



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

"LA LARGA HISTORIA DEL AGUA" (*)

"La historia del agua en San Antonio Oeste es la historia misma de nuestro pueblo.

El empeñamiento de permanecer en este lugar a pesar de la ausencia de agua fue casi una constante inexplicable, si no fuera por la fe y la confianza que los sanantonienses tenían en el lugar que habían elegido.

Pretender mantener la vida a toda costa a pesar de la falta de agua, que precisamente es fuente de vida, es a todas luces propio de un convencimiento que puede parecer hasta disparatado sino estuviese sostenido por una convicción mucho más cerca de la certeza que de la duda."

"Lo que cuenta Don Cayetano Leiva"

Don Norberto Cayetano Leiva Céspedes fue un personaje muy popular y apreciado por los vecinos en el San Antonio Oeste viejo.

Era un entrerriano que se radicó en 1910 en nuestro pueblo y que guardaba muchos recuerdos de los inicios y por supuesto recuerdos que estaban relacionados con la falta de agua y con el optimismo desbordante de aquellos sanantonienses que estaban seguros que la llegada de la misma, traería un progreso definitivo para su pueblo. Desde sus funciones en el Ferrocarril sufría también la vida con escasa agua y compartía la confianza de que su llegada en abundancia traería el ansiado desarrollo para San Antonio Oeste.

En 1972, el Diario Río Negro transmitía a sus lectores lo que Don Cayetano le había contado con respecto a la larga historia del agua. Transcribimos textualmente lo que Don Cayetano relató al corresponsal del diario.

"En la primitiva población de San Antonio Oeste, o Saco Viejo, donde estuvo el primitivo puerto, hubo dos jagüeles de agua apenas salobre que utilizaban los primeros colonos y los troperos. Cuando comienza la construcción del Ferrocarril, la empresa instaló dos molinos sobre sendos jagüeles a unos tres kilómetros de la población y puso en funcionamiento un alambrique con el que se destilaba agua. Simultáneamente en las casillas de madera forradas con chapas de cinc se adosaron aljibes para recoger el agua de las escasas lluvias."



Legislatura de la Provincia de Río Negro

"La situación mejoro- sigue narrando Don Cayetano- cuando los rieles llegaron al paraje Aguada Cecilio, a 80 kilómetros de san Antonio Oeste. Allí existían dos vertientes descubiertas por Don Cecilio Crespo (de ahí el nombre de Aguada Cecilio) que traficaba con tropas de carretas, entonces se aprovecho ese caudal de agua que permitía reunir en una cisterna hasta 30.000 litros de agua por día. A fines de 1909, los rieles llegaron hasta Valcheta con lo cual el aprovisionamiento se incrementó considerablemente extrayéndose agua del arroyo. En oportunidad de una visita del Doctor José Figueroa Alcorta, presidente de la República, una comisión formada al efecto, peticionó que se considerase el traslado de agua en vagones tanques y que se hiciese la distribución gratuita a la población. Un decreto del Poder Ejecutivo autorizó al entonces ferrocarril del estado, a transportar ocho tanques semanales con agua desde Valcheta, que se cobrase la distribución a los vecinos, termina Don Cayetano. A medida que fue creciendo la población, la escasez y el racionamiento fueron una amenaza constante.

"El Informe Wysoski"

Jordan Wysoski, era un agrimensor que tenía estudios sobre hidrología geología e ingeniería y había intervenido en la construcción de la famosa zanja de Alsina, medio sumamente primitivo, que no dio el resultado esperado, para contener los malones de los indios en la provincia de Buenos Aires.

En los primeros días de Julio de 1879, el General Julio Argentino Roca, que había arribado a Carmen de Patagones navegando el río Negro, encomendó al gobernador de Río Negro, Alvaro Barros, una expedición a "Saco San Antonio" con el propósito de proyectar la colonización de esa región. Previamente debería practicarse perforaciones en procura del hallazgo de agua potable. Alvaro Barros confió la misión al Mayor Jordan Wysoski.

En el libro "Estudio topográfico de La Pampa y Río Negro" del Coronel Manuel J. Olascoaga se transcribe íntegramente el extenso informe, que luego recogió René Henry Lefebvre en su libro " Mi querido puerto San Antonio "

El informe contiene datos precisos sobre la preocupación mayor para llevar a cabo la colonización, la provisión de agua suficiente.

Ya en la península Villarino la expedición hace el primer intento de encontrar agua, haciendo una perforación que llega a los 4.80 metros sin conseguir resultados positivos alguno.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

El informe trasunta en todo momento la convicción de Wysoski de que las características del terreno indicaban siempre que en la zona había aguas subterráneas.

Como consecuencia de este informe, el Gobierno Nacional ordena la compra de maquinarias necesarias para perforaciones de hasta cien metros.

Pero no solamente máquinas perforadoras se compran y se envían, sino también un gran alambique que destilaría agua salada a orillas del mar.

La perforadora se instaló en lo que hoy es el paraje denominado **Las máquinas**, por la circunstancia de que aquí estuvieron trabajando.

El alambique comenzó a destilar agua, haciéndolo a razón de 44 litros por hora.

La perforadora llegó, sin éxito, a los 44 metros de profundidad, cuando se produjo un conocido suceso, que ha sido narrado por distintos historiadores, Una incursión de indios de la zona, cuesta la vida de todos los trabajadores que actuaban en las perforaciones.

Hasta 1910 cuenta Héctor Izco en su libro "San Antonio Oeste y el mar" se veían los restos de las maquinarias, como mudos testigos de este intento fracasado de colonizar nuestra zona y que daría nombre al paraje, desde entonces conocido como Las Máquinas Los restos de estas máquinas aún pueden observarse hoy, en el lugar.

El fracaso según Wysoski se produjo ante el desánimo y el temor después de la matanza. Ya no será posible seguir adelante, aclara, si el gobierno Nacional no dicta las medidas de seguridad necesarias a fin de proseguir con el intento de colonizar y conseguir agua.

"El Proyecto Cipolletti"

En 1898, siendo Presidente de la República, el General Roca y Ministro de Obras Públicas el Ingeniero Emilio Civit, por un decreto nacional se comisiona al Ingeniero Hidráulico César Cipolletti para ejecutar un vasto programa de estudios que analice las posibilidades de aprovechar integralmente los caudales de los ríos Limay, Neuquén y Negro.

En el apartado d) del documento a que estamos haciendo referencia, se encomienda al Ingeniero Cipolletti "estudiar la posibilidad y conveniencia de sacar un canal del río Negro hacia el puerto de San Antonio, otro hacia el de San Blas y un tercero para regar los terrenos comprendidos en el ejido de Viedma"

A solo seis meses de habérselo comisionado, el Ingeniero Cipolletti, pudo presentar al Ministro de Obras Públicas un informe de mas de 500 páginas, complementadas profusamente con planos y gráficos.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Este informe es tenido por los estudiosos como el más fidedigno y valioso documento científico que se haya elaborado en el siglo XX y ha servido de consulta para la elaboración de los proyectos definitivos de obras de riego en los valles del Río Negro y Neuquén.

El capítulo XV se refiere precisamente a los canales marítimos y a la habilitación de los puertos de San Antonio y San Blas.

Respecto del **Puerto de San Antonio**, afirma, que "es considerado como el mejor puerto natural de la República, habiendo permanecido inútil hasta la fecha, por la ausencia absoluta en él de agua dulce, no habiéndose obtenido resultados satisfactorios en las perforaciones que se han efectuado..." En el plano general Número 1 están señaladas las dos trazas de este canal, que llevarían agua para irrigar la zona de Choele Choel y a la zona del Puerto de San Antonio.

El canal, siguiendo las depresiones naturales del terreno, tendría una longitud de 240 kilómetros.

Además de esta, Cipolletti, prevee otra traza posible desde las proximidades de Gral. Conesa hasta el Saco San Antonio.

"Bailey Willis, del Far West a Valcheta"

Bailey Willis, estadounidense de 53 años, egresado de la Universidad de Columbia con los títulos de Ingeniero en Minas e Ingeniero Civil, había alcanzado notoriedad internacional por sus proyectos y realización del primer ferrocarril que atravesó el lejano oeste estadounidense, además de otras obras complementarias para la colonización del "Far West". Había sido contratado por Ramos Mexia, ministro de Obras Públicas autor de la ley de construcción de los ferrocarriles patagónicos.

La tarea de Bailey Willis sería la de hacer un relevamiento topográfico y estudios geológicos y económicos para el conocimiento de las posibilidades naturales a fin de desarrollar el Norte de la Patagonia.

Se formó una comisión junto con otros cuatro expertos, también estadounidenses, la que también integró el Ingeniero Emilio Frey, de Bariloche, que había acompañado al Perito Moreno en la delimitación de la frontera con Chile.

El problema era inmediato y apremiante, la falta de agua. . .

La Comisión instaló su base de operaciones en Valcheta, donde inició sus trabajos y se puso en contacto con el Ingeniero italiano Guido Jacobacci, que estaba dirigiendo las obras de construcción del Ferrocarril al Nahuel Huapí.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Propusieron la construcción de una represa en el Arroyo Valcheta, con un triple propósito: Proveer de agua mediante un acueducto al Puerto San Antonio, regar un valle de 4000 hectáreas y proveer de agua necesaria al Ferrocarril.

El estudio se hizo en forma minuciosa, demostrando la factibilidad de la obra.

La obra debía ser aprobada por el Congreso de la Nación, donde el Ministro Ramos Mexia, tenía adversarios políticos que no querían seguir volcando dineros del Estado en la Patagonia. Recordemos que esta zona del país no tenía ningún representante en el Congreso.

El Ingeniero bahiense Domingo Pronsato, en su valioso libro " El desafío de la Patagonia " nos cuenta el final del proyecto.

"El dictamen sobre el presupuesto del proyecto quedó a cargo de un funcionario subalterno de la Dirección de Irrigación, quien se llevó la carpeta a su casa, la que por esos días fue arrasada por un voraz incendio, desapareciendo en el siniestro el informe con sus planos y recaudos técnicos, remitidos por la Comisión de Estudios Hidrogeológicos.

Infortunio o desaprensión - termina Pronsato - lo cierto es que San Antonio se quedó sin agua y Valcheta sin el embalse".

"El traslado hacia San Antonio Oeste"

Hacia 1905 comienza el traslado desde el Saco Viejo hacia San Antonio Oeste. La historia de la fundación de San Antonio Oeste es como todos saben, la historia de un éxodo. Con todo lo doloroso y con la carga de incertidumbre que tienen los éxodos.

En el Saco Viejo, en los ocho o diez años que llevaba el pequeño poblado, se habían constituidos familias, habían nacido niños, estaban sepultados algunos primeros pobladores fallecidos. Cuando una decisión de carácter comercial decide el traslado.

En el lugar elegido para el nuevo emplazamiento, había agua, aunque sumamente escasa.

Las tropas de carros conocían los lugares de los pequeños jagüeles que podían abastecerlas tanto cuando iban hacia el interior del territorio, como cuando volvían.

Como cuenta Izco en su ya clásico "San Antonio y el mar" : unos jagüeles con molinos de viento o a cincha de caballo, proveían algo de agua en la zona de los médanos al sur de San Antonio Oeste.

El lugar era precisamente conocido por **"Los Molinos"** y estaba ubicado en el actual camino a Las Grutas frente a donde ahora está el aeropuerto Antoine de



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Saint Exupery. No solo satisfizo las necesidades, primero, de la escasa población, sino que unos años después, las que demandaba la construcción del ferrocarril.

Estas penurias se verían aliviadas en grado sumo con la orden del Dr. José Figueroa Alcorta, a la sazón Presidente de la República, quien en 1910 ordena traer el agua necesaria para la población en vagones tanques desde Valcheta.

"La vida cotidiana sin agua hacia 1972"

El sanantoniense había aprendido duramente a cuidar el agua escasa de que disponía, y que solamente le llegaba por el tren aguatero diario y por el acopio que pudiera hacer de las pocas lluvias. En las casas podrían faltar alguna habitación, pero nunca la cisterna y el aljibe.

Todos habían aprendido a valorar la exígua cantidad de agua de que se disponía. Un reflejo condicionado llevaba a cerrar inmediatamente cuanta canilla dejara caer aunque sea un pequeño chorro de agua.

El agua casi siempre tenía un doble uso. Cuando había servido para la higiene personal debía aprovecharse, en muchas ocasiones, para regar las pocas plantas y árboles de la casa.

Las incidencias y los reclamos ante las autoridades eran frecuentes, sobre todo en verano, cuando el consumo aumentaba y el arroyo de Valcheta traía menos agua.

Normalmente entre las 14 y las 15 horas, arribaba desde Valcheta el llamado "tren aguatero" con sus 18 vagones tanques repletos. El aguatero, sin embargo, podía sufrir algún atraso por dificultades en el movimiento de trenes.

Cada vagón traía unos 38.000 litros, lo cual hacía un cargamento total que oscilaba entre los 600.000 y 700.000 litros, que se descargaban en una inmensa cisterna enclavada en la playa de maniobras.

Una bomba eléctrica con dispositivos automáticos hace subir el agua al tanque elevado de 55.000 litros de capacidad. Sobre la calle había, (todavía están), dos "hidrantes" para la entrega del agua. Uno es del Ferrocarril, que la suministraba gratuitamente entre sus empleados y obreros, pero que la vendía a razón de pesos 1.269 - pesos de la época - los mil litros, a los comercios, industrias y empresas constructoras. A ese precio debe adicionarse 100 más por cada mil litros que perciben los camioneros aguateros que hacen la distribución entre los pobladores. Todo lo cual hace que el agua resultaba a pesos moneda nacional 1.30 el litro.

El otro hidrante era fiscalizado por la Municipalidad que entregaba agua para consumo de la



Legislatura de la Provincia de Río Negro

población. La destinada a uso familiar era sin cargo salvo el transporte por supuesto - . La remitida a hoteles, restaurantes, estaciones de servicio, etc. era facturada en la forma antes indicada.

La Municipalidad tenía una larga y vieja cuenta con el Ferrocarril. Pero " El agua se pagará con agua " según siempre decía el Intendente Breciano. Y así ocurrió. A partir de la construcción del canal y la suspensión definitiva del " aguatero " las cuentas se igualaron.

Para la distribución domiciliaria a sus obreros y empleados, el ferrocarril tenía afectados tres camiones tanques. Paralelamente cuatro transportistas privados, realizaban el traslado del agua desde los hidrantes hasta los domicilios, cobrando 400 pesos por los 4.000 litros que era la capacidad de cada camión aguatero.

Sin embargo éstos protestaban por que según el cálculo de uno de ellos, haciendo unos 15 viajes diarios, el ingreso bruto era de 6.000 pesos diarios. Un camión aguatero usado, costaba, según uno de aquellos aguaceros, un millón y medio de pesos, por supuesto, de 1972.

El Municipio, a todo esto, se negaba a autorizar ningún aumento, lo cual le acarrea las críticas de los camioneros afectados.

Mientras tanto, más allá de este complejísimo y costoso sistema, estaban los inconvenientes en las casas de familia, comercios y talleres, ya que la distribución, por lo pronto, era por riguroso turno.

Un aljibe para juntar agua de lluvia y una cisterna para acopiar agua de Valcheta... y en los alrededores del pueblo, en los sectores marginales, a veces , un simple tanque de cinc apoyado en el suelo, o un tambor, o un barril en desuso, constituían la base del mas primitivo sistema sanitario de una familia.

Por supuesto que las enfermedades de origen hídrico, sobre todo las parasitosis intestinales, estaban a la orden del día, a pesar de los consejos de los médicos de que era necesario hervir el agua previamente antes de cocinar o beberla.

Este panorama explica la ansiedad con que la población seguía la construcción del Canal que terminaría con estos problemas.

Por fin la solución:

EL CANAL POMONA-SAN ANTONIO

Esta rutina de estudios entre una y otra alternativa llevó a considerar la adquisición del gasoducto paralelo a la ruta nacional 251, que Gas del Estado dejaba en desuso, la cual, afortunadamente, tampoco se concretó. Calculado para transportar un fluido gaseoso, el conducto no aseguraba que el agua pudiera llegar a su destino.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Estudio de todos los proyectos hechos hasta el momento

Se comenzó por estudiar todos los proyectos realizados hasta ese momento. Eran nada menos que ocho. De estos se seleccionaron dos.

El primero, que inclusive había llegado a licitarse en 1963, era el acueducto desde General Conesa, con una estación de bombeo.

El segundo era el de Agua y Energía: canal a cielo abierto en el que el agua llegara por gravedad. Se iniciaría en la Central Guillermo Céspedes en las proximidades de Pomona.

Consideradas las dos posibilidades el canal desde Pomona que había proyectado Agua y Energía era superior en sus posibilidades. Además del agua para consumo humano, preveía también la de uso industrial y adicionalmente permitía atender el riego en una zona próxima a San Antonio y abrevaderos de hacienda a lo largo de su traza.

La ecuación técnico económica favorecía claramente al canal sobre el acueducto.

Un costo menor en un 20 %. Ausencia de equipos de bombeo, caudal sensiblemente superior. Tres razones más que poderosas para que la decisión se inclinara hacia el canal.

No obstante esto se estudió la actualización del proyecto de 1962 y se llegó a la comprobación que de los 229 kilómetros iniciales se podían reducir a 187, con la consiguiente reducción del costo, que llegaba a un 20%.

"Cinco tramos, reducidos a tres, al principio"

A la altura del kilómetro 60 , la traza pasaba muy cerca del río, a solo 2000 metros. Con un equipo de bombeo, se podía postergar la construcción de los dos primeros tramos para más adelante.

Esta postergación, mas la reducción de movimiento de tierras de 10 a 3 millones de metros cúbicos, permitió liberar una apreciable masa de capital, que facilitó el financiamiento de la obra y el revestimiento con hormigón.

La decisión provincial de realizar el canal fue tomada en 1967.

De allí que la estrategia indicaba que debía producirse un hecho consumado, ante el cual la Nación no pudiera luego oponerse. Por eso se comenzó la obra por el último tramo y no por donde debía haberse empezado, en Pomona. El hecho es que ante el comienzo del canal por la Provincia, la Nación luego lo incluyó en sus planes.

Queda claro entonces que el canal se comenzó a construir por la cola y que cuando se inauguró



Legislatura de la Provincia de Río Negro

faltaban todavía 60 kilómetros para que fuera el proyecto total.

Esta aparente irracionalidad, es por el contrario una demostración del trecho que media entre las soluciones abstractas, de manual y la forma concreta, técnica y económica, con que los hechos se presentan en la realidad.

Pero, el propio Ingeniero Suárez, verdadero hacedor del canal, lo explica mejor, más adelante.

"Tecnología de Avanzada para la Epoca"

Aún antes de llamar a licitación para construir el canal, el Departamento de Aguas de la Provincia adoptó un criterio revolucionario: la obra no se realizaría con métodos convencionales que hubieran demandado cinco años de trabajos, sino que se aplicaría la tecnología más moderna conocida.

Para ello un ingeniero de la Provincia viajó a Estados Unidos donde pudo comprobar el rendimiento asombroso de nuevas máquinas excavadoras y hormigoneras que hasta entonces solo se habían utilizado en aquel país, en España y en Israel.

Adquiridas las maquinarias, con las cuales los cinco años calculados se redujeron a dos, el costo se reducía substancialmente.

Las maquinarias fueron adquiridas por la provincia y entregadas para su uso a la empresa adjudicataria, con el compromiso de devolverlas en perfectas condiciones de uso al concluir el canal.

La licitación.- De las nueve empresas que se presentaron, la licitación fue otorgada a la firma mendocina Gutiérrez y Belisky S.A. y el 22 de mayo se inició el trabajo de los equipos. En dos años el canal estaba finalizado.

Trabajo duro y constante.- La tarea no fue simple. Los suelos duros, con aglomerados calcáreos y tosca, impedían el progreso de las excavadoras. Ni siquiera con martillos neumáticos se conseguía un avance aceptable.

En muchos tramos fue necesario acudir a la dinamita. Se llegaron a practicar 200 tiros en 300 metros.

El adiestramiento del personal en el manejo de las máquinas también llevó tiempo. Durante un año, dos técnicos norteamericanos, que viajaron para armar los equipos, permanecieron en la zona asesorando sobre su manejo.

Los rendimientos fueron creciendo progresivamente. Al principio no superaban los 60 metros de canal por día, pero después se llegó a un máximo de 520. El promedio, en toda la obra, fue de 400 metros por día.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Ocupación plena. En total, participaron de la labor 120 personas, concentradas en dos grandes campamentos, en los kilómetros 45 y 90 de la traza.

Seis plantas hormigoneras, a 15 kilómetros una de otra, abastecían los camiones que llevaban hormigón a los equipos de construcción.

Se utilizó un cemento especial, que se fabricó exclusivamente para el canal en Loma Negra, Olavarría.

La fábrica más importante del país, de cemento, dedicó un día por semana de su producción para abastecer al canal.

En los cruces de las rutas 250 y 251 se construyeron alcantarillas para no entorpecer el tránsito. A todo lo largo del canal, una serie de puentes, cada 5 kilómetros vincularon las propiedades interrumpidas por la traza. Cada 2.5 kilómetros aguadas cuyo consumo se regula por válvulas-esclusas, constituyen abrevaderos para ovinos y bovinos.

Un camino de ripio paralelo al canal en toda su extensión y cuatro accesos con guardaganado completan la obra.

En ese momento, fue el canal revestido más largo de la Argentina, construido con maquinarias que no habían sido utilizadas en América Latina. Fue totalmente construido por la Provincia de Río Negro y financiado totalmente por la misma. Esto hoy parece Argentina año verde.

"La Gran Fiesta"

Sin duda que un acontecimiento como el que se vivió aquel 20 de Agosto de 1972 muy difícilmente volverá a repetirse en la historia de nuestro pueblo.

Más de diez mil personas se sumaron a los actos programados. Algunas publicaciones regionales se dejaron llevar por su entusiasmo y hacían subir la cifra a quince mil. San Antonio Oeste, por entonces solo orillaba los ocho mil habitantes.

Los festejos comenzaron la noche anterior, cuando pocos durmieron. Fogones, guitarreadas, gente que se movilizaba nerviosamente ajustando detalles para la gran fiesta, preanunciaban lo que en definitiva sería la celebración más importante de los sanantonienses en toda su historia.

El primero en dirigir la palabra fue el Intendente Breciano, quien con emoción propia del momento rindió homenaje a quienes quedaron por el camino luchando siempre por la llegada del agua y no vivieron para verlo. A ellos estuvo dirigido el primer recuerdo de gratitud.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Historió brevemente el largo relato que ahora terminaba y auguraba, ahora sí, un definitivo destino de progreso y desarrollo.

El Ingeniero Juan Carlos Suárez, responsable y verdadero impulsor de la obra, se refirió a la verdadera destinataria de la obra: la provincia toda que ahora vería desarrollar este postergado rincón rionegrino.

Destacó que la tarea de construir el canal no había sido fácil y que solo el tezón, la voluntad y la disposición de quienes trabajaron en él consiguieron vencer las dificultades.

Don Cayetano Leiva, antiguo Jefe de la Estación mediante un golpe de campana que venía desde el fondo de la historia despidió al viejo tren aguatero.

Luego vendría la inauguración de la hermosa fuente emplazada frente a la Municipalidad con la que la escultora barilochense Dolores Faltada interpretó cabalmente ese ansia de progreso que a partir del agua vendría ineludiblemente.

El monumental almuerzo, la actuación de artistas de renombre y de primer nivel como Los Huanca Huá, Los Cantores del Alba, Luis Landriscina, Jaime Torres, Mercedes Sosa y otros, dieron marco a los festejos.

El periódico Aquí Nosotros, calculaba que había terminado una espera de 24.455 días ó 586.920 horas. No importa cuan larga hubiera sido la espera, San Antonio había vivido su día más glorioso desde su fundación y ahora el futuro solo dependía de los sanantonienses.

La Provincia de Río Negro, una provincia rica como pocas entonces, había encarado la obra con fondos de la misma provincia. No había sido necesaria la ahora habitual ayuda de organismos internacionales. Con empresas argentinas, sin la ayuda de consultoras extranjeras, casi silenciosamente, habían terminado casi setenta años de espera.

El denominado "Complejo del Este" comenzaba a ponerse en marcha.

"Los primeros problemas del Canal"

Con posterioridad a la inauguración con la fiesta alegre y bullanguera que todos los que estuvieron recuerdan y como casi siempre ocurre con las grandes obras surgieron inconvenientes en el traslado del líquido elemento a través de su recorrido.

Esto no solo demoró el normal abastecimiento de agua a nuestra población pues en ciertos sectores presentaba fallas que provocaban fugas de agua, sino que la situación se presentó sumamente complicada,



Legislatura de la Provincia de Río Negro

requiriéndose para su solución tiempo, presupuestos y una amplia colaboración de autoridades locales y vecinos que no se hizo esperar...

Fue así como en una asamblea popular llevada a cabo en la Plaza Centenario surgió la denominada Comisión Permanente del Agua cuyos miembros se pusieron a disposición de quienes se hallaban abocados a las tareas de reparación del acueducto.

El Gobierno Provincial se comprometió a solucionar los serios problemas que presentaba el canal, compromiso que asumió con la Comisión, acompañando la destacada labor del Ingeniero Hugo Repucci, quien con mucho esfuerzo y tiempo fue solucionando paulatinamente los problemas que a diario se presentaban.

Esta Comisión resultó un aporte muy importante para lograr definitivamente la puesta en marcha del canal y la sostenida provisión de agua a esta población, trabajando en forma gratuita, asumiendo los gastos que se originaban por traslados por gestiones a Viedma y permanentes recorridas a lo largo del canal en apoyo a la tarea del Ingeniero Repucci, a cargo del Departamento de Aguas en San Antonio Oeste.

Técnicamente las fallas del canal eran solucionables, como lo demostró el tiempo.

Solo la ansiedad de un pueblo con sed de progreso, no se compadecía con esa situación por temor a nuevos fracasos. La obra estaba. El explosivo desarrollo iniciaba otra etapa que también fue una cuestión de tiempo.

"El Abastecimiento de Agua a San Antonio Oeste"

(Por el Ing. Juan Carlos Suárez)

. . . "San Antonio Oeste nació en el año 1905, localizándose en su actual emplazamiento por sus aceptables condiciones naturales para la latitud territorial de su emplazamiento.

No obstante nació con una carencia fundamental para su desarrollo: la falta de agua. Este elemento que originariamente se obtenía de los médanos situados en la costa, tenía buena calidad para el consumo humano pero era muy limitado en cantidad para otros usos y menos para sustentar un desarrollo económico. Esto frenó el crecimiento de la incipiente ciudad que se vió limitada en su futuro de cabecera de la Patagonia.

De las distintas posibilidades, intentos y proyectos para solucionar el abastecimiento del crucial elemento, guarda en el tiempo la memoria de la abnegada población de San Antonio. Por ello obviaré referirme a ellos y sólo me detendré en el último y definitivo proyecto, que se concretó y hoy abastece las necesidades de agua de San Antonio y su entorno."...



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

..." Redacté dos informes para presentarle al Ministro a su regreso:

1°) Dando fundamentos a la solución de abastecimiento de agua por canal, basado en que el escurrimiento por gravedad, daba permanencia al transporte de agua, sin consumo de energía y consecuentemente sin costo de explotación.

2°) Fijando la estrategia, como estrategia general, se dividiría la traza en cinco tramos. Se comenzaría la construcción por el tercer tramo aprovechando la proximidad de la traza con la vía a esa altura (60Km de Central Céspedes) Fortín Castro, y se instalarían bombas en el río que permitieran elevar el caudal necesario transitoriamente, cuando estuvieran terminados los tramos III, IV y V. De esa forma se difería la mayor obra de movimiento de tierra y obras de arte contenidas en los tramos I y II, y se lograba el objetivo de llegar con agua a San Antonio Oeste más rápidamente.

Estas pautas fueron discutidas y aprobadas por el Gobierno Provincial, que creó en principio la Comisión Especial de Construcciones Hidráulicas.

Asimismo se abandonó la idea de encarar la obra con el Ejército que no ofrecía garantías de continuidad y se decidió:

a) Remodelar el proyecto, acortando la traza e incorporando usos colaterales al del agua potable para San Antonio Oeste.

b) Una vez evaluado el presupuesto de la obra, proceder a conseguir financiación; y

c) Construirlo a través de empresas constructoras seleccionadas por licitación pública, preparando una eficiente inspección..."

"Proyecto de Ingeniería"

Tomada la decisión de construir un canal que naciendo en Pomona, llegara a San Antonio Oeste con agua del Río Negro, nos decidimos a mejorar un proyecto existente formulado por Agua y Energía en 1911. En ese entonces el Ing. Fernández Díaz, marcó un camino (traza) demostrando que por gravedad (sin auxilio de bombas) el agua podía correr. Sabido es que el agua por sí sola baja, pero no sube. Existía el condicionamiento de los terrenos que se atravesaban, pues a zonas arenosas, seguían algunas pedregosas, había islas de tosca (de difícil remoción), conglomerados calcáreos, etc; lo



Legislatura de la Provincia de Río Negro

que no permitía asegurar la llegada el agua a destino si se practicaba una simple zanja excavada en la tierra.

Agua y Energía había elaborado en estas condiciones el proyecto, y la traza solo admitía una pendiente (desnivel) mínima de 11cm por Km. Resultaba claro que no se podría asegurar la llegada del agua a San Antonio Oeste. Así las cosas, sugiero la posibilidad de revestir el canal, para evitar pérdidas de agua en ruta, al poder operar más libremente con la pendiente, se podría acortar sensiblemente la longitud del canal, además la dimensión de la sección se achicaría con la consecuente economía de obra.

El camino de agua trazado por el Ing. Fernández Díaz era correcto, pero la decisión del revestimiento de su cajero, permitió iniciar una revisión del proyecto, intentando otros caminos más rectilíneos con pendientes más fuertes que permitieran acortar la traza definitiva del Canal a 189 Km, contra los 230 Km del proyecto original.

Disminuir el volumen de movimientos de suelos de 10 millones de m³ contemplados en el proyecto original, a 3.5 millones de m³ en el actual proyecto definitivo por supuesto se incorporaban 1.280.000 m² de losas de revestimiento cuyo costo de construcción era aproximado a las economías de inversión en los otros rubros apuntados. Pero de esta forma se asegura la llegada del agua a San Antonio Oeste.

Ya puestos de acuerdo en el gobierno sobre estas cuestiones principales de parámetros y estrategia para construir la obra, nos abocamos a la tarea.

Desde el mismo momento de la idea de realizar la obra, se consiguieron las máquinas de la D.N.V. (topadoras y motoniveladoras), con las cuales se podría desmontar y dejar una huella transitable, por donde pasaría el canal. Se atravesaron numerosos campos de pastoreo cubiertos por jarillas y piquillín, mientras las topadoras iban marcando con estacas y amojonando el camino trazado originalmente por el Ing. Fernández Díaz. Luego el D.P.A. contrató los servicios profesionales de los ingenieros Cotta, Gandolfo, y Rodríguez Diez, (el ing José Salvador Gandolfo era profesor emérito de la cátedra de Hidráulica de la facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata), para un amplio debate de ideas y con la ayuda de topógrafos y un Estudio de Suelos realizado por profesionales de Bahía Blanca, ir definiendo el proyecto de ingeniería.

Previamente en el seno del Ministerio de Economía y el D.P.A. discutíamos los usos en que se aplicaría el agua a transportar. Así se definió que el agua, se aplicaría:

Sin restricciones al uso humano y de forestación de la población de San Antonio Oeste.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Aplicar la cantidad suficiente para promover un amplio desarrollo industrial, a través de Soda Solvay, plantas de beneficiación de minerales, industria pesquera, puerto, etc.

Como el Canal atravesaba una extensa región desértica, limitada por la falta de agua y por la calidad de la misma para beber por los animales, apoyando a todos los campos colocando aguadas.

Crear en la zona de Saco Viejo una zona de regadío de aproximadamente 12.000 hectáreas.

Aportar el agua necesaria para la construcción del nuevo puerto y su funcionamiento.

Aporte al desarrollo turístico de sus amplias playas.

La evaluación del requerimiento de esos usos, compatibilizado con los costos de las distintas alternativas constructivas de acuerdo a su tamaño terminó fijando el caudal de transporte definitivo de la obra.

Se decidió realizar un canal revestido con Hormigón para 7 m³/seg construido en un cajero que posibilitara en un futuro ampliar su capacidad a 11 m³/seg.

Procedimiento Constructivo

Una vez puestos en la tarea de efectuar el proyecto definitivo, observamos que la gran longitud del canal (desarrollo lineal) demandaría mucho tiempo de construcción, sobre todo por la colocación de losas de hormigón requerido por cada revestimiento.

Procedimos entonces a efectuar un inventario de cómo resolvían estos problemas en otros países del mundo, encontrando en Alemania y EE UU equipos de máquinas que realizaban en forma continua el perfilado y la colocación del revestimiento de hormigón. Logradas las dimensiones definitivas asignadas al canal, se procedió a efectuar una licitación internacional para la provisión de las máquinas que se entregarían en comodato a la empresa constructora adjudicataria de la obra que se pensaba licitar.

Se seleccionó un grupo de máquinas marca RAHCO constituida por una perfiladora de cajero, un encofrado deslizante para colocar el hormigón, y una plataforma de terminado, todos autopropulsados. De esos equipos se compraron dos juegos, para construir 640 metros en un día de canal terminado.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Vamos a ilustrar en que consistían esos equipos, que comenzaban a operar cuando se había construido la obra básica.

Desde el inicio se construyó una picada con desmante de 120 metros de ancho, a lo largo de los 200 Km de traza . Sobre la misma se perfiló un camino de servicio para el tránsito requerido por la obra, se alambraron ambos laterales para evitar el ingreso de las haciendas y animales salvajes. Se estaqueó lo que posteriormente sería el eje del canal, dejando los terrenos con la altura definitiva que tendrían las banquinas, es decir, con la pendiente de 11 cm por Km, removiendo todo el material excedente y terraplenando con compactación los lugares donde faltara suelo.

El Financiamiento

Para una Provincia nueva que exhibía aún un presupuesto magro, la inversión requerida por el Canal parecía inabordable. Pero la Nación siempre había respaldado económicamente las grandes obras del país, y el Gobierno Provincial contaba con la palabra que sería ayudado en sus emprendimientos.

Cambiando ideas con el Intendente de San Antonio Oeste, y gran propulsor de la obra, Don Celso Rubén Bresciano, se encontró que la Municipalidad atesoraba un cheque de \$200 millones de la época, traído por el Vicepresidente Perette, en la campaña electoral de 1964, con destino al suministro de agua a San Antonio Oeste. Bresciano (Intendente) lo había guardado en la caja fuerte, pues el decreto nacional que respaldaba el cheque, hablaba de un fin específico para gastarlo. En 1967 cuando se decide iniciar el Canal, ese dinero es el que sufraga los primeros gastos demandados por las acciones.

Una vez que se concluyó el proyecto de ingeniería y el pliego de licitación (1969), nos presentamos al Ministerio del Interior que había creado un fondo para esos emprendimientos, que era e "FONDO DE DESARROLLO DEL INTERIOR". Esto permitió la aprobación de los Presupuestos Provinciales de los años 1967 y 1968, con las partidas asignadas al Canal.

En el tiempo, y luego de varias anécdotas que se cuentan más adelante, la Provincia de Río Negro recuperó todo el dinero invertido en la obra del Canal.

Licitación de la obra - Inconvenientes

Con el Gobierno sobre la imposibilidad de abordar la obra, primero con el Ejército y luego por administración, se decidió encarar, una licitación pública



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

para contratar una empresa constructora que se ocupara de realizar las tareas y proveer los insumos necesarios, salvo el conjunto de moldes deslizantes que se importarían de EEUU.

Se procedió a realizar un llamado a licitación pública internacional, pues los volúmenes de obra podían ser apetecibles para empresas extranjeras radicadas en el país.

Previamente habíamos estudiado el articulado del pliego detenidamente, para que no hubiera posibilidad de mala interpretación de lo que se pedía. Por ejemplo, como a lo largo de los 200 Km se atravesaban terrenos muy variados, desde arenas sueltas hasta conglomerados calcáreos y toscas de gran dureza, en el pliego se establecía que los suelos a excavar eran los que establecían los perfiles del estudio de suelos (pozos cada 500 m, perforaciones cada 250m) y que para cualquier problema de interpretación, se habían fijado en el presupuesto precios unitarios para suelos blandos y duros, dependiendo su caracterización de que pudieran ser removidos por los escarificadores de una topadora Caterpillar de 200 hp.

El Presupuesto de los distintos ítems había sido afinado con un estudio de costos unitarios ajustado a la realidad del mercado.

Al remate se presentaron 12 firmas constructoras (15 habían adquirido los pliegos de licitación) aproximadamente al Presupuesto Oficial lo hacían 3 empresas, 4 con presupuesto inferior y, 5 con montos superiores. Se vivieron momentos de zozobra cuando se constató que el presupuesto más bajo correspondía a la empresa Enrique Balmas, reconocida en el ambiente, cotizando el 50% del Presupuesto Oficial, pero en su inventario no exhibía equipos pesados indispensables para la realización de la obra.

Con el acuerdo de la Fiscalía de Estado y la Contraloría General de la Provincia de Río Negro, se procedió a anular esa oferta por "falta de garantías, y cumplimiento de los pliegos de licitación". Las ofertas que seguían en orden de menor cotización, eran COFIBA y FIGLIOZZI asociados de La Plata, y GUTIERREZ y BELINSKY S.R.L. de Mendoza, ambas separadas por un pequeño monto, aunque la primera no poseía el equipamiento completo. Se las declaró en estado de empate técnico (previsto en la Ley de Obras Públicas) y se procedió al llamado de una "mejora de ofertas" (en la apertura cada empresa ofrecía una reducción del monto ofertado y automáticamente se transformaría en la adjudicataria de la obra). El concurso recayó en la empresa GUTIERREZ y BELINSKY S.R.L. de Mendoza que ofreció un 5.1% de rebaja a su propuesta original, y tenía el equipamiento y capacidad suficiente para abordar la obra.

La Empresa que Seleccionamos



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Es importante destacar aquí, el acierto de la contratación de la GUTIERREZ y BELINSKY S.R.L. quien se indentificó con la obra, su objetivo y la necesidad de San Antonio. Facilitó en todo momento la realización de los trabajos, ayudando a superar las dificultades que se fueron presentando.

Cuando llegaron los moldes deslizantes, lo hicieron totalmente desarmados (venían de Seattle, EE UU por mar), y la firma RAHCO (proveedora) envió dos técnicos para dirigir el armado y la puesta a punto de los equipos. Le pusimos a disposición el personal de talleres del D.P.A., para el armado en la zona de trabajo, y la presencia y colaboración de los talleres del obrador de la Empresa se pusieron a disposición del objetivo, sin compensación pecuniaria.

La obra tenía insumos diarios muy importantes en materiales y personal, que por supuesto se certificaban mensualmente, pero la Provincia no los podía pagar porque aún no se había destrabado la línea de financiamiento de la Nación, por lo cual la Empresa intimó varias veces el pago so' pena de paralización de la obra. Se llegaron a deber 11 certificados de obra, pero la obra no se detuvo ni aminoró su ritmo. Cuando la situación se ponía difícil, le pedíamos al Señor Gobernador que interviniera y se conseguían reuniones de la Empresa con el Gobierno Nacional que terminaban en algún empréstito que tomaba la Empresa con algún Banco, hasta que se liberaran los fondos del Ministerio del Interior. Esa doctilidad empresaria (hoy imposible de conseguir), es la que nos obliga a una deuda de gratitud con GUTIERREZ y BELINSKY.

Ing. Juan Carlos Suárez
Viedma, Octubre de 2001

"TESTIMONIOS"

De Héctor J. Bortolotto

(Ex Director General de Economía y Finanzas del Departamento Provincial de Aguas de Río Negro desde 1969 a 1987)

**APUNTES PERSONALES SOBRE LA OBRA CANAL POMONA SAN ANTONIO.
ING. JUAN CARLOS SUAREZ**



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

-Inicio de su despegue, organización y desarrollo .-

Hasta ese momento, el organismo se había encargado de realizar obras de abastecimiento de agua potable a poblaciones menores., dentro de parámetros de proyectos más o menos convencionales. En consecuencia su organización era bastante simple y de aceptable eficiencia acorde a ese objetivo. Sin embargo prácticamente no había puesto en práctica los postulados previstos en la ley de Aguas 285, en lo referente al uso del agua con fines de riego.

A partir de la gestión del Ing. Suárez y los nuevos desafíos, así planteados, los problemas a resolver ya serían eran de toda índole,: derivados del salto cualitativo y cuantitativo en la escala de los objetivos y la actividad pretendida para el organismo, la que superaba en tamaño y diversidad en varias veces lo hecho hasta entonces, a saber:

Aumentar la realización obras de agua potable a poblaciones medianas y mejorar su cobertura para que no quedara ninguna localidad sin este servicio, entre otras Río Colorado, Catriel, El Bolsón, Choele Choel, Gral. Godoy, Ing.Huergo ,Cervantes, A Stefenelli, Gomez , Sierra Grande, etc. (las ciudades más grandes estaban cubiertas de manera insuficiente por OSN),

Asumir la ejecución de obras para pequeñas poblaciones del Plan Nacional financiado por el BID.

Efectuar el sistemático relevamiento de todos los recursos hídricos provinciales.

Poner en efectiva vigencia las disposiciones de la ley de Aguas 285, con respecto a la tutela administración y policía del agua pública así como regular su uso y goce.

Realizar obras de riego y desarrollo en nuevas zonas (Catriel, Valle Verde, Peñas Blancas, Colonia La Luisa, El Bolsón, arroyo Los Berros) y comenzar a administrar los sistemas bajo jurisdicción del Estado Nacional (Agua y Energía).Valcheta.

Obras de defensa contra aluviones en varios puntos.

Plan de integral de desarrollo para el Valle Medio

Y de modo sustancial, amén de lo anterior llevar adelante la construcción de las obras del complejo Canal Pomona San Antonio, incluido acueducto, tanque elevado y planta de tratamiento en San Antonio Oeste.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Amén de lo anterior, ante la inexistencia de medios, se debió encarar un equipamiento básico en maquinaria de movimiento de suelos (Excavadoras, topadora, motoniveladora, cargadoras, zanjadoras, camiones, equipamiento para comunicaciones, movilidades, instrumental de aforos, etc.) material que en muchos casos debió importarse, superando las dificultades burocráticas que para la época significaban estos trámites.

La enumeración que antecede es a título de ejemplo, por supuesto no taxativa, y se menciona para dar una idea de contexto de la situación y del esfuerzo que requirió al responsable de conducir la gestión, para planificar, programar actividades, resolver los problemas cotidianos internos y externos, adecuar la estructura funcional de la organización tendiente a dar cumplimiento a los nuevos objetivos, asignar responsabilidades funcionales, con los recursos humanos idóneos, seleccionando para esto a profesionales, técnicos, y administrativos, que atenderían la acelerada demanda de proyectos ejecutivos, licitaciones de suministros y obras, su estudio y adjudicación, inspección de las obras en curso, etc.

La característica del DPA relevante fue la buscar siempre imprimir transparencia, eficiencia y agilidad en su gestión y en la relación con los demás órganos de la Administración, para el cumplimiento de sus objetivos.

-Canal Pomona San Antonio, realización emblemática para el DPA.-

El proyecto integral elaborado para el Canal a San Antonio presentaba una dimensión y características de realización totalmente distintas e inéditas para el nivel provincial. Por varias razones se planteó su ejecución por tramos, y en distintas etapas.

Se realizó una importante licitación pública, para seleccionar a la empresa contratista de las obras, con adecuados antecedentes y significativa capacidad técnica financiera.

El organismo ejecutor tuvo que adoptar una organización adecuada para la inspección y supervisión de obra, en el terreno y central, con equipamiento en medios y recursos humanos acordes.

Para la ejecución de las obras del proyecto, se previó la utilización de maquinaria específica para revestimiento de canales de procedencia estadounidense, en su tipo únicos en el país. Estos equipos fueron adquiridos por el DPA, previo una licitación internacional que se adjudicó a principios de 1969,



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

completados los trámites de fabricación e importación, llegan a país a comienzos de 1970 año en que comenzaron a trabajar, utilizados por la empresa contratista de los trabajos que a su vez había resultado adjudicataria de la licitación pública realizada durante 1969.

En Agosto de 1972 luego de innumerables inconvenientes se habilitó provisoriamente por bombeo, el suministro de agua a la localidad de San Antonio, al concluir los trabajos de la I etapa." . . .

. . . "Luego de compartir más de tres años de trabajo bajo sus directivas, puedo afirmar sin dudas que la impronta personal que le imprimió el Ing, Juan Carlos Suárez a su incansable gestión fundacional primero, como Intendente General y luego como Superintendente General de Aguas y Ministro de Obras y Servicios Públicos hasta el cambio de Gobierno el Mayo de 1973, consolidó para el futuro posterior la presencia activa del Departamento Provincial de Aguas como organismo rector en materia de uso y aprovechamiento del agua pública, con plena motivación institucional, capacidad técnica y financiera de ejecución de cualquier tipo de estudios y proyectos de obras hidráulicas y saneamiento, asegurando su confiabilidad, un estilo responsable de trabajo y, en este caso de modo particular a partir de la terminación en este período de la Primera Etapa del Canal Pomona - San Antonio quedó configurada para el futuro la obra que, posteriormente se vendría a completar en los años siguientes y hoy permiten el abastecimiento normal al área de San Antonio Oeste, incluyendo el Balneario Las Grutas, el Puerto de San Antonio Este y el suministro a la planta de Soda Solvay., con lo cual son ilimitadas las perspectivas de desarrollo futuro de la región, a partir de los distintos usos que posibilita el ahora abundante recurso agua. ". . .

-Consideraciones finales.-

Conforme lo dicho al comienzo de este trabajo, las líneas que preceden no contienen elementos cuantitativos, los cuales están disponibles en los registros oficiales, estados de ejecución presupuestaria, cuentas de inversión, etc. respecto las resoluciones tomadas, el detalle de las obras realizadas, sus montos de inversión, etc.; donde cualquiera puede consultarlas, y se demuestra, con claridad la huella fructífera que dejó el accionar del Ing. Juan Carlos Suárez en cuanto al aprovechamiento de los recursos hídricos de la provincia y lo que significó para la imagen del Departamento Provincial de Aguas indisolublemente



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

unido a su realización más emblemática: el Canal Pomona- San Antonio. Obra que, aspiramos pase a llamarse en el futuro "Canal Ing. Juan Carlos Suárez", ocupando su lugar con nombre propio junto a otras obras hidráulicas de la provincia de Río Negro, construidas en la época del Territorio Nacional, como apropiado reconocimiento a quien con su inteligencia, esfuerzo y perseverancia sembró las condiciones fundamentales para que quienes le siguieron pudieran completar gran parte de sus ilusiones." . . .

Del Agrimensor Héctor O. Lupiano

"Nuestra amistad nace en el Centro de Estudiantes e Ingeniería de la Plata, hace ya más de 50 años. Compartimos, desde entonces, la militancia estudiantil, la época de nuestra formación política y el desempeño de funciones en el Gobierno del Dr. Amit en la Provincia de La Pampa: él, desde siempre, en lo que fue su vocación y pasión, la hidráulica,

integrando el equipo que desarrolló el proyecto de riego sobre el Río Colorado.

El devenir nos separó en el escenario pero la amistad forjada nos mantuvo cerca hasta que le tocó partir.

En 1967, convocado por el Gobierno del Comodoro Lanari, se radicó en Viedma, donde se convirtió en el "alma máter" del canal Pomona-San Antonio desde el instante en que le tocó analizar la iniciativa, pasando por la etapa de afirmación del viejo anhelo de la población de San Antonio, el proyecto final que involucró el puerto, la soda solvay, el turismo de Las Grutas y la provisión de agua para las explotaciones pecuarias ubicadas a la vera de su traza, en síntesis, la herramienta de integración y desarrollo provincial conjunto del Alto Valle y la Costa atlántica.

Creativo, tenaz, perseverante, perceptivo, ejecutivo, actuó siempre como protagonista principal .

Me tocó a mí la tarea topográfica de definir las alternativas de la traza como integrante del equipo proyectista de los Ing. Gandolfo, Cota y Rodríguez Díez. Durante el transcurso de las tareas topográficas, fueron frecuentes las visitas de los proyectistas para evaluar resultados y resolver alternativas. Residentes en Buenos Aires, arribaban a Viedma en los vuelos de Aerolíneas Argentinas aproximadamente a las 17 horas. Tomaban contacto con Suárez y, juntos, emprendían camino al campamento al que llegaban cercana la media noche. Evaluaban la información topográfica, discutían y acordaban variantes, seleccionaban



Legislatura de la Provincia de Río Negro

alternativas y Suárez, de madrugada, retornaba a Viedma , donde, desde muy temprano, debía abocarse a la gestión diaria que le imponía su función directiva.

Esta rutina se repitió durante el invierno de 1968 y constituye toda una prueba de la responsabilidad sin desmayo, aún a costa de su propio descanso, con que asumía sus obligaciones.

Existen otros episodios que reafirman su protagonismo en otros quehaceres menores, como el que relata el Agrimensor Morisoli con relación a la provisión de agua potable al campamento o como lo relata Titín Rossi respecto a las visitas al campamento de la empresa Gutierrez y Bielinsky durante la construcción o como las distintas anécdotas que relatara el propio "Sordo" acerca del montaje de la maquinaria para el perfilado y revestimiento del canal y las dificultades que se presentaron para lograr la ínfima pendiente necesaria y suficiente requerida por la obra para su funcionamiento adecuado. Queda claro, entonces, la obsesión con que acompañó su quehacer en la Obra que sería su emblema.

Darle su nombre al canal es un acto de plena justicia."

Del Ing. Oscar M. Rodríguez Díez

SEMBLANZA DEL INGENIERO JUAN CARLOS SUAREZ

"Nos conocimos en La Plata, hace casi 50 años, cuando Juan Carlos acababa de incorporarse a esa Facultad de Ingeniería, luego de haber cursado los primeros años de esa carrera en el Instituto Tecnológico del Sur (antecesor de la Universidad Nacional del Sur). Prontamente se generó entre ambos una cordial amistad, que, con el transcurso del tiempo y muchas cosas en común, se convirtió en una relación fraternal; consolidada y continuada a lo largo de toda la vida.

En esa primer etapa, la formación lograda en el ámbito universitario y en la participación en el movimiento desarrollista contribuyeron a crear en ambos una fuerte vocación por la cosa pública; que inicialmente canalizamos en el proyecto de desarrollo de la ribera pampeana del río Colorado; para luego continuarlo por caminos diversos; pero con el común denominador de usar la ingeniería como herramienta para la transformación y el mejoramiento económico-social del medio en que nos tocó actuar.

Habiendo él concluido su carrera de Ingeniero Civil y estando yo al frente del programa de aprovechamiento del río Colorado en La Pampa, se incorporó al equipo técnico responsable del mismo. Fue así que, entre 1960 y 1966, con dedicación y eficiencia, cumplió allí diversas funciones; desde ingeniero de obra y Jefe de Zona en Colonia



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

25 de Mayo, hasta Gerente de Planeamiento y Gerente General del Ente Provincial del Río Colorado; pasando por un temporario desempeño como Subsecretario de Obra Públicas de la Provincia de La Pampa.

Proyecto del Canal Pomona - San Antonio.

El amigo Juan Carlos Suárez, para bien de esa obra, . . . se incorporó a la labor en Octubre 1967.

De inmediato se abocó al análisis de los respectivos antecedentes técnicos, examinó el proyecto estudiado por Agua y Energía, reconoció su traza, la replanteó en el terreno y dispuso abrir por ella una picada transitable, a fin de facilitar los estudios necesarios para el ajuste definitivo del proyecto. Confirmada la conveniencia de la solución de suministro de agua por canal, pocos meses después, el DPA convocó a concurso de antecedentes y propuestas para encomendar la preparación del proyecto ejecutivo definitivo y confeccionar la correspondiente documentación licitatoria para contratar su construcción.

Habiendo sido invitado a participar en dicho concurso por los Ingenieros José S. Gandolfo y Roberto D. Cotta, integré, junto con otros calificados profesionales, el plantel técnico que propuesto, que resultó adjudicatario de la labor. En Junio de 1968 se firmó el correspondientes contrato y de inmediato se iniciaron los estudios y la ejecución de los relevamientos topográficos necesarios para establecer una mejor traza definitiva; trabajos estos últimos que estuvieron a cargo del equipo dirigido por el Agrimensor Héctor O. Lupiano.

Debido a las grandes pérdidas por infiltración que tendría un canal sin impermeabilización, el DPA había resuelto su construcción con revestimiento. A tal efecto la Provincia tomó la decisión de comprar en E.U.N.A. unos equipos especiales para terminación de la excavación y ejecución de un revestimiento de hormigón. Lamentablemente, tales trabajos tuvieron en ciertos sectores serios problemas constructivos, por las características inconvenientes de los materiales del subsuelo.

Dadas las dificultades que presentaba la ejecución de su 2° tramo, sobre el abrupto relieve de la cuchilla de Castre, y por la mayor inversión que requeriría construir todo el Canal (unos 180 km.) desde un comienzo, las autoridades provinciales resolvieron ejecutar, en una 1° Etapa, las obras de los tramos 3°, 4° y 5° y alimentarlos transitoriamente por bombeo. El proyecto de las mismas se completó en 1969 y posteriormente el de los Tramos 1° y 2° y el del Embalse Regulador previsto al final de 4° Tramo. La construcción de dicha 1° Etapa se contrató en 1970 y se las habilitó provisoriamente en 1972.

Cabe remarcar que, en solo poco mas de cinco años, bajo el liderazgo de Juan Carlos Suárez el DPA tuvo un extraordinario desarrollo en cuanto a solvencia



Legislatura de la Provincia de Río Negro

técnica y capacidad de gestión. En ese corto plazo, paso de ser una dependencia meramente administrativa, a convertirse en un eficaz organismo técnico; competente para definir adecuadas políticas provinciales en materia de recursos hídricos y en condiciones de implementar importantes proyectos para su racional aprovechamiento. A la obra del Canal Pomona - San Antonio deben sumarse la formulación del Plan Maestro de Desarrollo del Valle Medio y otra serie de realizaciones de menor magnitud, pero localmente muy importantes. . . .

Cabe recordar que, anteriormente, su demanda de agua era abastecida mediante transporte ferroviario desde el Arroyo Valcheta; lo que tornaba escaso y oneroso a ese vital elemento. El importante crecimiento económico-social habido en San Antonio Oeste, la implementación del vital complejo portuario de San Antonio Este y el extraordinario desarrollo tenido por el polo turístico de Las Grutas, no hubieran sido factibles sin el suministro del Canal. La significación económica de tales realidades han justificado plenamente la realización de dicha obra, por lo que quién fue su impulsor merece el debido reconocimiento.

Lamentablemente, ese nocivo hábito de cuestionar todo lo que ha venido haciéndose anteriormente, frustró el logro de otras importantes funciones que Juan Carlos Suárez había concebido para el Canal. Quedaron así sin concretar: la importante transformación productiva de los campos servidos por la obra, operable con la implementación del Plan elaborado por el prestigioso Ing. Agr. Santiago Boaglio; la extensión del suministro de agua para bebida a campos aledaños; la ejecución del denominado Embalse de la Retención, que daría gran seguridad al suministro de agua frente a posibles interrupciones del Canal; y alimentado desde ese embalse, el desarrollo de un área forrajera bajo riego en "Saco Viejo", complementada con la instalación de una planta de faenamiento de ovinos. Todo lo cual hubiera podido -y aún puede- operar un sustancial mejoramiento de la ganadería regional; sobre todo con las posibilidades de mercado abiertas para el "cordero patagónico".

Con el conocimiento de haber compartido casi medio siglo de vida, quiero señalar finalmente, que, sin perjuicio de la designación del Canal Pomona - San Antonio con su nombre -homenaje que tiene bien ganado -, el mejor reconocimiento que la comunidad rionegrina podía hacerle al Ingeniero Juan Carlos Suárez sería concretar plenamente esas funciones inconclusas que el había previsto para la obra; que siguen vigentes, aún se está a tiempo de hacerlo y tendrían un muy benéfico efecto sobre una amplia zona, que, en la situación actual, tiene grandes limitaciones para mejorar sus insatisfactorias condiciones económico-sociales."



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

De Edgar Morisoli.

Ing. Civ. JUAN CARLOS SUAREZ

"Difícil resulta resumir más de cuarenta años de amistad. Lo esencial siempre quedará más allá o más acá de las palabras. En todo caso, más adentro.

Nos conocimos con Juan Carlos (el "Sordo" para los amigos), a comienzos de los años `60, en la recién creada Comisión Técnica del Río Colorado - posteriormente Ente Provincial -, organismo a través del cual La Pampa, su tierra de nacimiento y mía de adopción, trataba de potenciar el esfuerzo iniciado seis años antes para llevar adelante los planes de aprovechamiento hídrico, en riego e hidroenergía, y con ello el poblamiento del extenso Valle del Río Colorado. Una vieja aspiración de los pampeanos, despojados de otros recursos fluviales.

Trabajamos juntos. Luchamos juntos. Soñamos juntos. Vivimos juntos, como integrantes de un equipo técnico de inolvidables valores humanos, los avatares y repercusiones de la vida institucional argentina sobre los proyectos de desarrollo, con discontinuidades y arbitrarios relevos de planteles profesionales. En 1966/ 67 compartimos una extensa campaña de trabajos topográficos en el Oeste pampeano, y a partir de 1967 Juan Carlos buscó nuevos horizontes de trabajo y de vida y los encontró en Río Negro, provincia tan próxima y tan hermana, donde también yo y mi familia habíamos residido diez años antes, creando vínculos cordiales que aún perduran en Río Colorado y su zona de influencia.

Pero la distancia no rompe los lazos de la amistad cuando ella es genuina; por el contrario, los acendra, los templea y los revaloriza. Los pone a prueba de leña y de silencios, Juan Carlos, allá en Río Negro, cumplió una trayectoria relevante en su campo de acción, con desempeños técnicos y políticos de real envergadura y responsabilidad. Entre ellos, las obras del IDEVI y sobre todo el Canal Pomona - San Antonio, centralizaron sus desvelos.

En todo su itinerario público evidenció los valores que lo distinguían: honestidad, creatividad, eficiencia, ejecutividad, solvencia técnica, tesón y visión de futuro. Pero junto a estos rasgos, o mejor dicho nutriéndolos estaban su sencillez, su llaneza, su carácter franco y jovial, su amor a la familia, su lealtad del amigo. Un hombre cabal.

Yo también anduve por Río Negro en menesteres de topografía y mensuras (Arroyo Los Berros, Sierra grande, Catriel, Conesa ...), en sucesivas y espaciadas campañas entre 1963 y fines de los '70. Pero a partir de 1967, cada vez que debía partir hacia allá, la certeza de volvernos a encontrar con él y otros amigos, la presencia de



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Juan Carlos, era una brújula segura, una referencia fiel, un refugio y un amparo. Lo seguirá siendo su recuerdo, que tan de cerca me acompaña.

Y digo "tan de cerca", no sólo porque es así, sino porque algunos de los hechos con él vividos nutren varios relatos por mí escritos que integran la serie: **"La memoria y sus ráfagas"**. De dicha serie, los amigos de Río Negro ya conocen algunos, entre los cuales figura "Pozo del Diablo", donde los protagonistas somos Juan Carlos y yo."

De Juan S. Bilos

. . . " Un gran abrazo. . . y los recuerdos: amigos comunes, historias, anécdotas y trayectoria personales, todo ello demandó mucho tiempo y al final le indiqué el motivo de mi viaje.

Sonrió - seguramente recordó el instante en el que él como estudiante se había incorporado al Departamento de Publicaciones del Centro de Estudiantes de Ingeniería- y me dijo " Llegás en el momento justo, necesito a un Ing. Agro. de confianza para que se radique en Luis Beltrán, Isla de Choele Choel, con el objeto de coordinar todo lo relativo al Estudio del Plan Maestro para el Desarrollo del Valle Medio de Río Negro. Sorprendido, quedé en silencio, pensalo me repitió y prosiguió . . . "ahora hablaremos de otra cosa . . ." me condujo hasta una gran mesa y allí desplegó mapas y planos diciéndome "este Canal llevará agua potable a San Antonio Oeste" Yo no entendía nada, no conocía la zona, no sabía de que estaba hablando pero su entusiasmo me obligaba a escuchar, a ser prudente. Enumero detalladamente todo lo que se venía haciendo, quien estaba involucrado, cuales eran las dificultades, como intentaba superarlas; de todo ello sobresalía su enorme fé de éxito. No terminó allí la cosa, eran aproximadamente las 19 hs. Y me dijo - ahora me voy al canal- ¿Quieres acompañarme? Acepte.

Salimos en una camioneta del D.P.A. manejaba él, llegamos ya sin luz diurna al campamento, durante el viaje terminó de relatar todos los pormenores del proyecto y agregó su gran sueño, que consistía en el desarrollo armónico de la Provincia toda. Allí menciono: EL Canal Pomona-San Antonio; el IDEVI; el Plan Maestro para el Desarrollo del Valle Medio; el Puerto de San Antonio Este, los Valles interiores de la Provincia (Valcheta, el Bolsón, Catriel y otros que se estaban estudiando); la profundización del estudio del proyecto del Drenaje del Alto Valle; agua potable y tratamiento de aguas servidas para la mayoría de los pueblos del interior de la provincia; etc. etc. Eran sus sueños, sus ideales, sus esperanzas.

Cada uno de estos proyectos demandaría horas de charlas y discusiones, pero él tenía muy claro que



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- sin olvidar ninguno- se requería un orden de prioridades y allí estaba en primer lugar el CANAL POMONA SAN ANTONIO.

Del Diario "Noticias de la Costa "

". . . Vivió gran pasión con la política y dejó como legado su amor a su familia y el apego a los amigos. "El Sordo", como se le conocía, fue desde joven un desarrollista en su concepción ideológica, producto de su paso por el frondicismo en su provincia natal.

Su gran obra fue el Canal Pomona - San Antonio Oeste, que lo tuvo como constructor e ideólogo. Supo ocupar los principales lugares y también acepto con humildad los puestos militantes cuando su fuerza política se lo requirió.

"El Sordo" fue maestro dentro y fuera de política. Su bonhomía y buena predisposición, que resaltaron su personalidad, su calidez y sus ganas de hacer cosas por la comunidad, son un dato insoslayable de su riqueza interior.

Volvía a nuestra ciudad luego de festejar sus 70 años con sus familiares en El Bolsón, al ascender al avión que lo transportaría sintió una molestia y solicitó ayuda a su acompañante, pero fue suficiente, no alcanzó. El corazón, aquejado por tantas afecciones y por muchas batallas, le falló.

No podía morir de otra cosa porque él era puro exceso y corazón. Adiós, "Sordo", hasta siempre, maestro.

De Alberto Edgardo Rossi (Titín)

Así es ingeniero, sus éxitos, a los que jamás consideró como tales, son evaluados hoy y serán evaluados mañana, quizás siempre. Su personalidad inconfundible, penetrante, llana, directa y sobre todo, la ética en sus actos, sin dobleces, demagogia o intereses personales, es el mas grande legado, herencia y ejemplo que pudo dejar a sus semejantes y fundamentalmente a sus familiares y amigos, entre los que me incluyo, simplemente porque lo fui. Crear un estilo de vida no es fácil, mantenerlo menos. Ud. hizo ambas cosas, vivió como quiso y cuando partió también. Yo sabía que un avión no podía transportarlo hacia esa altura inconmesurable Y aún en mi fantasía pienso que partió caminando. Como en la Colonia 25 de Mayo. Como en el estudio de desarrollo del Valle Medio, que tanto lo desveló. O como en aquellas largas caminatas por la traza del canal Pomona-San Antonio. Cargado de preocupación porque el agua se negaba a cumplir su



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

recorrido. Yo sé que venció al agua, que venció los serios problemas en 25 de Mayo y logro dejar este proyecto del Valle Medio para su realización. Aún mantengo la esperanza de verlo plasmado. Y cuantas intervenciones sobre el puerto de San Antonio!! Lucha tremenda contra los intereses de . . .
¡Que importa quienes! La interconexión vial de toda la provincia para así lograr su total desarrollo, Soda Solvay, Sierra Grande . . .! Que se yo!! Cuanto hizo Ingeniero, cuanto!! Pero es pasado, aunque ese pasado permanezca siempre presente. "Ingeniero son las dos de la mañana, ¡ se dio cuenta! Estamos desde el mediodía. - Fenómeno Titín, nos queda tiempo para llegar hasta el campamento de Gutiérrez y Belinsky para . . . "Sí así era siempre de 6 a 3 y de 3 a 6!! Habrá otros. Pienso que sí. Pero no los conozco. En mi carácter de ex secretario privado en toda su gestión, al frente del ministerio de Obras y Servicios Públicos de la provincia, al que llegamos juntos y sin conocernos. Como amigo y compadre, le agradezco todo lo que aprendí de Usted. Todo lo que sufrimos juntos. Y aquel gesto imposible de describir, al decirme una noche, "Che Titín son las cuatro de la mañana, pasa por casa a buscarme a las seis y media, así tomanos unos mates y arrancamos". Gracias ingeniero, creo que allí comencé a tener la fuerza necesaria, suficiente como para pensar que "si enfrente estaba la muerte, que venga! No debe ser tan brava". Aquel día que . . ., el de su viaje, quien sabe a donde... pensé en alguna flor, una participación, algo... Pero decidí no hacer nada de ello.

Lo que no pude impedir fue ese molesto ardor en los ojos, un dolor en el bobo y aquella lágrima del Adiós.

Por ello;

AUTOR: Juan Manuel Muñoz



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
SANCIONA CON FUERZA DE
L E Y**

Artículo 1°.- Asígnase con el nombre de "Ing. Juan Carlos Suárez", al canal que abastece de agua a la zona de San Antonio, con nacimiento en la zona de Pomona.

Artículo 2°.- De forma.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*