



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

EXPTE. D- 3287 /24-25



PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE
BUENOS AIRES SANCIONAN CON FUERZA DE

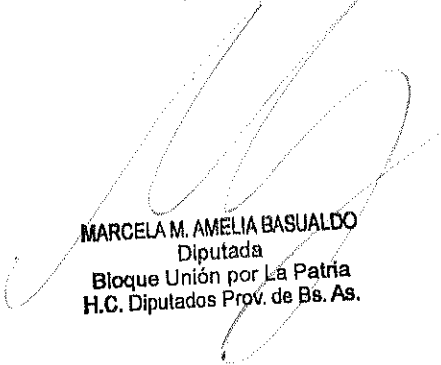
LEY

ARTÍCULO 1°: Declárese Patrimonio Histórico, Arquitectónico y Cultural de la Provincia de Buenos Aires, al Viejo Puente de Hierro del Partido de Dolores, que se encuentra emplazado desde hace más de un siglo sobre el canal 9 siguiendo la traza de la ex ruta nacional N° 2 que une el kilómetro 202 con la ruta provincial N° 63.

ARTÍCULO 2°: El Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires queda facultado para arbitrar las medidas tendientes a la preservación, conservación y protección del mismo.

ARTÍCULO 3°: En testimonio de la presente declaración facultase al Poder Ejecutivo de la Buenos Aires por quien corresponda a la colocación de una placa identificatoria.

ARTÍCULO 4°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.


MARCELA M. AMELIA BASUALDO
Diputada
Bloque Unión por La Patria
H.C. Diputados Prov. de Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

A partir del siglo XIX se dio inicio a un plan de control de inundaciones en el área de la pampa deprimida en el territorio de la provincia de Buenos Aires, debido a que reiteradamente se ocasionaban complicaciones sobre los campos de diferentes partidos de la provincia, concretamente al sur del río Salado.

En este sentido el gobierno de la provincia de Buenos Aires comenzó a realizar en 1893 las tratativas legales para sanear el área, y construir las obras. Las mismas comprendieron la construcción de 19 canales de desagües y aliviadores distribuidos en el territorio sudeste de la provincia, del mismo modo obras complementarias pertinentes en los caminos rurales.

La provincia de Buenos Aires fue, y es, territorio propicio de asentamientos humanos y grandes obras de infraestructura implantadas la gran mayoría a fines del siglo XIX y en la primera mitad del siglo XX. Por solo mencionar algunos ejemplos, los ferrocarriles y los grandes edificios públicos son sinónimos de ello, en este contexto las obras hidráulicas constituyen un gran valor histórico y testimonial de una época pasada, pero aún vigentes y con prestación de servicios. Frente a los graves problemas de inundaciones que sufría la zona sudeste de la provincia de Buenos Aires, en la denominada pampa deprimida, el Estado nacional y provincial, comenzaron a evaluar la posibilidad de llevar a cabo las obras de infraestructuras necesarias para contrarrestar el grave problema territorial que inundaciones –y también sequías- provocaban en los campos fértiles de la región, ocasionando pérdidas económicas considerables.

De este modo en 1892 se autorizó al Poder Ejecutivo a elaborar un plan para el control de inundaciones, un proyecto de infraestructura de extrema complejidad y dimensión para su época que comprendió extensas hectáreas de la región pampeana.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

En 1896 se creó la Dirección de Desagües de la Provincia de Buenos Aires, siendo en 1900 el llamado a "licitación pública para la construcción de las obras de desagüe a practicarse en las zonas inundadas de la provincia de Buenos Aires" (Ministerio de Obras Públicas. 1900:1).

Las obras de canalización de las aguas comprendían la construcción de 19 canales de desagües y aliviadores, obras accesorias, obras de arte, y puentes en cruces de caminos públicos y ferroviarios de la región comprendida en el centro este de la provincia.

El tema de las inundaciones en el territorio bonaerense, es un debate que es de larga data. A fines del siglo XIX Florentino Ameghino había advertido la necesidad de atender la cuestión de los drenajes, no solo por las inundaciones sino por las áreas secas, ya que algunas quedaban inundadas mientras muchas otras se hallaban desérticas (Ameghino 1969), por ello la importancia de canalizar y retener las aguas más que desaguarlas al río.

Otros informes dan cuenta de la gravedad que la provincia atravesó respecto de las inundaciones de sus campos, el INA (2012) publicó al respecto sobre la situación pasada y también presente. Este problema recurrente en territorio bonaerense fue un problema económico que concentró las mayores preocupaciones, en atención al perfil productivo de la Provincia y las particularidades de su sistema hídrico.

"En contraposición, el problema de los desagües recibió la mayor de las atenciones, dictándose disposiciones legales en los años 1893, 1895 y 1910" (Pereyra 2010). En 1896 se creó la Dirección de Desagües de la Provincia de Buenos Aires, antecedente de la Dirección de Hidráulica, consignada para intervenir en la regulación de las consecuencias tanto del régimen de lluvias –intenso pero desigual- como del régimen hídrico dominante, con escasas o nulas pendientes, específicamente en la cuenca del Río Salado.

Los antecedentes pueden hallarse desde el año 1877 con una de las peores inundaciones, por entonces el ingeniero Huergo expuso ideas para aminorarlas. "En 1881 el gobierno contrató los servicios del Ingeniero Waldorp, para estudiar las obras que evita-



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

ran las inundaciones, y a los ingenieros Lavalle y Medici para levantar la altimetría de la zona" (La Ingeniería 1914). El 14 de septiembre en 1888, el Ing. Pedro Benoit elevó un informe de análisis de la situación de la "comisión especial nombrada por el superior gobierno, para el estudio de la sistemación hidráulica de la Provincia de Buenos Aires" (La Ingeniería 1914), el documento presentado se puede sintetizar en tres etapas de estudio, tal como lo plantearon los encargados:

- 1- Sistemación hidráulica de la zona inundada
- 2- Desagüe de la misma zona
- 3- Canales de navegación

El primero es un análisis del régimen y cantidad de las precipitaciones, la distribución, evaporación e infiltración de estas. El segundo comprende el análisis planimétrico para fijar la disposición de las obras en función de los cursos de agua. Por último, el planteo de los canales navegables, complemento de los canales de desagües.

En este contexto el río Salado está formado por una inmensa cuenca con escasa pendiente y con una tortuosa desembocadura hacia la ensenada de Samborombón, siendo -junto a otros fenómenos- el causante de los desbordes, inundando las zonas aledañas. Este es el motivo de la planificación de los canales aliviadores y de desagües.

Para mejorar las condiciones emergentes de las inundaciones, el gobierno de la provincia de Buenos Aires comenzó a realizar en 1893 las tratativas legales para sanear el área, y construir las obras. Al respecto la Ley N° 2486 "Obras de desagües en el sud de la provincia" autorizó el 3 de diciembre de 1892 "al Poder Ejecutivo para proceder a practicar las obras de desagües en la parte sud de la provincia que sufra o sea susceptible de sufrir inundaciones", al mismo tiempo la Ley expuso "apruébese igualmente el anteproyecto general de desagües de la parte sud inundable de la provincia" (Kezelman y De Souza 1930).

"El artículo 13 del Decreto de enero de 1896, reglamentario de la Ley de desagües, establece que a la dirección de desagües le corresponde formar y someter al Poder



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Ejecutivo el plan definitivo con sujeción al cual se llevaran a cabo las obras de desagües en los distritos de la provincia susceptibles de sufrir inundaciones, previa entrega el departamento de ingenieros de los estudios, planos, y presupuestos" (La Ingeniería 1914). La dirección de desagües dependiente del Ministerio de Obras Públicas estuvo a cargo de los estudios y proyectos para las obras correspondientes. Para ello designó una comisión técnica en el año 1899 presidida por el Ing. Nyströmer, quien hizo una propuesta de diecinueve canales, propuesta que fue evaluada por la Legislatura provincial.

En el año 1900 "la dirección de desagües autorizada por Ley de 24 de septiembre llamó a licitación pública para la construcción de las obras de desagües, comprendiendo las siguientes tareas: "excavaciones, dragages, terraplenes, etc. y los correspondientes trabajos accesorios" (Ministerio de Obras Públicas. 1900). El presupuesto general no incluyó el costo de los puentes, en consecuencia, el informe del ingeniero Nyströmer advierte que "los canales cortan 39 caminos generales y mucho mayor número de los parciales y vecinales, la mayor parte habrán de requerir puentes, muchos de ellos de 300 metros de abertura, y su costo no menor de cuatro millones, no esta en el presupuesto" (La Ingeniería. 1914). Esta situación hizo modificar el presupuesto estipulado en el empréstito de 25 millones ampliado a 30 millones.

Por esta época fue común la construcción en hierro de la superestructura de las obras de arte de la provincia, aunque sobre esto el ingeniero Huergo advirtió en años anteriores, que en Europa era casi exclusivo la aplicación del hierro a las construcciones por las ventajas que presentaban, pero en Argentina no era lo más conveniente por diversas razones: "no se puede obtener estos puente sino encargándolos a Europa, además de las grandes demoras sería preciso enviar de Europa obreros para el montaje de los mismos, los fletes y gastos" (Huergo 1869).

La estructura de fundación de las obras de arte fue in situ, de mampostería, y la superestructura de los mismos, realizada en hierro, fue encargada y contratada en Euro-



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

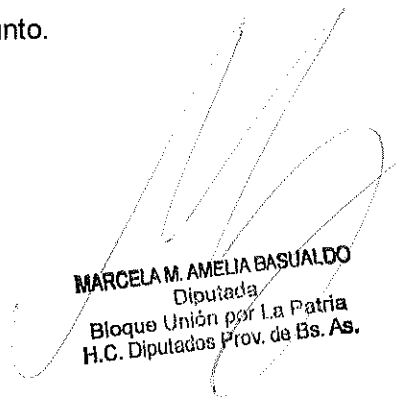
pa. "Los cimientos y demás construcciones, así como el montaje de la parte metálica, se ejecutaron por administración (Dirección de Desagües. 1911).

El Antiguo Puente del Canal 9, que data del año 1912, debe ser preservado y declarado patrimonio histórico y cultural no solo por su estructura, su tecnología constructiva, sus materiales, sino también por ser representativo de una etapa histórica de esta zona de la provincia de Buenos Aires; por ser testimonio de una época pasada que marcó un cambio en la fisonomía pampeana, ya que al desviar los arroyos, se alteró la red hidrológica de la zona.

Es también la representación de una etapa de la historia regional. La concreción de los canales y las obras relacionadas, como los puentes, involucró a innumerable cantidad de personas llegadas desde otras regiones del país y otros países. Esto produjo un enorme intercambio cultural y social y produjo también el asentamiento estable en la zona de muchos de los canaeros que trabajaron en las obras.

Puente de hierro que, a la fecha cuenta con 112 años, y se emplaza desde hace más de un siglo sobre el canal 9 siguiendo la traza de la ex ruta nacional N° 2 que une el kilómetro 202 con la ruta provincial N° 63. El mismo posee un valor simbólico, histórico y material que lo convierten en un referente patrimonial de nuestro partido y que es necesario poner en valor, proteger y preservar.

A mérito de las consideraciones vertidas, es que se solicita a los Señores Diputados que acompañen con su voto el proyecto de ley adjunto.



MARCELA M. AMELIA BASUALDO
Diputada
Bloque Unión por La Patria
H.C. Diputados Prov. de Bs. As.