

SERGIO ARIAS FIGUEROA

*PERSONALIDAD Y OBRAS
DE LOS INGENIEROS SALTEÑOS*



COMISION BICAMERAL EXAMINADORA
DE OBRAS DE AUTORES SALTEÑOS

PROLOGO

EN homenaje al cincuentenario de la fundación de la entidad, la Comisión Directiva de la Asociación de Ingenieros de Salta, me encomendó la honrosa tarea de escribir un trabajo que versara sobre *"Antecedentes, personalidad y obras de los ingenieros salteños"* que nos precedieron y dejaron tras de sí, una prolífera vida profesional y con ella de progreso.

De esta labor resultó al final aparejada una ajustada síntesis histórica del desarrollo ingenieril de la Provincia.

A medida que se avanzaba en la investigación, se tropezaba con obstáculos a veces insalvables, por falencias de aquellos profesionales que se radicaron fuera de la Provincia no bien recibidos y que en la actualidad no se encuentran familiares o personas que pudieran aportar datos, ya por no existir los mismos o encontrarse en otros puntos del país o extranjero, a ello vino a salvar el libro del señor Policarpo Romero, sobre "Ex alumnos del Colegio Nacional de Salta" en su capítulo "Los ingenieros salteños", el que contiene breves reseñas sobre éstos, de tal manera que el autor no pudo extenderse sobre otros conocimientos y antecedentes, sino medianamente lo poco que encontró; pero el objetivo de esta obra era mencionar a todos los profesionales salteños, también en relación a sus méritos, algunos con restringido espacio y otros con mayores, pues es sabido que para elaborar una obra de esta temática se necesita la recopilación de mucho material, a veces difícil de conseguir y para ello la investigación en archivos históricos, reparticiones públicas y sobre todo familiares o el conocimiento personal del autor y con todos estos elementos hacer una selección de los mismos, que resulten de interés y se relacionen con el objetivo.

Es así que mencionamos desde los primeros ingenieros, no graduados, pero de muy importante trayectoria, para pasar luego a los primeros graduados del Departamento de Ciencias Exactas de la Universidad Nacional de Buenos Aires y finamente los profesionales recibidos en las diversas facultades de país, que nos antecedieron, hasta nuestros días.

Agradecemos la colaboración prestada por el doctor Atilio Cornejo, a la directora del Archivo Histórico, señora María Teresa Cadena de Hessling, a los familiares de los ingenieros mencionados en este trabajo, que aportaron datos biográficos, a la Dirección de Vialidad de Salta, al periodista Luis Mendieta y al Consejo Profesional de Ingenieros de Tucumán.

RAMON BENIGNO CASTRO



Nacido en Salta, el día 13 de febrero de 1853. Era hijo de don Benigno Castro, éste de origen catamarqueño establecido en Salta, fincó definitiva residencia en esta ciudad, dedicándose a las tareas comerciales y agrícolas en el Valle de Lerma. Contrajo matrimonio con doña Serapia Cuestas, dama procedente de viejas y meritorias familias de esta colectividad.

Otro tanto se puede decir de su padre, emparentado con ilustres hombres públicos, a la vez que poseía una vasta ilustración que le permitió entregarle a su hijo el ejemplo y enseñanza de persona honorable y de bien; nació en aquella época de hombres, que los buenos modales iban de la mano con la ilustración y señorío, de lo cual tomó por norma.

En el ambiente de esa época, cuando Salta se distinguía de las demás por su cultura y conservaba la hidalguía prestigiada por sus héroes, ese niño creció con el ejemplo del ambiente propicio para seguir un camino provechoso e ilustrado (Romero Sosa al referirse a Castro).

Ya para ese entonces, año 1868, ingresaba al Colegio Nacional y de allí su amistad con el luego prestigioso hombre público don Miguel Tedín, de quien luego hablaremos y otros compañeros que se destacaron después, tanto en el orden nacional como provincial.

Causaban admiración entonces, en la ciudad de Salta, dos obras del arte religioso que se construían; la preciosa y monumental Catedral y la Iglesia de La Viña. Con respecto a la primera, este templo fue a poco de terminado, consagrado como Catedral, iniciada en el año 1862 y terminado en el año 1878. Allí intervino en el diseño de las obras ornamentales, artísticas y monumentales el gran R.P. Giorgi, quien proyectó el frente y el altar mayor. Luego la iglesia de La Viña, cuyo constructor fue don Noé Macchi, de ésta decía el arquitecto Prebisch que es uno de los edificios religiosos con líneas más puras y equilibradas, agregando que la torre es una verdadera joya arquitectónica.

En aquel entonces, la ciudad de Salta se hermozeaba con obras de mayor envergadura que las ya existentes y Castro, joven estudiante del secundario seguía con admiración y

entusiasmo la marcha de las construcciones y posiblemente que ello fuera estímulo predominante para abrazar la carrera de ingeniería en la flamante Facultad fundada para ese fin, en el año 1865, por el Ingeniero Juan María Gutiérrez, título obtenido por éste en la misma casa de estudios, más adelante. Aparte la vocación por la ingeniería, Gutiérrez era un verdadero maestro y visionario.

En Castro, se revela su verdadera vocación por las matemáticas y ciencias físicas y con esta cualidad ingresa a la Facultad en el año 1872 y se gradúa el 4 de mayo de 1878. Termina su brillante carrera con la tesis que versó sobre “Materiales de una vía férrea y conservación”. Siendo aún estudiante universitario fue nombrado en el cargo de profesor en Matemáticas de la Escuela Naval de la Nación, por el coronel Guerrico.

Regresa a su ciudad natal y muy poco tiempo permanece en ella para ejercer su profesión, dado que es llamado por Mitre a la Capital Federal para la ejecución de trabajos y allí termina por radicarse.

Aquí comienza su prestigio, o mejor dicho el reconocimiento de su valía y por ello le encomiendan delinear el trazo de línea del Meridiano Quinto, trabajo que lo ejecuta conjuntamente con el ingeniero Pirovano, con ello se establece el límite de la provincia de Buenos Aires con la entonces gobernación de La Pampa.

En el año 1875, el gobierno nacional lo designa para integrar la comisión técnica encargada de realizar las mensuras de las tierras conquistadas a los indios en la Campaña al Desierto por el general Roca, trabajo tan importante, que con el tiempo resulta un gran acierto geopolítico y que sirve de referencia para problemas internacionales.

En la provincia de Buenos Aires proyectó el plano del pueblo de Carhué, cuya delineación es modelo en su tiempo y se le confía idéntico trabajo para el de Victorica y General Acha, con respecto a su plan de ensanche y ordenamiento.

Continuó con el relevamiento de tierras conquistadas por Roca en Río Negro, trabajo que se ejecutó en el año 1879 y luego el gobierno de La Pampa le encomendó completar la planimetría de su jurisdicción, oportunidad que tomaron sus servicios varios particulares para mensurar sus tierras en este lugar.

Entre los cargos públicos que desempeñó fueron: el de asesor del Departamento de Tasaciones del Banco Hipotecario, con cuya informativa, más adelante sirvió de norma para encuadrar los peritajes ordenando criterio técnico.

Ejerció la Intendencia en el partido de San Isidro (provincia de Buenos Aires), donde mediante sus conocimientos profesionales supo volcarlos en obras comunales y mejoras que aún hoy se las distingue.

Su amigo, el doctor Victorino de La Plaza, entonces presidente de la República, consciente de la capacidad de Castro, le encomendó junto con otros ingenieros de reconocida capacidad técnica y solvencia moral, que formara parte con éstos en la delicada comisión investigadora de las obras del “Palacio del Congreso”, la que dictaminó con un concienzudo e imparcial informe.

A pedido de don Nicasio Oroño, organizó la Oficina de Geodesia, dependiente de la Dirección de Tierras y Colonias, sus vastos conocimientos topográficos le permitieron realizar una ejemplar repartición provista con los instrumentales y técnicas más avanzadas de esa época.

En cuanto a la faz educacional, si bien se destacó en las tareas profesionales, no lo fue menos brillante como docente, comenzó actuando como vocal del Consejo Nacional de Educación, para ese entonces tenía la experiencia necesaria en materia de enseñanza, pues recordemos que ya siendo alumno de la Facultad de Ingeniería, dictaba clases de matemáticas en la Escuela Naval de la Nación y recibido de ingeniero continuó con las cátedras en esta Institución. Simultáneamente enseñó Matemáticas y Físicas en el Colegio Nacional Sur “Bernardino Rivadavia”. Por mucho tiempo se desempeñó desinteresadamente en el Consejo Escolar de San Telmo (provincia de Buenos Aires).

Desde 1908 fue profesor de la Escuela Nacional de Comercio “Carlos Pellegrini”, en todos los establecimientos que actuó dejó un gran bagaje de sus vastos conocimientos.

En su vida privada fue ejemplo de caballerosidad y hombre de bien, brindando sus claros conceptos y capacidad, era el contertulio que atrapaba la atención de los demás, pese a que aquéllos eran hombres de gran valla de la distinguida década del '80, tales como Mitre, de la Plaza, Pellegrini, Roca, Tedín y muchos más que lo tenían en gran estima.

Los años no medraron su infatigable quehacer, aun siendo anciano, sin desfallecimiento, continuó con su proficua labor de instruir y brindar ideas a sus amigos políticos de distintas tendencias. Fue asesor gratuito de varios gobiernos de Salta para el emprendimiento de obras públicas, a las cuales visitó muy distanciadamente.

El 10 de enero de 1923 falleció a los 70 años en su residencia de Olivos (provincia de Buenos Aires), añorando a su Salta querida, donde dejó tantos amigos, recuerdos y familiares.

Nota: *En la Campaña del Desierto, el general Julio Argentino Roca contrata a los científicos alemanes radicados en Córdoba, tales como Pablo Lorente, Adolfo Doering, Gustavo Niederlein y Federico Schultz. También se integran a ella los ingenieros Alfredo Ebelot, Jordán Czezlav Wisocki y Francisco Host Sareño. Todos a las órdenes del Coronel Manuel J. Olascoaga, quien es jefe de la Oficina Topográfica Militar, esta comisión fue de exploración, relevamiento y estudios militares que se realizaron en La Pampa y Río Negro, con asistencia y contribución de Castro.*

Referencias: *Romero Sosa, Gran enciclopedia argentina; Santillán, Nuevo diccionario geográfico Colotto.*

PEDRO JOSE F. CORNEJO VALDES

Nació en Salta el 18 de enero de 1857; falleció en esta ciudad el 5 de diciembre de 1937. Hijo de don Juan Cornejo Usandivaras y de doña Hortensia Valdés Gorostiaga, descendiente del Coronel Mayor José Antonio Fernández Cornejo y de la Corte, éste con amplio y sobresaliente historial antes y después de la Revolución de Mayo. Entre los cargos jerárquicos en que se desempeñó, es que fue tres veces gobernador militar en Salta (7 de agosto de 1814 y el 2 de abril de 1815); emparentado a otros muchos hombres públicos de brillante actuación dentro y fuera de su provincia.

Casado con una dama de tradicional familia salteña, el 19 de febrero de 1875, doña Delia Mollinedo Gurruchaga, con quien tuvo catorce hijos, de los cuales seis fueron destacados profesionales, habiendo fallecido tres de ellos. Con especial dedicación profesó para su hogar la educación de su numerosa familia, realizando una obra de engrandecimiento espiritual y moral para ella.

El ingeniero Pedro F. Cornejo, fue un valor imponderable de hombre recto y de cualidades, cultura y sociabilidad, querido sin distinción de clases, por su porte amable y sencillo, trato cordial, producto de su nobleza de espíritu y bondad de su alma, con cualidades de profundo sentido religioso, no era para menos, dado el ejemplar hogar cristiano en que nació.

Cursó sus estudios secundarios en el Colegio Nacional, de donde egresó como bachiller en el año 1873, junto con su amigo, el distinguido estudioso Miguel A. Figueroa que se doctoró en medicina, previa incursión por ingeniería, con quien pasa a Buenos Aires, ingresando ese año a la Facultad de C.F.M., allí Cornejo se encuentra con Ramón Castro, que se incorporó dos años antes, de quien nos ocupamos primeramente; Miguel F. Aráoz un año después; Fernando Solá también posterior y se gradúa como ingeniero, egresado de la Facultad de Ciencias Físico Matemáticas el 1 de diciembre de 1880; su tesis versó sobre “Breve estudio sobre el drenaje permeable”, tema de interés y novedoso para su época.

Los pasos iniciales los hace como auxiliar de la Comisión de Estudios del Ferrocarril Andino, a la que entra a formar parte el 16 de noviembre de 1880 (aún estudiante) para luego de recibido continuar en ella con el ingeniero Schweidwid y luego en el mismo trabajo con el ingeniero Pellieschi. Ya en el estudio del ferrocarril a Santiago del Estero y con el ingeniero Tomás Agostini en el del ferrocarril Norte, tramo comprendido entre el Río Tala y Rosario de la Frontera y en mérito a la eficacia por los trabajos realizados, es ascendido a ayudante segundo en el estudio del ferrocarril de Recreo a Chumbicha, en el que une las provincias de La Rioja con Catamarca; en todo estos trabajos ferroviarios actuó con el ingeniero Agostini, profesional de claros conocimientos y entusiasta colaborador.

Realizado el estudio del ferrocarril a Santiago del Estero, del cual –como vimos– formó parte de su comisión, ya en vía de ejecución, el 15 de marzo de 1883, ingresa con un nuevo asenso como jefe de división, bajo la dirección del ingeniero Luis Valiente Noailles y continuando con su especialidad, el 24 de abril de 1884, es nombrado vicedirector de la

construcción del ferrocarril a Chumbicha, siempre acompañado por su colega Agostini, sigue su ascendente carrera al ser designado jefe de sección en la administración del Ferrocarril Norte, todo ello consta en las Memorias de los Ferrocarriles Argentinos y reproduce el Diccionario Histórico Argentino.

Tres años después, el 9 de noviembre de 1894 recibe la designación de ingeniero de primera clase y jefe de sección del entonces Departamento de Obras Públicas (Salta) y cuando se crea el Ministerio Nacional del ramo, continúa como jefe de la sección quinta, que comprende la provincia de Salta y el territorio nacional de Los Andes, que con posterioridad fue dividido en tres partes, correspondiéndoles cada una a la provincias de Catamarca, Salta y Jujuy.

Toda la experiencia formada en su larga y prolífera trayectoria en Vialidad, la vuelca en esta última designación y por orden superior, emprende los estudios y proyectos de una amplia red de caminos, no todos ellos se llegaron a ejecutar, pero son la base y guía del futuro, aunque con variantes de acuerdo con modernos sistemas y conceptos. Proyectó el antiguo puente sobre el Río Arenales, sin nombre oficial, luego el camino a los Valles Calchaquíes y otras obras de importancia.

Se da el hecho de que su hijo, el ingeniero Abel. F Cornejo le sucede en el cargo, después de jubilado en 1918, y éste continúa con el mismo afán y dedicación que su progenitor.

Es de consignar que el ingeniero don Pedro F. Cornejo Valdés es el tronco de una familia de ingenieros, su hijo ya mencionado (fallecido y del que nos ocuparemos en otra parte), luego le siguieron sus nietos Abel Cornejo Figueroa, Arturo Cornejo Velarde y varios parientes que abrazaron esta disciplina.

Referencias: *Diccionario Histórico argentino; Genealogías de Salta, de Atilio Cornejo y Memorias de los Ferrocarriles.*

EDUARDO FIGUEROA AVILA

Nacido en Salta, de antiguas familias santiagueñas, hermano del Dr. Benjamín Figueroa Ávila, diplomático de relevante actuación, ocupó el cargo de Ministro Plenipotenciario en representación de nuestro país en la República de Bolivia.

El Ingeniero Figueroa Ávila se recibió de bachiller en el Colegio Nacional y en Buenos Aires cursó en la facultad de Ciencias Exactas y Físicas, graduándose de Ingeniero, luego se radicó en Salta y ejerció por poco tiempo su disciplina, dado que se dedicó a la enseñanza como profesor de Matemática y Física-Química, luego fue nombrado rector del Colegio Nacional: como docente, dejó una brillante foja de servicios, libros sobre ciencias físicas y trabajos inéditos.

MIGUEL FRANCISCO ARAOZ SOLA

Nació en Salta, el 28 de febrero de 1858, hijo de Don Miguel Francisco Aráoz y Usandivaras y de doña Benjamina Solá Chavarría y Moldes, ambos de viejas familias salteñas; el primero descendiente de tucumanos y salteños, es así que su niñez la pasa en Tucumán, luego Córdoba, retornando nuevamente a Tucumán, para posteriormente radicarse en su provincia natal, donde contrajo matrimonio con la Sra. Solá Chavarría y Moldes, emparentada con los próceres de la guerra por la Independencia don José de Moldes y don Eustaquio de Moldes, ambos con una larga y brillante trayectoria política y militar.

Ingresa al Colegio Nacional y en 1874 se recibe de bachiller, que lo capacita ese mismo año para entrar a la Facultad de Ciencias Físico–Matemáticas y después graduarse como ingeniero el 28 de mayo de 1881. De inmediato fue nombrado Jefe de la Tercera División de Obras para los trabajos del Ferrocarril Tucumán - Salta, con asiento en Saladillo.

A fines de 1881 se traslada a la Capital Federal y se le designa director de la construcción del ferrocarril que tiempo más tarde uniría la capital de la República con la flamante provincia de Buenos Aires; la bella y técnicamente planificada ciudad de La Plata, año 1882, fundada por el visionario y brillante hombre público Dardo Rocha, pero se ve precisado a renunciar a este cargo porque el gobierno provisional bonaerense descuidaba de proveer los materiales necesarios y no recibía los fondos para atender las erogaciones proveniente de la obra.

Regresa a Salta en el año 1882 y se le confía el puesto de ingeniero municipal en el cual no permaneció mucho tiempo, para dedicarse luego a la Compañía que organizó para la explotación aurífera en Santa Catalina (Jujuy). En esta provincia, la familia había fundado el ingenio “La Esperanza” del cual participó en los proyectos y ejecución de las obras civiles: luego, próximo al ingenio, en la localidad de San Pedro, hizo los estudios de rectificación y ampliación de este pueblo. Tiene en su haber interesantes estudios sobre minas y su explotación en la provincia y el estudio del proyecto del Palacio Legislativo.

Desgraciadamente, un profesional de las cualidades y capacidades del ingeniero Aráoz Solá, que mucho aún tenía que dar, quedaron tronchadas por la muerte, a los 38 años cuando sus obras eran realizadas con el entusiasmo de su edad y esto ocurrió en 1886.

Fue esposo de doña Manuel Fleming y padre del Dr. Ernesto M. Aráoz, político, escritor y autor de leyes, algunas de las cuales sancionó la Cámara de Diputados de la Nación, cuerpo al cual perteneció.

Fue vicegobernador de la Provincia de Salta y ocupó la gobernación tras la muerte del Dr. Abraham Cornejo que ostentaba el cargo de profesor del Colegio Nacional y otras designaciones más.

Referencias: *Diccionario histórico. Diccionario histórico biográfico, Miguel Solá; Historia de la Ingeniería Argentina. Alberto Plinio Lucchini.*

GUILLERMO ARAOZ

Nació en Salta, el 1 de diciembre de 1843, hijo de don Epifanio Aráoz, procedente y nacido en Tucumán y de doña Jesús Ormaechea; hermano del Dr. Benjamín Aráoz que fuera gobernador de Tucumán.

Hizo sus estudios en el Colegio del Uruguay. No figura entre los egresados como ingeniero de la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas y existe una razón lógica, dado que como ya se indicó en el prólogo, recién en el año 1866 por iniciativa del rector Juan María Gutiérrez se crea el Departamento de Ciencias Exactas, que gradúa ingenieros desde junio de 1870, fecha posterior a la actuación de Aráoz, quien desde muy joven se dedicó al estudio de la topografía de la Provincia.

En compañía del ingeniero Stuar, tuvo a su cargo la dirección técnica de la construcción de fortines en las costas del Bermejo para defender la región y en particular proteger la Colonia Rivadavia, recientemente fundada.

Exploró las costas del Río Salado desde Cuyo hasta Santa Fe, levantando croquis donde figuran sus afluentes y una detallada descripción de la región.

Con el auspicio del gobierno nacional, poco después de aquel hecho, realiza una exploración del Río Bermejo con iguales fines y trabajos realizados en la anterior, extendiéndose a la importancia de los ríos interiores como vías de comunicación y aprovechamientos hídricos nacionales y fuente de irrigación, trabajo publicado en 1872.

Con motivo de la expedición que prepara el ministerio de Guerra desempeñado por el general Victorica, Aráoz confecciona y luego se publica el mapa topográfico de la región de acuerdo a los levantamientos efectuados en sus viajes y estudios, trabajo que sirve no sólo para fundar nuevos y estratégicos fortines, sino posibles vías de comunicación y líneas telegráficas.

Por ley del 7 de agosto de 1888, el gobierno nacional le otorga medalla de oro y diploma, con virtual rango de ingeniero por su eficaz actuación en la expedición mencionada, como la anterior en 1885. En aquel año el gobierno nacional le confió la organización de una expedición al Bermejo, poniendo a su disposición y bajo sus órdenes, el vapor aviso "Avellaneda" y una lancha menor la "Laucha", acompañan como oficiales los subtenientes León Zorrilla y Juan P. Sáenz Valiente. Fue tanta la importancia y valor científico, que volcadas las observaciones de esta expedición a un laboratorio, se pudo apreciar una labor extraordinaria para la época. Del trabajo descrito se constató que éstos eran de gran valor cartográfico y se complementaba

con detallada exposición. Por ello, el Instituto Geográfico Argentino, le otorga a Guillermo Aráoz, medalla de oro y diploma de honor.

Retirado de sus afanosos trabajos, se radica definitivamente en Buenos Aires, donde residen sus amigos, distinguidos políticos y militares de la época, quienes le profesan estimada consideración y valoración.

Muere en esta ciudad capital en 1914 a la edad de 71 años.

Referencias: Diccionario histórico biográfico de Salta, Miguel Solá.

MIGUEL TEDIN

Nacido en Salta en el año 1849, cursó sus estudios secundarios en el Colegio Nacional, egresó como bachiller en el año 1868 y se graduó como ingeniero en la Facultad de Ciencias Exactas de Buenos Aires.

Ya en su provincia natal fue el primer intendente municipal de Salta, cargo que desempeñó con eficiencia, dejando numerosas normas y ordenanzas para el desenvolvimiento de la Comuna. Luego se dedicó al ejercicio de su profesión, siendo nombrado gerente del Ferrocarril de Córdoba a Tucumán; administrador del Ferrocarril Norte y más tarde con igual categoría, del Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires.

El gobierno nacional lo designa delegado para inspeccionar la fabricación de materiales con destino a nuestros ferrocarriles, encomendados a una firma norteamericana, su prolija labor e informes pertinentes, son de importancia para el fiel cumplimiento de las especificaciones contractuales.

Al regresar de Estados Unidos se le ofrece el cargo de ministro plenipotenciario en Chile, lo que declina para continuar en su labor específica de ingeniero.

En 1898 fue designado director general de los Ferrocarriles del Estado, luego integró el gabinete de coalición, organizado a la muerte del presidente Quintana, ocupando el cargo de ministro de Obras Públicas en la presidencia de Figueroa Alcorta, año 1906, en cuyo carácter inauguró las Obras Sanitarias de la ciudad de Salta. Terminado su período en el Gobierno, luego es nombrado presidente del Banco Hipotecario Nacional.

Siendo ministro de Obras Públicas de la Nación, se interesó eficazmente en la construcción del Ferrocarril Huaytiquina. Dice Miguel Tedín, contestando a una carta del doctor Manuel Solá, fechada el 26 de julio de 1906: “Muy grato me sería, si en mi paso por el ministerio de Obras Públicas, puedo dejar realizada una obra que vincule mi nombre con la provincia de mi nacimiento”. El ferrocarril a Antofagasta será sin duda la más eficaz a sus intereses; esta obra se realizó en la presidencia de Hipólito Yrigoyen con la participación de varios ingenieros salteños.

El ingeniero Tedín tuvo una larga y destacada actuación política, ocasión en que cultivó estrecha amistad con el doctor Bernardo de Irigoyen y muchas otras personalidades partidarias, sin perjuicio de ser respetado y estimado por la oposición.

El ingeniero Miguel Tedín fue ejemplo de caballerosidad y honestidad. Aparte de sus tareas que le demandó la función pública, fue también escritor galano, donde sus trabajos se destacaron por el buen gusto e intención de agradar, alguien dijo que era un escape a sus fatigosos trabajos y responsabilidades de su profesión.

Referencias: Libro sobre alumnos del Colegio Nacional, de Policarpo Romero; *Gran enciclopedia argentina*, de Diego de Santillán; *Diccionario biográfico de Salta*, Miguel Solá.

NOLASCO ORTIZ VIOLA

Nacido en Salta el 16 de diciembre de 1858, perteneció a una familia de destacados políticos y de actuación pública relevante.

Nolasco Ortiz Viola se graduó como bachiller en el Colegio Nacional de Salta y luego ingresó a la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas de Buenos Aires, donde se recibió de ingeniero civil el 12 de febrero de 1874.

Con otros técnicos de su camada, trabajó en la Comisión de Estudios del Ferrocarril de Metán a Salta, en esa oportunidad se revela el carácter enérgico y dinámico de Ortiz Viola, cuando reclama telegráficamente el 28 de mayo de 1881 al ministro provincial Miguel Tedín: “Tengo más de 200 trabajadores en la línea, ninguno de Salta, dígame si los encargados de remitir gente hacen algo en esta provincia”.

“Nolasco Ortiz Viola no omitirá esfuerzo alguno para dotar a su querida tierra del más poderoso elemento que se conoce para los adelantos, sobre todo materiales, de un pueblo”, dice el diario “La Reforma” (1881).

Al iniciarse esta línea ocupó por poco tiempo el puesto de jefe de la Primera División, renunciando posiblemente por alguna desavenencia, como se colige de lo referido arriba. Se radicó en Buenos Aires donde se incorpora a la vida política y muy pronto es nombrado con el cargo de segundo secretario de nuestra delegación en Francia, siendo ministro Plenipotenciario el Señor José S. Paz, con anterioridad vivió algún tiempo en París y en el año 1887 dejó el cargo diplomático y a su regreso participó en los trabajos de la fundación de La Plata, ciudad levantada como consecuencia de la federalización de Buenos Aires en 1880, en que se decidió la construcción de la nueva capital de la provincia de Buenos Aires, cuyo fundador fue el político y hombre público a la sazón gobernador del primer estado argentino don Dardo Rocha, quien nombró una numerosa comisión para el estudio de planificación precursora de la urbanización, siendo por ello la primera ciudad argentina que contó con un estudio racional, donde no se omitió ningún detalle en previsión de un crecimiento organizado.

El ingeniero Pedro Benoit fue el realizador de esta magna obra que es la ciudad de La Plata. Bajo su dirección y órdenes formó un equipo de destacados ingenieros tanto argentinos como extranjeros, entre los primeros se contaba con la colaboración del ingeniero Nolasco Ortiz Viola

Luego ocupó el cargo de inspector del Departamento de Ingenieros de la Nación y durante su gestión intervino en la entrega al gobierno nacional de la línea

férrea de San Cristóbal a Tucumán; ésta fue una de sus últimas intervenciones como profesional, dado que después enfermó quedando inutilizado para el trabajo.

Referencias: Policarpo Romero, **Historia de la ingeniería**, Centro de Ingenieros; **Crecimiento urbanístico de la ciudad de Salta**, Sergio Arias Figueroa, Asociación de Ingenieros de Salta.

FERNANDO F. SOLA

Nacido en Salta el 3 de marzo de 1859, cursó sus estudios secundarios en el Colegio Nacional, recibéndose de bachiller en el año 1874, ingresó a la Facultad de Ciencias Exactas y Físicas de Buenos Aires, graduándose de ingeniero civil en el año 1887.

Su padre: un familiar de una trayectoria destacada, fue don Manuel Solá Tineo, nacido en Salta el 17 de junio de 1798, siendo muy joven se casó con doña Josefa Chavarría Moldes; hombre de grandes empresas, en Bella Vista estableció una imprenta en la que publicaba el semanario “El Comercio”. Predicaba los principios democráticos en reuniones con políticos y hombres jóvenes en formación.

Fue gobernador de la Provincia, tomando el cargo el 17 de noviembre de 1838. Intervino eficazmente en la guerra con Bolivia al hacer retirar a las tropas bolivianas del general José M. Velazco, quien se dirigió a Solá proponiéndole la paz. En 1832 organizó la Liga del Norte (Salta, La Rioja, Tucumán, Catamarca y Jujuy) con el objeto de consolidar la Nación.

Como militar tuvo una foja importante de servicios. Su inquietud comercial e industrial lo condujo a implantar en su hacienda de Bella Vista y su estancia de Cerro Negro, respectivamente, la cría del gusano de seda, las ovejas merinas y una hilandería.

Fue necesario haberse detenido en relación de los antecedentes del ingeniero Fernando F. Solá, dada la gravitación de éstos en distintos órdenes que tuvo para la Provincia y la formación de su inquieta personalidad.

No menos importante fue su actuación profesional, así con los ingenieros Miguel Aráoz, Nolasco Ortiz Viola y Pedro Cornejo, trabajó en la Comisión de Estudios del Ferrocarril de Tucumán a Metán, intervino en el proyecto y ejecución del viaducto de dicho tramo, obra para esa época de gran interés técnico.

Sucedió al ingeniero Ortiz Viola en el cargo de Jefe de la División con campamento en Tafí Viejo y luego pasó a Saladillo como jefe de Vías y Obras. En su paso como ingeniero de los ferrocarriles, fue nombrado ingeniero principal de la línea Tucumán-Salta en el tramo que llegó hasta Chilcas (hoy Juramento).

Hizo un viaje a Europa con fines de estudio y perfeccionamiento, lo que redundó más tarde en la adopción de estilos en los proyectos y construcciones residenciales, comenzando por su casa, sita en la calle España y Zuviría de esta ciudad (Plaza 9 de Julio), la que aún hoy día se distingue por sus armoniosas líneas arquitectónicas.

Entre la autoría de otras obras relevantes para ese entonces en Salta, fue quien proyectó y construyó el Hospital del Señor del Milagro, luego se agregó a este el de Niños y entre los edificios de mayor belleza concebido y realizado por Solá, fue el Palacio Episcopal, anexo a la Catedral Basílica, hoy remodelada.

Reingresó al Ferrocarril Norte como jefe de Vías y Obras, luego subdirector y más tarde director de los trabajos de Ferrocarril de Salta a El Carril (hoy Estación Zuviría).

Más tarde ocupó el cargo y lo mantuvo por varios años, de jefe de Topografía y Obras Públicas de la Provincia, durante su ejercicio se proyectaron y ejecutaron importantes edificios. Su vida fue ejemplo de trabajo y dedicación para el progreso de su provincia.

Referencia: Recordando el 50 Aniversario del Colegio Nacional de Salta.

JOSE HIDELFONSO ALVAREZ DE ARENALES

Nacido en Cochabamba en la Villa de San Antonio de Aruque, el 5 de febrero de 1798, hijo del general Juan Antonio Álvarez de Arenales y de doña Josefina de Hoyos y Torres, perteneciente a viejas y tradicionales familias salteñas, fue estoica y abnegada esposa, que supo enfrentar el peligro y la ausencia de su esposo, que gestando la guerra por la independencia americana, se batía junto a San Martín, Bolívar o Belgrano.

El general Arenales, decidido partidario de la emancipación americana, el 25 de mayo de 1809, estuvo a favor del Movimiento Revolucionario Patriota contra las autoridades españolas de Chuquisaca, ocupando el cargo de comandante de armas de las fuerzas rebeldes las que fueron aplastadas cruelmente.

En el Callao estuvo prisionero en la denigrante cárcel y sólo debió la vida gracias al reconocimiento de su valía y pedido de amigos quienes le facilitaron la fuga. Se dirigió a Salta, donde había contraído enlace con aquella dama salteña.

En esta oportunidad, este decidido partidario de la emancipación americana, solicitó carta de ciudadanía a la Soberana Asamblea del Año XIII, la que le otorga en virtud de sus muchos méritos a favor de la causa de la Patria.

Tuvo brillante actuación en la Batalla de Salta, el 20 de febrero de 1813, bajo las órdenes de Belgrano. El 25 de mayo de 1814 libró batalla contra fuerzas muy superiores y salió glorioso en el Combate de “La Florida”; ello le permitió en 1815 tomar las provincias de Chuquisaca y Cochabamba, conoció la derrota de Sipe-Sipe y la victoria en la gloriosa Jornada de Pasco, con anterioridad realizó la famosa Campaña de La Sierra, venciendo en Nazca, estuvo en Chile después del alejamiento de San Martín para regresar a Salta como gobernador, el 29 de diciembre de 1823.

El gobierno de Buenos Aires le encomendó hacer la campaña para derrotar al jefe realista Olañeta, que aún hacía resistencia después de Ayacucho, última batalla por la independencia de América, lo que facilitó su intervención debido al hecho que Olañeta fue muerto por sus propios soldados sublevados, quedando Medina, allí que se rindieron más tarde con sus tropas.

Cuántos hechos más podrían referirse a Álvarez de Arenales, pero nuestro objetivo principal es lo atinente a su hijo José Hidelfonso, que por lo visto no podría ser otra cosa, sino lo distinguido que fue, dada la brillante foja de servicios de su padre.

Residiendo su familia –la mayoría en Salta–, allí hizo sus estudios primarios y se inició en las ciencias matemáticas. Pasó luego a Buenos Aires para perfeccionar los estudios de ciencias exactas y físicas, aparte por tradición tenía también vocación por

las armas, se recibe en el año 1816 como militar sin grado y al año siguiente de ingeniero.

El Director Supremo Pueyrredón, le extiende el despacho de subteniente general de artillería. Antes de hacerse cargo de la campaña, se recibió con el título de archivero y guarda de instrumentos.

San Martín se hace eco de la capacidad de este joven ingeniero y soldado y lo nombra ayudante mayor incorporado al Ejército de Los Andes, con el grado de teniente.

En la segunda Campaña de La Sierra, que como vimos dirigió su padre, tuvo destacada actuación, para ello pidió permiso a San Martín de quien dependía. Como en otras oportunidades traza croquis de terreno donde se libraría batalla.

Siempre bajo las órdenes del Gran General, a quien lo secundó en todas las acciones y por su arriesgado coraje y méritos, fue ascendido a capitán comandante en la Compañía de Artillería de la “Legión de la Guardia”, en el Perú; luego a sargento mayor y en 1822 a teniente coronel y condecorado con la Orden del Sol.

Por convicciones opuestas a la actuación de sus superiores, después del renunciamiento de San Martín en Perú, pasó a Chile con su padre y siguieron a Buenos Aires.

Cuando el general Arenales es nombrado gobernador de Salta, colabora con él y allí por primera vez pone en práctica sus conocimientos profesionales como ingeniero en el proyecto de varias obras que en su mayoría no se pueden realizar por el estado precario de la economía y el hecho de tener que atender las críticas y asedio de sus opositores, entre ellos los Moldes y Gorriti, este último lo depone en febrero de 1827. Después de enconadas luchas políticas y una trayectoria llena de vicisitudes, su adversario don José Moldes muere en Buenos Aires envenenado el 18 de abril de 1824, a la par su hermano Eustaquio tuvo igual suerte, al ser ametrallado a traición por un pelotón de soldados gubernamentales que lo buscaron en la Quinta Grande de los Arias Rengel.

El mayor Arenales, entre otras tareas, cultivó el periodismo; en él se destacó por su energía y amplitud de miras, que bajo estas facetas dio a luz la “Revista de Salta”, periódico mensual de carácter netamente político y cultural, editado por la imprenta que perteneciera a la Casa de Expósitos de Buenos Aires, cedida por el gobierno de Rivadavia a la Provincia.

En el año 1826 representa a Salta en el Congreso Constituyente de Buenos Aires.

Al declararse la guerra con Brasil es nombrado comandante militar en la Escuadra de Barragán, entre las acciones de “bloqueador” se destaca en defensa del bergantín “Congreso”, comandado por el capitán Fournier.

Su espíritu emprendedor, no se circunscribió a las armas, política y periodismo, pues fue ante todo un profesional y es así que en 1828 es nombrado segundo ingeniero del Departamento Topográfico, allí su misión fue eficiente pese a la falta de elementos, producto de la situación precaria del país. En este cargo de orden técnico, ascendió a presidente de departamento durante los años 1834 a 1852.

Le aqueja la sordera parcial y después de algunos años, total y bajo estas condiciones en 1833 aparece el trabajo de “Noticias históricas y descriptivas” sobre el gran país del Chaco y Bermejo con observaciones relativas a un plan de colonización, para lo cual se valió de una descripción topográfica y de conocimientos de la región.

Realizó un plano completo de la República Argentina y fue el autor de un mapa de Bolivia, inconcluso por sorprenderle la muerte durante su plena labor.

Entre otros trabajos realizó “planos de batalla”, que fueron de gran utilidad para los emprendimientos de combate. Diccionario Geográfico de Chile, Perú y Río de La Plata, inédito.

Ocupó otros cargos de gran responsabilidad, fue miembro de varias sociedades científicas del exterior. Entre los desempeños de carácter público que ejerció, fueron el de miembro de la Comisión Consultiva sobre la organización del Departamento Topográfico; de la Comisión Inspector de los Programas de Enseñanza; en 1855 pasó al Cuerpo de Inválidos del Estado de Buenos Aires, esa tarea fue reconocida por el Gobierno.

Políticamente actuó manteniéndose en una línea imparcial, solo tenazmente unido a sus convicciones, pero con gran tino, prudencia y diplomacia, ello le valió no haber tenido inconvenientes en el agitado y apasionado período de Rosas.

Murió el 14 de julio de 1862 con la consideración y respeto de sus numerosos amigos y reconocimiento general de los servicios prestados a la Patria.

Referencias: *Diccionario histórico argentino, de Piccirilli, Romay y Gianello; capitán de fragata (R.E.) Jacinto R. Yabén.*

FRANCISCO HOST

Nacido en Prusia (Alemania), allí se graduó de ingeniero en Minas, su espíritu inquieto lo llevó a la determinación de conocer el nuevo país, la Argentina, adonde se trasladó en el año 1850, radicándose en Salta. En esta contrajo matrimonio con doña Pastora Bustamante, oriunda de los Valles Calchaquíes (San Carlos), de esta unión nacieron varios hijos, entre ellos, Francisco que fue militar con grado de teniente, muriendo joven, a la edad de 37 años.

De este entroncamiento se formó una extensa familia, cuyos descendientes residen tanto en Salta como en otras provincias, uno de ellos fue el Ing. Néstor Goytia, de cuya trayectoria nos ocuparemos oportunamente, dando a conocer su prolífera actuación profesional.

Su quehacer como ingeniero en Minas, fue naturalmente el de estudios geológicos sobre el terreno y topográficos, ocupándose de cateos de minas, trabajos y estudios que abarcaron también las provincias de Jujuy y Tucumán, donde analizó minerales y descubrió yacimientos de importancia sin perjuicio de dedicarse con gran atención a sus sobresalientes estudios de la geografía de la zona norte del país.

Bajo los auspicios del presidente Sarmiento y su ministro Avellaneda, se realizó en Córdoba, en el año 1871, la Exposición para manifestar la potencialidad de los grandes recursos naturales e industriales del país; estos últimos incipientes, pero en vías de plenas posibilidades.

Para representar a la provincia, el gobernador don Delfín Leguizamón, nombró una comisión, donde se contaba con la prestigiosa figura del Ingeniero Host.

Esta comisión entre los extensos y variados productos de diversos lugares de la provincia, que se llevó a la exposición de Córdoba, donde todos fueron distinguidos con medallas de oro unos y otros de plata. Algo novedoso y de gran interés con grandes perspectivas de importante futuro, fue la muestra de minerales y su gran variedad que mereció sumo interés, pero que esas perspectivas no se materializan en debida forma hasta el presente, ante una escasa explotación de dichas riquezas naturales.

Esta muestra mineralógica, fue obra de pacientes y arduos estudios del Ingeniero Host, aunque aún falta destacar que entre los minerales más importantes fue, una de petróleo – cuyos antecedentes lo destacó con vastos conocimientos en trabajos publicados por el Dr. Atilio Cornejo– en los que desautoriza la errónea creencia que fuera en Comodoro Rivadavia, 1907, el primer descubrimiento del oro negro, o sea 32 años después de los de Salta, que se remonta al año 1882, en forma fehaciente y con incipiente explotación, pero se lo conoce desde el año 1875.

Con dicha muestra bituminosa, procesada en destilación por el mismo Ingeniero Host, se hizo una demostración en el salón de la legislatura de Córdoba, donde se alumbró con el mencionado carburante.

Dio origen este evento, a la formación de la “Sociedad Anónima del Kerosene de Salta”, concesionándose su explotación a los señores Alget y Méndez, para explotar y explorar los yacimientos salteños.

En dicha exposición de Córdoba en 1871, ya se tenía pruebas de la existencia del petróleo en el norte argentino, como se desprende de la reglamentación suscrita el 23 de noviembre de 1869 por el presidente de la C.D. de la Exposición, don Eduardo Olivera y su secretaria M. Álvarez de Arenales, según lo afirma Atilio Cornejo.

Cómo desconocer la anterioridad del descubrimiento, si la comisión organizadora envía dos botellas conteniendo, la una, petróleo bruto y la otra refinado, al presidente de la República, don Faustino Sarmiento, sin que se tuviera en cuenta tan importante acontecimiento, ni aún mucho más adelante por otros gobiernos.

Al Ingeniero Host, ya para ese entonces sargento mayor de ingenieros, el gobierno de la Nación, le comisiona el levantamiento del mapa del Chaco Boreal en la parte perteneciente a Salta y Jujuy. Cumplió esta misión con creces, pues no sólo presenta el trabajo encomendado sino que encara los estudios sobre los productos naturales de la región.

Host, sargento mayor de ingenieros, decía en su informe: el porvenir de la provincia de Salta, reposa sobre su agricultura y sus industrias, sólo falta para el desarrollo y explotación de estos inmensos terrenos, escuelas de agricultura, de artes y oficios, donde se formen de la actual juventud, hombres científicos y prácticos, destinados a renovar la rutina antigua de la industria del país, en todos sus ramos, y sobre todo, en lo que trata de agricultura, que es la riqueza más sólida y estable de un Estado”.

Así concebía y predecía el progreso del país.

En el mapa presentado, midió también la distancia entre La Cangayé y Rivadavia.

En el nuevo mapa donde se consigna sobre ocupación del Río Bermejo, bajo la inmediata dirección del general Victorica, esto con la continua amenaza de los tobas, que desde el Río Salado hasta el Bermejo, fueron desplegados en sendos combates.

Desde La Cangayé, determinó los lugares que debería ocupar los fuertes: Arias Rengel, Fernández Cornejo y Presidente Roca.

En la invasión de Felipe Varela a Salta (año 1867), el Ing. Host tomó parte activa en el rechazo al intruso, así lo citan Leguizamón y Flores; al hablar de la bizzaría y comportamiento distinguido del súbdito prusiano Sr. Don Francisco Host y con posterioridad salteño, comandante interino de artillería, cuya conducta se hizo remarcable en esos días y cuyos servicios hubieran sido de mucha utilidad, si la pólvora fabricada en el país hubiera dado satisfactorios resultados.

El Ingeniero Francisco Host formó parte del equipo de ingenieros militares que acompañó al ministro de Guerra, general Julio Argentino Roca, en la Campaña del Desierto, efectuando reconocimiento de los ríos Limay y Neuquén, allí obtiene el grado de teniente coronel.

Este ingeniero extranjero que toma nuestra ciudadanía y desenvuelve en el país una proficua obra, muere en el año 1875.

Referencias: *Del folleto del ingeniero de Minas teniente coronel don Francisco Host, de Atilio Cornejo y del archivo familiar de su nieta doña Margarita Goytia de Cornejo.*

VICTOR J. ARIAS

Nacido en la ciudad de Salta, el 10 de abril del año 1888, hijo del doctor Darío Arias Royo y doña Serafina Figueroa, ambos de antigua raigambre salteña, emparentados a familias de brillante actuación en el campo político, cultural y científico.

Por la madre, descendiente y emparentada a figuras de gran relieve intelectual y militancia en la guerra de la Independencia, todo ello obligó a prodigarse en sus diversas carreras profesionales. Se casó con doña Hortensia Cornejo Mollinedo, a su vez esta hija de don Pedro Cornejo de quien hablamos con anterioridad y consecuentemente heredó su valiosa ascendencia. La Sra. Cornejo de Arias fue eficaz colaboradora de su esposo.

Víctor J. Arias cursó sus estudios secundarios en el Colegio Nacional de Salta, donde se recibió de bachiller en el año 1906. Ya antes de entonces (año 1899) mostró con gran entusiasmo su afición a la arqueología, realizando excavaciones en fuentes importantes de esta materia, alentado por su pariente el presbítero Dr. Clodomiro Arce, hombre no sólo de grandes conocimientos sino que le legó un verdadero amor por esta disciplina y conjuntamente realizaron investigaciones históricas y etnográficas, fue dilecto alumno del afamado historiador el Dr. Bernardo Frías en su paso por el Colegio Nacional.

Prosiguió sus estudios en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Buenos Aires, a la que ingresó en el año 1907 para graduarse, luego de una brillante carrera, en el año 1913.

Fervoroso religioso, tuvo actuación destacada en su acción en el movimiento social católico.

Reintegrado a su provincia se preocupa por el estudio del petróleo, siendo de los primeros que se abocó a este tema de tanto interés para la Provincia y el país. Se vinculó con el sabio Ambrosetti con quien aparte de recoger importantes conocimientos, inicia un intercambio de estudios y descubrimientos.

En 1921 tuvo a su cargo la pericia referente a la recolección de materiales y organización integral de la Primera Exposición de Antigüedades Salteñas, trabajo de mucha entidad e importancia.

En su polifáctico accionar, se lo ve interesado por los problemas de la aeronáutica, siendo un entusiasta precursor junto con sus amigos Enrique Adrián Roger y Carlos Borquín, que con ellos formó parte del Sindicato Aéreo Argentino, que

fundó este último a mediados de 1919 y cuyo principal objetivo fue fomentar la aviación en el país y el propósito de formar una Escuela de Aviación, gestión que más tarde y por otros pioneros se vio concretada.

Entre otras inquietudes y en su carácter de vicepresidente del Concejo Deliberante, proyectó y gestó la aprobación de una ordenanza de "Edificación Estilo Colonial" con el objetivo de que la ciudad de Salta no perdiera su carácter urbanístico típico. Por desgracia no fue observada esta encomiable medida con la plenitud de su finalidad y luego olvidada, hasta que en 1938 se dicta una nueva ordenanza con los mismos propósitos, auspiciada por el director de Obras Públicas de la Municipalidad, la que corrió igual suerte; más durante el período de sus funciones, se cumplió estrictamente.

Recibido de ingeniero civil y actuando como tal, no por ello descuidó los estudios e investigaciones arqueológicas, y así llegó a obtener una de las más ricas colecciones, no sólo de las provincias del norte, sino del país, producto de sus hallazgos en la diversas exploraciones en los Valles Calchaquíes, Quebrada de las Conchas, Santa Bárbara, Chuscha, Yacochuscha, Tolombón, Animaná, Rumi Huasi, Monte Carmelo, Quillivil, Monte Los Pozos, Los sauces, San Isidro, San Antonio, Las Barrancas, La Angostura, Corralito y Pucará (en los departamentos de Cafayate y San Carlos); Pucará (en Cachi), La Ollada y Ovando (Rosario de la Frontera), otras fuentes en Guachipas y La Viña; en Jujuy y Catamarca obtuvo piezas en Tilcara, Santa María y Valle del Yocavil, respectivamente.

Los importantes elementos arqueológicos que descubrió, los incorporó a su museo privado y más tarde fueron donados al Museo Histórico de Salta, donde forman parte importante de su acervo, el que cuenta con más de mil quinientas piezas arqueológicas, catalogadas y clasificadas en su oportunidad por el Ing. Arias, con las respectivas referencias.

Trabajó con Ambrosetti y el padre Stive como se dijo, con Eric Borman, luego con Riden, todos ellos de reconocida fama mundial.

En el año 1922 descubrió la llamada "Cultura de la Candelaria" sabiendo precisar el alcance de ésta. En su correspondencia, Eric Borman la calificó como de fundamental importancia para la arqueología argentina y en conocimiento de ello el etnólogo Alfred de Metraux se sirvió para volver sobre el problema en el año 1930, omitiendo injusta y desconsideradamente referirse al descubridor.

Todos estos antecedentes le valieron para ser nombrado dos años después de esta valiosa contribución a la Etnografía Americana y haber ingresado como miembro del XXI Congreso de Americanistas reunidos en Goteborg (Suecia).

Fue también un estudioso en numismática y filatelia, habiendo conseguido colecciones de ambas materias de gran interés, las que también forman parte hoy de las importantes piezas del Museo Histórico de la Provincia.

El Ing. Arias, dados sus conocimientos y estudios de las cosas del pasado de Salta y entusiasta del arte colonial, fue por ello un meritorio colaborador de los señores Miguel Solá y Jorge Augspburg, autores del libro sobre arquitectura colonial de Salta, con notas del primero y dibujos del segundo, con ello se contribuyó a tener y resguardar referencias de sumo interés sobre la materia, como tal fue perito en la recolección de materiales y organización integral de la Exposición de Antigüedades de Salta (1921) en el centenario de la muerte de Güemes.

Dejó planos sobre relevamientos arqueológicos para una mayor información de sus trabajos a su vez innumerables estudios y apuntes inéditos sobre historia, genealogía, antigüedad y observaciones arqueológicas.

Como ingeniero puso sus conocimientos al servicio de la comuna de la Capital, como vicepresidente del Concejo Deliberante, presentando ordenanzas de orden técnico y en el Consejo General de Educación como vocal se desempeñó como ingeniero de la Dirección General de Irrigación de la Nación; luego como jefe del Departamento de Obras Públicas, Topografía e Irrigación de la Provincia; como profesor dictó en el año 1923 la cátedra de Matemáticas en el Colegio Nacional.

Falleció muy joven (49 años) en Salta el 6 de febrero de 1937. Referencias: Gran enciclopedia argentina. Diego Santillán; Diccionario histórico argentino. Datos recogidos de la familia.

DIEGO F. OUTES



Nació en el año 1889, descendiente de familias salteñas que sobresalieron en el quehacer ciudadano, interviniendo en la faz comercial, profesional y política, ocupando cargos de responsabilidad en los gobiernos provincial y nacional.

Cursó sus estudios secundarios en el viejo Colegio Nacional de Salta, recibiendo de bachiller en el año 1904, para luego continuar con sus estudios de ingeniería en la Facultad de Ciencias Exactas y Físicas, egresando seis años más tarde en esa disciplina.

Hizo carrera en la rama de Hidráulica en la Dirección Nacional de Irrigación en el cargo que desempeñó por muchos años, llegando a ser una de las primeras autoridades nacionales en esa especialidad.

Le tocó realizar obras de ampliación y consolidación del tan comentado y afamado Dique San Roque, en Córdoba, obra proyectada y ejecutada bajo la dirección del prestigioso ingeniero Rodolfo Ballester (2° proyecto y ejecución); los estudios para tales trabajos fueron realizados conjuntamente con su colega el Ing. Borús.

En la provincia de Salta realizó la obra del Dique San Carlos con un estudio correcto de estructura y ejecución, pero con resultado negativo por razones geológicas, hoy en vía de ser superadas. No debiéndose imputar dicha irregularidad a la falta de informes geológicos, referentes al suelo.

Referencias: Policarpo Romero.

JORGE OVEJERO

Recibido de ingeniero en la Facultad de Ciencias Exactas y Físicas de Buenos Aires, aproximadamente en el año 1884.

Actuó como perito tasador para determinar el precio del establecimiento balneario de aguas termales de Rosario de la Frontera, en representación del Gobierno de Salta, mientras en la parte contraria actuaba el famoso Ingeniero Cassaffouth, en representación de Palau y Torres.

Después se desempeñó como jefe del Departamento de Topografía y Obras Públicas de la Provincia. Realizó trabajos de mensura en la provincia y fuera de ella, dejó serias memorias sobre temas de interés técnico.

Referencias: Policarpo Romero.

FELIX F. CORDOBA

Se recibió de bachiller en el Colegio Nacional de Salta, egresando en el año 1886 y seis años después como ingeniero civil en la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas de Buenos Aires.

Poco tiempo estuvo en su provincia natal (Salta), para radicarse definitivamente en la Capital Federal, donde se distinguió especialmente en construcciones arquitectónicas labrándose no sólo prestigio, sino una posición muy holgada.

Durante su permanencia en nuestro medio, dejó la inquietud del “Proyecto de Obras Públicas” que no llegaron a realizarse por aquél entonces, sino mucho más tarde, bajo modernos estudios.

Referencias: Policarpo Romero.

CARLOS MACCHI

Nacido en Salta, en el año 1890. Sus padres de origen itálico se asentaron en esta ciudad, destacándose por su laboriosidad y dedicación a la construcción arquitectónica.

Carlos Macchi hizo sus estudios secundarios en el Colegio Nacional de Salta, donde se recibió de bachiller en el año 1908, para luego continuar estudiando en Buenos Aires, en la Facultad de Ingeniería, egresando con el título de ingeniero civil en el año 1914.

Después de breve tiempo en su ciudad natal donde no tuvo oportunidad plena de desarrollar sus conocimientos en obras, se trasladó a Buenos Aires y de allí comisionado por el ministerio de Obras Públicas de la Nación donde cumplió una misión técnica, terminada, se quedó definitivamente desempeñándose como profesor de Matemáticas en el Colegio Nacional de esa ciudad.

FERNANDO SOLA TORINO

N Acido en Salta en el año 1891, hijo del Ingeniero Fernando F. Solá y de doña Josefa Torino.

La interesante trayectoria del Ingeniero Fernando F. Solá como la de su familia, está indicada al referirnos a éste por lo que se hace ocioso repetirlo.

El ingeniero Solá Torino hizo sus estudios secundarios en el Colegio Nacional de Salta, recibiendo de bachiller en el año 1909.

Ingresó a la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires, pero luego se trasladó a los Estados Unidos, donde se graduó como ingeniero electricista.

Fue jefe de la sección Topografía y Cartografía de la Dirección General de Territorios Nacionales.

En el gobierno del Dr. Adolfo Güemes, ocupó el cargo de director general de Obras Públicas de la Provincia.

Entre otros trabajos realizados por el Ing. Solá Torino, hállase la repavimentación de las calles que tenían adoquín de madera, reemplazado por el de asfalto, realizó el frente y las dependencias del cementerio de la Santa Cruz, más tarde se trasladó a Buenos Aires, donde siguió ejerciendo.

Murió en la Capital Federal en el año 1970.

QUERINO TALEBI

Nació en Salta, en el año 1889, de padres de ascendencia itálica.

Estudió en el Colegio Nacional de esta ciudad, para recibirse en el año 1907 de bachiller, con excelentes calificaciones. Ingresó en la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas, en Buenos Aires, recibiendo de ingeniero civil en el año 1913.

Fue comisionado por el gobierno nacional para comprar material con destino a Obras Sanitarias de la Nación, misión que la cumplió plenamente y a satisfacción de sus superiores.

De regreso al país, fue designado jefe de la seccional de Obras Sanitarias de la Nación, en Mar del Plata.

CARLOS ENRIQUE FIGUEROA

Nació en Salta en el año 1898, hijo de don Rafael Figueroa, uno de los funcionarios más antiguos del Banco Provincial de Salta y de doña Mercedes Cornejo; esta dama con su esposo, formó un hogar que se distinguió por sus hijos todos profesionales, por su parte, fue primitiva dueña del ingenio San Isidro, en condominio con su hermano, el Dr. Julio Cornejo, que tuvo gran desempeño en la política, llegando a ser más tarde gobernador de la Provincia.

Se casó con doña Luisa Valenzuela, oriunda de la ciudad de Corrientes.

Estudió el ciclo secundario en el Colegio Nacional de Salta y se recibió de bachiller en el año 1916, para luego en el año 1922, graduarse en la Facultad de Ciencias Físicas y Exactas de Buenos Aires de ingeniero civil.

El ingeniero Figueroa se dedicó desde un principio a la especialidad de los ferrocarriles, dado que su primer desempeño lo hizo en Salta, como jefe 2° de Vías y Obras del Ferrocarril con asiento en esta ciudad, a las órdenes del ingeniero Alfonso Peralta, luego fue destinado a Resistencia (Chaco), para hacerse cargo de la jefatura de Vías y Obras de esa zona.

Con esta misma comisión fue trasladado a San Salvador de Jujuy. Luego fue ascendido a tesorero en el Ferrocarril Central con asiento en Buenos Aires, habiendo tenido una trayectoria de continuidad, falleció en el año 1948.

Referencias: Policarpo Romero. Los ingenieros salteños; archivo familiar.

JUAN BENNASAR

Nació en el año 1900 en la ciudad de Salta. Cursó sus estudios secundarios en el Colegio Nacional de Salta, recibéndose como bachiller en el año 1918, para luego ingresar a la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires, donde obtuvo el título de ingeniero industrial en el año 1924.

Trabajó en la explotación petrolífera de Y.P.F. en Plaza Huinul.

El Gobierno de la Nación le confió en comisión especial el estudio relativo a explotación de petróleo en Estados Unidos de Norte América.

Su carrera la hizo con exclusividad en esta rama de la ingeniería. Realizó monografías de gran interés, sobre petróleo.

Referencia: Policarpo Romero, Los ingenieros salteños.

ENRIQUE OUTES

Nacido en Salta en el año 1891. Los estudios secundarios los realizó en Salta en el Colegio Nacional donde se recibió de bachiller en 1907, para luego ingresar en la Facultad de Ingeniería en Estados Unidos, donde se recibió como ingeniero electricista.

Su especialidad en ingeniería la aplicó en la Dirección de Arquitectura de la Nación en la sección correspondiente.

Inventó un aparato para votaciones mecánicas, que se usó en el Congreso de la Nación.

RODOLFO CORNEJO SOLA

Nació en Salta el 20 de agosto de 1910. Falleció a causa de un accidente automovilístico en la provincia de Buenos Aires, el 24 de noviembre de 1955, a los 45 años de edad.

Cursó estudios primarios en el Colegio Belgrano de Salta, se recibió de bachiller en el Colegio Nacional de Salta y los estudios universitarios en La Plata en cuya universidad obtuvo el título de ingeniero mecánico.

Se casó en La Plata con Dolly Julianez Islas, el 3 de setiembre de 1939, de cuyo matrimonio tuvo seis hijos.

Fueron sus padres el doctor Jorge Cornejo, abogado y doña María Solá, siendo el sexto hijo de dicho matrimonio.

El ingeniero Rodolfo Cornejo Solá fue una persona medida en sus actos y con dotes sociales que era acogida con beneplácito en todos los ambientes.

Siendo aún estudiante universitario ingresó a la Dirección de Obras Sanitarias de la provincia de Buenos Aires y por sus méritos personales fue ascendido a una categoría superior.

Recibido de ingeniero mecánico ingresó a la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires donde participó en el mejoramiento y dirección de varias obras. Simultáneamente se asoció primero con el ingeniero Abel Cornejo para trabajos de mensuras y después con el ingeniero Luis Enrique de los Ríos, con iguales objetivos y peritajes relacionados con la agrimensura.

AMADEO ROMITTI

Nació en Salta en el año 1886. Sus padres de origen europeo se radicaron en esta ciudad.

Romitti ingresó al Colegio Nacional, en el cual obtuvo el título de bachiller en el año 1908, para luego proseguir sus estudios en la Facultad de Ciencias Físicas y Exactas en Buenos Aires, en la rama de la electrónica. Se distinguió en sus estudios, recibiendo el título de ingeniero en el año 1914.

Previo algunos intentos y no encontrando en su provincia natal ambiente propicio para el ejercicio de su profesión (electrotécnica), se radicó definitivamente en Buenos Aires, donde se desempeñó en el cargo de director de Alumbrado de la Municipalidad de esa ciudad hasta su jubilación.

Referencias: Ingenieros salteños del secretariado del Colegio Nacional.

NESTOR ETCHEVERRY

Nació en Salta en el año 1874. Cursó sus estudios secundarios en el Colegio Nacional de Salta, donde fue mentado como distinguido estudiante, obteniendo el bachillerato en el año 1886, para luego seguir la carrera de ingeniería en la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas de Buenos Aires, recibiendo en el año 1902, con calificaciones sobresalientes.

Por sus propios méritos fue designado profesor de Cálculo Infinitesimal, Mecánica Racional, Astronomía Náutica y Balística en la Escuela Naval de la Nación, continuando en la docencia hasta que se jubiló.

Murió a los 68 años de edad, en Buenos Aires, donde se hallaba radicado.

PEDRO J. FRIAS

Nació en el año 1890, en Salta, se recibió de bachiller en el Colegio Nacional de Salta, en el año 1907, y como ingeniero civil en la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas en 1914.

Hijo del doctor Don Pedro J. Frías, médico y político que sobresalió en las difíciles épocas del 1880 a cuya generación perteneció , siendo distinguido amigo de Mitre, Pellegrini, Roca y otros preclaros hombres públicos.

Su madre, doña Clarisa Serrey, dama de meritorias prendas morales y hermana del sobresaliente abogado, jurista y legislador provincial y nacional que fuera el Dr. Carlos Serrey.

El ingeniero Frías trabajó preferentemente en agrimensura y peritajes, donde tuvo una larga trayectoria, luego fue profesor de matemáticas del Colegio Nacional.

Se desempeñó en la Dirección General de Irrigación y como ingeniero, oficial de Minas de la Provincia.

Contrajo matrimonio con doña Laura Cornejo Isasmendi.

EMILIO DOMINGO SYLVESTER

Nació el 11 de enero de 1893, hijo de don Emilio Sylvester, tucumano, de origen alemán, que se radicó en Salta y se casó con doña Juana Fresco Velarde, salteña.

Lo que a continuación se detalla fue extraído del archivo familiar para el libro “Diccionario Biográfico de Salteños”, de Fernando R. Figueroa, Editorial Universidad Católica de Salta E.U.C.A. Sa. – Salta 1980, que consigna lo siguiente:

“Realizó los estudios primarios y secundarios en la ciudad natal (Salta) concluyendo el bachillerato en 1909, para luego ser enviado a la universidad de Buenos Aires, donde completó su formación superior con clasificación sobresaliente y recibió su título de ingeniero civil en 1917. Ejerció la profesión desempeñándose en los FF.CC. del Estado, empresa que lo destinó a la construcción de las líneas de Añatuya (Santiago del Estero) y Perico (Jujuy).

Luego integró la Comisión de Estudios y posteriormente, la de Construcción del Trasadino del Norte (Huaytiquina).

Gran deportista, practicó esgrima, creó el Club de Ajedrez y fue cofundador de la sociedad “El Círculo”. Pero su gran pasión por la aviación lo llevó a promover esta actividad y a inscribirse como aspirante a piloto aviador. En tal carácter, acompañó al piloto sargento Farías en la hazaña del primer raid Salta-Santiago del Estero, realizado el 10 de junio de 1924, con la máquina “General Güemes”, hecho que fue comentado admirativamente por la prensa de todo el país y mereció especiales felicitaciones del gobernador de Salta, Dr. Adolfo Güemes y que diera por resultado el apoyo de las autoridades nacionales a la aviación en zona de montaña que, hasta ese entonces se consideraba impracticable.

Este acontecimiento histórico impulsó al gobierno provincial a fomentar la actividad aérea y consecuentemente, con tal motivo, se fundó el aero Club de Salta donde se impartía enseñanza de aeropilotaje, siendo el ingeniero Sylvester uno de los primeros inscriptos y a poco, presidente de la flamante institución que propició la adquisición del aeroplano “General Alvarado”.

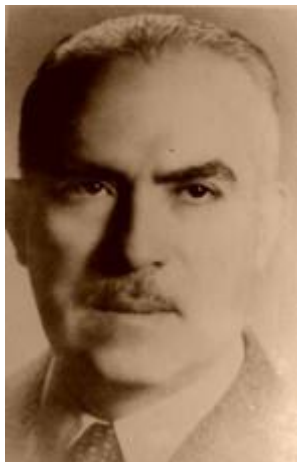
Practicando un vuelvo de acrobacia, en compañía del piloto sargento 1° Pascual Vallerio, a las 17.20, la máquina se precipitó a tierra en el Campo La Cruz, frente a los cuarteles militares y, aunque ambos fueron auxiliados con presteza, fallecieron una hora después.

De ese modo, el ingeniero Sylvester murió en Salta el 17 de octubre de 1925 y el sepelio de sus restos constituyó una conmoción popular encontrándose presentes el

gobernador de la Provincia, autoridades civiles, militares, religiosas y una nutrida concurrencia de público”.

Referencias: *Datos de los diarios locales (27 de octubre de 1963); “Bodas de Diamante del Banco Provincial de Salta”, Fernando R. Figueroa archivo familiar.*

RAFAEL PATRICIO SOSA



Nació en Salta, el 24 de octubre de 1893, hijo de don Patricio Sosa, perteneciente a meritorias familias salteñas, de raigambre hispana y antigua tradición, dedicado al comercio, fue uno de los socios propietarios del viejo Teatro Victoria y de doña Adelina Macchi; sus mayores pertenecían a familias italianas con viejo arraigo en Salta, sus descendientes dieron frutos de trabajos, inteligencia y mérito en todas sus actividades, dignos de sus antecedentes.

Se casó con doña María Luisa Gallac, hija de don Héctor Gallac Saravia y de doña María Luisa Sánchez, radicados en Rosario de Santa Fe.

Como veremos, el Ing. Sosa fue una figura destacada, en los múltiples cargos públicos que le tocó desempeñar, con una diversidad de funciones de orden jerárquico y límpida trayectoria. Su natural sencillez lo hacía accesible a cuantos se le acercaban. Manteniendo el rango de caballero intachable y de sólidos principios morales, su vida fue ejemplo de corrección y formó una familia digna de sus propios méritos.

Egresó del Colegio Nacional como bachiller, con notas sobresalientes, al decir en su libro, sobre los egresados, don Policarpo Romero, el 12 de diciembre de 1911, para continuar los estudios en la Facultad de Ciencias Exactas en la ciudad de Buenos Aires, donde luego de destacada actuación cuán lúcida trayectoria por sus aulas, culmina brillantemente su carrera de ingeniero civil en el año 1917, al obtener su título con diploma de honor.

Su tesis versó sobre el dique Río Mojotoro.

Profesional de múltiples inquietudes, las que anima y se realizan con éxito, donde pone de manifiesto su inteligencia y capacidad de trabajo, con estos bagajes

retornó a su ciudad natal y es designado jefe del departamento de Obras Públicas de la Provincia, función que desempeña poniendo todo el entusiasmo de sus conocimientos y de manifiesto la rectitud que lo caracteriza dentro de sus muchas cualidades morales.

En política es considerado por su ecuanimidad por partidarios y adversarios, por su capacidad y claras ideas, llega a obtener en varias oportunidades la banca legislativa.

En la década de los años '20, al asumir el cargo de gobernador de la provincia, el doctor Adolfo Güemes, le encomienda el ministerio de Hacienda.

En este período por intermedio del Departamento de Obras Públicas de la Provincia, ordena y participa en el estudio de numerosos proyectos de obras que algunas son realizadas.

Durante el gobierno del doctor Julio Cornejo, éste le confió el cargo de ministro de Gobierno que lo desempeña atinadamente y con dedicación.

Luego es designado convencional para la reforma de la Constitución Provincial, la que caduca a breve plazo y al tiempo vuelve a entrar en vigencia.

Como fervoroso católico, es designado asesor de centros, asociaciones y pertenece a comunidades religiosas.

Actúa como miembro correspondiente de la Junta Histórica Eclesiástica Argentina.

Tuvo particular vocación por la docencia y el campo cultural, ello lo lleva a dictar cátedras de matemática, física, geología y mineralogía, en el Colegio Nacional y dar conferencias de temas históricos, narrativos y geopolíticos. Como profesor lo hizo con gran acierto, durante cuarenta años, en que finalmente obtuvo su jubilación. En ese período ocupó el cargo de presidente del Consejo de Educación en dos oportunidades, en dicha ocasión creó la Escuela de Música y la de Arte.

Una faz poco conocida de su inquieto espíritu, fue que participó en un arriesgado viaje a Antofagasta, uniendo nuestra ciudad con la chilena, cuando no existían caminos, sólo de vez en cuando, huellas para la hacienda que se enviaba a esa ciudad, este fue el primer viaje que se hizo en automóvil al vecino país, de él participaron entre otros el celebrado poeta Juan Carlos Dávalos.

Durante 28 años fue delegado de la Liga Naval Argentina.

El Instituto San Felipe y Santiago lo contó entre sus miembros fundadores y colaboró en su interesante producción de temas históricos, cuya comprensión para el crear era conocida por su fácil manejo e inteligencia.

Entre otras instituciones, lo contó entre sus miembros el Instituto Belgraniano, colaborando acertadamente en el trabajo esclarecedor de los hechos patrios.

Presidió en cuatro oportunidades la Asociación de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores de Salta, institución originaria de nuestra “Asociación de Ingenieros de Salta”.

Fue interventor de la municipalidad capitalina, en su corto período supo acoger y estudiar las sugerencias del director de Obras Públicas de la Comuna. No sólo ellas, sino colaborar para la concreción de obras y diversas ordenanzas urbanísticas y técnico-administrativas.

En esta labor pública, de su biografías tenemos: Ha presidido diversas entidades, tales como Instituto Cultural Argentino – Boliviano, siendo miembro honorario del actual y el primer Instituto Argentino-Chileno de Cultura (hace años desaparecido).

Su labor como publicista y conferencista es prolífera, comprende numerosos trabajos.

Durante la intervención del doctor Fascio, fue nombrado miembro de la Comisión de Obras y Servicios Públicos, juntamente con los ingenieros Pablo D. Mattei, Alfonso Peralta y Sergio Arias Figueroa, su objetivo era confeccionar una lista de obras y servicios públicos en toda la provincia, debiéndose acompañar a cada una del correspondiente anteproyecto y memorial de necesidades.

Entre las proposiciones, fue la de simplificar trámites burocráticos, en las distintas reparticiones técnicas, luego se proponía dividir la Dirección de Obras Públicas en reparticiones independientes: Dirección de Vialidad, Dirección de Hidráulica (hoy Administración General de Aguas de; ésta última tomó cuerpo técnico administrativo a sugerencia y ejecución del Ing. Guillermo Solá con el nombre de Dirección General de Inmuebles.

Rescatado el Cabildo Histórico, por ley del Senado de la Nación, presentado por el doctor Carlos Serrey, el que fue refaccionado dándosele su antigua arquitectura y primitiva disposición. Le tocó por mucho tiempo y hasta poco antes de su fallecimiento, desempeñarse como director del Museo Colonial Histórico y de Bellas Artes, en dicho edificio, fundado por él en el año 1930, con asiento en la planta baja del Consejo General de Educación y en oportunidad de su disponibilidad trasladó a su nuevo destino, el Cabildo Histórico, testigo de tantos hechos patrióticos con que cuenta Salta.

Allí desempeñó una encomiable tarea, entre otras, muchas de singular importancia, la de rescatar para la exposición pública, verdaderas joyas de artesanía

colonial, muebles, algunos pertenecientes a nuestros héroes, otros a destacados hombres públicos, cuadros de indudable valor, ya sea artístico o de interés histórico, religioso, escultural, colecciones arqueológicas, documentos de indudable interés, etc.

Debido a su constante trabajo de investigación y búsqueda, formó el Complejo Museológico, no solo racionalmente organizado, sin dejar de lado la faz artística y con gran tino se clasificó las distintas piezas, luego seleccionarlas, entidad donde se depositaron donaciones de muchas familias salteñas.

Hoy se reducirá su finalidad a lo histórico, habiendo pasado lo artístico al Museo de Bellas Artes que desde hace poco funciona en la casa de Arias Rengel.

El gobierno de Chile le otorgó el 13 de agosto de 1976 la condecoración de la Orden de Bernardo O'Higgins, en el grado de comendador, en mérito de haber sido promotor de la construcción del Ferrocarril Salta-Antofagasta, habiendo formado parte del Comité Pro Obra de esta vía de comunicación poniendo su característico entusiasmo para su concreción.

Entre otros honrosos cargos y distinciones, es la que se adjudicó la medalla de oro, con premio al servicio distinguido, concedido en el año 1977, por el Rotary Club de Salta.

Falleció a los 86 años de edad, el 8 de marzo de 1979.

Referencias: Datos biográficos facilitados por la familia y personas de su amistad.

EDUARDO ARIAS



Nació el 25 de enero de 1889, hijo de don Zenón Arias y de la señora doña Angela Arias de Arias, familias de antiguo arraigo salteño, entre cuyos mayores se contaron hombres de brillante trayectoria, en función de gobierno, intelectuales y sobresalientes profesionales en leyes, que se destacaron tanto en el ámbito provincial como nacional.

El Ing. Eduardo Arias cursó sus estudios secundarios en el Colegio Nacional de Salta, egresando en el año 1906, para luego ingresar a la Facultad de Ciencias Físico Matemáticas de la Universidad de Buenos Aires.

Se recibió de ingeniero civil en el año 1918, un 17 de enero. Su tesis versó sobre “Consolidación y Ampliación del dique San Roque”, desde un comienzo se radicó en Salta y actuó en la Dirección General de Irrigación. Estudioso y conocedor de los problemas que aquejaban a su provincia, proyectó varias obras que recién toman formas cuando es designado jefe del departamento de Obras Públicas, Topografía e Irrigación.

Si hay un profesional que ha ejecutado obras y efectivizado proyectos, posiblemente fue el que más hizo en Salta. Es por ello que la provincia le debe lo que en adelante tendremos la satisfacción de enumerar algunas de ellas y si es posible hacer algunos comentarios, pero no debemos pasar por alto sin referirnos a sus dotes personales, tales son que no hubiera podido realizar con todo el vigor y fuerza posible sus emprendimientos sin sus facultades de inteligencia, capacidad y carácter de hacer las cosas, o su discreta dirección que en su representación puedan ejecutarlas otros subalternos y es por ello que se munió para fortificar su objetivo, de un cuerpo de

técnicos capaces, con las mismas miras de realizar para progreso de la provincia, que en muy poco tiempo logró ejecutar (1936-1940).

Hombre probo, de trato sencillo, nunca alardeó lo mucho que hizo, más por el contrario, adjudicaba el mérito propio a sus colaboradores.

Tuvo la suerte que sus dotes fueran reconocidas por sus conciudadanos y no podía ser para menos, dada su trayectoria de progreso, acrisolada honradez y consideración a cuanta sugestión plausible se le insinuara, ya personalmente o por la prensa.

Tenía ese don de mandar con un ruego y agradecer sus pedidos, uno de los factores de ser apreciado por amigos en general y por la gente que lo trataba.

Caballero intachable, profesional honesto con grandes inquietudes constructivas, político mesurado en sus apreciaciones, distinguido en sus miras y proyectos, respetado por sus adversarios con quienes nunca tuvo un tono agrio sino de reconocer los méritos de aquellos.

Elegido como diputado del partido de la Unión Provincial, donde se desempeñó con efectividad.

Fue intendente municipal, le tocó actuar en una época de crisis, de tal modo que su acción fue más que todo de ordenamiento y equilibrio de las finanzas, consiguiendo este objetivo y debiéndosele ordenanzas de bien comunal, que aún están vigentes.

Deportista desde su juventud, practicó esgrima, box y tiro, distinguiéndose en este último deporte, con la obtención de campeonatos y numerosos trofeos en certámenes.

El gobernador Avelino Aráoz, dejó en emprendimiento numerosas obras de bien público que con otras fueron proseguidas y terminadas en el siguiente período gubernamental de don Luis Patrón Costas, quien designó como director de Obras Públicas al Ing. Arias, consiguiendo mediante el desempeño de éste, la concreción de las siguientes: por esos años (1932-1940), la provincia adolecía tanto en la capital como en los pueblos del interior, de los necesarios servicios médicos sanitarios, por lo que era indispensable llenar esta falencia prioritaria, para ello, el Directorio de Obras Públicas de la Provincia, bajo la presidencia del Ing. Eduardo Arias, elabora un plan de principio para que más tarde fuera extendido a toda la provincia, y construye estaciones sanitarias en los pueblos de campaña (Chicoana, La Merced, Río Piedras, Aguaray, Coronel Moldes, Rosario de Lerma), Hospital de Embarcación; para ello, el gobierno crea la Dirección Provincial de Sanidad; Dirección de Servicios Auxiliares, complementada por el Servicio Médico Móvil, con furgones sanitarios para llegar a los

pueblos que carezcan de estos servicios en el interior de la provincia. (Todo ello toca a Obras Pública en cuanto a su parte constructiva).

Por aquellos mismos años, había carencia en materia de edificios adecuados para escuelas, tanto en la capital como en el interior, Arias observó esta anomalía e hizo proyecto y ejecución de escuelas de primera categoría en la capital (una en Metán, otra en Orán y una en Tartagal), escuelas de campaña (Rosario de la Frontera); remodelación y refacción de la Escuela de Manualidades.

Era una necesidad imperiosa dotar de baños y una pileta de natación a la zona oeste de la ciudad, es por ello que pidió al arquitecto Alberto Horteloup, proyectara un edificio de categoría y funcionalidad, así se hizo y puede apreciarse a través de los baños públicos en Rosario de la Frontera, Orán y Capital (plaza Alvarado).

Gracias al pionero de la radio salteña, don Mario Valdiviezo, quien puso en funcionamiento una precaria estación de muy limitado alcance, el ingeniero Arias vio la imprescindible necesidad de fomentar este medio de comunicación y se realizó la estación transmisora.

Casas para obreros, problema de indiscutible realidad y trascendental importancia, ayer como hoy, para un digno higiénico hogar para la clase trabajadora, el ingeniero Arias fue el primero que contempló esta falencia y se construyó el barrio para el proletariado y entonces como ahora, sigue vigente esta necesidad.

Salta carecía de una expresión arquitectónica, de reconocimiento a nuestra bandera, que siempre flameó orgullosa como símbolo patrio y se reparó la omisión construyendo en la plaza Güemes el mástil para la bandera.

Las calles de Salta por esa época, presentaban baches y grandes grietas, era necesario reemplazar por un pavimento con sistemas a través de métodos modernos, es así como se licitó y adjudicó a las empresas que resultaron beneficiadas la construcción del pavimento de casi todo el centro de la ciudad.

Salta carecía de un hotel de primera categoría, pues el turista se veía obstaculizado y relegado por esta falta, por lo que el director de Obras Públicas licitó el proyecto respectivo, luego se ejecutó para gran beneficio de la ciudad y comodidad del viajero que visita o necesita alojarse en él.

Antes del año 1936, la sede la Central de Policía, era a su vez cárcel de encausados; la Dirección de Obras Públicas, presidida por el Ingeniero Arias vio que esta situación no podía continuar, habían grandes y graves anomalías, edificio inadecuado, función paralela a la jefatura, celdas inadecuadas y antihigiénicas, etc.

Se proyectó y construyó la cárcel y cuartel de bomberos, teniendo en cuenta todos los progresos de construcciones similares, amplios pabellones, servicios sanitarios y obras complementarias que llenan las necesidades de los reclusos.

En una dependencia del Club Gimnasia y Tiro, antes del año 1936, se practicaba el tiro, obras realizadas por el ejército argentino, luego se notó la evidente incomodidad que significaba esta situación. El ingeniero Arias como se dijo, era un adicto a este deporte, hizo realizar en terreno adecuado y con toda la funcionalidad necesaria el Tiro Federal de Salta.

Varias de las poblaciones de la provincia no contaban con el servicio de agua y si lo había, era defectuoso, por ello la Dirección de Obras Públicas en la presidencia de Arias, realizó la obra de agua potable para esas localidades, Caja de Montepio y Sanidad de Salta (hoy Banco de Préstamos y Asistencia Social); la función que desempeñaba esta institución estaba –en parte– en manos de particulares sin ninguna garantía y reglamentación.

Se adquirió una casa a la familia Uriburu Figueroa, que para ese momento llenaba las necesidades y objetivos propuestos.

Dicha vivienda fue adecuada mediante refacción. Entre las funciones de la Dirección General de Obras Públicas en forma casi autónoma, figuraba la Dirección de Vialidad de Salta, siendo su director el ingeniero Eduardo Arias.

En materia vial, no sólo existía una falta de caminos que contemplara la vinculación entre los ya existentes sino que estos en su mayoría adolecían de un trazado racional y hasta muchos de ellos eran rutas existentes algo mejoradas, desde la época del uso de la “diligencia”.

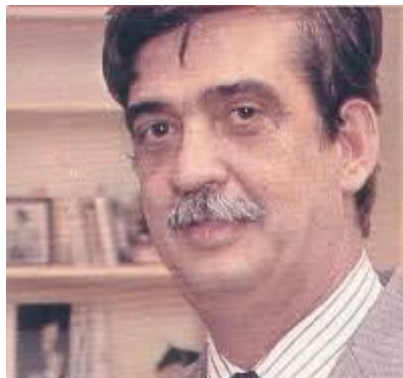
Había que realizar un ordenamiento racional que contemplara la rectificación del trazado, construcción de puentes y obras de arte, mejoramiento de calzada, previendo futuras pavimentaciones, vinculación de los caminos existentes, partiendo desde la capital a los departamentos del interior y estos entre sí.

Construcción de nuevos caminos para conformar lo anteriormente dicho y poder comunicarse con extensas zonas, sólo accesibles por sendas o caminos de herradura; llenados estos objetivos, unir con la Red Nacional e Interprovincial.

Al presidente de Vialidad se le debe, por su gran entusiasmo y empeño, la realización de este ambicioso plan vial y ello nos lo indican las numerosas e importantes obras que se realizaron durante su gestión.

Referencias: Archivo Histórico (obras realizadas en cuatro años de gobierno 1936-1940). Conocimiento personal del autor. Sra. Fanny Anzoategui de Horteloup.

JOSE JULIO MERA



Nació en Salta, el 18 de diciembre de 1897 y murió el 22 de junio de 1978, hijo de don Dalmacio Mera, de origen español, hombre de virtudes acrisoladas que las supo transmitir a su familia y de doña Berta Guilbert, de origen francés, dama dotada de fino y distinguido porte. Casado con doña Lía Figueroa Aguilar, prestigiosa dama de la comunidad salteña, con un caudal de clara inteligencia que la puso al servicio de la docencia, habiendo ocupado primeramente cátedras en la Escuela Normal y por sus méritos llegó a ser directora de dicho establecimiento con un desempeño encomiable.

Mera fue un profesional de intachable proceder, con un sentido cabal de la ética, al practicar la moralidad de sus actos, mediante el dictamen de su propia conciencia; así obró en su vida tanto profesional como privada, de una manera reflexiva, objetiva y absoluta, dando a su quehacer la finalidad de lo trascendente, encaminado a la perfección en lo humano posible, sin contradicciones para lograr su finalidad de realizar como lo hizo en su vasta y fructífera obra técnica constructiva. Al buscar sólo el interés del bien de su provincia y el país, es que puso todo su empeño y conocimientos que le brindó la disciplina de ingeniero.

Su biografía indica que cursó sus estudios primarios en el Seminario Conciliar de Salta, los secundarios en el Colegio Nacional, egresando con el título de ingeniero civil de la universidad de Buenos Aires.

Inició su carrera profesional en el sur de la República; Neuquén, Chubut y Santa Cruz, luego en el litoral; Corrientes, Entre Ríos y Misiones, lugares todos en que dejó su diario accionar; ejecución de obras de riego, construcción de canales, diques e importantes obras viales.

Radicado definitivamente en su ciudad natal, en el año 1930 se aboca al estudio de los problemas hidráulicos, tema que trató con entusiasmo, ya que su responsabilidad fue el agua como factor preponderante, en la riqueza de la tierra, vital en la vida de los hombres y el desarrollo de los pueblos.

Sus publicaciones sobre el tema fueron muchas y entre ellas:

a) El Noroeste en la planificación hidráulica sudamericana:

- 1) Reactivación económica argentina.
- 2) Vinculación de los países americanos.
- 3) Contribución a la elevación del nivel de vida espiritual, cultural y material de sus habitantes, todo mediante el aprovechamiento integral de los recursos hídricos.

b) Plan general de aprovechamiento hidroeléctrico en la provincia de Salta

- Riego y colonización.
- Canales y dársenas de decantación.
- Usinas.
- Costos de obras.
- Futuro económico y social de la Provincia.

Sobre este tema, el autor acota: “Con sólo el aprovechamiento hidráulico de los ríos Bermejo y Pasaje, con sus principales afluentes se podría obtener 500 millones de kw anuales.

c) Plan general para el aprovechamiento integral del agua en la reactivación económica argentina

- 1°) Erosión de los suelos.
- 2°) Inundaciones.
- 3°) Riego.
- 4°) Aprovechamiento hidroeléctrico.
- 5°) Navegación interior.
- 6°) Causa y efectos de todo lo expresado, Ley N° 628; convenio firmado entre la Dirección de Obras Públicas de la Provincia y la Dirección de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con cuya aplicación, la energía hidroeléctrica hubiera sido realidad en la ciudad de Salta y la destilería de Chachapoyas a fines de 1948 o a principios de 1949 –a más tardar– y que una intervención federal al dar participación en el estudio (ya hecho) y en la ejecución de la obra, a la Dirección Nacional de Irrigación, que no conocía el problema, impidió a la Provincia llevar a cabo ese y muchos otros proyectos de capital importancia para el desarrollo económico argentino.

Los problemas agrarios y el aprovechamiento de la rica y abundante materia prima de la zona, también entraron en la temática desarrollada, durante 50 años de labor.

Largo sería enumerar los estudios realizados por el ingeniero Mera.

Durante distintos períodos de gobierno ocupó la Dirección de Vialidad y la Dirección de Obras Públicas, y en 1956 por Decreto N° 2538 del gobierno federal es designado miembro del Consejo Técnico de la Provincia.

Algunas de las realizaciones efectuadas en esas funciones son las que consignamos a continuación: “Barrio Judicial” 258 viviendas; “Barrio Vialidad Nacional” 100 viviendas.

Se construyeron escuelas, hospitales, estaciones sanitarias, edificios públicos, caminos, entre ellos el de Manzano que el Gobierno que le sucede, abandona cuando solo le faltaba las obras de arte.

Elabora el proyecto del dique “El Angosto” del río Mojotoro aprobado por la Dirección General de Irrigación en una reunión presidida por el ministro doctor Salvador Oria.

A pedido de la Asociación de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores de Salta se publica en el Diario “El Intransigente” el 12 de abril de 1958 el informe completo producido sobre el río Bermejo y su total aprovechamiento.

Completa sus complejas realizaciones con las obras de riego y usina eléctrica en Rosario de Lerma, Chicoana y San Carlos.

Se provee de agua potable en los pueblos de Cerillos, Pucará, Campo Quijano y La Silleta.

Se tienden las redes eléctricas en casi todos los pueblos de la Provincia; no descuidando la construcción de canales navegables y su habilitación.

Realiza estudios sobre la erosión del suelo y la necesidad de combatirla.

Propone la necesidad de crear una autoridad hidráulica provincial, dando las bases que la sustentan.

Interviene –entre muchos otros ingenieros– en la construcción del ferrocarril estatal de Salta a Chile, sección Rosario de Lerma a Huaytiquina (Trasandino del Norte), bajo la dirección del ingeniero Maury.

Proyecta la construcción de canales de riego, embalses, represas, oleoductos, etc., para dar a Salta agua potable.

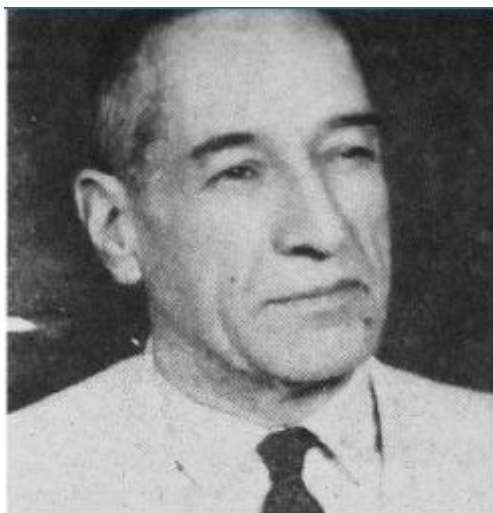
En todos los proyectos presentados, se indica la lógica financiación y los resultados a obtener: mejoramiento ambiental, elevación del nivel cultural, social y político de la población salteña.

Su preocupación –trabajar en pro de una Argentina grande, libre y soberana– lo llevó como diputado a la Cámara de Diputados por la Unión Provincial y como tal, tiene activa participación en la presentación de proyectos de ley, en su elaboración, en su defensa, a fin de lograr una mejor vida política, encasillar en la moral y el trabajo, únicos factores en los que cifra la grandeza de la patria.

Finalmente, un aporte está volcado en los siete cuadernos cuya publicación dejó a cargo del Colegio Libre de Estudios Superiores de Tucumán.

Referencias: Notas aportadas por reparticiones técnicas, datos familiares y conocimiento personal del autor.

MARIANO JOSE FRANCISCO ALFONSO PERALTA



Acostumbraba firmar J. Alfonso Peralta. Nació en la ciudad de Salta el 1° de agosto de 1896. Era hijo del Dr. Mariano Peralta y doña Elena Sylvester de Peralta. El doctor Peralta estuvo vinculado a la redacción del diario “La Unión” en Buenos Aires y acompañó a José Manuel Estrada en una gira por el interior. De regreso en Salta, el padre del Ing. Peralta participó en el Movimiento Social Religioso a fines del siglo pasado.

El Ing. Peralta efectuó estudios primarios en Salta y los secundarios en Tucumán. En 1923 egresó con el título de ingeniero civil de la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad Nacional de Buenos Aires. Ingresó al F.C.C. N.A. (actual General Belgrano) como ingeniero ayudante en Vías y Obras.

El Ing. Peralta, su personalidad y antecedentes, son vastamente conocidos, pues quien deja obras, deja historia. Hombre de un prestigio moral e intelectual, que estaba destinado por sus dotes particulares a brindar y producir sus brillantes ideas y realizaciones.

La idoneidad requerida como fundamento de su profesión de ingeniero, sumada a la acrisolada ética en su ejercicio, comprometió sus valores culturales, científicos y espirituales, todo ello lo puso generosamente al servicio de la comunidad, como contribución al progreso y desarrollo del país.

Actuó bajo la premisa de que los hombres tienen, no sólo el derecho sino la obligación de ordenar sus conocimientos a un fin, una concreción de sus ideales en un acto de racionalidad dirigida a transmitir aquellos valores.

Como veremos en su biografía, logró por tenacidad e inteligencia, muchas de sus ideas y proyectos, dado que aparte asesoró con gran tino y sentido técnico, al entonces senador nacional doctor Carlos Serrey, hombre público que usó sus conocimientos para proyectar y ejecutar luego leyes de gran importancia en materia de obras públicas y muchas otras realizaciones.

Pasó a desempeñarse como ingeniero jefe en San Cristóbal (Santa Fe) y luego con iguales funciones en el nudo ferroviario de General Güemes (Salta) para llegar finalmente al cargo de inspector divisional en la Zona Norte.

Desde 1932 a 1956 ocupó los siguientes cargos: director general del Departamento de Obras Públicas y jefe de Vialidad de Salta e intendente de Riego de la Nación en Salta; asesor técnico de la comisión de Obras Públicas y de la comisión ad-hoc de estudio económico-financiero de las llamadas "Provincias Subvencionadas" del Senado de la Nación. En Entre Ríos fue director general de Obras Públicas, Industria y Comercio, lapso en el que se construyó la ruta de Paraná a Diamante, llegando a ocupar el cargo de ministro al que renunció en 1947, regresando a Salta para ejercer su profesión.

Fue asesor técnico de la sucursal del Banco Hipotecario Nacional y, finalmente, interventor de la Administración General de Aguas de Salta.

En otras actividades, en 1916, fue socio fundador y primer presidente del Club Juventud Antoniana; en 1929, del Rotary Club de Salta; en 1934 primer presidente de la filial del Automóvil Club de Salta; en 1930, de la S.A. dedicada a la pasteurización de la leche y en 1934 con un grupo de colegas propició la creación de la Asociación de Ingenieros de Salta, cuya presidencia ejerció en dos períodos.

Como su progenitor, el Ing. Peralta se vinculó a la actividad religiosa, ejerciendo por un tiempo la presidencia de la entidad mutual Círculo de Obreros San José.

La acción del Ing. Peralta desde la administración provincial está particularmente ligada a la ejecución de obras diversas. En esta capital, los baños públicos, la cárcel modelo y escuelas. En el interior, las construcciones escolares, lo contaron entre sus más decididos propulsores, todo ello con estricta sujeción a planes ajustados a la previsión de la Ley Anual Básica de la Administración, dentro de lo posible. En la tarea vial comenzó por reestructurar el organismo rector de ésta, llevando a cabo un plan de construcción y conservación de rutas, entre la que cabe recordar la de acceso a la cumbre del cerro San Bernardo, la del Gallinato y la iniciación de la de Santa Bárbara a Las Bolsitas. Fue autor del proyecto de construcción del

Hipódromo de Limache, que administra el Jockey Club. Su labor cobró singular relevancia como miembro de la Comisión de Límites Interprovinciales –cargo en el que no obstante su naturaleza no percibió retribución alguna–. Con el resto de los integrantes de la comisión realizó una tarea intensa en defensa del patrimonio de Salta. Su acción está reflejada en un trabajo intitulado “Diez Cuestiones de Límites”, que se complementa con otro publicado en 1933, con auspicio oficial: “Contribución al estudio histórico de los límites de la provincia de Salta”.

Desde su banca en la Cámara de Diputados de la Provincia, por el partido Demócrata Cristiano, tuvo participación activa en la discusión de problemas como estudioso que fue de todo ello; la iniciativa a obras de aprovechamiento hidroeléctrico, riego, etc., contó invariablemente con su más decidido apoyo. El preludeo –por así decir– de su vinculación con el parlamento, fue su asesoría en una de las comisiones del senado nacional, particularmente en la elaboración del proyecto de ley de los doctores Carlos Serrey y Robustiano Patrón Costas atinentes a la construcción de diques y canales de riego en Salta y Santiago del Estero, que en 1940 comprometía una inversión de la Nación del orden de los treinta y tres millones (33.000.000), con la ejecución de las siguientes obras:

1. Dique de Embalse “Las Conchas” en Cafayate;
2. Dique de Embalse “Cabra Corral”;
3. Dique de Embalse “El Tunal”;
4. Canal Principal desde El Tunal (Salta) hasta El Arenal (Sgo. Del Estero);
5. Canales de riego de 100.000 hectáreas en Anta;
6. Canales de riego de 50.000 hectáreas en Santiago del Estero;
7. Expropiación de 100.000 hectáreas en Salta y 50.000 hectáreas en Santiago del Estero.

Amigo personal del director del matutino “El Intransigente”, señor David Michel Torino, fue un colaborador asiduo de ese diario ya desaparecido, particularmente en temas de su especialidad, como profesional. Es por ese medio –la prensa– que pudo lograr la eliminación de la denominada “Tarifa de Montaña” implantada por los ferrocarriles considerada como una gabela para el norte argentino, particularmente para Salta y Jujuy; sobre esta cuestión trata una publicación de 1934, intitulada “Salta, su riqueza, producción y medios de transporte”.

Como publicista realizó una labor encomiable a través de órganos tanto de la Capital Federal como de Salta y, ocasionalmente del exterior, en revistas especializadas y en folletos sobre cuestiones de su dominio como profesional.

Entre los órganos de prensa se contó a “La Nación”. Particularmente en su trabajo “Potencial hidráulico del río Juramento”, publicación de 100 páginas, con gráficos, considera todos y cada uno de los aspectos de este estudio, con citas de

técnicos calificados, inclusive. Al referirse a la energía hidráulica, el Ing. Peralta expresa categóricamente: “Ni la Nación ni la provincia de Salta pueden ni deben renunciar a una fuente de riqueza tan grande y de incalculables proyecciones de todo orden, cual es el aprovechamiento de la energía hidráulica de sus ríos. Nuestro país, joven y rico, no ha sabido asignarle la trascendencia que tiene el problema, salvo iniciativas esporádicas y fueron necesarias las restricciones impuestas por la última guerra mundial para que se comprendiera lo imprescindible y urgente que es arbitrar fuentes de energía permanentes para impedir la tala despiadada y ruinosa de los bosques, así como evitar el prematuro y rápido agotamiento de los combustibles líquidos de las cuencas petrolíferas en explotación”, cuestión ésta, que aún hoy, preocupa a los poderes públicos.

Entre otras cosas, expresa el Ing. Peralta más adelante: “Nadie pone en duda, ya que una acertada política del agua hará la grandeza del norte argentino; en este sentido las opiniones son unánimes. Al respecto conviene saber que la provincia de Salta es la que tiene los mayores caudales y las más grandes extensiones de tierras regables, después de la zona de influencia del Paraná, Uruguay, Río Negro y Santa Cruz. Pero no tiene obras. De ahí que no aprovechen el 15% de aquellos, mientras el 85% corre y se pierde sin beneficio”.

Reproduce opiniones de profesionales como Marienhoff, Soldano, Torino, Quiroga y otros y, fragmentariamente, una brillante exposición del doctor Estanislao S. Zeballos en la Cámara de Diputados de la Nación en 1912, al fundar un proyecto de colonización de tierras de regadío, aludiendo a zonas del “Far West” norteamericano y del oeste argentino, en cuanto se relaciona al aprovechamiento de las napas de aguas subterráneas. Cabe agregar, finalmente, lo que por su parte y con atinencia al proyecto de ley sobre aprovechamiento del río Pasaje o Juramento, manifestara en parte de su fundamentación el senador nacional Carlos Serrey: “El ingeniero Alfonso Peralta, que fue agregado por el ministerio de Obras Públicas a la comisión del senado encargada del estudio de la situación económica de las provincias subvencionadas y de la ayuda eficaz que puede ser llevada a ellas por el poder central, ha hecho un estudio prolijo de esta cuestión, cuyas conclusiones constan en el informe que presentó como parte integrante de estos fundamentos. Ahí encontrarán los señores senadores los cálculos matemáticos, los antecedentes de hecho y las soluciones propuestas, que son la demostración acabada, hecha por adelantado, de la necesidad de emprender las obras proyectadas, si se quiere satisfacer el doble propósito de acrecentar considerablemente las zonas de regadío en las provincias de Salta y Santiago del Estero para evitar entre ellas, conflictos que no tienen fundamentos jurídicos, pero que los vendría a imponer la naturaleza de las cosas, si no se les busca un remedio que permita satisfacer un mínimo de necesidades”.

A la predicha publicación, el ingeniero Peralta, agregó otra en 1941, titulada “Algunos problemas técnicos-económicos del norte, riego, energía hidráulica, colonización, transporte ferroviario” y finalmente, en 1945, la publicación: “Comunicaciones ferroviarias, carreteras entre Paraná y Santa Fe”. Con el auspicio del gobierno de Entre Ríos. Por último tenía en preparación un estudio relativo a “Planta hidroeléctrica con el embalse regulador en la cabecera-riego de 60.000 hectáreas en General San Martín y Orán”.

En 1946 asiste como delegado de Salta a un congreso sobre Planificación Integral del Noroeste argentino en Santiago del Estero y a otro Vial del Norte argentino en Tucumán. Siempre vistiendo representación oficial también concurre en 1956 al Congreso sobre Canal Lateral del Río Bermejo en el Chaco. Tenía juicio formado acerca del aprovechamiento del Bermejo, que hizo conocer, como era habitual en él, a través de órganos de prensa.

Correspondiendo a un deseo manifestado por la señora Mabel Diez de Peralta, con quien contrajera enlace en octubre de 1948, su hijos donaron al Archivo Histórico de la Provincia, cierta documentación concerniente a la cuestión de límites interprovinciales.

El deceso del Ingeniero Peralta, acaecido en esta capital, se produjo el 3 de diciembre de 1970.

Referencias: Datos de la familia del Archivo Histórico y conocimiento personal del autor.

NESTOR M.A.GOYTIA

Nació en Salta en 1907. Hijo de don Casiano Goytia y doña Pastora Host, familias de viejo arraigo y fructífera trayectoria en Salta. Se casó con doña Noemy Claps, dama perteneciente a tradicionales familias de la ciudad de La Plata.

Cursó sus estudios secundarios en el Colegio Nacional de Salta, los universitarios en La Plata y se graduó de ingeniero civil e hidráulico en el año 1934, en la Facultad de Ciencias físico-Matemáticas de la Universidad de dicha ciudad.

Inició su actividad profesional en el Departamento de Estudios y Proyectos de la Dirección de Saneamiento y Obras Sanitarias de la Provincia de Buenos Aires, habiendo colaborado en los estudios de los desagües y de nueva provisión de agua de la ciudad de La Plata. Realizó, además estudios y obras de mejoramiento para la provisión de agua potable a la ciudad de Carlos Casares.

En el año 1935, ingresó en la ex Dirección de Irrigación, hoy Agua y Energía Eléctrica. Desde entonces, está dedicado fundamentalmente al estudio, dirección y programación de obras hidráulicas e hidroeléctricas.

Entre sus trabajos más importantes en la provincia de Salta, cabe mencionar: construcción de las defensas del río Arenales; proyecto y construcción de las obras de desvíos del río Arias; proyecto y construcción de las obras de provisión de agua potable en la villa San Lorenzo; proyecto de complementación y ampliación de las obras de riego de Rosario de Lerma; estudio y proyecto del dique y embalse de Pucará; estudio y proyecto del dique embalse y obras de riego del río Mojotoro; estudio de aprovechamiento del río Pasaje y proyecto del dique y embalse de El Tunal; estudio de desagües de los alrededores de la ciudad de Salta y proyecto del Canal Oeste; estudio de los aprovechamientos hidroeléctricos de los ríos Corralito y Arenales; estudio de los aprovechamientos del río Bermejo y sus principales afluentes, como asimismo, estudio de aprovechamiento del río del Valle y del río Dorado.

En el año 1948, se trasladó a Río Negro y allí se desempeñó como jefe de la División Técnica del Río Negro medio, habiendo proyectado y dirigido la construcción de las obras de riego, defensas y desagües de la isla de Choele Choele, como también las de Toma y Gran Canal Motriz Sud.

En Cinco Saltos, en el Alto Valle del Río, completó la central hidroeléctrica de 3.000 kw de potencia.

En 1953 se hizo cargo de la jefatura de la zona centro de Agua y Energía con asiento en Córdoba, teniendo bajo su jurisdicción la dirección e inspección de numerosas e importantes obras hidráulicas e hidroeléctricas.

Ha proyectado los planes de obras hidroeléctricas de Agua y Energía Eléctrica, dentro de la provincia de Córdoba y ha dirigido su ejecución, cuya pronta y oportuna realización ha permitido el desarrollo industrial de Córdoba.

En el año 1956, integró como representante de la Nación, la comisión creada por Decreto N° 2378 del gobierno de Córdoba, que elaboró el Plan Integral energético de la Provincia, entre los años 1955 y 1956.

En 1960, se hizo cargo de la jefatura de la zona Cuyo, donde tuvo bajo su jurisdicción la dirección de las obras del dique de Valle Grande y de la construcción del túnel y central de Nihuil N° 2 en Mendoza.

En San Juan, la dirección de las obras del nivelador y canal principal de Ullún.

Tuvo a su cargo la dirección de la construcción, terminación y complementación de importantes obras.

Durante el período 1960-1963, ha tenido a su cargo la jefatura de estudios de la zona de Cuyo, habiendo estudiado y programado los planes de obras sobre los ríos Diamantes y Atuel.

En este período se ha proyectado el dique de embalse "El Carrizal", sobre el río Tunuyán.

En 1964 fue trasladado a Buenos Aires como asesor del director de Agua y Energía. En tal carácter intervino en el estudio y adjudicación de licitaciones de importancia.

Estudió los proyectos y pliegos de la obra Chocón Cerro Colorado, para preparar los términos de referencia de las gestiones ante los organismos de créditos internacionales.

Intervino en la preparación del "Proyecto de Ley Chocón-Cerro Colorado" elevado a la comisión respectiva del senado de la Nación.

Desde junio de 1966 ocupó la gerencia general de Agua y Energía Eléctrica, hasta setiembre de 1967, que fue suprimida por cambio de estructura.

Ha redactado los "Términos de referencia" para la contratación de ingenieros consultores y los contratos respectivos.

Como ingeniero consultor, intervino en el proyecto de aprovechamiento de propósitos de Salto Grande sobre el río Uruguay, ejecutado por Acres-Hidrosur.

Como adscripto a la secretaría de Recursos Hídricos formó parte del “Grupo de trabajo para el estudio del valle aluvial del río Paraná, sus afluentes y planicies de inundación”, habiendo redactado su informe final.

Durante la misma adscripción inició un nuevo proyecto para la reconstrucción de una presa de embalse sobre el río Mojotoro en la provincia de Salta.

En 1972, nuevamente en Agua y Energía Eléctrica fue comisionado para estudiar los problemas ocasionados por las crecientes del río Chubut; funcionamiento de la central Florentino Ameghino, inundaciones, revenimiento de tierras anegadizas, etc.

Como asesor de la gerencia de Control de Gestión, tuvo a su cargo la inspección de las grandes obras e intervino en el estudio de los problemas de su construcción.

Como asesor de la gerencia de Planificaciones de Ingeniería, intervino en la terminación de los proyectos de la red de riego de Río Colorado y Eugenio del Busto.

Representó a Agua y Energía como miembro del “Comité Conjunto Corfo-Chubut, Agua y Energía Eléctrica”, para el estudio integral del desarrollo del valle inferior del río Chubut y su meseta intermedia, que contempla los problemas de riego y drenaje; así como los caudales erogados aguas abajo del dique Florentino Ameghino, la construcción del Embalse Compensador, las condiciones del escurrimiento por el estrecho cauce del río y la conducción por canal desviador hacia la meseta intermedia.

Ha representado a Agua y Energía en: “Congreso del agua” en Córdoba; “Congreso de ingeniería” en Córdoba; “Primeras jornadas de ingeniería sobre la cuenca del Plata”, realizadas en Santa Fe.

Ha publicado en la revista “La Ingeniería”, artículos sobre los recursos y obras hidráulicas en la provincia de Córdoba; ha dictado conferencias en la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires y en la municipalidad de Córdoba sobre el aprovechamiento hidráulico.

En el año 1961 viajó a Italia y Bélgica para estudiar las realizaciones de ingeniería más importantes logradas en esos países en materia de presas, centrales hidráulicas y para evaluar los avances alcanzados en la fabricación de grandes turbinas hidráulicas y de gas.

En plena vigencia de su capacidad productiva y cuando más podría haberse aprovechado de su experiencia, a los sesenta y cinco años de edad, murió en Buenos Aires.

De todo lo dicho, se colige que el ingeniero Néstor Goytia fue uno de los grandes profesionales salteños con que contó, no sólo la provincia, sino el país.

Referencias: *archivo familiar y conocimiento del autor.*

LUIS ENRIQUE DE LOS RIOS

Nació en Salta en el año 1910. Sus padres fueron don Luis de los Ríos, de familia de origen peruano, emparentada con Eduardo Abaroa, patriota que se destacó en la defensa de su patria durante la guerra peruano-chilena, muriendo heroicamente en acción del puente de “Topetec”. Su madre doña Mercedes Alemán, de viejas familias salteñas.

Cursó los estudios secundarios en el Colegio Nacional de Salta, donde obtuvo el título de bachiller en el año 1928, para luego continuar sus estudios en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Plata, donde siguió la rama de mecánica electricista, recibándose como tal en el año 1938.

Durante sus estudios universitarios, se desempeñó como empleado técnico en la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires y finalizada su carrera fue ascendido, en la sección Estudios y Proyectos de dicha repartición.

Paralelamente a su cargo, se dedicó a los trabajos de mensura, habiendo en esta tarea acompañado a su socio, cuando este último, el Ingeniero Rodolfo Cornejo Solá, perdió la vida en un accidente automovilístico.

El ingeniero Enrique de los Ríos, murió en la década del '60 en la ciudad de La Plata.

Referencias: Archivo familiar.

HECTOR HERRERO

Nacido en Cafayate (Salta), el 15 de noviembre de 1929. Hijo de don Melchor Herrero, casado con doña Francisca Cerezo, ambos de origen español, Aranda del Duero –Burgos–, España.

El matrimonio vino a la Argentina y se radicó definitivamente en Cafayate, gozando en dicha localidad del cariño y respeto por sus dotes personales, entre ellas la honradez, decencia y verdadera afabilidad que profesaban a sus amistades. Al echar raíces en ese pueblo, sin olvidar su patria, se sentían tan salteños como el que más, dado que fundaron una familia de acrisoladas virtudes morales y amor a la tierra que los cobijaba.

Allí creció el ingeniero Herrero, bajo el buen nombre de su familia y cursó los estudios primarios en la escuela Facundo de Zuviría de Cafayate, luego los estudios secundarios en el Colegio Belgrano de Salta y el último año en el Colegio Nacional, donde egresó como bachiller.

Muy joven (18 años) inició estudios de enología en la provincia de San Juan, pero luego se inclinó por su verdadera vocación, la ingeniería civil, cuyos estudios los cursó en la universidad estatal de Córdoba, de donde egresó con ese título a mediados del año 1956.

Contrajo matrimonio con doña Violeta del Valle Teruel, el 21 de setiembre de 1957.

El ingeniero Herrero, en su trayectoria profesional se distinguió por poseer todas las cualidades que un ingeniero debe reunir. Con esas bases consiguió el éxito en su carrera al haber realizado una distinguida labor constructiva y divulgado sus vastos conocimientos mediante conferencias, proyectos y opiniones en la institución (Cámara Argentina de la Construcción), donde actuó con inteligente empeño y positivo quehacer.

Se integró a la comisión directiva de la Delegación Salta, en representación de la empresa Caminos S.A., en el año 1969 como vocal de la misma, misión que desempeñó hasta el año 1974, en que pasó a cubrir el cargo de secretario, hasta su fallecimiento en el año 1977.

La delegación realizó el 25/11/77 los actos y misa en memoria del ingeniero y su esposa, en la iglesia La Viña. Además, se descubrieron placas en su honor y se realizaron ofrendas florales. Al mismo tiempo se denominó al salón de conferencias de la delegación, con el nombre de ingeniero Héctor Herrero.

Entre sus antecedentes técnicos y en su actuación profesional, se deben mencionar los siguientes:

- Desde el 1° de setiembre de 1956 al 30 de noviembre de 1958, fue funcionario de la Dirección de Arquitectura de la provincia de Salta, en el desempeño de los siguientes cargos: jefe del departamento Estudios y Proyectos; jefe de Construcciones y director de la repartición.
- Desde el 1° de diciembre de 1958 al 14 de agosto de 1959, director técnico de la empresa Conrado Marcuzzi SRL, en la ejecución de la obra "Mejora Progresiva Ruta N° 56", contratada con la Dirección Nacional de Vialidad. Durante ese período, asimismo y

en calidad de codirector técnico, actuó en la ejecución de las obras “Construcción base del gasómetro Palpalá-Jujuy –contratada con Altos Hornos Zapla– Construcción Talleres y Depósitos del VI Distrito de Vialidad Nacional”.

- Desde el 15 de agosto de 1959 al 31 de diciembre de 1961, fue director técnico de la empresa Ing. Florencio Elías en las obras que le adjudicaron a la empresa de caminos, edificaciones, etc.
- Desde el 1° de noviembre de 1963, hasta el 15 de setiembre de 1966, vocal del directorio de Vialidad de la provincia de Salta en Representación de la Asociación de Ingenieros de Salta.
- Desde el 1° de diciembre de 1964 a la fecha, es director técnico de Caminos SA., en importantes obras viales, hidráulicas y edificaciones:
 - Construcción de un motel con 32 habitaciones en barrio El Portezuelo, Salta Capital, contratada con Marchessi Hnos.
 - Bacheo y repavimentación de la ciudad de Salta 1° etapa contratada con la municipalidad de Salta.
 - Camino Rosario de Lerma–Campo Quijano, contratada con la Dirección de Vialidad de Salta.
 - Construcción balneario de Cafayate, contratada con la Dirección de Viviendas y Arquitectura de la provincia de Salta.
 - Pavimentación barrio Ferroviario Salta, contratada con la Dirección de Vialidad de Salta.

Otras obras

- Establecimiento de Potabilización Altos Reyes, Jujuy contratada con Obras Sanitarias de la Nación.
- Construcción hospital San Vicente de Paul, Orán, contratada con la Dirección de Arquitectura de la provincia de Salta, hoy concluidas.

De tan cuantiosa e importante foja de trabajos realizados por el ingeniero Héctor Herrero, puede deducirse su prolífera labor de interés público y privado que le cupo cumplir, pero a los 44 años de edad, esa vida que podría haber brindado aún mucho más, se vio truncada por su fallecimiento el 19 de junio de 1977.

Referencias: Cámara Argentina de la Construcción, Ing. Florencio Elías, y conocimiento personal del autor.

CARLOS ROBERTO MARTORELL

Nace en Salta el 2 de noviembre de 1947. Su padre, don Luis José Martorell, familia de origen catalán, con un viejo asentamiento en esta ciudad, donde fue acogida con el debido reconocimiento que sus méritos le atribuían. Su madre, doña Luisa Obeid, respetada y considerada en nuestro medio por sus virtudes personales.

Realizó los estudios primarios en la escuela Benjamín Zorrilla, Salta, distinguiéndose como excelente alumno en sus estudios secundarios, egresando de la Escuela Técnica Nacional N° 2 "Alberto Einstein" con medalla de oro y luego ingresó a la Facultad de Ciencias Exactas y Tecnología de la Universidad Nacional de Tucumán, finalizando sus estudios universitarios el 15 de diciembre de 1975 con el título de ingeniero civil.

En el año 1972 realizó una gira de estudios por las obras de la presa General Belgrano; fábrica de cemento Minetti y en 1974 por las obras puente Chaco, Corrientes; puente Colón Paysandú, puente Zárate-Brazo Largo y el túnel subfluvial, donde recoge las primeras impresiones y experiencias de la que fuera más adelante su brillante carrera, Entre los antecedentes familiares figura su padre, persona de bien, ampliamente conocido en Salta, que fue don Luis José Martorell (fallecido) político, intendente de Rosario de Lerma, concejal de la ciudad de Salta, de una trayectoria de persona dedicada y con conocimiento de sus funciones.

Su hermana doña Carmen M. De Carbonell: rectora de la Escuela de Bellas Artes "Tomás Cabrera", directora general de Administración de la Gobernación, reconocida por su labor y merecimiento en sus cargos.

Entre las múltiples obras realizadas por el ingeniero Carlos Roberto Martorell se encuentran edificios para uso industrial, proyectos y cálculo de estructuras; ejecución de obras para la avicultura; modernización de una planta para industria frigorífica; barrio 200 Viviendas; instalación de obras sanitarias y remodelación planta de cigarrillos Massalin y Celasco.

Atraído por la disposición para brindar sus conocimientos técnicos, ya con una sobrada experiencia, es que se dedica a la actividad docente con el éxito correspondiente, por su preocupada labor para enseñar, gozando del respeto y consideración de profesores y alumnos.

Fue profesor adjunto, dedicación simple de la cátedra Estabilidad III (1979-1980); jefe de trabajos prácticos, dedicación simple de Elasticidad y Plasticidad (1977-1979); jefe de trabajos prácticos, dedicación simple de Elasticidad y Plasticidad (1979-1980); profesor adjunto dedicación simple: Estabilidad III (1979-1980).

Infatigable estudioso, no se conforma con sus vastos conocimientos y por ello realiza cursos para graduados:

Octubre/77, Perfeccionamiento con hormigón armado, Aplicación de norma DNI-1045 (72);

Abril/78 Fundamentos y cálculo de hormigón armado;

Julio/78 Primeras Jornadas de Ingeniería Civil sobre Normas Estructurales en Argentina;

Abril/79 Tratamiento estructural del hormigón armado, su aplicación al diseño y construcción de puentes;

Mayo/79 Seminario Proyecto de Construcciones sismo resistentes;

Asimismo, en 1978/1979, fue miembro de los siguientes subcomité de Estudios del IRAM: a) subcomité de Acción de la Nieve; b) subcomité de Estructuras; c) subcomité de Acciones Sísmicas y d) subcomité de Acción del Viento. En 1979/1981 fue representante de los ingenieros civiles en el Congreso Profesional de arquitectos, ingenieros, agrimensores y profesionales afines. En 1981/1982 fue Presidente del Consejo Profesional de Agrimensores, Arquitectos, Ingenieros y Profesiones Afines.

Esta es la brillante trayectoria del ingeniero Martorell, que en su plena juventud, cuando con constante e infatigable dedicación profesional, lo sorprendió la muerte a los treinta y cinco años de edad, el 11 de marzo de 1982.

Referencias: Datos proporcionados por la familia, Asociación de Ingenieros de Salta y conocimiento personal del autor.

LIDORO ACUÑA

Nació en San Miguel de Tucumán, el 31 de agosto de 1911. Su padre don Lídoro Acuña, quien se desempeñó como jefe de Correos en Tucumán. Su madre doña Visitación Gauna. Casado con doña Amelia del Castillo, de cuya unión hay tres hijos. Cursó estudios secundarios en el Colegio Nacional de Tucumán, graduándose de bachiller en dicho establecimiento.

Luego siguió sus estudios en la Universidad Nacional de Tucumán, recibiendo el título de ingeniero civil en marzo de 1937.

Cimentó un hogar que se abrió paso en nuestro medio social, por sus valores morales y de inclinación y analogía de su personalidad (respecto de los afectos y sentimientos de los demás).

Vivió mucho tiempo en Salta, donde no sólo se hizo al ambiente, sino que quienes lo conocieron lo consideraban uno de sus comprovincianos.

Como veremos no sólo hizo obras en esta provincia, que son mojones que señalan su arraigo. A veces las palabras son más cortas y escasas que el alcance de la definición de la personalidad, sobre todo cuando ésta es sobresaliente como el caso del ingeniero Lídoro Acuña, caballero de relevantes antecedentes profesionales, que podemos decir que dedicó su vida al desempeño de su carrera, la que fue brillante y no era para menos, por su capacidad profesional, con básicos conocimientos generales y sobre todo en la rama de la hidráulica, que la practicó desde muy joven y en esta disciplina se distinguió más, aparte dije que el ingeniero Acuña era un caballero y agregaré que en el más amplio sentido de la palabra, como hombre de bien, en la honorabilidad de sus múltiples desempeños y su acrisolada ética profesional.

Tuvimos la suerte de contarle como colaborador de la Asociación de Ingenieros de Salta y fue recordado en la asamblea ordinaria del 23/12/82. Con estas sentidas palabras: “Antes de comenzar esta asamblea, debemos recordar la lamentable pérdida que tuvimos con el fallecimiento de nuestro distinguido consocio (12/12/82), el ingeniero Lídoro César Acuña, asesor del Consejo Técnico de nuestra asociación en temas de ingeniería hidráulica y civil. El ingeniero Acuña tuvo una destacada labor profesional, por todos conocida, a cargo de importantes obras hidráulicas, entre las que se destaca la de la usina de Corralito y Cabra Corral, en que se desempeñó como inspector general de las mismas”.

Nuestra Asociación estuvo presente en su sepelio, despidiendo sus restos el coordinador el Consejo Técnico ingeniero segundo F. Murga y al mismo tiempo se depositó una ofrenda floral en su tumba. Se invitó a los presentes a rendir homenaje en su memoria, guardando un minuto de silencio en recordación.

Una vez más puso en evidencia su capacidad como técnico y como organizador, superando cuantas dificultades suelen presentarse en la realización de obras públicas. Todo ello contribuyó a darle merecida prestancia hasta llegar –ya al término de su trabajada existencia– a desempeñar tareas de asesoramiento en su especialidad, naturalmente, para la Organización de las Naciones Unidas, en esta área de nuestro país, con cierta proyección continental. El ingeniero Acuña, estuvo también vinculado a la comisión de estudios de los afluentes del río Bermejo, cuyos cauces recorrió hasta la región de sus nacientes en el país del Altiplano.

Puede decirse de él, sin incurrir en exageración, que ninguna cuestión sobre aprovechamiento hidroeléctrico y riego del norte argentino le fue extraña.

Ya en 1935, aún estudiante, había ingresado a una repartición nacional, en la ex Dirección General de Irrigación, hoy Agua y Energía Eléctrica. Y a fines de 1947 se radicó en Río Negro, realizando tareas profesionales en General Conesa. Terminando una obra de riego, habilitándola en el año 1949.

A principio de 1950 se radicó en Salta, donde estuvo a cargo de la inspección de la central hidroeléctrica en Corralito.

La obra de aprovechamiento hidráulico sobre el río Corralito se inició en el año 1955 y se terminó en el año 1962.

También estuvieron a cargo del ingeniero Acuña las comisiones en el norte, en los ríos Bermejo, San Francisco, Iruya, Pescado, con el objetivo de proyectar obras de embalse. Se desempeñó luego como director de obras ejecutándose redes dentro de la ciudad de Salta, líneas de alta tensión entre Salta y Jujuy con sus estaciones transformadoras entre Campo Santo, Palpalá y San Pedro de Jujuy.

Entre otras, se encontró al frente de la comisión de la obra del dique derivador en el río Caraparí.

En la ciudad de Salta tuvo bajo su control la ejecución del edificio y montaje de una central térmica.

En el año 1966 fue designado para la inspección del dique General Belgrano en Cabra Corral, situado a 80 kilómetros de la ciudad. Hermosa y gran obra, a la cual vio concluida felizmente.

Ya estando jubilado desempeñó tareas de asesoramiento designado en la Organización de las Naciones Unidas como se dijo.

También actuó en la comisión de estudio de los afluentes del río Bermejo.

Esta fue la fructífera realización de nuestro colega asalariado, que quedará en el recuerdo como esforzado ejecutor de obras de bien público.

Referencias: Archivo familiar, diario "El Tribuno" (21/1/83) y conocimiento personal del autor.

RICARDO FONTAINE MAURY



Nació el 18 de diciembre de 1887, en el estado de Virginia, Estados Unidos de Norteamérica. Su esposa doña Rosa Pauna de Maury, argentina, docente; de este matrimonio nació Ricardo Maury, vinculado a la Universidad Católica.

El ingeniero Maury, murió el 31 de julio de 1950, sin ninguna otra fortuna que su vasta labor cumplida, como destacado profesional en un marco de obras de la mayor importancia como veremos más adelante.

Antes de venir a nuestra patria, quien también la adoptó, como buen ciudadano, participó en las obras de mejoramiento del Canal de Panamá, para luego embarcarse hacia la Argentina, país que lo acogió con beneplácito.

Su ferviente deseo de realizar obras, sumado a su gran dinamismo, ganándole al tiempo, llegó al máximo de acelerado aprovechamiento y al mínimo de seguridad personal, tanto es así que con este fin cubría en el menor tiempo posible en su automóvil, desde San Antonio de los Cobres hasta Campo Quijano (obrador del ferrocarril a Huaytiquina, luego Antofagasta) o bien a Salta, provocando pavor a sus ocasionales acompañantes por su temeridad, sin recordar los serios accidentes que esta audacia le provocaron.

Con referencia a la gran obra técnica que es el F.C. a Antofagasta, la construcción se comenzó desde Campo Quijano (1921), donde –como dije– se instaló el obrador y tal fue su crecimiento que previó su importancia en el futuro. Por ello, anticipándose a esta, realizó los planos para un pueblo amplio y moderno, tal cual es en la actualidad, pero vamos a la gigantesca obra ferroviaria que perforó las inmensas moles montañosas, salvó con puentes y viaductos y las quebradas y hondonadas y se enroscó en rulos para ganar altura. Esta increíble realidad es paralela en importancia al ferrocarril de Lima a Oroya (Perú), con las más atrevidas técnicas, como veremos más adelante, por lo que dejaremos esta para ocuparnos de otras obras importantes, tal es el camino de Tucumán a Tafí del Valle por el Aconquija, en esta provincia también proyectó y se inició un funicular para trepar hasta la hostería del mismo nombre, (Ciudad Universitaria), realizándose las obras básicas, paralizándose por razones de orden financiero.

El trasandino del Norte, es sin duda, una de las obras viales más extraordinarias de cuantas se ha ejecutado en esta parte de América, a la que sólo puede encontrarse un paralelo en la del ferrocarril de Lima a Oroya en Los Andes peruanos, cuyo tendido sobrepasa en 344 metros al de Salta a Socompa, que en su parte más alta, Abra Chorillos, pasa a 4.474,92 metros.

Se comenzó a construir en 1921, iniciándose el primer tramo, con la participación del entonces batallón de ferrocarrileros del ejército argentino. Originariamente debió corresponder su trazado al de Huaytiquina, como se lo conoce aún hoy, pero experimentó una modificación, por lo que vino a tener su punta de rieles en Socompa, en el límite con Chile, nombre que toma esa localidad del volcán Socompa, cuya majestuosa silueta se refleja en la laguna homónima de la desolada como hermosa región.

La construcción del trasandino, como la suerte de su técnico jefe principal, estuvo sujeta a los cambios políticos producidos en nuestro país, como si estos, inevitablemente, debieran repercutir en la realización de obras de la magnitud de la que se trata. Según se expresa precedentemente, se inició en 1921 bajo la presidencia del doctor Hipólito Yrigoyen, continuó con la del doctor Marcelo T. de Alvear y prosiguió con la segunda presidencia de Yrigoyen, pero se interrumpió con la revolución del 6 de setiembre que encabezara el general José Félix Uriburu, en el supuesto de que en la construcción se habrían cometido algunas irregularidades. Para ese entonces se estaba en el trabajo de armadura del viaducto Polvorilla, que por sus características es considerado como único en el país por la curva del tendido de 210 metros de longitud y 63 metros de altura. Constituye el punto final del “tren a las nubes”, de inocultable interés turístico. Dícese, que al intentarse el cruce del viaducto por primera vez, no hubo maquinista, por lo que, con marcha regulada, ésta se “atrevió” a cruzar el Polvorilla; sólo hay un abismo al pie de la acerada estructura.

También refiérese que, cuando se trató de ganar altura en el trazado, confiando siempre el estudio a sus colaboradores más inmediatos, estos al expedirse en uno de los dictámenes por la construcción del túnel –lo que era para el ingeniero Maury lo de más costo, en este caso– tomó el estudio a su cargo, y al cabo de una par de semanas resolvió el problema con la construcción del llamado “rulo”, que viene a sumarse, en el plano de la magistral realización del ferrocarril a Chile, a los zig-zag; como el de Chorrillos.

En los “días inciertos” que le tocó vivir al ingeniero Maury, al ser desvinculado de la construcción del trasandino, pudo dedicarse a otros trabajos, tales como el de pavimentación y construcciones de campamentos en el norte de nuestra provincia.

Bajo el título de “Huaytiquina a la mano”, ex Ferrocarriles del Estado dieron a conocer, en base a lo estudiado por el Ingeniero jefe del Trasandino del Norte, los datos esenciales de obra ejecutada bajo la dirección del ingeniero Maury y finalmente por técnicos que le sucedieron en la jefatura. Alejado de ésta, se encuentra ya afectado en su salud. Nos encontramos con que el trasandino comprende: 42 estaciones y apeaderos; 13 viaductos con un total de 1.255,60 metros de luz, entre los que se cuenta el del río Toro, de 32 metros de altura y 260 de longitud y el Polvorilla; 32 puentes de acero (vías superior e inferior) con un total de 710 metros de luz; 21 túneles con un total de 3.233,60 metros de longitud –el más largo N° 12, con 504,05 metros– y obras complementarias, bóvedas, desagües, cobertizos y alcantarillas.

Damos paso para tratar de completar la fructífera y eficiente obra del ingeniero Ricardo Fontaine Maury, tres escritos publicados en el diario “La Gaceta” de Tucumán: se podrán comprobar pequeños datos contradictorios con algunos que anteceden, pero esto no significa quitar méritos a ninguno de los escritos, ellos son: “Evocaciones” de Dardo Nofal, seguidamente “Así lo recuerdo” de Julio A. Herrera y por último una publicación del mismo diario tucumano que se refiere a “40 años en la ruta a los Valles Calchaquíes” y dicen así: “Evocaciones por Dardo Nofal. Ricardo Maury, ingeniero nacido y graduado en Filadelfia, Estados Unidos, llegó a la Argentina contratado por la empresa que construyó el primer subterráneo de la ciudad de Buenos Aires. Su experiencia en grandes obras, por ese entonces, ya era notable. Había intervenido en la del túnel que atraviesa el río Hudson, en su país; en la del Canal de Panamá y en la del principal ferrocarril de Cuba.

En 1928, el presidente Hipólito Yrigoyen, su amigo personal, lo designó jefe de construcciones del Ferrocarril Trasandino del Norte, que une Argentina con Chile. La relación del Ingeniero Ricardo Fontaine Maury con el noroeste estuvo definida por realizaciones de altísima importancia para el desarrollo de la región. Son de cita obligada el ferrocarril a Huaytiquina, un verdadero alarde de imaginación y técnica; el estudio y la construcción de la ruta a los Valles Calchaquíes, que le fuera encomendada por el gobierno del doctor Miguel Critto; la pavimentación de la ciudad de Salta; el

asesoramiento técnico en la construcción del canal del norte de Tucumán y otros trabajos relevantes. También fue autor de un manual sobre “Trazados de ferrocarriles”, considerado un modelo en la materia. Lo publicó la Universidad Nacional de Tucumán, bajo el rectorado de su fundador, el doctor Juan B Terán. El ingeniero Maury, luego de tan sobresaliente trayectoria profesional, falleció en la mayor pobreza, en 1950. Sus últimos años los había pasado en las serranías de Córdoba”.

“Así lo recuerdo” por Julio A. Herrera: “Lo que el ingeniero Cipolletti fue para el sur, el ingeniero Maury fue para el Norte”, dijo entre otros conceptos. “Los dos extendieron el país, abrieron esas puertas indispensables para el desarrollo y la comunicación”.

Su propia muerte, en una pobreza casi absoluta y después de haber conducido obras de semejante magnitud, está diciendo cómo fue su vida, de qué interés estaba dotada.

Maury estuvo siempre rodeado de ingenieros jóvenes, en su mayoría salteños. Su pasión era formarlos, transmitirles no sólo conocimientos técnicos, sino esa especial filosofía que él sustentaba también: “Los hombres más inteligentes no deben aprovecharse de los otros; están obligados a enseñarles y ayudarlos. Si de su inteligencia sólo sacan ganancias, dejan de ser inteligentes y pasan a ser groseros y estúpidos”.

Maury estaba siempre “al pie de la obra”, sin honorarios. Era un caso extraordinario de lo que Leavy-Strauss definió como el “conocimiento salvaje”, esa claridad en la visión que viene de lejos, quizás de más atrás de la experiencia.

Maury quiso dejar en sus años postreros lo que llamó “una obra agradable de esparcimiento y turismo”. Su último proyecto fue el funicular a la Ciudad Universitaria; está en realidad casi hecho. Debiera concluirse para que Tucumán gane un hermoso parque de montaña, a pocos minutos de la ciudad. También creo que debiera publicarse la segunda parte del “Trazado de ferrocarriles”, que Maury entregó con ese fin. Estimo que sería renovado homenaje a quien ofreció tanta labor, tanto ejemplo de capacidad y fuerza.

Referencias: Datos proporcionados por el señor Luis Mendieta y por el Consejo Profesional de Ingenieros de Tucumán.

BERNARDO NIÑO

Nació en Salta en el año 1894, hijo de don Bernardo Niño y doña Adela Niño, ambos de viejas y prestigiosas familias salteñas.

El Ing. Niño se casó a su vez con doña Sara Niño, con quien tuvo dos hijos, Susana y Rodolfo, éste último médico. Desde la desaparición de sus padres ambos se radicaron en Buenos Aires, por lo cual se extingue en Salta el apellido Niño.

Bernardo Niño ingresa en el Colegio Nacional de esta ciudad en el año 1907, donde se recibe de Bachiller en diciembre de 1912. Al año siguiente entra en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, graduándose de ingeniero civil en 1918, seguidamente es nombrado ingeniero auxiliar de estudios y proyectos de la Dirección de Irrigación de la Nación, permaneciendo en este cargo muy poco tiempo en la Capital Federal, para luego ser designado en carácter de transitorio, con el fin de inspeccionar y controlar obras de riego e hidroeléctricas que se realizaban en La Rioja y Catamarca, donde su estadía fue muy de paso, dado que un año después es nombrado y trasladado definitivamente a Salta con el cargo de jefe de la Dirección de Irrigación de la Nación, Seccional Salta. Allí intervino en las obras de desvío del río Arias al Arenales, luego las obras complementarias de muros de contención en mampostería de piedras sobre la margen norte del río Arenales y con posterioridad, los canales de desagüe del antiguo cauce del río Arias, dentro y fuera de él.

Colaboró en el anteproyecto del balneario municipal con el ingeniero jefe de Obras Públicas de la comuna capitalina; primitivamente se fijó como emplazamiento la zona sudoeste, donde hace su entrada el río Arias a la misma y luego cambiado de lugar por el sudeste, donde funciona hoy, obra finalmente ejecutada por el gobierno de la Provincia.

Participó en el proyecto y ejecución de la obra del dique derivador del río Toro, el que riega una amplia y rica zona del Valle de Lerma; en ésta está comprendida también la usina hidroeléctrica, cuya energía atiende juntamente con su interconexión, la usina hidroeléctrica de Corralito, que forman parte de la red general intercomunicadas, y además a una amplia región del Valle de Lerma.

Hizo el estudio del aprovechamiento para riego y provisión de energía hidroeléctrica del río Bermejo, obra que no llegó a realizarse.

Construyó defensas en varios ríos provinciales en resguardo de poblaciones rurales.

En colaboración con el ingeniero Néstor Goytia, realizó el estudio, proyecto y ejecución de la Usina Hidroeléctrica de la localidad de San Lorenzo y obras de provisión de agua domiciliaria a esta villa

Referencias: *Archivo familiar y conocimiento del autor.*

LUIS ESTEBAN ZONE

Nació en la ciudad de Tucumán, el 26 de octubre de 1910. Era hijo de don Pedro Zone y doña Lilia B. Ferrara de Zone. Cursó sus estudios en la misma ciudad, ingresando luego a la Universidad Nacional de Tucumán, donde años más tarde, el 16 de mayo de 1941 obtenía el título de ingeniero civil. Ingresó en Vialidad de la Nación y llegó a Salta en 1942 con el cargo de Ingeniero Inspector de obras en la Ruta 34, camino a Cafayate, siendo luego trasladado a la zona de Los Andes en la construcción del camino internacional a Chile, teniendo su campamento central en Tolar Grande. Allí permaneció varios años, en donde sumado a su profesión, ejerció un verdadero apostolado entre los pobladores. En el año 1948 se casó con doña María Estela Lardés con quien tuvo dos hijos: Luis y Carlos María. En este mismo año renunció de la Dirección Nacional de Vialidad y entró como asesor del Banco Hipotecario Nacional, con destino en Santa Rosa, provincia de La Pampa, solicitando luego nuevamente su traslado a Salta, provincia por la que sentía profundo cariño y además, había constituido su hogar. Comenzó entonces a ejercer la profesión en forma privada, constituyendo también una sociedad con el Ingeniero Guillermo Solá, teniendo obras en ésta y en otras provincias.

En el año 1955 fue nombrado interventor en la Dirección General de inmuebles; ocupó asimismo, cargos en la Sociedad Rural de Salta y en la Cámara de la Producción. Desde esa fecha se dedicó por entero a la explotación agrícola ganadera en el establecimiento de campo denominado Yaquiásmé en el departamento de General Güemes, estos trabajos le absorbían la totalidad de su tiempo, conservando únicamente el cargo de tasador del Banco Hipotecario Nacional, hasta el 6 de agosto de 1981, fecha en que falleció víctima de una afección cardíaca que venía padeciendo desde hacía dos años atrás.

Referencias: *Archivo familiar.*

OSCAR CARLOS ROVALETTI

Nació en la ciudad de Buenos Aires, el 20 de febrero de 1914. Hijo de don Alberto Rovaletti y doña Elena Arcuri. Cursó sus estudios primarios y secundarios en el Colegio Belgrano, para culminar su bachillerato en el Colegio Nacional de Salta; en 1953 continuó los estudios universitarios en la Facultad de Ingeniería de la ciudad de La Plata, de donde en julio de 1941, egresó con los títulos de ingeniero civil e hidráulico. Se casa con María Luisa Arroyo, dama de relevantes méritos y tienen varios hijos, entre ellos profesionales.

La familia Rovaletti de origen itálico, a fines del siglo pasado, se asienta en Salta, tiene una distinguida cual prolífera trayectoria. El padre hacendado, comerciante y político, ocupa diversos cargos públicos de jerarquía, entre ellos el de vicegobernador de la Provincia y su hermano, el Ing. Hugo Rovaletti, es designado gobernador por decreto, durante la presidencia del general Onganía.

El Ing. Rovaletti fue ejemplo de caballerosidad y dedicación al trabajo, sus mayores afanes los destinó a la rama de la hidráulica, pues en el mayor tiempo de su vida profesional lo dedicó y ocupó cargos afines a esta parte de la ingeniería, en la Dirección de Hidráulica de la Nación, la que por su distinguida actuación fue escalonando puestos de mayores jerarquías.

Su carácter alegre y sociable, le permitió gozar de numerosas amistades, aparte de su afición por el deporte, donde practicó atletismo y pelota a paleta con muy buena actuación.

De regreso a su ciudad, formó una empresa constructora junto con su hermano Hugo, dedicándose durante años a la actividad privada.

Al mismo tiempo, dictó clases de matemáticas y física en el Colegio Nacional y Escuela Nacional de Comercio nocturna hasta que en 1962 pidió su traslado a la ciudad de Resistencia (Chaco).

En 1956 fue nombrado interventor en la Dirección General de Aguas de Salta, donde se desempeñó hasta el año 1958 en que fuera designado en la sección Obras de Agua y Energía Eléctrica de la Nación, con asiento en Salta. Así estuvo vinculado a la construcción de las obras hidráulicas del dique y central hidroeléctrica de Corralito y la puesta en marcha de la usina de Termas de Reyes, luego de que la primera sufriera un accidente provocado por movimientos de tierra, de la línea de alta tensión que traía el fluido de Corralito a la usina de Salta y otras del Valle de Lerma.

En 1962, fue designado inspector de Obras y trasladado a la ciudad portuaria de Barranqueras, Chaco por la empresa estatal Aguas y Energía, a fin de dirigir las obras civiles y de montaje de una super usina termoeléctrica con tres turbinas de 10 kv/h cada una, que luego se amplió con otra turbina; se construyó la sala de bombas sobre el río Paraná, canales conductores y oficinas de purificación de aguas. Asimismo, dirigió los canales de tendido de una línea de alta tensión al Chaco.

Paralelamente siguió desempeñándose como profesor de matemática financiera en la Escuela de Comercio nocturna de la ciudad de Resistencia, horas a las que renunció en 1967 dado que su trabajo en Aguas y Energía absorbía todo su tiempo.

Promovido a inspector de Obras Electromecánicas del Noroeste presidió la inauguración de la primera parte de la usina en octubre de 1967.

Continuó con la obra comenzada: línea de alta tensión y montaje de una turbogas en Sáenz Peña, construcción de las oficinas donde funciona la Jefatura de Obras, construcción de seis viviendas para personal jerarquizado de la súper usina y montaje de una estación transformadora, todo esto dentro de los límites de las hectáreas que ocupa la usina. Asimismo, montó una usina técnica en Goya, Corrientes.

A mediados de 1975 pidió licencia por enfermedad y a fines del mismo año renunció para acogerse a la jubilación, la que no llegó a percibir, ya que falleció el 26 de junio de 1976. Sus restos reposan en el panteón familiar en el cementerio de Resistencia, Chaco.

Referencias: Archivo familiar y conocimiento del autor.

ANTONIO MONTEROS

Nació el 11 de mayo de 1907 en Ledesma, Jujuy y su familia se traslada a Salta en 1908.

Hijo del matrimonio González Monteros, desde sus primeros años inclina sus aspiraciones a la disciplina de las ciencias fisicomatemáticas y es así que terminados sus estudios secundario en el Colegio Nacional de Salta, el 11 de diciembre de 1926, decide cursar la carrera de ingeniería en la Universidad Nacional de La Plata, ingresando en el año 1927, con una trayectoria brillante en sus estudios; se recibe de ingeniero civil en el mes de mayo de 1934.

El 25 de mayo de ese mismo año, bajo Expte. 1703 es nombrado ayudante principal en la sección Estudios y Proyectos de la Dirección General de Obras Publicas, durante el cual prosperó en ejecuciones de construcciones en el gobierno de Avelino Arooz, en ese período se inicia la ejecución de escuelas, estaciones sanitarias, caminos, etc., en las que interviene. En esa gestión va ganando prestigio y ascendiendo en jerarquía, hasta que la Dirección de Obras Publicas se descentraliza en sus diversas secciones: Dirección de Vialidad; Dirección de Hidráulica –más tarde llamada Administración de Aguas de Salta–; luego la Dirección de Arquitectura; la de Vivienda y con posterioridad la Dirección de Catastro. En la primera, llega a ocupar el cargo de director de Vialidad y el 5 de mayo de 1958 por Decreto 37E, es nombrado presidente del Directorio de Vialidad de la Provincia para ejercer específicamente en adelante la dirección de Vialidad, hasta el 21 de julio de 1970, fecha en que renuncia para acogerse a los beneficios de la jubilación, la que es aceptada por Decreto N° 203, en que más adelante se incorpora hasta el 22 de mayo de 1973, en que nuevamente renuncia y es aceptada por Decreto N° 1253.

Como veremos, al ingeniero Monteros le toca la iniciación de las tareas tendientes a un vasto plan de obras viales en la Provincia, las que adquirieron un ritmo extremadamente acelerado para llegar a cumplir cuanto antes con lo propuesto, sin descuidar las responsabilidades y las técnicas; donde Monteros hizo cumplido honor a ellas, atendiendo con minuciosa obligación desde la obra de gran importancia hasta la más simple. Así vemos su intervención en la construcción de caminos, puentes, obras de arte, etcétera a través de su larga y fructífera trayectoria en Dirección de Vialidad de la Provincia; ellas no sólo son muchas sino de gran importancia, vinculando pueblos y zonas aisladas con los mayores centros.

El ingeniero Monteros fue un gran admirador y propulsor de los deportes, además, los practicó. En La Plata, como socio del Club de Regatas hizo remo, luego en Salta Básquetbol y en esta práctica actuó como eficaz y entusiasta presidente de la Federación de Basquetbol.

Antonio Monteros se casó con la señora Magdalena Isabel Montoya y murió el 16 de noviembre de 1983.

Referencias: Datos obtenidos de la Dirección de Vialidad de Salta y proporcionada por su familia.

CON DECIDIDA vocación de historiador, el ingeniero Sergio Arias Figueroa rescata, desde el tiempo inmemorial de la Colonia, la olvidada gesta de los hombres que a lo largo de centurias trazaron cada rasgo, cada expresión que caracteriza a un territorio y a sus pobladores.

Como nos lo dice el autor, "ingenio y creatividad son las facultades de discurrir, realizar, ejecutar una cosa u obra con oportunidad y utilidad, dejando paso a la evolución y perfeccionamiento".

Es así como nos brinda, en una obra digna de permanencia, una puntual imagen o escrupulosa galería de los primeros, de los no graduados. Y de todos los que fueron configurando con su saber y su experiencia la personalidad urbana y funcional de esta ciudad, así como de toda la provincia.

Desde ellos hasta los últimos, nuestros contemporáneos, que han logrado conjugar eficazmente la actual tecnología con su ingenio y su creatividad.

Como homenaje al cincuentenario de la entidad que los agrupa, la comisión directiva de la Asociación de Ingenieros de Salta encomendó a Sergio Arias Figueroa "la honrosa tarea de escribir un trabajo que versara sobre personalidad y obras de los ingenieros salteños", resultando de esta encomiable porfía una ajustada síntesis del desarrollo ingenieril en la Provincia.

Su labor, casi detectivesca, lo obligó a recurrir a reservorios históricos, a reparticiones públicas, a bucear en archivos y álbumes familiares y a probar la veracidad de muchos datos apelando al conocimiento personal del autor.

En un trabajo de indagación y ordenamiento que debió a veces parecer interminable, hubo de superar obstáculos que para otros resultarían insalvables y desarrollar una ardua tarea, al cabo de la cual este singular y prestigioso profesional nos muestra que pese al tiempo, y aun contra la indiferencia y el olvido, sus colegas siguen en una brega sin descanso.

