

Mayo 1º

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

En virtud de las razones expuestas, el poder ejecutivo incluyó en el empréstito de consolidación y obras públicas de 1922, una partida de quinientos mil pesos moneda nacional, para la adquisición de maquinarias e implementos destinados a ampliar la dicha fábrica. Con la base de estos fondos, mandó realizar los estudios y proyectos de ampliación; licitó las maquinarias e implementos y actualmente se encuentran en ejecución los trabajos para la instalación de los mismos.

Con las ampliaciones de referencia, cree el poder ejecutivo responder a las exigencias de trabajos públicos y privados, por cuanto la capacidad de producción recibirá así un fuerte impulso.

Dentro de muy breve término podrán elaborarse 24.000 toneladas de material, en vez de 3000, producidas actualmente.

*Proyecto de ley
para la construcción de caminos afirmados
y consolidados de la provincia*

Con lo expuesto precedentemente, procuro llevar a conocimiento de vuestra honorabilidad, en sus lineamientos generales, la labor realizada en materia de caminos, para mejorar y servir atentamente los altos intereses del Estado, en cuanto se refiere a las más perentorias exigencias de la vialidad.

No desconozco, empero, que la obra cumplida hasta el presente, si bien ha contribuido a mejorar grandemente las condiciones y estado de los caminos en la provincia, es incompleta, toda vez que, como vuestra honorabilidad podrá advertirlo, la labor realizada preferentemente y mediante los recursos disponibles, es sólo de arreglo y abovedamiento de los caminos de tierra, arreglo y construcción de puentes y alcantarillas y reparación de caminos afirmados de acceso a la capital federal.

Queda, por lo tanto, pendiente aún, la solución del problema de la vialidad en su aspecto fundamental, vale decir, la construcción de la red de caminos firmes en toda la provincia, estudiada racionalmente, considerando el tipo de camino con relación al costo, la capacidad económica de las zonas, su población y las condiciones topográficas y geológicas del suelo.

Todo ello fué debidamente apreciado por mi gobierno, en atención a la trascendencia que implica la ejecución de un vasto plan de construcción de cami-

nos en la provincia. El poder ejecutivo recibió en su oportunidad, la oferta de diversas firmas nacionales y extranjeras para su ejecución. El análisis y estudio practicado, con tal motivo, sirvieron de base para el proyecto de ley de construcción de caminos afirmados y consolidados, que está a estudio de vuestra honorabilidad, y que el poder ejecutivo espera merezca cuanto antes vuestra aprobación, para poder iniciar así la gran obra de vialidad que la provincia requiere con apremio.

Antes de terminar este capítulo, creo justo expresar la satisfacción del poder ejecutivo por la auspiciosa colaboración de asociaciones y vecindarios de la provincia. Importantes trabajos de esta naturaleza se llevan a cabo con la contribución de particulares o en acción conjunta con los municipios.

FERROCARRIL PROVINCIAL DE LA PLATA AL MERIDIANO V

Explotación

Consecuente con la tarea que se ha impuesto el poder ejecutivo, al tratar, por todos los medios posibles, de mejorar los servicios que presta la línea troncal del ferrocarril al Meridiano V, en el año transcurrido se han continuado los trabajos iniciados, y de los cuales os he informado en oportunidad.

Los esfuerzos realizados hasta este momento han contribuido ya en gran parte para alcanzar sensibles mejoras en los servicios. Sin embargo, la empresa está aún lejos de llegar al grado de eficacia deseado, y que creo obtener dentro de breve tiempo.

No escapan al ponderado criterio de vuestra honorabilidad las dificultades a vencer, por cuanto no debe olvidar que desde el principio de mi gestión, he atendido ineludibles gastos de conservación de maquinarias, tren rodante, vía y obra, administración, etc., los cuales no se llevaron a efecto desde que el ferrocarril fuera librado al servicio público. Ello explica porqué, no obstante el aumento sensible experimentado en el movimiento de pasajeros y cargas y, en consecuencia, del producido de la explotación, no se haya obtenido ya mayor superávit. Dentro de los conceptos expresados, se continúa la tarea de adelantar progresivamente cada una de las secciones, como vuestra honorabilidad podrá comprobarlo mediante los elementos ilustrativos insertos más adelante.

Tracción y talleres

Una de las secciones que adolecía de mayores deficiencias era sin duda la de tracción y talleres, lo cual se explica fácilmente si se tiene en cuenta que el ferrocarril fué librado al servicio público en condiciones precarias e insuficientes para corresponder a las exigencias del tráfico.

Ello trajo como consecuencia lógica el desgaste excesivo de los equipos iniciales e impuso la necesidad de reforzarlos, sobre todo el material de locomotoras, recurriendo como procedimiento más conveniente, a contratar el alquiler de locomotoras pertenecientes a otras empresas. En esa forma, y sin haber salvado las deficiencias provenientes de su reducido número, el ferrocarril se desenvuelve dentro de las apremiantes circunstancias creadas por el aumento de tráfico, a la espera de nuevos elementos que dentro de poco tiempo deben incorporarse al servicio.

En este momento se empeña el poder ejecutivo en mejorar las deficientes condiciones de los talleres. En tal sentido se ha habilitado con materiales ya existentes un equipo de instalación neumática para trabajo de calderería, lo cual ha permitido realizar trabajos de reparaciones con sensible economía. Se ha habilitado también un equipo para la pintura de coches, vagones, etc., por medio del aire comprimido; reinstalado un horno para fundir bronce, con capacidad de 150 kilogramos por hora; instalado dos hornos para fundición en el crisol de ligas especiales de bronce y se ha mejorado la instalación para soldaduras eléctricas. Con el auxilio de las mejoras introducidas y el aprovechamiento de materiales existentes, han sido reparadas diez y ocho locomotoras, treinta y cuatro coches y ciento veintín vagones.

Para que vuestra honorabilidad pueda apreciar la actividad del trabajo desarrollado en la sección tracción durante el año 1923, se agregan datos ilustrativos relacionados con el recorrido de las locomotoras, consumo de combustible gastos del personal, etc., comparados con los del año 1922.

TRACCIÓN

Recorrido de locomotoras y trenes varios

	1922	1923	Diferencia
Recorrido de locomotoras kms.	1.072.936	1.187.157	114.521
Recorrido de trenes, kms.	716.150	812.444	96.294
Maniobras y parar kms.	356.786	374.713	17.927

Total de las cantidades abonadas por distintos conceptos durante el año 1923

	1923	1922
Sueldos	333.435,74	290.335,50
Viáticos	38.586,12	32.262,63
Bonificación	5.459,77	5.533,27
Extras	8.294,17	7.951,60
Reemplazante (cat. sup.)	3.546,17	1.992,67
Transferencias	700 —	—
Totales	390.021,97	338.075,67

El cruce con el ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano, situado en el kilómetro 440, se encuentra en malas condiciones; la falta de los recursos ha impedido su reparación como correspondía.

Las obras de arte de la vía han sido objeto de una detenida inspección, habiéndose efectuado el cambio de las vigas de madera en las alcantarillas guardaganados.

Se ha procedido a la pintura de los puentes situados en los kilómetros siguientes:

Kilómetro	25,902 de 30 metros de luz
»	26,378 de 10 »
»	29,460 de 20 »
»	35,490 de 10,20 »
»	44,108 de 30 y dos de 20 metr. luz

Para efectuar dicho trabajo se dispuso la ejecución de una alcantarilla especial; se han colocado 8 caños de cemento armado de 0.80 en el kilómetro 382,500 y se han renovado algunos otros destruidos.

Se han efectuado trabajos de reparación en las siguientes estaciones: La Plata, Etcheverry, Obligado, Loma Verde, Berra, Udaondo, C. Beguerie, Polvaredas, Desvío Toledo, José R. Sojo, Saladillo, Desvío kilómetro 215, Lucas Monteverde, Mulcahy, Nieve de Julio, Hirsch, Gamen, de Luca, F. de Victoria, Fortín Olavarría, Badano, Roosevelt, Mira Pampa.

Con los fondos votados por la honorable legislatura para proceder al traslado de los galpones del canal del norte con destino a depósitos de cereales y otros usos, se ha efectuado el trabajo pertinente, continuándose la instalación de los galpones siguientes:

Mayo 1º

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

Un galpón de 15 por 40 y una casilla para el jefe.

Un galpón de 15 por 40 y una casilla para el jefe, un muelle de madera dura, dos caballerizas y un puente.

Un galpón de 15 por 40 y una casa para el jefe.

Un galpón de 15 por 40 y una casa para el jefe.

Un galpón de 15 por 40 y una casa para el jefe.

Un galpón de 15 por 40 y una casa para el jefe, y un muelle de madera.

Se ha invertido hasta ahora en dichas obras la suma de pesos 27.823 moneda nacional.

Vía y obras

Con la misma actividad se realizan trabajos en la sección vía y obras, a fin de ponerlas en condiciones de satisfacer las necesidades del servicio.

Se ha mejorado el estado de los terraplenes con sucesivos levantes y nivelación de la vía en todos aquellos puntos en los cuales se hacían sentir desniveles apreciables que ocasionaban irregularidades en la marcha de los trenes y el consiguiente desgaste del material rodante.

Para subsanar en definitiva las deficiencias anotadas y en atención a que la línea no fué balastada al construirse, el poder ejecutivo incluyó en el presupuesto que sancionara vuestra honorabilidad, una partida destinada a iniciarlo, tarea que se cumplirá una vez resuelta la licitación que se realiza en estos momentos.

Los diversos trabajos ejecutados en obras de arte, puentes, alcantarillas, etcétera, puede apreciarlos vuestra honorabilidad en la descripción que sigue:

Se han hecho levantes y tapadas que suman 365 kilómetros; el balastaje asciende a 12 kilómetros y la limpieza de desagües y zanjas a 180 kilómetros de longitud.

Los levantes más importantes y en los cuales hubo necesidad de emplear tres balastos, son los siguientes: entre los kilómetros 185 y 186, 276 y 277,500, 322,500 y 353,500; 382 y 383, entre el kilómetro 428 y 429, habiéndose transportado 2500 metros cúbicos de tierra.

Los terraplenes comprendidos entre los kilómetros 428 y 429, estuvieron a punto de cortarse por efecto del aumento del nivel de las lagunas y la fuerza del oleaje; para evitarlo fué necesario em-

plear bolsas rellenas con tierra y piedra, habiéndose colocado 3000 toneladas de este material.

Caminos de acceso a las estaciones del ferrocarril

Otra de las graves deficiencias anotadas en la explotación de la línea, es la que se refiere a los caminos de acceso a las estaciones, cuyo arreglo no podía demorarse en razón de la importancia que ellos tienen para el transporte de las cargas y pasajeros.

Durante el año transcurrido se han reparado los siguientes caminos de acceso: estación Udaondo, 3 kilómetros; estación Amalia, 5 kilómetros; estación Iris, 7 kilómetros; estación Magnano, 7,5 kilómetros; estación Villa Sena, 4 kilómetros; estación Roosevelt, 3 kilómetros y Blas Durañona, 1 kilómetro.

En total se han removido 42.442 metros cúbicos de tierra, con un costo de pesos 40.011,32 moneda nacional.

Casas-viviendas para obreros

El ferrocarril fué librado al servicio público sin las necesarias viviendas para obreros. Esta situación anormal trajo como consecuencia obligada que 100 vagones cerrados fueran utilizados con ese objeto, con el consiguiente perjuicio para el tráfico del ferrocarril, ya de por sí pobre en cuanto a material rodante. Además de tal consideración de orden económico, fundamentales razones de higiene obligaron al poder ejecutivo a subsanar tales deficiencias, dictando al efecto el decreto número 331, fecha 9 de junio de 1923, por el cual se autoriza la inversión de 250.000 pesos para construir las mencionadas viviendas.

Se han practicado los estudios pertinentes y en este momento se ultiman los detalles para licitar las obras.

Tráfico

Este importante servicio del ferrocarril se ha desenvuelto en forma satisfactoria, pues con poco aumento de recursos y elementos se han movilizad productos, materiales y mercaderías en un total de 283.046 toneladas y 103.591 pasajeros, cifra esta última mayor en un 15 por ciento, a la correspondiente del año 1922.

No obstante la empeñosa gestión del poder ejecutivo para utilizar el material rodante en servicio, calcúlase que se ha dejado de conducir un 15 por ciento más

del tonelaje consignado, debido en primer término a la escasez de locomotoras para el transporte y en segundo lugar a la falta de galpones para depósitos de cereales. A pesar de las soluciones arbitradas para salvar estas serias circunstancias, las pérdidas experimentadas son sensibles.

El siguiente detalle comprueba la importancia del tráfico de la línea durante el año 1923:

Pasajeros. — Este renglón ha sido el que mayor adelanto ha experimentado durante el año, mejorando en un 15 por ciento. El incremento del tráfico de pasajeros obedece a diversas causas. En primer término, al servicio de información pública; luego al mejoramiento del servicio urbano; la implantación del servicio diario a Beguerie y el aumento de un tren nocturno de pasajeros a Mira Pampa.

La cantidad de pasajes expedidos durante el año 1923 fué de 103.591, divididos en la siguiente forma:

De primera clase, 31.759 $\frac{1}{2}$. De segunda clase, 71.831 $\frac{1}{2}$.

No se ha omitido empeño para estimular la afluencia de pasajeros y, al efecto, se ha subvencionado a dos empresas de automóviles que combinan sus servicios con los del ferrocarril en la estación Mira Pampa.

Exceso de equipaje. — El movimiento de este rubro da un resultado de 34.040 kilogramos transportados, inferior en un 7 por ciento al obtenido en 1922. Esta disminución no tiene mayor importancia por tratarse de un tráfico secundario. Una de las razones de la disminución de lo transportado por este concepto debe atribuirse al uso, cada vez mayor, de pasajes para viajantes de casa de comercio, que les da derecho a una mayor cantidad de transporte libre de flete.

Encomiendas. — El kilaje de las encomiendas conducidas en el año 1923 alcanzó a la cantidad de 6.185.772 kilogramos, superior en un 40 por ciento al transportado en 1922.

Sin embargo, se observa una fuerte disminución en «encomiendas varias», debido al progreso comercial e industrial de los núcleos de población que se van formando sobre la línea, lo cual hace que el transporte de artículos de primera necesidad que antes se expedían a los puntos de consumo desde La Plata, Saladillo Norte, Durañona y Nueve de Julio, haya disminuído de importancia.

La extensión del servicio mixto diario a C. Beguerie, también ha tenido influencia en ese sentido, por el hecho de que los pequeños lotes de mercadería de urgencia que antes se expedían como encomiendas, actualmente son enviados como carga en dichos trenes, en las mismas condiciones de rapidez y con menos gasto.

En cuanto al poco aumento obtenido por este renglón en los años de explotación del ferrocarril, ello obedece a causas bien determinadas: 1º a la falta de casas de comercio, especialmente de campaña, establecidas sobre la línea y 2º al transporte indirecto desde Buenos Aires, lo cual supone decir, recargo en las tarifas y manipulación por transbordos.

Telégrafo. — Por los conductores de la empresa cursaron durante el año 1923, 12.952 despachos con 198.622 palabras.

Ganados. — Este rubro acusa un notable aumento con respecto al año anterior. Excepción hecha del año 1918, que señaló el record en el transporte de animales en pie, este es el ejercicio que acusa mayor actividad en estas operaciones, con un aumento de un 25 por ciento sobre lo transportado el año anterior. El aumento ha sido experimentado casi exclusivamente por la especie vacuna, siendo de consideración la disminución de las especies ovina y porcina. El aumento en la primera es debido a un mayor tráfico en las haciendas de invernada y a la mayor actividad de los frigoríficos.

En cuanto a las especies lanar y porcina, su transporte nunca tuvo mayor importancia en nuestras líneas, limitándose a pequeños lotes para el mercado de Buenos Aires y para frigoríficos.

Por otra parte, no se produce en la zona del ferrocarril, en vasta escala, el cerdo tipo frigorífico y los destinados al mercado de Buenos Aires, deben ser embarcados en líneas que tengan acceso directo a la capital federal, dado que se trata de una especie que no soporta largos arreos.

Cargas generales. — El tonelaje de las cargas generales transportadas durante el año 1923, alcanzó a 179.852.962 kilogramos, es decir, que se ha producido una disminución. Esta disminución se explica por las siguientes consideraciones relacionadas con los tres componentes principales que constituyen el renglón de cargas generales:

Mayo 1º

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

Frutos del país, cereales y mercaderías generales. — El transporte de los primeros, destinados exclusivamente al mercado central, nunca ha tenido mayor importancia en nuestra línea.

En este renglón es de esperarse un fuerte aumento cuando el ferrocarril llegue a Avellaneda.

El transporte de cereales acusa la cifra más baja del período 1820-1923, a pesar de la producción elevada en la cosecha del maíz.

Como ya he manifestado, el rendimiento de la cosecha fina sufrió una reducción de un 50 por ciento. La cosecha del maíz, a pesar de ser buena, también sufrió las consecuencias de las condiciones climatéricas, acusando una disminución de un 30 por ciento. La falta de vagones y remolque y la excesiva humedad han traído como consecuencia el estancamiento de más de 20.000 toneladas en los galpones de las estaciones; pero ellas serán cargadas este año, aumentando consiguientemente el transporte en 1924.

Las mercaderías generales han alcanzado en el año terminado el 31 de diciembre, la cifra más alta desde que la línea existe, lo que es explicable por el aumento de población en las estaciones de la línea y la mayor actividad del comercio local, causas que han traído aparejadas mayor número de transacciones y aumento en la carga transportada.

Servicio de trenes. — Los horarios de trenes en los servicios de pasajeros y mixtos han sido observados normalmente, salvo contadas excepciones, dentro de la clasificación respectiva de la ley general de ferrocarriles.

En los servicios de cargas y haciendas no ha predominado la misma regularidad, por la escasez y estado de las locomotoras y algunas veces por el rigorismo del personal de tracción, en la aplicación de la reglamentación del trabajo.

Es satisfactorio reconocer que en lo que se refiere al estado de las locomotoras, se ha notado en los últimos meses del año una mejora. El recorrido total de trenes ha sido de 1.137.705 kilómetros contra 1.041.664 kilómetros del año anterior, lo que representa un aumento de un 9 por ciento.

Equipo general de la estación y trenes. — En general las estaciones sólo cuentan con el equipo más indispensable y en gran proporción en muy mal estado, siendo numerosos los que deben renovarse.

Los trenes carecen también de un equipo reglamentario, puesto que la dotación entregada por la empresa al construir la línea, ha sufrido mermas y roturas que no han sido renovadas por falta de los recursos necesarios.

Producido y gastos

El resultado de la explotación durante el año transcurrido ha arrojado un producido de 2.294.403,29 pesos moneda nacional, contra un gasto de 2.597.961,20 pesos moneda nacional, lo cual arroja un déficit de pesos 305.557,92 moneda nacional. Este déficit obedece a varias causas, particularmente al mal resultado de la cosecha en la zona del ferrocarril, calculada, desde principio de año, con una disminución de 50 por ciento para la cosecha fina y 30 por ciento para la de maíz; además se ha producido un aumento en los sueldos del personal, que oscila entre veinte y veinticinco mil pesos mensuales, sobre los del año anterior.

Asimismo el mayor impulso dado a los trabajos de reparación y renovación en las distintas secciones, ha demandado mayores gastos.

El déficit anotado es, sin embargo, más aparente que real, pues el producido del año transcurrido, en malas condiciones de cosecha y con un porcentaje crecido de aumentos de gastos en sueldos y jornales, sólo acusa una diferencia de pesos 36.000 moneda nacional, aproximadamente, cotejado con el del año 1922. Los producidos del ferrocarril, comparados desde 1920, dan por año las sumas siguientes:

1920	1.800.000	2.000.000
1921	2.000.000	2.000.000
1922	2.300.000	2.200.000
1923	2.300.000	2.600.000

Estos datos ilustrativos permiten apreciar que el rendimiento del ferrocarril va en aumento desde el año 1920. Por tanto, el déficit de este año ha sido provocado por el aumento de gastos inevitables para poner en mejores condiciones de explotación a la empresa en ejercicios venideros.

Construcción de ramales de La Plata al Meridiano V

Firmado el contrato de construcción de los nuevos ramales con la firma Dates y Hunt, del cual tiene conocimiento vuestra honorabilidad, se iniciaron en el mes de julio los trabajos según el plan de expansión de la red, expuesto en di-

versas oportunidades por el poder ejecutivo.

En general, la marcha de los trabajos es normal, no obstante que con respecto al ramal La Plata a Avellaneda surgen frecuentes dificultades propias del hecho de llevar un riel a un centro de importancia, pasando por zonas densamente pobladas y que afecta intereses muy diversos, los cuales deben contemplarse con criterio de gobierno.

Será grato al poder ejecutivo, sin embargo, anunciar a vuestra honorabilidad la terminación y habilitación de los dos ramales al inaugurar el próximo período de vuestras deliberaciones.

Hallaréis a continuación el detalle informativo del estado actual de las obras y adquisiciones de materiales, como también el de las inversiones de fondos efectuadas hasta el presente.

Ramal de La Plata a Avellaneda

Se han replanteado hasta este momento 46,3 kilómetros y expropiado la parte no donada de la zona vía la cual alcanza a más de 72 hectáreas; y se han conseguido en donación más de 66 hectáreas, lo que dará a vuestra honorabilidad una idea clara del auspicio con que fueran recibidas estas obras por todos los vecinos de las zonas que servirán.

Materiales extranjeros

La contratación para la construcción y explotación de estos ramales, involucra también la adquisición de material fijo y rodante.

De acuerdo con las leyes y decretos respectivos, fué contratado, por intermedio de la firma Dates y Hunt, con las casas belgas «La Brugeoise» y «Les Ateliers Metallurgiques a Nivelles», el material de rieles, coches y vagones, y directamente con la de Nydquist y Holm Atkiebolag, de Trollhatan, Suecia, la construcción de locomotoras.

A las primeras se adquirió lo siguiente: 44.300 toneladas de rieles, 2580 toneladas de eclisas; 338 toneladas de tornillos y 1678 toneladas de tirafondos; 2030 toneladas de puentes con material fijo para la construcción. Además se adquirieron: 180 vagones cubiertos; 130 vagones de hacienda; 15 vagones tanques; 20 vagones media caja; 4 furgones de carga; 10 coches de pasajeros de primera clase; 10 de segunda y 4 furgones de pasajeros.

La mayor parte del material fijo se encuentra ya en depósito en La Plata,

y la inspección en Europa informa que próximamente se encontrará listo para embarcar el material rodante.

Con la casa Nydquist y Holm, de Suecia, se contrataron 27 locomotoras tipo «Pacific» y 6 de maniobra, cuya construcción se efectúa actualmente, esperando la inspección ponerlas en funcionamiento en el mes de agosto próximo.

El importe total de estas adquisiciones, o sea la suma comprometida por estos conceptos, es de pesos oro sellado 8.208,937,61, habiéndose abonado hasta la fecha pesos oro sellado 3.376.029,64. en letras de tesorería.

Un cálculo aproximado, da como costo por kilómetro, terminado y listo para funcionar, incluido el material rodante, la suma de pesos oro sellado 28.000. Esta cifra es, actualmente, ventajosa y menor que la pagada por obras similares en otras regiones del país.

Ramal La Plata-Avellaneda

Estudio. — De acuerdo con lo dispuesto en el decreto de fecha 25 de julio de 1922, se dió comienzo a los estudios, los cuales fueron terminados en mayo 22 de 1923 y aprobados por el decreto de fecha 29 de mayo de 1923.

En enero de 1924 se estudió una variante desde el kilómetro 46,300 hasta Avellaneda; dicho estudio ha terminado y el resultado ha sido acortar la línea en trescientos metros y evitar la construcción de dos obras de arte.

Replanteo. — El 5 de julio de 1923 se inició el replanteo, que se ha ejecutado y entregado a la empresa hasta el kilómetro 46,300, punto donde comienza la variante del acceso a Avellaneda.

Expropiaciones. — Se han expropiado las partes no donadas de la zona de vía hasta el kilómetro 40. Se está tramitando la expropiación del resto. La superficie expropiada hasta la fecha es de 59 hectáreas, 67 áreas, 21 metros cuadrados, 24, y se han conseguido en donación 66 hectáreas, 67 áreas, 6 metros cuadrados, 50. Para terminar la línea aún faltan expropiar aproximadamente 50 hectáreas, entre las cuales se cuenta la playa de la estación terminal.

Trabajos

a) *Movimientos de tierra.* — Se ha terminado hasta el kilómetro 19, exceptuando el bajo nivel del cruce con el ferrocarril del Sud en la línea Ringuelet a Brandsen, el cual se cruza provisoria-

Mayo 1º

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

mente a nivel. Hasta el kilómetro 39 se han hecho movimientos de tierra, faltando en la actualidad 20.000 metros cúbicos para terminar hasta ese punto.

En total se han movido 275.793 metros cúbicos de tierra.

Se han transportado entre 25 y 400 metros; 94.067 metros cúbicos y en tres balastos 36.626 metros cúbicos.

b) *Enrielladura.* — La vía permanente, incluso balasto, ha sido colocada hasta el kilómetro 4,500, se inicia en este punto la vía provisoria que llega hasta el kilómetro 6.252,60, donde cruza provisoriamente a nivel con el ferrocarril del Sud. Este cruce se ha concedido en estos últimos días; y ha retrasado considerablemente la construcción del ramal, pues no ha sido posible enriellar adelante y, por lo tanto, no se han podido correr trenes balasto y de materiales, a los cuales han sido necesario transportar por carros.

Dado que dicho cruce está en una línea sometida a la jurisdicción nacional y que de acuerdo con la ley nacional de ferrocarriles debe ser construido por la empresa cruzada, ha sido preciso realizar prolijas gestiones para obtenerlo.

c) *Obras de arte.* — Se ha terminado la construcción de las siguientes obras de arte:

Alcantarilla de 5 metros de luz .	km.	0,110,28
» 5 » .	»	0,180,0
Puente de 10 » .	»	4,925,0

Estas obras se hallan totalmente terminadas, es decir, hecha la mampostería, colocados los tramos metálicos y se hallan actualmente en uso.

Las siguientes obras tienen la mampostería terminada y se han colocado puentes provisorios a la espera de la llegada de los tramos metálicos:

Puente de 20 metros de luz	km.	2,772,50
» 40 »	»	4,300

Se ha terminado la mampostería de las obras siguientes:

Puente de 10 metros de luz	km.	6,947,50
» 10 »	»	8,146
Alcantarilla de 5 metros de luz .	»	8,948
Puente de 30 metros de luz	»	10,037
» 20 »	»	10,921
Alcantarilla de 5 metros de luz .	»	11,778
» 5 » .	»	13,339

Estas obras sólo requieren la colocación de los tramos metálicos, lo cual se realizará tan pronto como llegue la en-

rielladura a estos puntos, excepto para los tramos de 30 metros que llegarán en el mes de junio próximo.

En construcción se halla la mampostería de las siguientes obras:

Puente de 30 metros de luz	km.	13,005
» 10 »	»	14,248
» 30 »	»	16,040
» 50 »	»	25,720

Para funciones de estribos y pilares se ha excavado un total de 4173 metros cúbicos. El cubo de hormigón utilizado es de 1658 metros cúbicos y 1955 de mampostería.

En el mes de marzo próximo pasado se convino con el ferrocarril del Sud en llevar materiales desde el dock sur hasta los terrenos destinados al mercado de abasto de Avellaneda: se inicia de ese modo la construcción del ramal por el extremo norte. Esto permitirá trabajar por los dos extremos del desmonte del kilómetro 40 e iniciar la construcción de la playa de la estación terminal en Avellaneda.

Con las medidas enunciadas se espera terminar la construcción de este ramal para el próximo mes de enero.

Ramal Carlos Beguerie-Azul

Estudios. — Por decreto de fecha 25 de julio de 1922, se dispuso efectuar los estudios de un ramal del ferrocarril provincial que uniese la estación Carlos Beguerie, de la línea troncal, con la ciudad de Azul.

Los trabajos de campaña fueron iniciados el 1º de octubre de 1922 y terminados el 31 de enero de 1923, habiéndose aprobado los estudios por decreto de fecha 14 de agosto de 1923.

Se ha replanteado y entregado a la empresa hasta kilómetro 85, o sea la primera sección de esta línea.

En la actualidad se está estudiando una variante a la entrada de la ciudad de Azul, la cual acortará la línea en dos kilómetros y se logrará un cruce más conveniente de las propiedades del ejido de la ciudad, afectando en menor grado a las chacras y quintas.

Expropiaciones. — Este ramal ocupará una superficie de 882 hectáreas, de las cuales han sido donadas 472; se sigue el trámite para la expropiación de las 410 hectáreas restantes.

Trabajos. — El 22 de agosto de 1923, se inauguraron las obras de este ramal y de inmediato se inició el movimiento de tierra.

a) *Movimiento de tierra.*—Con este se ha llegado hasta el arroyo Las Flores, kilómetro 41. Se encuentran terminados 24.650 metros de terraplén y en ejecución los restantes 16.350 metros.

Los trabajos de movimiento de tierra han sido retardados por las lluvias que cayeron hasta enero próximo pasado. Pero se ha intensificado el trabajo en los meses secos del verano y ya es seguro que se cruzará la parte peligrosa, vale decir, hasta el kilómetro 50, antes de las lluvias del invierno.

b) *Enrielladura.*—Se han terminado 4300 metros de vía definitiva y se ha llevado la vía provisoria hasta la margen derecha del arroyo Saladillo en el kilómetro 6,640. En la estación Beguerie se han colocado 640 metros de vía, que dan mayor capacidad a dicha estación y facilitan las operaciones de la construcción.

c) *Obras de arte.*—Se han colocado 160 metros de caño de 1 metro de diámetro, y 7 metros de 0,60 metros de diámetro. Se ha terminado la construcción del puente provisorio sobre el arroyo Saladillo y se está trabajando en el provisorio sobre el arroyo Chileno. Simultáneamente se trabaja en las fundaciones de los puentes definitivos.

La primera sección de esta línea será entregada en marzo próximo.

Adquisiciones efectuadas

Según he manifestado anteriormente y de acuerdo con los contratos celebrados para la ampliación de las líneas se han adquirido los siguientes materiales:

Material rodante:

27 locomotoras tipo «Pacific».
6 locomotoras de maniobra.
15 vagones tanques.
20 vagones media caja.
4 furgones de carga.
10 coches de pasajeros de primera clase.
10 coches de pasajeros de segunda clase.
4 furgones de pasajeros.
180 vagones cubiertos.
130 vagones de hacienda.

Material fijo:

44.300 toneladas de rieles.
2.580 » eclisas.
338 » tornillos.
1.678 » tirafondos.
200 cambios completos.
450.000 durmientes.
2.030 toneladas de puentes.

Material fijo:

En depósito	24.540.326,95	rieles
En viaje	9.938.002,00	»
A recibir	9.821.671,05	»
En depósito	1.363.112,00	eclisas
En viaje	363.996,00	»
A recibir	852.892,00	»
En depósito	213.385,68	tornillos
En viaje	71.536,00	»
A recibir	53.078,32	»
En depósito	925.424,00	tirafondos
En viaje	330.730,00	»
A recibir	421.846,00	»
En depósito	117,00	cambios
En viaje	20,00	»
A recibir	63,00	»
Durmientes recibidos en depósito	104.903,00	»

Los trabajos realizados hasta la fecha importan la suma de pesos oro sellado 776.107,22 y han sido abonados en letras de tesorería.

El costo por kilómetro de línea sin tener en cuenta el material rodante, incluso inspección, expropiaciones e intereses del capital durante dos años, será aproximadamente según lo he dicho, de pesos 28.000 oro sellado.

Resumen de las sumas comprometidas

Adquisición de material fijo y rodante y trabajo hasta el 31 de mayo. (Excepto locomotoras) ...	7.693.803,83
Locomotoras y repuestos	1.246.199 —
Intereses	155.074,32
Por expropiaciones:	
Ramal La Plata-Avellaneda	250.000 —
Ramal C. Beguerie a Azul	50.000 —
Nuevos terrenos para talleres	340.000 —
Gastos de inspección y estudios:	
Desde el 1º de enero de 1923 hasta la fecha	145.000 —
Inspección en Europa	31.000 —

Mayo 1º

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

Planilla demostrativa de los gastos realizados hasta el 31 de marzo de 1924, en la adquisición de los materiales extranjeros y del país—fijos y rodantes—y construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, atendidas con fondos de la partida de \$ 17.000.000 o/s., autorizada por las leyes de 1º de septiembre de 1913 y la modificatoria de la misma del 19 de mayo de 1922:

Denominación	Valor total del mat. adquiri. en Europa y durmient. del país paga. en Letr. de Tes.	Certificado de obra \$ o/s.	Letra No	Fecha vencimiento	Crédito rotativ. Bo. Holandés de \$ 2.200.000 o/s pagado en Letras o/s.	Otros créditos pagados en Letras \$ o/s	Intereses \$ o/s	Retenciones de garantía \$ o/s	Fletes \$ o/s
40 %, 1a compra material rodante (Brugnoise, Nicaise, et Delcuve), coches, furgones, vagones...	\$ o/s 548 856,—	—	49	—	100 000,—	—	—	—	—
		—	50	—	100 000,—	—	—	—	—
		—	51	—	19 542,40	—	6 549,67	—	—
20 %, 1a compra material de rieles, etc....	553 070,75	—	52	—	—	102 000,—	—	—	—
	—	—	53	—	—	8 614,15	3 299,98	—	—
30 %, Remesa vapor «Theresa Horn», rieles, etc.....	—	—	69	—	—	122 567,07	3 677,01	—	—
	—	—	70	—	—	11 000,—	330,—	—	—
30 %, Remesa vapor «Scandia», rieles, etc.	—	—	71	—	—	30 100,—	903,—	—	—
	—	—	72	—	—	2 404,18	72,12	—	—
40 %, 2a compra material rodante (Les Ateliers Metallurgiques a Nivelles)....	715 023,36	—	73	—	—	286 009,34	—	—	—
	—	—	74	—	—	—	8 580,28	—	—
20 %, 2a compra material de rieles, etc....	3 618 304,50	—	75	—	—	319 776,60	—	—	—
	—	—	76	—	—	210 000,—	—	—	—
	—	—	77	—	—	90 000,—	—	—	—
	—	—	78	—	—	103 884,30	—	—	—
	—	—	79	—	—	—	18 593,30	—	—
	—	—	80	—	—	—	3 116,53	—	—
Certificado núm. 1	—	6 101,94	81	—	5 683,42	—	—	—	—
	—	—	82	—	—	—	170,50	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	305,10	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	113,41
1a Renovación Letras números 49, 50 y 51..	—	—	121	—	—	—	6 536,27	—	—
1a Renovación Letra 52	—	—	—	—	—	—	3 060,00	—	—
1a Renovación Letra 53	—	—	122	—	—	—	258,43	—	—
Certificado núm. 2	—	39 632,76	124	—	37 269,28	—	—	—	—
	—	—	125	—	—	—	1 118,07	—	—
	—	—	123	—	—	—	—	1 981,64	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	381,84
50 %, Remesa vapor «Therese Horn», rieles, etc.....	—	—	126	—	—	204 630,32	—	—	—
	—	—	127	—	—	17 981,46	—	—	—
	—	—	128	—	—	—	6 138,92	—	—
	—	—	129	—	—	—	539,44	—	—

Mayo 1º

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

Denominación	Valor total del mat. adquiri. en Europa y durmient. del país paga. en Letr. de Tes.	Certificado de obra \$ o/s.	Letra No	Fecha vencimiento	Crédito rotativ. Bo. Holandes de \$ 2.200.000 o/s pagado en Letras o/s.	Otros créditos pagados en Letras \$ o/s	Intereses \$ o/s	Retenciones de garantía \$ o/s	Fletes \$ o/s
Certificado núm. 3	\$ o/s	78 674,97	180	—	—	—	—	3 689,74	—
	—	—	181	—	41 420,74	—	—	—	—
	—	—	182	—	—	14 000,00	—	—	—
	—	—	183	—	—	14 570,49	—	—	—
	—	—	184	—	—	—	1 242,62	—	—
	—	—	185	—	—	—	420,00	—	—
	—	—	186	—	—	—	437,11	—	—
Certificado núm. 4	—	88 281,80	187	—	—	4 004,00	—	—	—
	—	—	188	—	—	14 080,00	—	—	—
	—	—	189	—	14 080,00	—	—	—	—
	—	—	140	—	45 896,92	—	—	—	—
	—	—	141	—	—	—	120,12	—	—
	—	—	142	—	—	—	422,40	—	—
	—	—	143	—	—	—	422,40	—	—
	—	—	144	—	—	—	1 376,90	—	—
	—	—	145	—	—	—	—	4 161,59	—
30 %, Remesa vapor «Olimpia», rieles, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—	1 009,29
	—	—	146	—	—	76 816,86	—	—	—
	—	—	147	—	—	12 859,58	—	—	—
	—	—	148	—	—	—	2 289,49	—	—
	—	—	149	—	—	—	385,78	—	—
Durmientes	1 111 500,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Material fijo de Puentes	295 180,00	—	—	—	—	—	—	—	—
30 %, Remesa vapor «Belgique», rieles, etc.	—	—	172	1/7/24	—	76 192,96	—	—	—
	—	—	173	»	—	12 713,35	—	—	—
	—	—	174	»	—	—	2 285,79	—	—
	—	—	175	»	—	—	381,40	—	—
20 %, mater. fijo puentes	—	—	176	6/7/24	—	44 920,09	—	—	—
	—	—	177	»	—	14 105,91	—	—	—
	—	—	178	»	—	—	1 347,60	—	—
	—	—	179	»	—	—	423,18	—	—
Certificado núm. 5.	—	81 757,67	180	18/7/24	—	14 080,—	—	—	—
	—	—	181	»	6 000,—	—	—	—	—
	—	—	182	»	46 864,51	—	—	—	—
	—	—	183	»	—	—	—	4 087,88	—
	—	—	184	»	—	—	422,40	—	—
	—	—	185	»	—	—	180,—	—	—
	—	—	186	»	—	—	1 890,93	—	—
30 %, Remesa vapor «Eglantier», rieles, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—	11 225,28
	—	—	187	25/6/24	—	70 205,95	—	—	—
	—	—	188	»	—	11 866,46	—	—	—
	—	—	189	»	—	—	2 106,18	—	—
	—	—	190	»	—	—	355,99	—	—
50 %, Remesa vapor «Olympier», rieles, etc.	—	—	191	20/7/24	—	127 193,93	—	—	—
	—	—	192	»	—	21 432,63	—	—	—
	—	—	193	»	—	—	3 815,82	—	—
	—	—	194	»	—	—	642,93	—	—

Mayo 1º

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

Denominación	Valor total del mat. adquir. en Europa y surrient. del país paga. en Letr. de Tes.	Certificado de obra \$ o/s.	Letra No	Fecha vencimiento	Crédito rotativ. Bc. Holandes de \$ 2.200.000 o/s pagado en Letras o/s	Otros créditos pagados en Letras \$ o/s	Intereses \$ o/s	Retenciones de garantía \$ o/s	Fletes \$ o/s
1a Renovación Letra núm. 69 vda. 18/2/24.	—	—	196	16/8/24	—	—	3 077,01	—	—
1a Renovación Letra núm. 70 vda. 18/2/24.	—	—	199	16/8/24	—	—	350,—	—	—
90 % Remesa vapor «Gouverneur Landshere», rieles, etc....	—	—	201	24/7/24	—	78 187,25	—	—	—
	—	—	202	»	—	—	2 345,62	—	—
	—	—	203	»	—	12 990,38	—	—	—
	—	—	204	»	—	—	389,71	—	—
50 % Remesa vapor «Belgique», rieles, etc.	—	—	205	1/8/24	—	126 988,26	—	—	—
	—	—	206	»	—	—	3 809,65	—	—
	—	—	207	»	—	18 680,92	—	—	—
	—	—	208	»	—	—	560,42	—	—
	—	—	209	»	—	2 508,—	—	—	—
	—	—	210	»	—	—	75,24	—	—
Certificado núm. 6.....	—	177 077,94	211	19/8/24	143 988,05	—	—	—	—
	—	—	212	»	—	—	4 319,64	—	—
	—	—	213	»	—	19 413,84	—	—	—
	—	—	214	»	—	—	582,41	—	—
	—	—	215	»	—	—	—	8 853,90	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	4 822,15
1a Renovación Letra núm. 71 vda. 1/3/24.	—	—	218	28/8/24	—	—	903,—	—	—
1a Renovación Letra núm. 72 vda. 1/3/24.	—	—	221	28/8/24	—	—	72,12	—	—
Cambios de vía.....	75 812,—	—	—	—	—	—	—	—	—
90 % Remesa vapor «Gallier», rieles, etc....	—	—	223	11/8/24	—	19 219,87	—	—	—
	—	—	224	»	—	—	576,60	—	—
	—	—	225	»	—	3 311,04	—	—	—
	—	—	226	»	—	—	99,33	—	—
90 % Remesa vapor «Caledonier», rieles, etc.	—	—	227	29/7/24	—	63 986,09	—	—	—
	—	—	228	»	—	10 694,96	—	—	—
	—	—	229	»	—	—	1 919,58	—	—
	—	—	230	»	—	—	320,85	—	—
50 % Remesa vapor «Eglantier», rieles, etcétera.....	—	—	231	26/8/24	—	117 009,91	—	—	—
	—	—	232	»	—	4 063,96	—	—	—
	—	—	233	»	—	15 708,48	—	—	—
	—	—	234	»	—	—	3 510,29	—	—
	—	—	235	»	—	—	122,07	—	—
	—	—	236	»	—	—	471,25	—	—
Certificado núm. 7.....	—	149 351,35	237	20/9/24	135 739,61	—	—	—	—
	—	—	238	»	—	—	4 072,19	—	—
	—	—	239	»	—	—	—	7 467,56	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	6 144,18
1a Renovación Letra núm. 77, 78, 80 vda. 31/3/24.....	—	—	241	27/9/24	—	—	5 816,53	—	—

Denominación	Valor total del mat. adquiri. en Europa y durmient. del país paga. en Letr. de Tes.	Certificado de obra \$ o/s.	Letra No	Fecha vencimiento	Crédito rotativ. Bc. Holandés de \$ 2.200.000 o/s pagado en Letras o/s	Otros créditos pagados en Letras \$ o/s	Intereses \$ o/s	Retenciones de garantía \$ o/s	Fletes \$ o/s
1a Renovación Letra núm. 73 y 74 vda. 31/3/24.....	—	—	245	27/9/24	—	—	8 580,28	—	—
1a Renovación Letra núm. 75, 76 y 79 vda. 31/3/24.....	—	—	247	27/9/24	—	—	15 898,30	—	—
50 %, Remesa vapor «Scandia», rieles, etc,	—	—	248	13/7/24	—	48 052,41	—	—	—
	—	—	249	»	—	2 846,54	—	—	—
	—	—	250	»	—	—	1 441,57	—	—
	—	—	251	»	—	—	85,40	—	—
50 %, Remesa vapor «G. Landshere», rieles, etc.....	—	—	252	13/9/24	—	139 446,48	—	—	—
	—	—	253	»	—	12 516,24	—	—	—
	—	—	254	»	—	—	4 183,39	—	—
	—	—	255	»	—	—	375,49	—	—
30 %, Remesa vapor «Australier», rieles, etc.....	—	—	256	27/8/24	—	68 652,02	—	—	—
	—	—	257	»	—	11 628,26	—	—	—
	—	—	258	»	—	—	2 059,56	—	—
	—	—	259	»	—	—	348,85	—	—
1a Renovación Letras núm. 81 y 82 vda. 3/4/24.....	—	—	261	5/10/24	—	—	170,50	—	—
Certificado núm. 8....	—	165 278,80			149 995,45	—	—	—	—
	—	—			—	—	4 499,86	—	—
	—	—			—	—	—	8 283,94	—
	—	—			—	—	—	—	7 019,41
Totales	6 917 696,61	776.107,22			845 980,38	2 813 419,04	155 074,32	38 805,35	30 715,56

RESUMEN :

Importe del material fijo de puentes, cambios, rodante, durmientes, adquiridos hasta la fecha y pagaderos en Letras de Tesorería.....	\$ o/s 6 917 696,61
Importe de los certificados núms. 1 a 8, extendidos por obras ejecutadas hasta el 31 de marzo de 1924.....	» » 776 107,22
Suma Total.....	\$ o/s 7 693 803,83
Importe de las Letras de Tesorería emitidas hasta la fecha:	
Corresponde al Crédito rotativo del Banco Holandés ...	\$ o/s 845 980,28
Corresponde a otros créditos.....	» » 2 813 419,04
Saldo a pagar en letras de Tesorería.....	\$ o/s 4 034 404,41
Crédito rotativo del Banco Holandés	\$ o/s 2 200 000,—
Utilizado hasta la fecha	» » 845 980,38
Saldo disponible	\$ o/s 1 354 019,62

La Plata, marzo 31 de 1924.