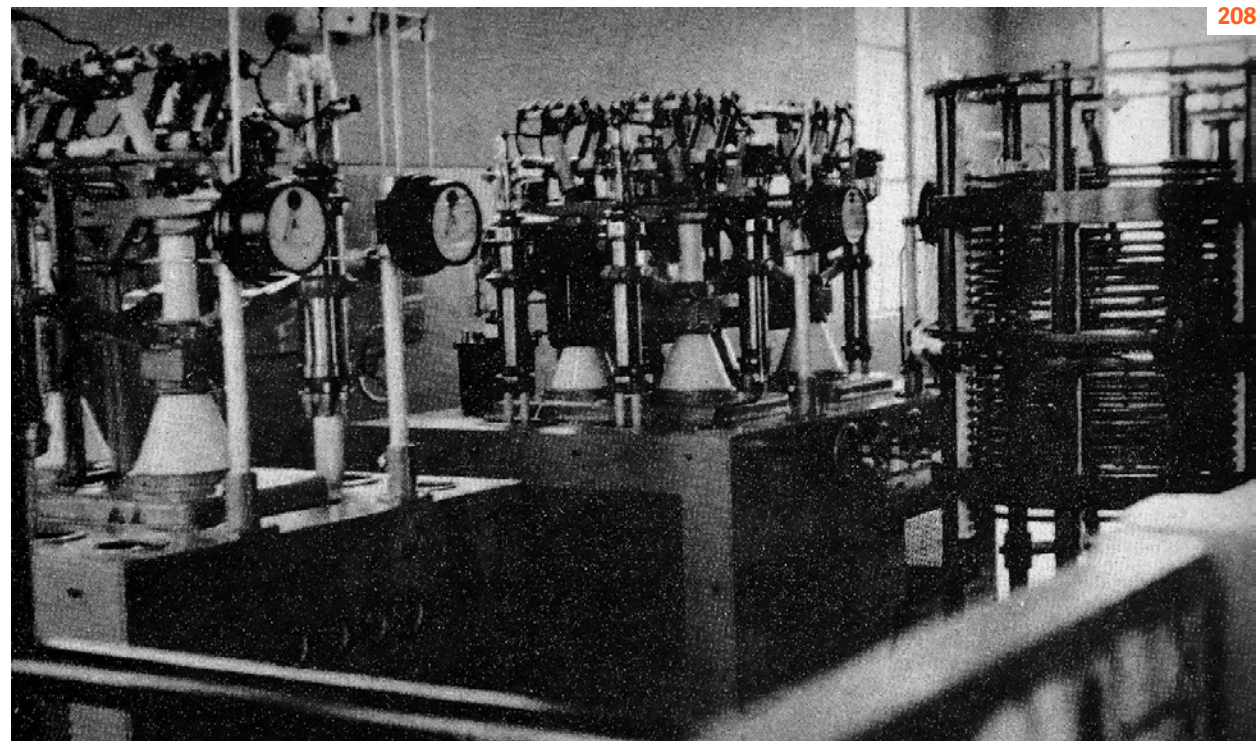


207

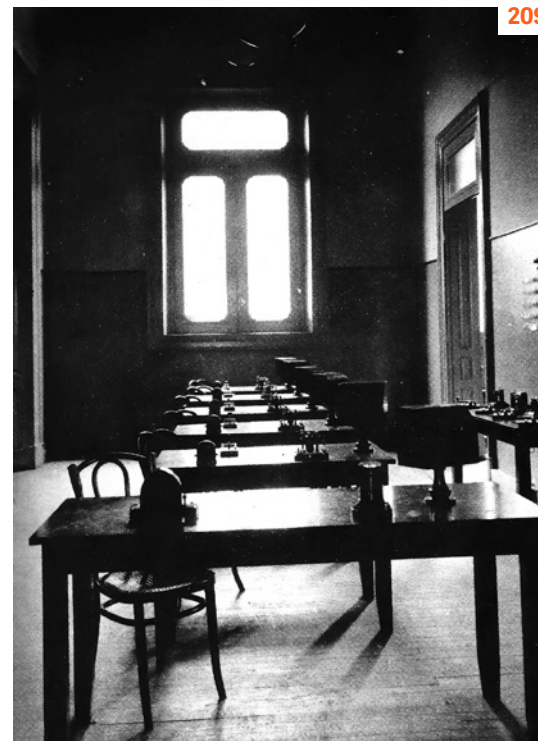
205 Telégrafos
Vista de dos modelos de comunicadores telegráficos

206 Telégrafos
Manivela, conmutador, manipulador y galvanómetro, contruídos en los talleres para estaciones telegráficas

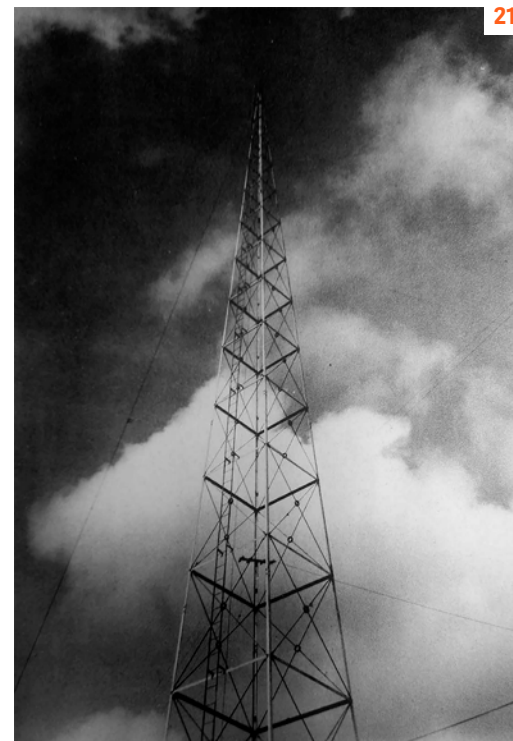
207 Equipo transmisor
Construídos e instalados por el servicio de radiofusión en las lanchas de la gendarmería de islas.



208



209



210



211

208 Olmos
Vista general del transmisor L.S 11

209 La plata
Sala auxiliar de aparatos telegraficos

210 Provincia de B. Aires
Torre empleada en las estaciones radiotelegráficas, vista de la plata

211 Olmos
Vista general de la planta de olmos. Se destacan el edificio del transmisor y de la usina electrica

Puertos, dragados y obras sanitarias

Tal cual adelantamos, el gobierno encaró una importante iniciativa hidráulica implementando una gran cantidad de obras de desagüe y de entubamiento y limpieza de arroyos en las municipalidades.

En este apartado, nos vamos a referir centralmente a la política de puertos y a grandes obras de dragados.

En cuatro años se realizaron diversas obras de dragado y de canalización en la zona del Delta. Se canalizaron el Arroyo Sarandí (1178 metros), la Zanja Torres y el Arroyo Los Angelitos (1303 metros), los Arroyos Esperita y Angostura (1589 metros), el Arroyo Manzano de La Barca (3419 metros) y el Arroyo Felicaria (2265 etros). Se rectificó la desembocadura del Arroyo Fredes (382 metros), se dragó el Arroyo los Negros (2212 metros cúbicos de tierra). Se construyó un canal de 10 metros de desvío a Punta Moran, se prolongó el Canal 6 (canalización de 4157 metros) (Cuatro Años de Gobierno 1940, V: 63-74).

Se realizaron diversas obras en el Tigre. Entre ellas, una dársena en la flamante Escuela Experimental de Agricultura y dragados en el Mercado de Frutos.

Se hicieron diversos trabajos de cuadrilla en los arroyos (Cuatro Años de Gobierno 1940, V: 75-80).

Se construyó un Taller y Varadero en el Delta sobre el río Paraná Miní.

Tal cual ya nos referimos en las obras municipales en General Pueyrredon, la provincia encaró un histórico programa transformaciones. La Dirección de Hidráulica se propuso la conservación de playas y la defensa de las costas. Se desarrollaron las obras de Espigón N 1 de la Playa Saint James, prolongación y relleno de la Rambla de La Perla incluyendo la construcción de dos nuevos espigones. Se edificaron cuatro espigones frente a la playa lindante al Sanatorio Marítimo y Asilo Saturnino.

Se terminó la reconstrucción del muro de la explanada Sud, el muro de la pileta de Punta Iglesia,

los accesos a playas populares y de Punta Iglesia. Se efectuaron reconstrucciones de muros marítimos entre el Torreón y Pigeon Club y el Pigeon y Playa Saint James, entre otras (Cuatro Años de Gobierno 1940, V: 86-93).

Las obras portuarias incluyeron intervenciones importantes en el Mercado de Frutos del Tigre, alguna de ellas ya mencionadas. Se mejoraron las dársenas 1, 2 y 3 con ensanches, construcción de galpones, de veredas e iluminación.

La provincia encaró importantes obras en los Bañerios de Chascomus, Magdalena, en la Ribera de Paraná de las Palmas, en Salto, en Púan y en Vicente López (Cuatro Años de Gobierno 1940, V: 98-113).

En el apartado de obras municipales ya mencionamos varias de desagüe. La Dirección de Hidráulica de la provincia desarrolló una importante tarea de limpieza de canales, de reparación de terraplenes y de mantenimiento de instalaciones para evitar inundaciones en Castelli, Dolores, General Conesa, General Lavalle, General Madariaga, Mar Chiquita, General Belgrano, Las Flores, Saladillo, Monte (Cuatro Años de Gobierno 1940, V: 116-151).

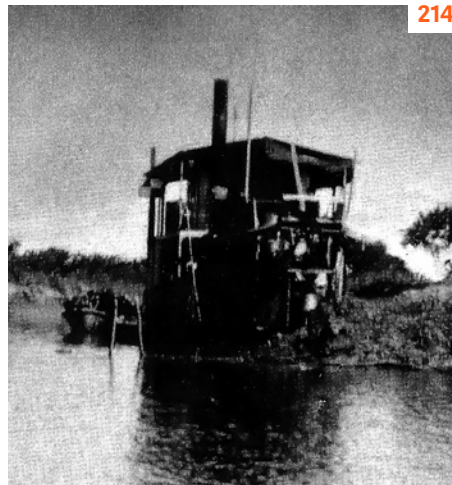
Se realizó una importante labor de obras sanitarias incluyendo la provisión de agua potable y de cloacas. Aumentó el número de conexiones y el consumo de agua. Se realizaron importantes obras en La Plata, Berisso, Ensenada, Bahía Blanca, Saladillo Rojas, Chivilcoy, Arrecifes, Necochea, Mercedes, Chacabuco construyendo usinas de agua potable, instalando cañerías, red de cloacas (Cuatro Años de Gobierno 1940, V: 179-229).



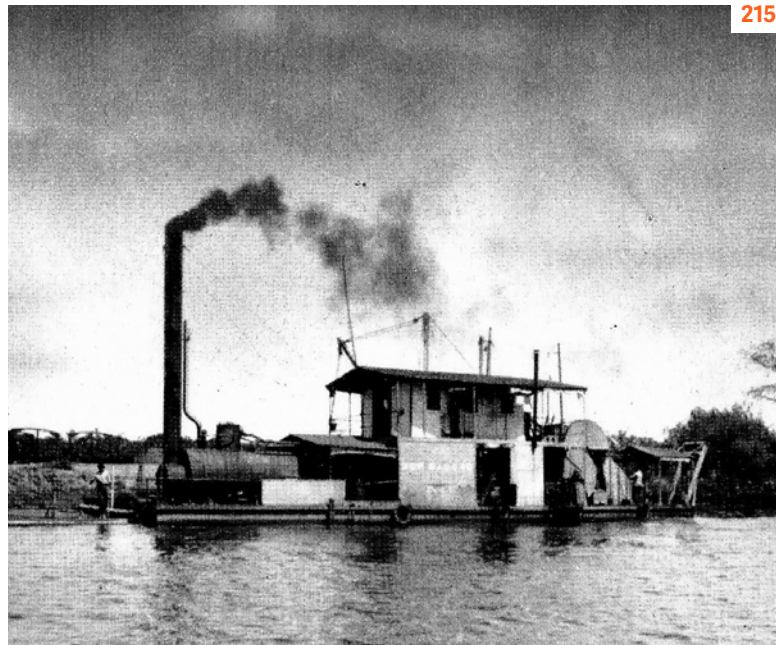
212 Calle French
Entubamiento zanja, vista del F.C.O hacia calle Rivadavia, al iniciarse las obras



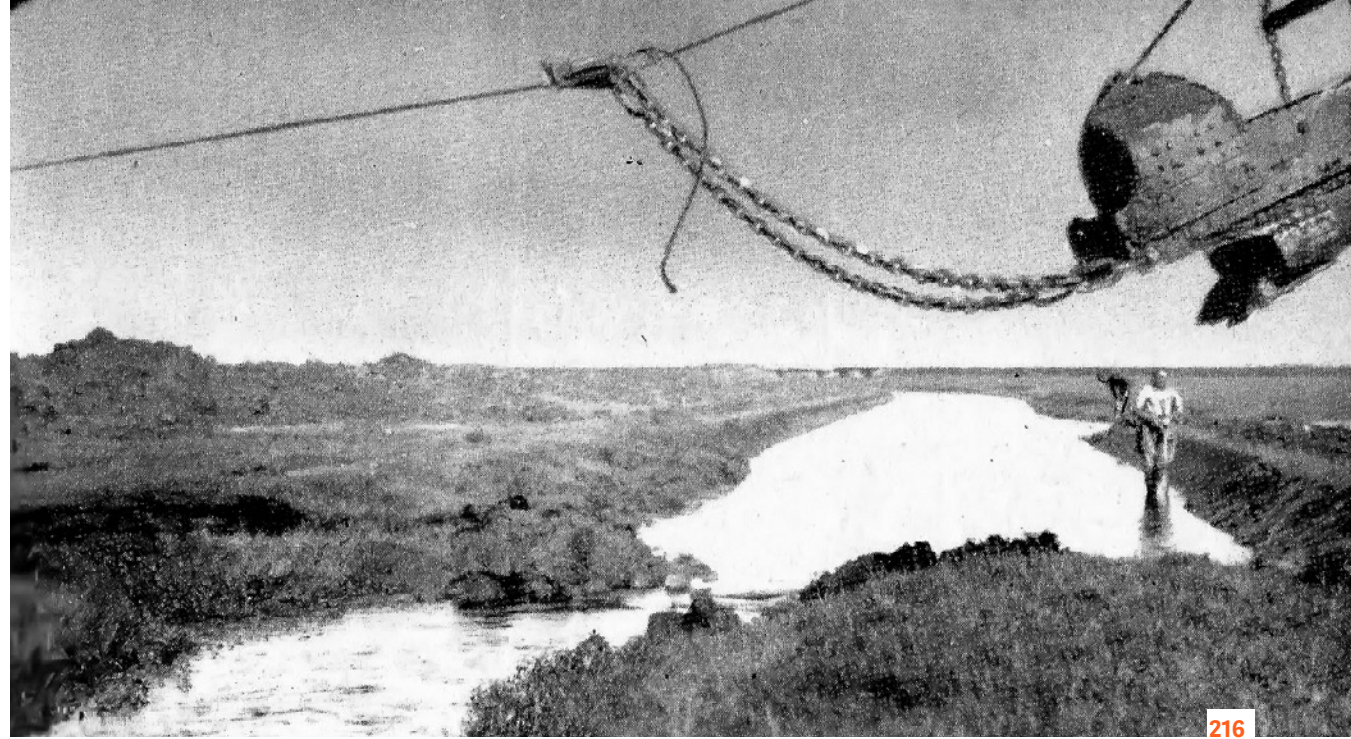
213



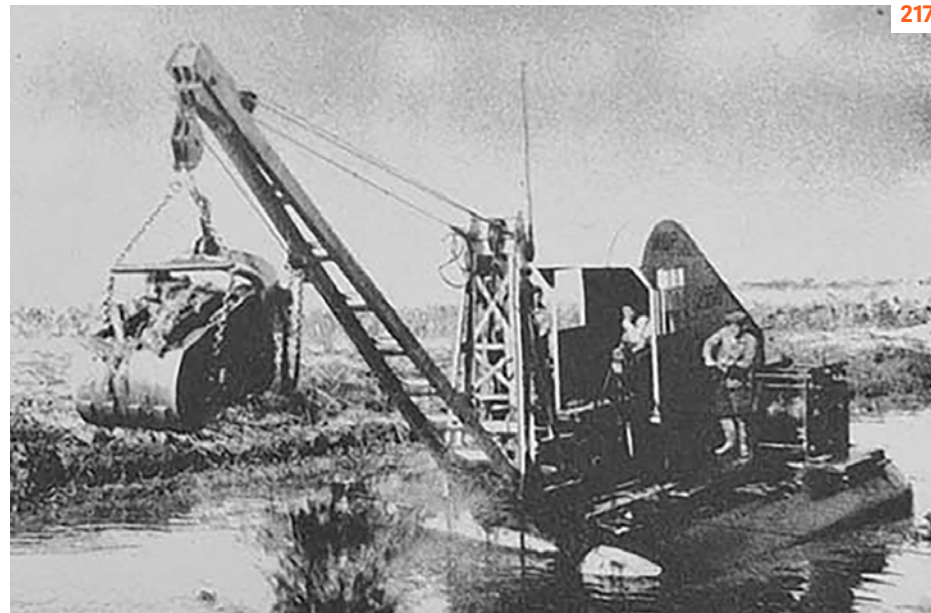
214



215



216



217

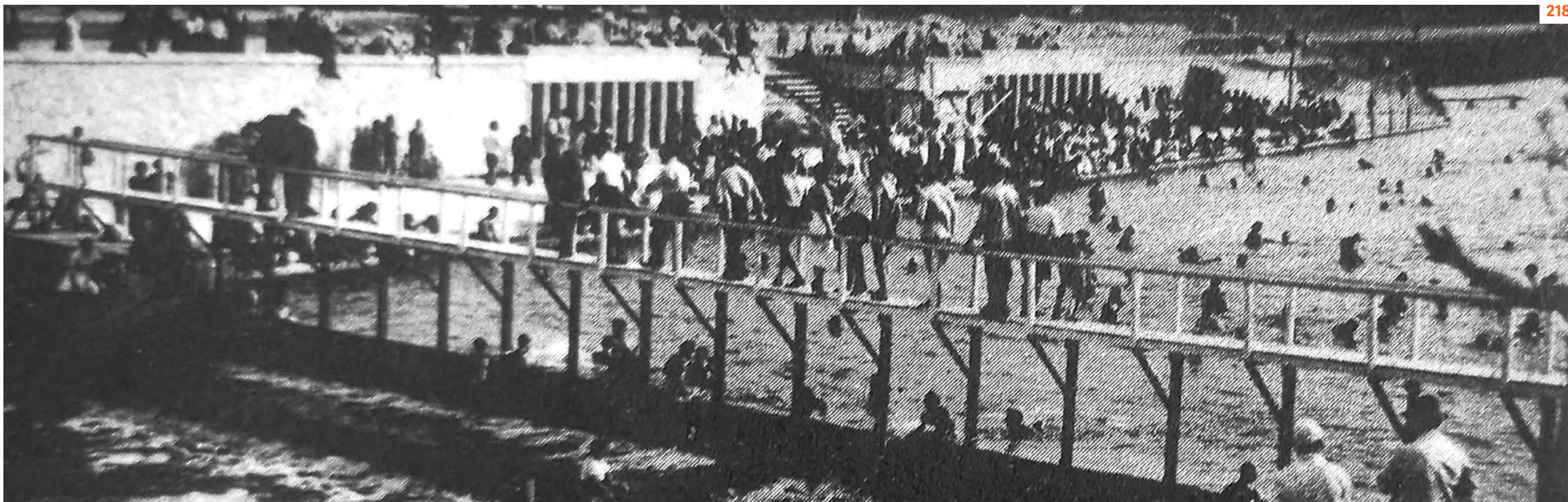
213 Coronel Brandsen
Excavadora trabajando en la canalización y profundización de la cana Gómez

214 Arroyo Angostura
Canalización del arroyo angostura, durante los trabajos

215 Delta
Una de las dragas empleadas en los trabajos de canalización de esta zona

216 Navarro
Vista de la canalización de la cañada de las garzas

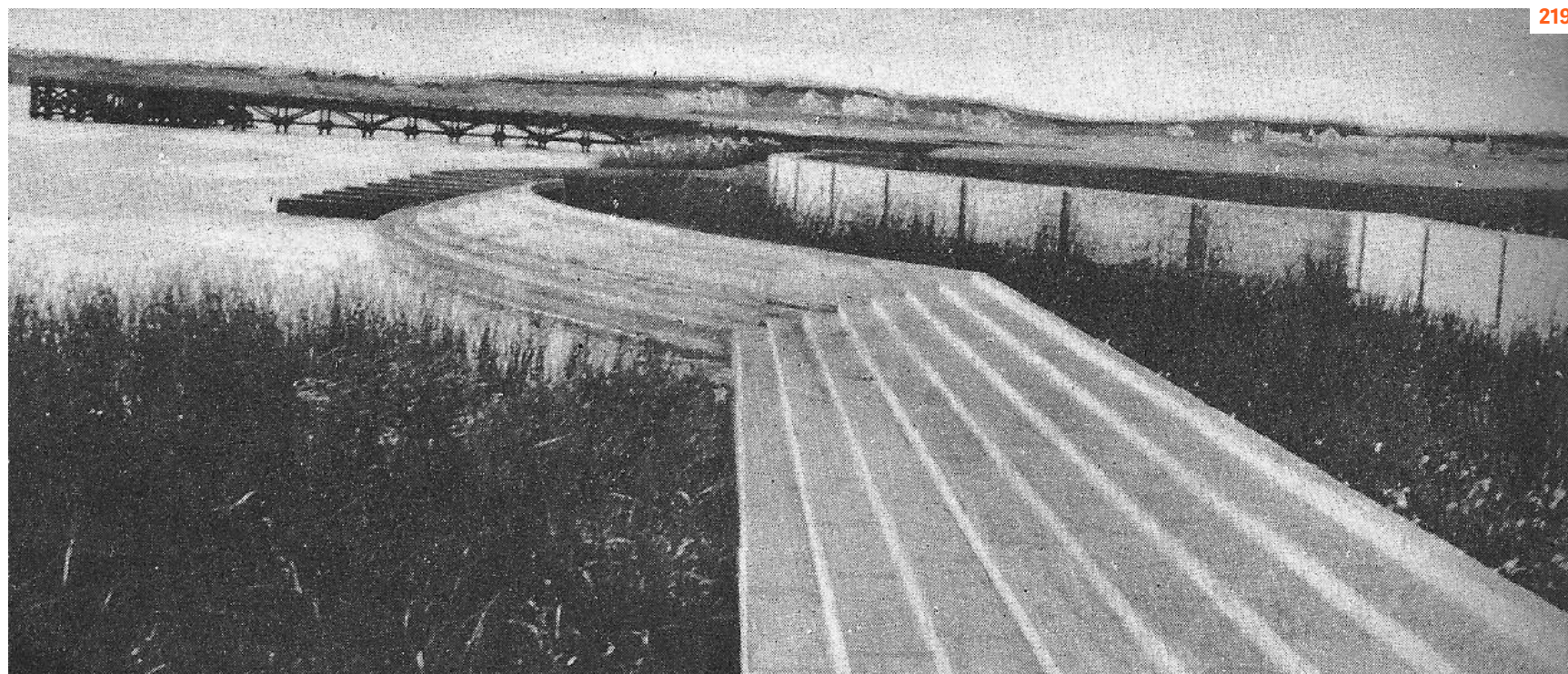
217 Arroyo Rico
Draglin trabajando en el arroyo rico



218

218 Marcelino Ugarte
Balneario municipal
sobre el río salto

219 Balneario G. Uriburu
Vista de la escalera
y muro de contencion
antes del relleno

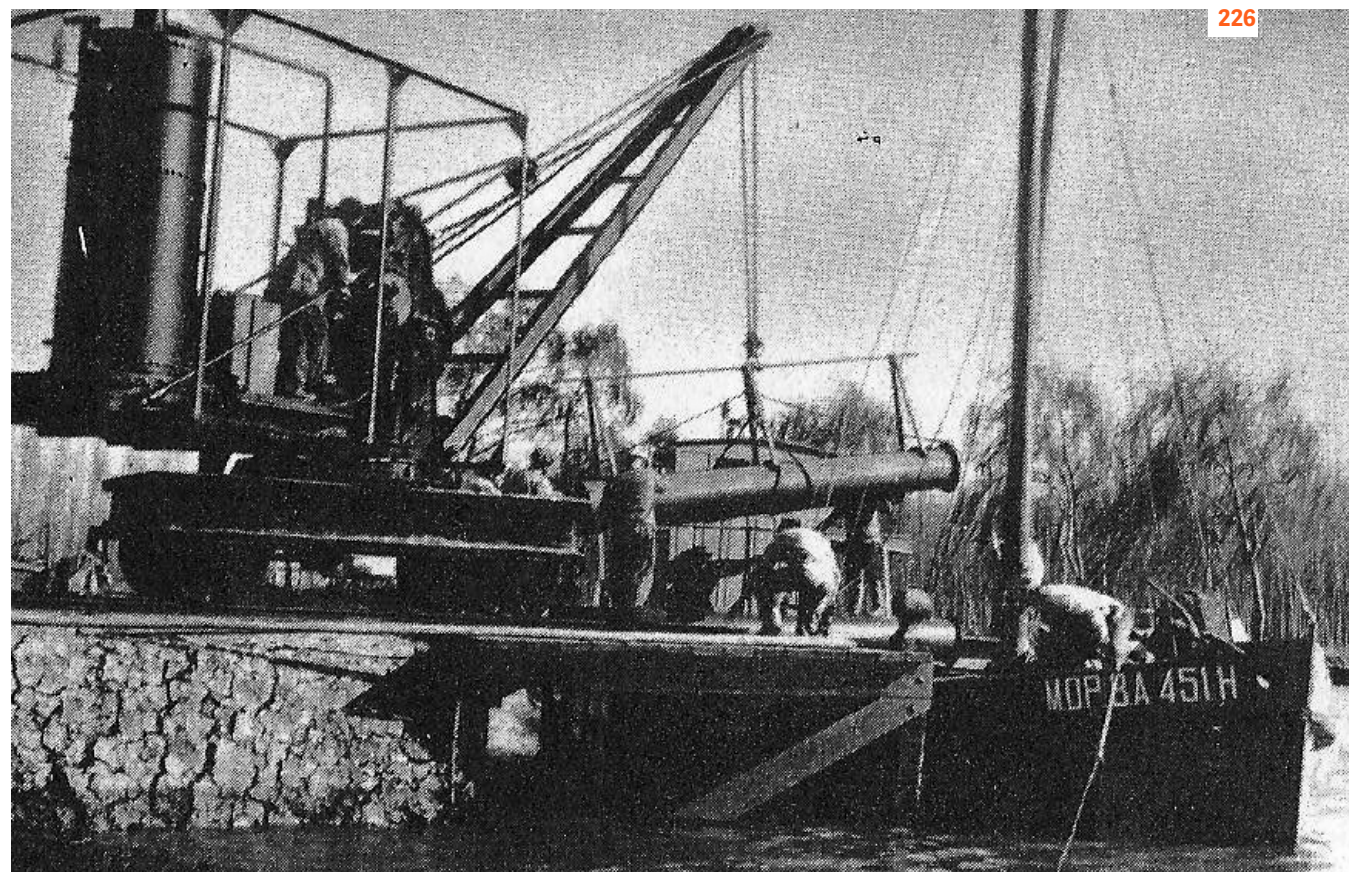


219

Representación grafica de las obras sanitarias

224





226



227



228



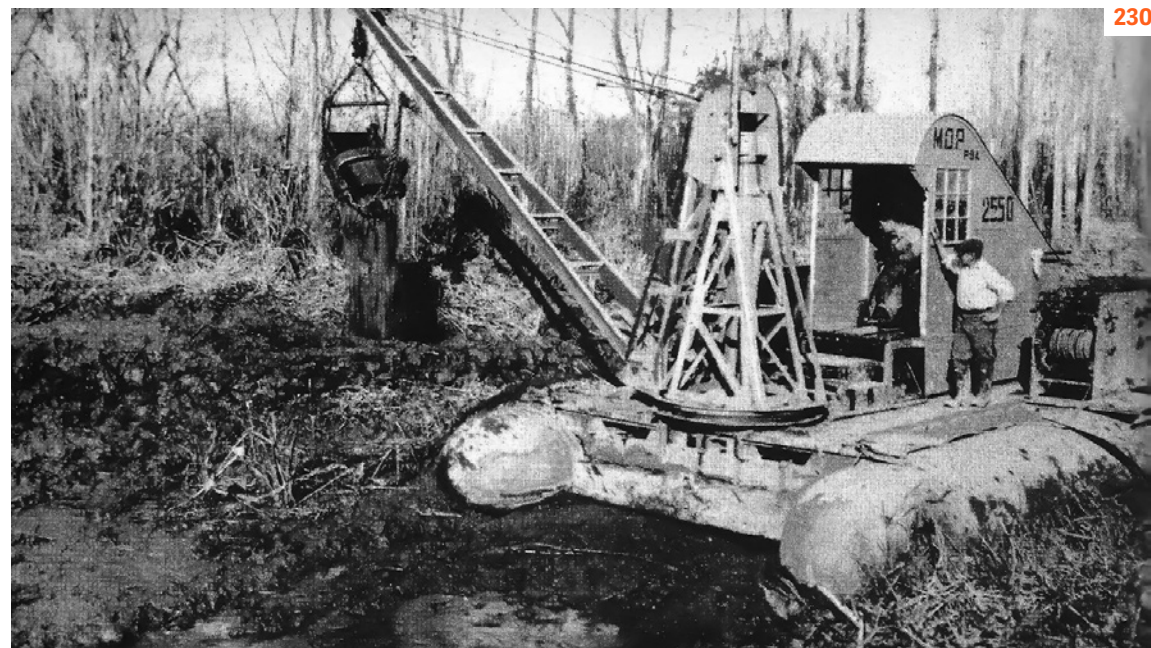
229

226 Taller y Varadero del Delta
Guinche cargando cañería flotante con destino a las dragas

227 Tigre
Mercado de frutos, vista general de una darsena

228 Tigre
Escalonado en la cabecera de la darsena N° 3

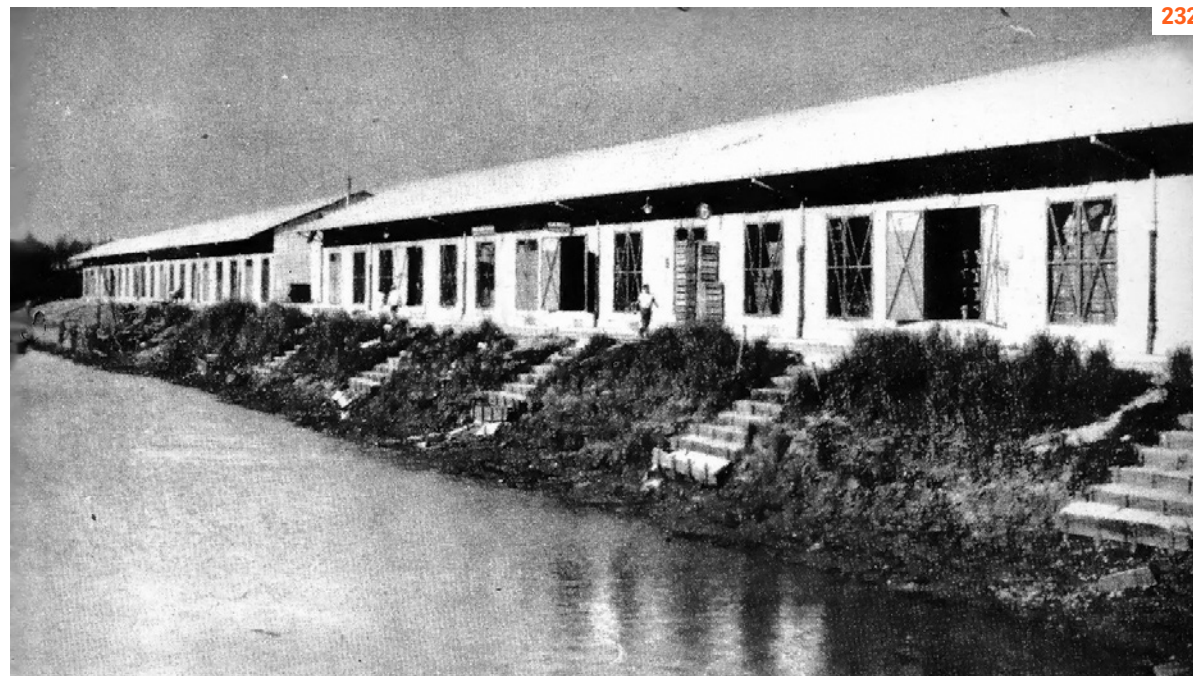
229 Tigre
Construcción del muro de la darsena N° 3 en el Mercado de frutos del tigre



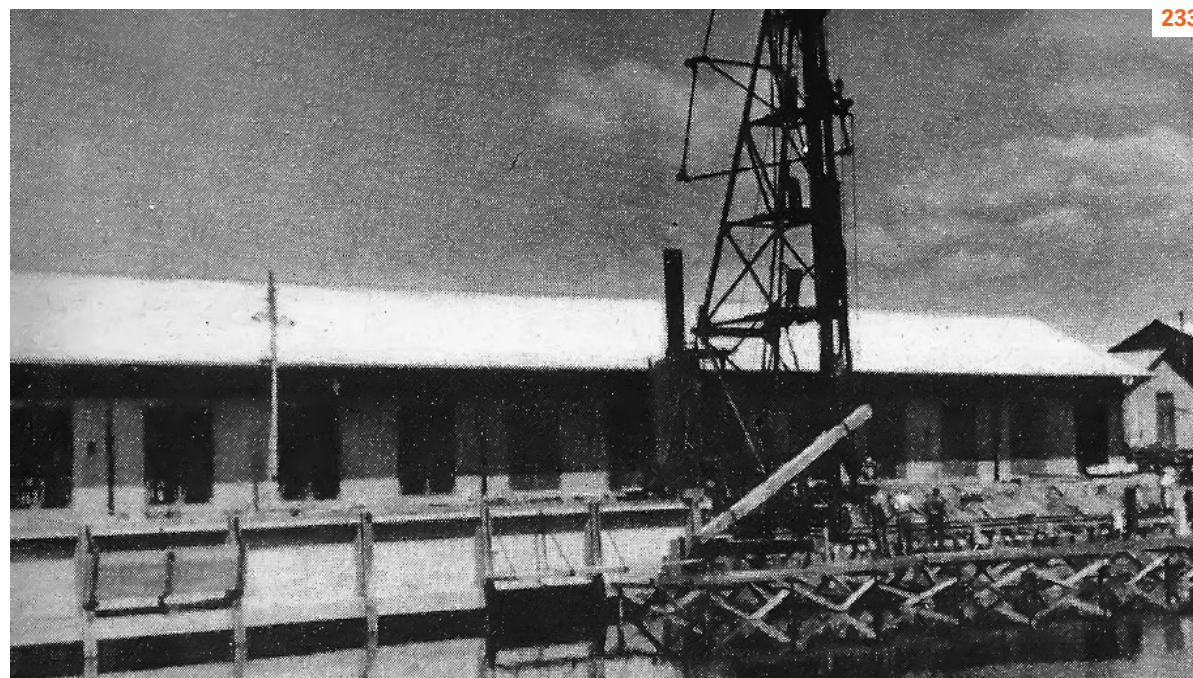
230



231



232



233

230 Arroyo Rico
«La Dragline»
trabajando en seco

231 Arroyo Rico
Arroyo Rico después
de los trabajos efectua-
dos por la «dragline»

232 Tigre
Mercado de Frutos
antes de comenzar los
trabajos en darsena 2

233 Tigre
Mercado de Frutos
hinca de pilotes muro
este de darsena 2



Cap.

**Anexo: Leyes provinciales
para el financiamiento
de obras públicas**

07

234 Desague de Avellaneda
Calle General Viamonte:
Detalle armadura de hierro
y hormigonado de conducto

NORMAS PROVINCIALES	CONCEPTO
Ley 3736/22	Autoriza al Poder Ejecutivo para contratar un empréstito interno o externo.
Ley 3796/24	Autoriza al Poder Ejecutivo para contratar un empréstito.
Ley 3832/24	Construcción de obras domiciliarias de salubridad en La Plata.
Ley 3973/28	Autoriza al Poder Ejecutivo a continuar las obras del Mercado de Frutas y a construir como anexo del mismo un Frigorífico en el pueblo de Tigre.
Ley 4017/28	Autoriza al Poder Ejecutivo para emitir «Bonos de Obras Públicas Municipales».«Las obras públicas a que se refiere la presente ley, serán exclusivamente las destinadas a la construcción, reparación, adquisición o habilitación del edificio municipal o edificio para las delegaciones municipales, hospitales locales, mataderos, hornos crematorios, desagües, corralones de limpieza, campos de deportes, plazas de ejercicios físicos, parques públicos, usinas de electricidad, y terrenos para obras sanitarias».
Ley 4102/32	Autoriza al Poder Ejecutivo a tomar empréstitos para pago de deuda.
Ley 4117/32	La provincia se acoge a los beneficios de la Ley Nacional de Vialidad 11.658. Crea un impuesto al combustible consumido en la provincia.
Ley 4125/33	Autoriza al Poder Ejecutivo para emitir Bonos de Pavimentación.
Ley 4142/33	Convenio ad-referéndum celebrado entre el Poder Ejecutivo y el Jockey Club de la Provincia.
Ley 4143/33	Concédase al Jockey Club de la Capital Federal autorización para efectuar reuniones de carreras en el hipódromo de su campo de deportes en San Isidro.

Ley 4293/35	Contratación de empréstito para cancelar compromisos, expedientes de crédito y saldos adeudados a la Dirección de Escuelas.
Ley 4331/35	Creación de Catastro.
Ley 4374/35	Autoriza al Poder Ejecutivo a emitir y negociar los títulos de Empréstito.
Ley 4376/36	Modifica art.3 de la ley 3742 y art.3 de la ley 3879, obras de desagües en Avellaneda, Lomas de Zamora y Almirante Brown.
Ley 4404/36	Autoriza al Poder Ejecutivo a emitir títulos de deuda interna para obras de embellecimiento en Playa Grande en el Partido de General Pueyrredón.
Ley 4405/36	Autoriza al Poder Ejecutivo a invertir fondos para las obras públicas realizarse en Mar del Plata de playas «Bristol» y de playa frente al Sanatorio Marítimo y Asilo Saturnino Unzué.
Ley 4406/36	Aprueba Plan de Trabajos Públicos.
Ley 4409/36	Modifica ley 4017 ampliando universo de obras públicas incluyendo hospitales que no sean locales, «cementeros y nichos y, en general, cualquier obra o servicio público de carácter comunal determinado por la Ley Orgánica Municipal; así como también adquisición y expropiación de los inmuebles destinados a cualquiera de los usos a que se refiere el presente artículo que se declara de utilidad pública».
Ley 4488/36	Faculta al Poder Ejecutivo para proceder a la formación de hasta 21 aeródromos.
Ley 4489/36	Amplía fondos para obras de desagüe en Avellaneda.
Ley 4515/36	Autoriza al Poder Ejecutivo a emitir títulos con destino a construcción y habilitación de pabellones para tuberculosos.
Ley 4489/36	Amplía fondos para obras de desagüe en Avellaneda.

Ley 4515/36	Autoriza al Poder Ejecutivo a emitir títulos con destino a construcción y habilitación de pabellones para tuberculosos.
Ley 4520/36	Autorizar al Poder Ejecutivo a entregar a la Sociedad de Beneficencia de La Plata un subsidio.
Ley 4523/36	Presupuesto de la Administración.
Ley 4538/37	Aprueba el Plan de Trabajos Públicos preparado por el Poder Ejecutivo trienio 1937-1938-1939. Se financiarían obras con patentes a salas de entretenimientos o análogos; por reembolso a la inversión por el producido de las mismas; con títulos de Deuda Pública. Autoriza a la provincia a hacer convenio con la Dirección Nacional de Vialidad para financiar acceso a la Capital Federal.
Ley 4540/37	Autoriza al Poder Ejecutivo para convenir con la Dirección Nacional de Vialidad la financiación de la ejecución de un plan mínimo de 2.500 kilómetros de camino.
Ley 4550/37	Crea el Registro General y Censo Permanente de la Población, Inmuebles, Comercio e Industrias.
Ley 4607/37	Autoriza al Poder Ejecutivo a disponer de fondos para la ampliación del Hospital de General Viamonte y del Hospital Caridad de Junín.
Ley 4655/38	Autorizar al Poder Ejecutivo a invertir en el ensanche inmediato del camino pavimentado General Belgrano que une la Capital de la Provincia con la ciudad de Avellaneda.
Ley 4661/38	Autoriza al Poder Ejecutivo para invertir recursos en las obras de desagües del Partido de Saavedra (Pigüé).
Ley 4667/37	Modifica el artículo 10 de la Ley número 4539 habilitando al Poder Ejecutivo podrá incluir otras no enumeradas o ampliar las ya enunciadas.
Ley 4668/38	Disposiciones complementarias a la Reglamentación general de tráfico. Destino de la contribución fiscal anual y del impuesto por equivalencia de uso de combustible.

Ley 4692/38	Autoriza al Poder Ejecutivo a destinar fondos para la formación de un parque en el cerro «La Movediza», partida de Tandil.
Ley 4705/38	Deroga la autorización contenida en el artículo 3º de la Ley 4540 que emite títulos.
Ley 4706/38	Redacción del artículo 3º de la Ley 4705.
Ley 4713/38	Se amplían fondos para ensanche del camino pavimentado General Belgrano.
Ley 4739/39	Urbanización de Playas y riberas en la provincia. Obras en General Pueyrredón y Miramar.

NACIONALES	CONCEPTO
Ley 11.658/32	Crea Dirección Nacional de Vialidad. Se crea el Fondo Nacional de Vialidad con un impuesto a la nafta, rentas generales, tasa por contribución de mejoras a la tierra rural en los territorios nacionales, multas por incumplimiento de contratos de obras de vialidad o de infracciones a la presente ley y «bonos de obras de vialidad», entre otros. La Dirección Nacional de Vialidad acordará una ayuda a las provincias para la construcción de caminos.

Aportes vecinales	*Donaciones de dinero, tierra y bienes
-------------------	--

* Según fuentes oficiales, en cuestiones camineras en los años 1936 y 1937 las expropiaciones superaron las donaciones. Tal cuestión se revirtió entre 1938 y 1939 y las donaciones superaron las expropiaciones (Cuatro Años de Gobierno 1940, VI: 194-195).



Cap.

Bibliografía

08

235 Desague de Avellaneda
Excavación para la construcción
del conducto de desague

Aguinaga C. y Azaretto R. (1991) Ni década, ni infame, del 30 al 43, Jorge Baudino Ediciones, Buenos Aires.

Cárdenas Coll Marcelo (2010) «La obra vial en Buenos Aires bajo la gobernación de Freso», en Reitano 2010.

Cajal, Leonardo (2024) Los arquitectos de la transformación, Revista Investigación en Movimiento, Buenos Aires.

Cedro, Juliana (2017) Comunicación La Plata-Buenos Aires. La construcción del camino pavimentado entre 1907 y 1916, XVI Jornadas Interescuelas-Departamentos de Historia, Facultad Humanidades, Universidad Nacional de Mar del Plata.

Cuatro Años de Gobierno (1940) Provincia de Buenos Aires.
Obras Públicas en Municipios, T II.
Vialidad, T IV.
Hidráulica, Pavimentación, Obras sanitarias, Geodesia y Catastro, T V.
Obras Públicas, Policía, Tráfico, Comisión de Aviación, telégrafo, radiodifusión, Registro General y censo permanente, protección a la infancia, T VI.
Escuelas, Colonias de vacaciones, educación física y cultura, T VII.

Delgado Oscar (2014) «El laboratorio de ensayo de materiales del Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, pionero nacional en la gestión de ciencia y tecnología», Revista Científica «Visión de Futuro», UNaM, Año 11, Volumen N°18, N° 1, Enero – Junio.

Di Fazio Gerardo (2022) Hizo 60 obras monumentales en cuatro años: quién fue el arquitecto que cambió la cara de 25 municipios bonaerenses, INFOBAE, Buenos Aires.

Di Paolo F., Russo Bautista S., Gómez Monzón A., Ratto P (2023) Ruta Salamone, con prólogo de René Longoni y fotos de Martín Aurand, Ediciones Bonaerenses, Buenos Aires.

renses, Buenos Aires.
Fraga, Rosendo (1993) El general Justo, EMECÉ, Buenos Aires.

Fresco Manuel (1940) Conversando con el Pueblo, compilado por Luis Balesta, Buenos Aires. Volúmenes 1 y 2.

Ibarbia Diego Joaquín (1975) Bustillo José María Ing. Agr., Academia Nacional de Agronomía y Veterinaria, Ciudad de Buenos Aires.

La Nación (2023) Alejandro Bustillo: del Llao Llao a la rambla Bristol, pionero de la arquitectura nacional, Revista Lugares, Ciudad de Buenos Aires.

Longoni R. Molteni J. Galcerán V. Fonseca I. (2010) «La modernidad en la obra pública bonaerense, 1930-1940», en Reitano 2010.

Jacquelin Andrés Ramón (2023) Francisco Salamone, el arquitecto de las obras impactantes en las pampas, Diario La Nación.

Molteni J. y Galcerán V (2010) La obra pública en la Provincia de Buenos Aires durante el gobierno de Domingo Mercante (1946-1952), 2º Congreso Red de Estudios sobre el Peronismo, UNTREF, Buenos Aires.

Oría Salvador (1945) El Estado Argentino y la nueva economía, intervencionismo defensivo, Peuser, Buenos Aires.

Pérez Leloutre, S. (2021). Edificios municipales en la provincia de Buenos Aires. Materialismo cívico en acción (1936-1940), AREA, Ciudad autónoma de Buenos Aires.

Ramos Jorge (1993) Alejandro Bustillo, de la Hélade a La Pampa, Instituto de Arte Americano y de Investigaciones Estéticas, CABA.
(2001) Salomone en la pampa: una estética del Justismo, Instituto de Arte Americano y de Investigaciones Estéticas, CABA.

Recalde Aritz (2023 b) Políticas agrarias bonaerenses, Revista Investigación en Movimiento, Buenos Aires.
(2023) Políticas de promoción y de protección de la Infancia de la gobernación bonaerense de Manuel Fresco 1936-1940, Revista Investigación en Movimiento, Buenos Aires.

Reitano Emir (2010) El Gobierno de Manuel Fresco en la provincia de Buenos Aires (1936-1940), Instituto Cultural, Buenos Aires.

Winiel Viviana (2017) Alejandro Bustillo: sus obras en Argentina y particularmente en Posadas, Gobierno de Posadas, Misiones.

Portales citados
Archivo de Imágenes Digitales: <https://www.aidfadu.com/>
Mondo Salamone: <https://mondosalamone.com/>

La mañana, 2021, Buena noticia: 25 de Mayo se mantiene libre de coronavirus, (Fotografía del palacio municipal), <https://www.lamanana.com.ar/buena-noticia-25-de-mayo-se-mantiene-libre-de-coronavirus/>

La unión, 2019, "Grandes Tiendas Japas" fundó el primer edificio con ascensor de Lomas y quedó en la historia, (Fotografía del plano del edificio), <https://launion.com.ar/nota/-7184/2019/09/%EF%BF%BDgrandes-tiendas-japas%EF%BF%BD-fundo-el-primer-edificio-con-ascensor-de-lomas-y-quedo-en-la-historia>

Municipalidad de Bolívar, 2020, Se habilita el funcionamiento de los cementerios en el partido de Bolívar, (Fotografía de la entrada al cementerio), <https://www.bolivar.gob.ar/novedades/1258-se-habilita-el-funcionamiento-de-los-cem.html>

Partido de Mar Chiquita, 2024, Mar Chiquita: nuevo aumento del 13,2% para agentes municipales, (Fotografía del municipio), <https://prensamarchiquita.com.ar/mar-chiquita-nuevo-aumento-del-132-pa-ra-agentes-municipales/>

com.ar/mar-chiquita-nuevo-aumento-del-132-pa-ra-agentes-municipales/
Olivarría Municipio, 2023, Agosto en el Teatro Municipal, (Fotografía del teatro), <https://www.olavarria.gov.ar/agosto-en-el-teatro-municipal-2/>

El álbum de lobos, 2016, antigua municipalidad de lobos (circa 1941), (fotografía del antiguo municipio de Lobos) <http://www.elalbumdelobos.com.ar/2016/07/antigua-municipalidad-de-lobos-circa.html?m=1>

Caminatas guiadas por Mar del Plata (21 de junio de 2024) Playa grande, la modernidad en Mar del Plata. 1938 [imagen adjunta] [publicación de estado]. Facebook <https://www.facebook.com/photo/?fbid=995681915897957>
<https://www.facebook.com/photo/?fbid=995681949231287>

Salamone_planet: https://www.instagram.com/salamone_planet/

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Nacional de Lanús (UNLa), siendo el libro el resultado del proyecto de investigación de la convocatoria Amílcar Herrera titulado «La Gobernación bonaerense de Manuel Fresco (1936-40): matriz de pensamiento y acción de gobierno». A los colegas del equipo que están trabajando sobre la figura del gobernador Fresco, Leonardo Cajal y Ezequiel González.

A la carrera de Diseño y Comunicación Visual de la UNLa, quienes tuvieron a cargo la diagramación del libro en el marco de una Practica Pre Profesional. A la directora de la licenciatura, Andrea Gergich, a la docente Angelina Sánchez y a las estudiantes Magalí Daigre y Vanesa Guzmán.

Manuel Fresco estuvo a cargo de la gobernación bonaerense en el periodo 1936 - 1940. En tal solo cuatro años, implementó el programa de modernización institucional más importante de la historia provincial.

Se formuló y se ejecutó una innovadora política social (derecho laboral, protección de la infancia, etc.), se impulsó una importante colonización agraria, se implementó una reforma educativa y cultural, se promovió el deporte en las escuelas y el turismo popular, entre otras transformaciones.

El libro *La obra pública de la gobernación bonaerense* de Manuel Fresco describe en detalle la histórica y contundente inversión en infraestructura de la etapa

Movilizando el saber de los obreros y de los arquitectos e ingenieros como Francisco Salamone, Alberto Bogani, Francisco Marseillán y José María y Alejandro Bustillo se construyeron rutas, puentes, escuelas, hospitales, plazas y parques públicos, balnearios, aeródromos, mercados, cementerios y edificios administrativos provinciales y municipales, entre otras imponentes obras.

El libro de Aritz Recalde describe el ideario de sus protagonistas y presenta una reseña fotográfica de sumo interés para los estudiosos de la historia social, cultural y arquitectónica bonaerense.



ISBN 978-987-8926-80-3



9 789878 926803