



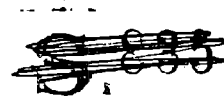
PRIMERA PARTE

MEMORIA



PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MEMORIA



PRESENTADA Á LA HONORABLE LEGISLATURA POR EL MINISTRO
DE OBRAS PÚBLICAS

DR. JOSÉ TOMÁS SOJO

1911 — 1912

LA PLATA

TALLER DE IMPRESIONES OFICIALES

1912

A la Honorable Legislatura de la Provincia:

En cumplimiento del precepto constitucional, someto á vuestra consideración la Memoria del Departamento de Obras Públicas á mi cargo. En sus páginas se halla expuesta, sin ampulósidades ni jactancias impropias de quien no ha hecho otra cosa que cumplir con su deber, la labor realizada por este Ministerio en su segundo año de ejercicio, que espero apreciaréis con benevolencia é imparcialidad.

Otro año de labor en la que deben computarse, conjuntamente con los hechos, las buenas intenciones que en todo momento me han animado y seguirán estimulándome para responder á la confianza depositada en mis capacidades que, aunque alentadas siempre por un vivo deseo de hacer lo más y lo mejor, han tropezado á menudo para llegar á sus puntos de mira, con dificultades de tiempo y de recursos, con las exigencias múltiples de un medio que día á día crea nuevas necesidades, impone mayores esfuerzos, sugiere hondas preocupaciones y anhelos que superan la más decidida voluntad limitando su acción.

Todo aquello, sin embargo, que me ha sido dado abordar y resolver ó siquiera plantear para poder más tarde hacerlo práctico, lo he abordado, resuelto ó iniciado contando con el apoyo decidido del jefe del Poder Ejecutivo y con el vuestro también, malgrado haberse producido á veces ciertas disidencias naturales

en un gobierno de discusión en que las ideas si bien no suelen coincidir en sus formas, se confunden en su esencia que responde al pensamiento único de servir con toda la eficacia posible los intereses generales.

Me es grato reconocer, pues, que este Ministerio y Vuestra Honorabilidad han logrado unificar sus propósitos en el sentido de propender al engrandecimiento y bienestar del Estado de Buenos Aires.

De lo mucho que hay que realizar y que es la obra de sucesivos Gobiernos, este Ministerio ha hecho lo más que ha podido, proponiéndose continuar sin desmayos la tarea que le está señalada, para lo cual, en las cuestiones que os corresponda intervenir, espera contar con vuestro concurso.

Previas estas breves consideraciones, paso á exponer los actos de este Ministerio.

VIALIDAD





FERROCARRILES

Ha sido una de las preocupaciones del Gobierno de que formo parte, conseguir el mejoramiento de la vialidad, abordando la solución de este problema desde todos los puntos de vista posibles á su mejor y más facil realización.

La posesión de vías de comunicación cómodas y baratas, finalidad á que debe arribarse, es tarea ardua, de solución difícil y á la que será menester dedicar atención preferente durante largos años.

Nuestra campaña no se presta, por su configuración geológica, á la cimentación de carreteras tal cual las tienen las viejas naciones de Europa. Excesivamente blando y permeable el suelo, las grandes lluvias destruyen rápidamente cuanta obra se intenta, si ellas han de estar encuadradas dentro del viejo marco de pretender la conservación de nuestros antiguos caminos que delinearán las huellas de las carretas.

Dotar, pues, de modernos medios de comunicación á nuestra Provincia, es la solución de este problema, aprovechando para ello cuanta conquista ha realizado la mecánica en los últimos tiempos. Y dentro de este concepto, el ferrocarril económico es el *desiderátum*.

El proyecto que á continuación se transcribe y que responde á los propósitos enunciados, propósitos

más detenidamente señalados en el mensaje con que fué remitido á Vuestra Honorabilidad, determina en los anales del progreso de nuestras campañas, orientaciones encuadradas en el molde de los nuevos rumbos en que debe ser encauzado nuestro engrandecimiento económico.

La Plata, Junio 14 de 1911.

Honorable Legislatura:

Penetrado este Gobierno de que debe ser una de sus funciones principales el fomento de la vialidad y consiguiente aumento en la comodidad de los transportes y abaratamiento de los mismos, está resuelto á no omitir esfuerzo dentro de la prudente gestión de los intereses fiscales, para que la Provincia tenga pronto una red completa de comunicaciones que llene las necesidades de la producción y del comercio.

La provincia de Buenos Aires con extensa costa marítima y fluvial sobre las cuales se levantan ya algunos puertos y se construirán en lo futuro muchos más, que han de facilitar la rápida salida de sus productos, tiene, además, una red ferrocarrilera bastante extensa, cuyo desenvolvimiento es realmente sorprendente. En este sentido, bastará al Gobierno de la Provincia promover iniciativas en las empresas ya establecidas y alentar á otras en la creación de nuevas redes, para que en pocos años tengamos una red en consonancia con lo que exige la población y superficie de nuestro territorio, al par que su incuestionable feracidad.

Pero no basta para el fomento de la producción con la red ferrocarrilera; es necesario vincular ésta con la propiedad, en forma tan íntima, que llegue á formarse un sistema, si es posible, análogo á lo que sucede en el sistema circulatorio del hombre.

Esto sólo se consigue actualmente por medio de los caminos ordinarios.

En este sentido también se realizan laudables esfuerzos, tanto por el Gobierno de la Nación, ocupado de facilitar los accesos á las estaciones por medio del fondo de caminos, como

por la Dirección General de Caminos de la Provincia, provista de abundantes recursos.

Con todo, la tarea es ímproba y hay que reconocer que, salvo excepciones, nuestros caminos sólo se encuentran en condiciones de tráfico pasables cuando hay sequía, es decir, cuando hay poco que transportar.

En los años de lluvias ordinarias, los vehículos se encajan á cada rato, sufren en los caminos ordinarios dificultades mayores que las pendientes fuertes exigen en Europa, y ese total de inconvenientes se traduce ya á doscientos kilómetros de los puertos de embarque, en nuestras planicies excepcionalmente dotadas para la circulación de los productos, en un recargo por carreteo superior al flete de los ferrocarriles, que no son por cierto ejemplares, ni en el transporte rápido de la carga, ni en la reducción de los fletes para la misma.

Dos soluciones existen para resolver el problema: La primera solución, la radical, sería establecer una red completa de caminos en la cual de acuerdo con la naturaleza del terreno se estableciera una caja firme suficiente para sostener un camino macadanizado á estilo europeo. Para llegar á esta solución, para que élla no se limite á proyecto tan bien intencionado como irrealizable, se necesita que el cultivo intensivo haya tomado carta de ciudadanía entre nosotros y esto todavía está lejos. Sin embargo, el Gobierno, donde ello se ha realizado, ha ido adelante de las iniciativas particulares y á ello se deben los caminos de acceso á la capital federal, y á La Plata, iniciativa de la administración anterior, que este Gobierno se compromete á desenvolver donde se presenten analogías en el tráfico, á establecer caminos adoquinados, empedrados ó macadanizados según el caso exija.

La segunda solución que es la que el Poder Ejecutivo viene á prestigiar ante Vuestra Honorabilidad, no es nueva en general, porque ya se ha utilizado con otros fines, es la utilización del sistema Decauville para ligar los predios productores con las estaciones de ferrocarril que son las pequeñas sucursales de los puertos, donde se deposita la producción nacional y donde se recibe por intermedio de aquéllos los productos del extranjero.

Imagínese la actual red de ferrocarriles de la Provincia con

el actual sistema de caminos afluente á las estaciones y servida por una vía de cincuenta centímetros de ancho que permita organizar la explotación con personal mínimo, que no requiera como obras de arte sino las elementales para el tráfico de caminos, que no requiera expropiaciones de tierra (en que interviene para no clasificarla de otra manera, la avidez desenfrenada con la que chocan todos los Gobiernos) y que pase por la puerta de la chacra ó de la estancia donde el mismo propietario establecerá su galpón, y á donde pueda llevar sus productos ahorrando distancia, por una ó por otra vía que empalme con la del Gobierno. Es evidente que tal día llevará á bajo precio y alcanzará grandes utilidades con los esfuerzos de tracción que hoy se derrochan sin beneficio para nadie.

La locomotora de un Decauville aprovecha íntegro sobre sus rieles el coeficiente del rendimiento del combustible que la anima en la tracción de los vagones que la siguen: el caballo como tractor de un carro en nuestro suelo pantanoso es antieconómico en el rendimiento.

Al prestigiar este proyecto ha tenido también el Poder Ejecutivo en cuenta el mismo propósito que lo llevó á declarar en su mensaje último del 1º de Mayo, ante la Honorable Legislatura que era su propósito fundamental desarrollar ampliamente la red provincial de ferrocarriles iniciada con el de La Plata al Meridiano V. La provincia de Buenos Aires en relación á Francia, cuya densidad de población es por muchas naciones superada y cuya capacidad de producción en lo que á fertilidad del suelo se refiere no es superior á la nuestra, tiene sólo 2 kilómetros 78 de vía contra 8,53 de Francia por cada cien kilómetros cuadrados de superficie, según la estadística nacional de 1910.

Esto sólo basta para demostrar que quedan sin el beneficio de la línea férrea, enormes extensiones superficiales y que hay que proveer por medio de vías baratas á remediar este inconveniente protector sólo del latifundio, pero enemigo del productor en general.

La extensión ferrocarrilera inmoderada, no conviene promoverla por cuenta del erario provincial, ni es posible pedirla á las empresas particulares que para desarrollarse con método

deben tener un programa anual dentro de sus límites financieros y de acuerdo con los mercados en que se proveen los fondos. Ello vendrá después, pero mientras tanto hay que ayudar á la producción por medios económicos aunque ellos sean transitorios, por medio de la vía Decauville aunque ella sea levantada después para dar lugar al ramal de trocha angosta ó ancha. Las líneas férreas portátiles, económicas, de explotación barata por la reducción del personal, sin obras de arte costosas y sin expropiaciones más costosas aún, serían grandes auxiliares de los ferrocarriles existentes y por lo tanto simpáticas á las empresas y lo serían además al estanciero, al chacarero y á los pequeños centros urbanos, al par que estimularían al propietario á establecer líneas propias dentro de sus bienes, para servirse de las líneas generales y á los mismos ferrocarriles que en ciertos casos establecerían líneas portátiles, sin necesidad de ampliar sus líneas con un costo desproporcionado á la producción del momento, líneas que podrían tener otro destino cuando el mayor ó menor cultivo las hiciera ineficaces ó insuficientes y autorizara su sustitución por vías permanentes.

El sistema de vías económicas y portátiles es conocido de todos; se usa sobre todo como medio de transporte barato en todas las construcciones, y no hay técnico que no esté familiarizado con su manejo, que no conozca las maravillas de baratura que realiza cuando se le dispone con acierto. Será por lo tanto tarea encomendada á las reparticiones especialistas en esta materia, el estudio de su adaptación como complemento de nuestras vías de comunicación y la elección del sistema mejor, así como de los materiales de vía y vehículos.

Hay que procurar solamente un dispositivo que permita un entretenimiento simple, económico y fácil de la plataforma de la vía, estableciendo de trecho en trecho desvíos para que puedan cruzarse los trenes sin estorbarse.

Para presentar á Vuestra Honorabilidad un cuadro completo del sistema, es conveniente presentar también, frente á frente, la comparación entre los gastos que va á ocasionar la instalación, y los que originen la explotación á la vez que el rendimiento probable. Para ello tomaremos uno de los sistemas que nos parecen más ventajosos: Andrieux.

El costo de la vía se detalla así, por kilómetro.

Vías: material de acero, pesos 1400 oro sellado; nivelación de la plataforma, consolidación, pesos 300 oro sellado; material rodante por kilómetro, pesos 500 oro sellado; gastos de organización hasta entrar en servicio, pesos 200 oro sellado. Total por un kilómetro, pesos 2.400 oro sellado.

Para servir una estación debemos calcular sobre cincuenta kilómetros de vía, es decir, veinticinco kilómetros á cada lado; entonces el material comprendería:

Cinco vagones plataforma á boggio de 3 toneladas de capacidad, pesos 3000 oro sellado; 12 plataformas íd. íd. de 4 toneladas, pesos 4800 oro sellado; 25 plataformas íd. íd. de 2 toneladas, pesos 7500 oro sellado; 25 plataformas de 4 ruedas, una tonelada, pesos 5000 oro sellado; imprevistos, pesos 4700; material rodante, pesos 25.000; vías de 50 kilómetros, á pesos 1700 oro sellado, pesos 85.000; gastos generales, á pesos 200 oro sellado, kilómetro 10.000. Total: pesos 120.000 oro sellado.

El poder de transporte del tren rodante supuesto más arriba, es de ciento treinta y ocho toneladas—y si se le supone solamente dos viajes diarios tendríamos un tonelaje kilométrico de 2 por 25 por 138 igual á 6900 toneladas kilométricas por día, y en el año dos millones quinientas diez y nueve mil quinientas toneladas kilométricas. Si por prudencia tomamos sólo el 50 por ciento, es decir, 1.259.750 toneladas kilométricas y le aplicamos la tarifa uniforme de pesos 0,02 oro sellado por tonelada kilométrica, obtendremos una entrada de pesos 25.195 oro sellado para los cincuenta kilómetros ó sea por kilómetro pesos 504 oro sellado. Parece innecesario agregar que este precio de pesos 0,02 oro sellado por tonelada kilométrica es varias veces inferior al que demanda el transporte en carros.

El mismo resultado se obtiene tomando como base de entrada la tarifa por vagón, tonelada y 24 horas, aplicando al alquiler del vagón una tarifa de un peso oro sellado, por 24 horas y por tonelada; la locación produciría pesos 138 oro sellado y descontado el cincuenta por ciento tendríamos para un año con la misma cifra anterior y como resultado final, pesos 304 oro sellado por kilómetro.

Ahora bien: para el entretenimiento de la vía bastaría un hombre por cada diez kilómetros, calculando su sueldo en pesos 400 oro sellado por año.

Tendríamos por 1 kilómetro 40 pesos; entretenimiento del material rodante, 100; administración general, 25; total: pesos 165 oro sellado.

Servicio para la explotación:

El servicio del capital será de 4 1/2 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización sobre los 2400 pesos oro sellado, reconocidos como necesarios por kilómetro de vía ó sean 132 pesos oro sellado.

Los gastos serían entonces:

Para la explotación, pesos 165 oro sellado; servicio del capital, pesos 132 oro sellado. Total 297 pesos oro sellado.

Si calculáramos sobre mil kilómetros de vía, tendríamos que se necesitarían para establecerlos 2.400.000 pesos, cuyo servicio sería de 132.000 pesos. Los gastos de explotación se elevarían á pesos 165.000 y el excedente hasta pesos 504.000 iría á utilidades, ampliación de servicios y atenciones de la combinación, ya sea con las empresas ferrocarrileras ó los propietarios.

El Poder Ejecutivo tiene confianza, dadas las consideraciones anteriores, que el proyecto que las acompaña será altamente benéfico para la Provincia, y que no habrá que atender las obras que se mandan proyectar sino con los recursos que crea la misma ley. Por otra parte, tanto para la parte técnica como la financiera, ha de encontrar facilidades de acuerdo con el buen estado del crédito de la Provincia.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º El Poder Ejecutivo dispondrá que el Departamento de Ingenieros verifique el estudio y establecimiento de una red de líneas férreas portátiles con trocha mínima de 0 m. 50 y con los desvíos que sean necesarios.

Esta línea recorrerá los caminos públicos de la Provincia, de modo que la red constituya el tráfico auxiliar de los centros urbanos y de las estaciones de las compañías de transporte.

Art. 2º La red de líneas portátiles tendrá, como puntos de arranque é irradiación, los puertos de la Provincia tanto marítimos como fluviales, las estaciones de ferrocarriles, formando cuando ello sea necesario un servicio de circuito, sin perjuicio de los empalmes que sean necesarios con los centros vecinos y de los desvíos que puedan hacerse cuando se construyan sólo líneas directas.

Art. 3º El tren rodante se compondrá de zórras, plataformas y vagones destinados al transporte de toda clase de cargas, frutos y mercaderías, en la proporción y tipos que se adopte, al sistema de tracción establecido por esta ley y de acuerdo con las necesidades del tráfico público.

Art. 4º La tracción se hará mecánica ó á sangre, según convenga para cada caso, por cuenta del Gobierno, pero podrá también hacerse por cuenta de particulares ó empresas de transporte cuando éstas soliciten el arriendo de las vías y tren rodante. Cuanto esto suceda, en ningún caso podrá subarrendarse las vías y tren rodante que pertenezcan al sistema de líneas férreas y portátiles del Estado.

Art. 5º Los propietarios de estancias, colonias, etc., y las compañías de ferrocarriles tendrán derecho á establecer líneas portátiles propias con su dotación de tren rodante dentro de sus respectivas propiedades con las líneas del Estado en las condiciones que establezcan los reglamentos de tráfico.

Art. 6º Cuando por razón de la extensión de las líneas principales sus desvíos y cambios, por la abundancia de carga ú otra circunstancia, fuera necesario establecer un servicio permanente de estaciones, el Poder Ejecutivo queda autorizado á celebrar arreglos con los propietarios. Podrá también levantar las vías para destinarlas á otros puntos siempre que convenga establecer ramales de las líneas existentes.

Art. 7º El Poder Ejecutivo establecerá una tarifa que corresponda al servicio de la amortización del capital, al servicio de sus intereses, á la conservación de la vía y tren rodante y al pago del personal empleado para el cumplimiento

de la ley. La tarifa deberá comprender además el alquiler de vías y vagones ó sólo de las vías cuando el recorrido se efectúe con tren rodante, cuando se recorran vías del arrendatario, por estadías y sobre estadías y multas que correspondan por violación ó inejecución de los contratos.

Art. 8º Créanse 3.000.000 pesos oro sellado de fondos públicos de caminos con vía portátil de 4 1 2 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización acumulativa, pagaderos por semestres vencidos, por sörteo cuando su cotización esté á la par ó encima de la par y por licitación cuando su cotización esté bajo la par. Quedan afectados como garantía de los fondos públicos que se crean, tanto por el capital como por sus intereses, las redes de líneas portátiles, su tren rodante y su respectiva explotación, sin perjuicio de otras garantías que la Provincia considere conveniente ofrecer si fuera necesario. La emisión se hará por series según lo determine el Poder Ejecutivo.

Art. 9º Queda facultado el Poder Ejecutivo para reglamentar el ejercicio de la presente ley.

Art. 10. Comuníquese, etc.

El proyecto cuya magnitud no puede escapar al claro criterio de Vuestra Honorabilidad ha sido acogido, como no podía menos de ocurrir, con particular interés por las grandes empresas ferroviarias que sirven á la Provincia. Espontáneamente se han adelantado á consignar su pensamiento que en lo fundamental concuerda, como se verá, con el del Gobierno.

El ferrocarril del Sud por intermedio de su representante señor Percy Clarke en una comunicación dirigida á este Ministerio se expresa en los siguientes términos:

«Felicito al señor Ministro por su concepción, que estimo tendrá influencia en el progreso de la Provincia.

« En efecto, las grandes líneas actuales son costosas en su construcción y en su explotación, no solamente por la reglamentación vigente, sino por el escaso tráfico que circula por ella; pues esta República, con sólo seis á siete millones de habitantes, tiene casi tantos kilómetros de vía como la Francia con cuarenta millones de habitantes.

« La única manera de reducir los gastos de explotación sería atrayendo tráfico á las actuales líneas, ó sea aumentando la zona de afluencia á las líneas existentes, calculado en veinte kilómetros de cada lado de la vía, en vez de construir nuevas líneas longitudinales entre las actuales, ó ramales á ésta, cuya construcción es costosa, así como en explotación, por estar sujetas á la ley y reglamento de ferrocarriles vigentes.

« Naturalmente, que para que estos ramales surtan el efecto perseguido, han de ser no solamente construidos lo más económicamente posible, sino también explotados de la misma manera.

« Su proyecto, según entiendo, tiende á ese fin, pues la construcción económica de ramales, cuya trocha no debiera de ser mayor de 0 m. 75, que partieran de las principales estaciones de las líneas actuales y se internaran unos cincuenta kilómetros, duplicaría la zona de afluencia á las líneas actuales.

« Para su construcción económica podría emplearse rieles usados ó muy livianos; utilizarse las calles ó caminos públicos, autorizarse la expropiación de terrenos y rectificación de caminos, á fin de acortar distancias y evitar cursos de radio muy pequeño; y gestionar del Gobierno Nacional la libre introducción de materiales destinados á la construcción y explotación de estos ferrocarriles.

« La explotación también ha de ser económica, á cuyo efecto la reglamentación del tráfico debería ser lo más liberal posible.

« Desde luego, no debería obligarse á transportar pasajeros, cuyo servicio es costoso; si el tráfico lo permitiera, podrían viajar bajo su responsabilidad exclusiva en los vagones de carga. Los trenes correrían únicamente en la época de mucho tráfico.

« Estos ramales deberían estar exentos de todo impuesto ó servicio provincial, municipal y nacional, á cuyo efecto se ges-

tionaría, si fuera necesario, del Gobierno Nacional su liberación. Si en determinada zona no se desarrollara la producción, podrían levantarse las vías.

«La explotación de estos ramales, sin conexión unos con otros, sería costosa efectuada por una empresa independiente de las existentes: pero, considerados como ramales de éstas, reducirían los gastos de explotación; pues el mismo personal de tráfico, vía y obra, taller, etc., podría utilizarse en dichos ramales. Surge, pues, claro que deberían ser las empresas ya establecidas las que efectuaran su construcción y explotación.

«Como el objeto de estos ramales es alimentar las líneas principales, el interés de las empresas estaría en abordar los transportes en dichos ramales, por cuya causa estimo que no debe establecerse cláusula alguna con respecto á tarifa; ó bien podrían estar regidos por el mismo principio que la ley nacional número 5315.

«Entiendo también que la mente del señor Ministro es proteger estos ramales alimentadores, á cuyo efecto la Provincia no daría nuevas concesiones de línea férrea que afectaran la zona servida por ellos.

«Para terminar esta carta, estimo que si el señor Ministro consiguiera la sanción de una ley que permitiera la construcción y explotación económica de ferrocarriles alimentadores de las líneas actuales, de acuerdo con las bases que acabo de enumerar, contribuiría á resolver el problema de la vialidad en la Provincia».

El representante del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, doctor Emilio Lamarca, exteriorizó también sus opiniones favorables al propósito del Ministerio dirigiéndole sobre el particular una extensa comunicación, de la que juzgo oportuno transcribir sus puntos principales tanto por la autoridad que revisten esos juicios, cuanto por lo que pueden contribuir á la mejor dilucidación del importante problema planteado:

«La idea determinante de este proyecto — dice el doctor Lamarca — es de incuestionable trascendencia, y sus líneas ó bases generales han de responder prácticamente á la amplitud de vistas que la inspira. Con frecuencia, leyes que debieran dar grandes resultados fallan por deficiencias aparentemente insignificantes, que más tarde se revelan como obstáculos al desenvolvimiento proyectado. El detalle, las restricciones, la reglamentación excesiva, á efecto de ser previsoras, suelen imposibilitar la aplicación, por cuanto menoscaban la elasticidad que deben tener las disposiciones legales llamadas á amoldarse á la diversidad de condiciones de una vasta región y á la multitud de intereses públicos y privados que sobre ella influyen.

«La historia de nuestras obras públicas demuestra, no pocas veces, que una cosa es la elaboración de bufete, la discusión parlamentaria y aun los informes técnicos, y otra muy distinta las exigencias del terreno, las sorpresas del tráfico en un país que progresa, y los problemas que presenta la realización económica de grandes obras.

«El proyecto de ley del Ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, doctor José Tomás Sojo, sobre la construcción de líneas subsidiarias, si se lleva á la práctica, será, indudablemente, un gran auxilio para los agricultores, estancieros é industriales radicados lejos de las estaciones de las redes de ferrocarril.

«Dadas las malas condiciones de los caminos de campaña, urge resolver la seria cuestión del transporte por carros, hoy tan difícil, costoso y tardío. Notorios son los perjuicios que origina á los productores agrícolas y ganaderos la distancia á recorrer para llegar á las estaciones. En ciertas épocas el acarreo es casi imposible, circunstancia que se agrava en años lluviosos, especialmente en regiones de clima seco, donde se forman grandes zanjones ó huellas que impiden el tránsito.

«Las bases generales que, á juicio de la empresa del Pacífico, merecen preferente atención, son las siguientes: 1ª, construcción de las líneas; 2ª, trocha, tren rodante y desvíos; 3ª, tarifas; 4ª, adquisición y transferencia de las líneas; 5ª, levantamiento ó cambio de las mismas; 6ª, pasajeros; 7ª, expropiación; 8ª, impuestos.

« El propósito evidente es dotar á la Provincia de numerosos elementos de movilidad, que sus recursos y adelantos reclaman. Para dar cima á este fin, se presentan dos iniciativas: la pública y la privada.

« La primera está determinada en el proyecto, el cual tampoco prescinde de la segunda, que es, á todas luces, un importante factor.

« Convendría, en consecuencia, que la ley otorgara á las compañías existentes derecho preferente para construir las líneas auxiliares aludidas.

« Las vías subsidiarias nunca deberán impedir el desarrollo de las líneas que ellas alimenten y que el incremento de las industrias y del comercio aconsejan extender substituyendo á aquéllas. De lo contrario, se correría el peligro de que, por así decir, las venas menguaban las arterias, ó, en otras palabras, de que el pequeño tráfico se tornase en rémora del tráfico en gran escala, el cual, á semejanza de los Estados Unidos, es el que demanda nuestro vasto territorio.

« El régimen ferroviario argentino comprueba que, en esta materia, la acción del Estado y de los ferrocarriles existentes concurren al mismo fin.

« La naturaleza de las líneas subsidiarias y su necesaria movilidad exigen — continuó diciendo el doctor Lamarca — el estudio económico de su construcción y tren rodante.

« Al tocar este punto, consulta aquella compañía la experiencia de otros países.

« En la India, el sistema es de trocha de 0,76 m. 25 sobre los caminos. En Uganda también se ha adoptado la trocha de 0,76 m. 25. Aunque el suelo es allí más duro y firme que el nuestro — lo que favorece la construcción y conservación de las vías — ello no obsta á que nosotros adoptemos un tipo análogo.

« El proyecto fija una trocha de cincuenta centímetros, con vehículos á ella adecuados.

« Debe observarse que la trocha de 0,75 con riel de ocho centímetros de alto y doce kilos de peso por metro lineal sobre durmientes de acero, sería más conveniente por varios motivos, á saber:

« El tren rodante para carga sería *bogíé* con vagones, cuya

capacidad llegaría á doce toneladas y cuyo peso propio no pasaría de cuatro. Podrían emplearse locomotoras de tres ejes acoplados, de nueve toneladas, que pueden desarrollar una velocidad de 12 kilómetros por hora y arrastrar 310 toneladas, más ó menos, en lo horizontal.

« La conservación de los cruces sería más fácil, por cuanto el material á emplearse es más sólido y resiste mejor al deterioro que ocasiona el tráfico.

« El costo aproximado sería cómo sigue:

« Vía completa, á 1,60 oro sellado por metro, equivalente á 1600 pesos oro el kilómetro; transporte desde el puerto, 75; colocación de terraplén y pequeñas obras de arte, 300. Total: 1975 pesos oro el kilómetro. Imprevistos, 295. Total general: 2270 pesos oro el kilómetro.

« Colocando un ramal subsidiario de 50 kilómetros, con su tren rodante, tendríamos: 50 kilómetros de vía, á 2270 pesos oro sellado, 113.500 pesos oro; cambio y cruceros para desvíos de cruces con dos kilómetros de vía, 7500 pesos oro; garitas y varios, 2500. Total: 10.000 pesos oro. Imprevistos, 15 por ciento, 150. Total: 10.150. Total general: 123.650 pesos oro sellado.

« Tren rodante: Tres locomotoras de estanque, de tres ejes acoplados, de nueve toneladas de peso más ó menos, á 4000 pesos oro cada una, 12.000; transporte desde el puerto, etc., á pesos 500, 1500; 25 vagones de *bogíé*, cuatro ejes, á 400 pesos cada uno, 10.000; transporte, etc., 1250. Total: 24.750 pesos oro. Imprevistos, 10 por ciento, 2475. Total: 27.225. Por un ramal de 50 kilómetros con equipo, total: 150.875 pesos oro.

« Las condiciones de este tren rodante para un ramal de 150 kilómetros y su costo de transporte, no tienen base fija; están sujetas á modificaciones que dependen de la intensidad del tráfico de la zona que sirva; consideramos, sin embargo, razonable un cálculo de 3000 pesos oro sellado por kilómetro con su equipo. Habría que agregar un pequeño galpón para locomotoras, un estanque y taller para reparaciones cuyo importe no se incluye en el cálculo, porque depende de varias circunstancias y también porque, en muchísimos casos, no serían indispensables.

« En materia de tarifas, considera la empresa del Pacífico

que el régimen nacional establecido en la ley número 5315 (artículo 9º) y aceptado por todas las compañías ferroviarias, se impone para las líneas subsidiarias. Hasta ahora, los sistemas que han pretendido introducir restricciones han alejado la posibilidad de construir nuevas líneas.

«Según el proyecto, la Provincia dispone de pesos 3.000.000 oro sellado, los cuales, de acuerdo con los cálculos de la empresa del Pacífico, sólo habilitarían para construir unos mil kilómetros, extensión reducida si se consideran las necesidades que presenta el tráfico de nuestra campaña.

«Parece, por lo tanto, que convendría se facultase al Gobierno para enajenar las líneas subsidiarias que construyera á las empresas existentes, cuyas estaciones estén ligadas á la vía ó vías aludidas. Con el importe de la enajenación podría el Gobierno tender nuevos rieles en otros distritos.

«Las líneas subsidiarias deben poder levantarse, á fin de trasladarlas á zonas más ventajosas, cuando el desarrollo de la vialidad y la producción lo justifiquen. Mientras la agricultura no asuma condiciones de permanencia, la ganadería y los cultivos suelen alternarse de una manera que, sensible y aun considerablemente, afectan los transportes de las vías férreas.

«Las líneas subsidiarias deben ser exclusivamente para el transporte de cargas, y sólo podrían viajar los que se avengan á soportar las incomodidades de los vehículos. De lo contrario, el tráfico de pasajeros alteraría el carácter de dichas líneas.

«Es conveniente que la ley contenga una disposición autorizando á expropiar terrenos particulares, siempre que fuese indispensable abandonar en algunos trechos los caminos públicos ó establecer galpones, desvíos, etc.

«Es absolutamente indispensable — termina diciendo la empresa del Pacífico — acordar la exención de todo impuesto provincial ó municipal á las líneas que se construyan; pues la falta de esta facilidad bastaría por sí sola para esterilizar la progresista idea del proyecto.»

Penetrado el Gobierno de la conveniencia de que Vuestra Honorabilidad se dé el mayor tiempo posi-

ble para hacer un estudio meditado del asunto, no ha urgido la sanción del proyecto. Si bien tiene el Poder Ejecutivo conciencia hecha sobre la bondad de la idea, no ocultándosele las grandes proyecciones que está llamada á tener en el progreso de la Provincia, considera que debe dejarse un amplio margen para su discusión á fin de llegar á las conclusiones más acertadas. Por otra parte y mientras se forma juicio sobre la materia, una empresa particular se ha presentado ofreciendo hacerse cargo de la ejecución de la obra en los términos de que informan los siguientes documentos:

La Plata, Enero 24 de 1912.

A S. E. el señor Ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, doctor José Tomás Sojo.

Excelentísimo señor:

Müller y Pasmán, fijando domicilio legal en la calle 6 número 664, como mejor haya lugar y corresponda, ante V. E. nos presentamos y elevamos á la consideración de ese Gobierno un proyecto de concesión para « Ferrocarriles Auxiliares », recorriendo el territorio de la provincia de Buenos Aires, en un todo de acuerdo con la Ley de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos, y decreto reglamentario de la misma de fecha 6 y 21 de Septiembre de 1904, respectivamente.

En su Mensaje á la Honorable Legislatura sobre construcción de ferrocarriles económicos, V. E. ha expresado de una manera clara y terminante el estado actual de la viabilidad de la Provincia, y las razones irrefutables por las cuales consideraba de imperiosa necesidad buscar el sistema práctico á la vez que económico de vías para abaratar los fletes de transportes de las cosechas y materiales de las industrias radicadas en la Provincia, teniendo comunicaciones directas y seguras.

La solución de este problema reside en la creación de vías realmente expeditas, baratas y que salven tantos entorpecimientos contra los cuales se lucha para el tráfico actualmente á causa del estado en que se hallan los caminos públicos.

Convencidos de que hay urgencia en modificar el sistema que rige para los transportes, hemos estudiado con toda detención una red general para una Compañía de « Ferrocarriles Auxiliares », la que, de acuerdo con la ley de 6 de Septiembre de 1904, sepa cumplir ampliamente con las ideas de ese Excelentísimo Gobierno y con los anhelos de todos los propietarios y comerciantes rurales.

Presentamos, pues, á vuestra consideración, no una serie de ramales independientes unos de otros, pero sí un sistema autónomo de ramales que se complementan entre sí y forman una verdadera red por sus cruzamientos con las grandes líneas existentes, á las cuales sirven de acarreadores.

Tratándose de una red completa, no se puede propiamente hablar de la dirección de la vía recorrida según lo indica el Decreto Reglamentario; más bien hemos procurado acercar los centros de concentración entre sí, con el objeto de facilitar el transporte rápido y más económico de todos los productos de las industrias rurales, tomando como puntos terminales los puertos existentes y estaciones de ferrocarriles.

El plano acompañado demostrará la forma como hemos proyectado los diversos ramales destinados desde el principio á presentar un conjunto armónico.

Teniendo la totalidad de la red sometida á su aprobación un desarrollo aproximado de tres mil quinientos diez kilómetros (3510 Kms.) hemos debido subdividirla en grandes secciones, cuyo detalle se encuentra en la memoria descriptiva.

Nos remitimos también á la misma para los plazos de presentación de los estudios definitivos y de construcción.

La Provincia en sus más ricas regiones de producción agrícola, se encontrará así cruzada por nuestros ramales de « Ferrocarriles Auxiliares ».

La memoria descriptiva acompañada, detalla todos los puntos referentes á la construcción y explotación de los « Ferrocarriles Auxiliares », con sujeción á la Ley respectiva y su De-

crcto Reglamentario, á los que nos acojemos en todas sus partes.

Con la seguridad de implantar en esta Provincia el establecimiento firme de los «Ferrocarriles Auxiliares», y creyendo interpretar fielmente el pensamiento del Superior Gobierno, confiamos que V. E. se servirá apoyar favorablemente esta nuestra solicitud para la concesión, acordándonos la construcción y explotación de las líneas proyectadas, de conformidad con el artículo 2º de la Ley sobre Ferrocarriles Agrícolas y Económicos.

Saludamos á V. E. con nuestra más alta consideración.

Müller y Pasman.

PROYECTO DE CONCESIÓN DE FERROCARRILES AUXILIARES

Art. 1º Concédese á los señores Müller y Pasman la autorización para construir y explotar en el territorio de la provincia de Buenos Aires una red de Ferrocarriles Económicos que sean auxiliares de las líneas existentes, de acuerdo con el plano proyectado que acompaña la propuesta de dicha firma.

Art. 2º La red solicitada se dividirá en tres secciones.

LA PRIMERA SECCIÓN COMPRENDE:

1º Un ramal de La Plata á San Nicolás, pasando por Corrcas, Chascomús, General Paz, Monte, Lobos, Gorostiaga, Rawson, Salto, Arrecifes (Bartolomé Mitre), Pujol.

2º Un ramal de Arrecifes á San Pedro.

3º Un ramal de Puente de la Noria al Salto, pasando por Lobos, Saladillo, Valdés, Cambaceres, Quiroga, Los Toldos, Zavalía, Morse, O'Higgins.

4º Ramal del Salto á Valdés, pasando por Chacabuco, Warnes, Bragado y Comodoro Py.

5º Un ramal de circuito pasando por Correas, Brandzen, Cañuelas, Las Heras, Luján, Capilla del Señor y Campana.

LA SEGUNDA SECCIÓN COMPRENDE:

- 1º Un ramal de Chascomús á Pehuajó pasando por Laguna del Carancho, Colman, Cacharí, Tapalqué, San Bernardo, Bolívar y Girondo.
- 2º Un ramal de Chascomús á Saladillo por Villanueva y Gorchs.
- 3º Un ramal de Timote hasta empalmar con el ramal Salto Quiroga y de este empalme hasta Pehuajó.
- 4º Un ramal de Valdés á San Bernardo.
- 5º Un ramal de Saladillo á Cacharí.
- 6º Ramales eventuales de Laguna del Carancho á Puerto Samborombón, y de Correas á Puerto Samborombón.

LA TERCERA SECCIÓN COMPRENDE:

- 1º Ramal de San Bernardo á Necochea-Quequén por Pournalé, Santa Elena, Alzaga y Cooper.
- 2º Ramal de Cacharí á Mar del Plata por Rauch y Ayacucho.
- 3º Ramal de Laguna del Carancho á Necochea-Quequén por Ayacucho.
- 4º Ramal de Lavalle para empalmar sobre el Ramal Ayacucho-Mar del Plata, pasando por Montalvo y Pirán.
- 5º Ramal eventual de Montalvo á Puerto Samborombón.

Art. 3º Dentro de los cuatro meses después de otorgada esta concesión deberá firmarse la escritura correspondiente, acreditando los concesionarios haber depositado en el Banco de la Provincia, en dinero efectivo ó títulos de renta de la Provincia, el importe del uno por mil del valor calculado de la obra.

Art. 4º Dicho depósito será perdido por los concesionarios en caso que por falta de cumplimiento de las obligaciones contraídas se declare la caducidad de la concesión. Realizándose la obra, dicho depósito podrá ser retirado por los concesionarios cuando acrediten haber ejecutado obras por un importe mayor, quedando éstas afectadas en garantía de la misma, hasta la completa terminación de la obra.

Art. 5º A los seis meses de firmar la escritura de concesión,

los interesados presentarán al Poder Ejecutivo para su aprobación los estudios definitivos correspondientes á trescientos (300) kilómetros de la primera sección. Los trabajos se iniciarán dentro del término de tres meses de aprobados los estudios.

A los tres meses de haber sido aprobados los primeros planos, los concesionarios deberán presentar los referentes á otros trescientos kilómetros más de vía, y así sucesivamente hasta completar el trazado de la primera sección.

Igual procedimiento se seguirá para la segunda y tercera sección, las que se presentarán también por subdivisiones de trescientos kilómetros.

Art. 6º En el trazado los concesionarios podrán introducir las modificaciones que más convengan al buen servicio, previa aprobación del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 7º Cada ramal quedará terminado á los cuatro años de aprobados los estudios respectivos definitivos.

Art. 8º A solicitud de los vecinos, los concesionarios podrán adelantar los plazos de construcción de ciertos ramales previstos y entregar parcialmente al servicio ciertas partes de la segunda sección y aún en la tercera sección, antes de concluir la totalidad de la primera sección.

Art. 9º La trocha de los « Ferrocarriles Auxiliares » concedidos por el presente decreto, será de sesenta centímetros (0 m. 60) de ancho, reservándose los concesionarios la facultad de cambiarla por la de un metro (1 m.) en los ramales en los cuales las exigencias y la importancia del servicio lo hicieran conveniente.

Art. 10. La tracción de la red concedida podrá ser mecánica, eléctrica ó á sangre.

Art. 11. De acuerdo con el artículo 3º de la Ley, la autoridad administrativa solicitará del Excelentísimo Gobierno de la Nación la libre introducción de los materiales para la construcción y explotación exclusiva de los « Ferrocarriles Auxiliares » concedidos.

Art. 12. Se declaran de utilidad pública los terrenos necesarios para la construcción de la vía y sus dependencias, debiendo ajustarse la expropiación á las leyes vigentes de la Provincia sobre la materia.

Art. 13. La Provincia concede en propiedad perpetua, mien-

tras exista el Ferrocarril, los terrenos fiscales que hayan de ocupar la vía y sus dependencias.

Art. 14. Las propiedades muebles é inmuebles que constituyan la red concedida y que sean necesarias para su explotación y tráfico, estarán exentas de todo impuesto provincial ó municipal, mientras los beneficios de la línea no alcanzaren al ocho por ciento (8 %) del capital reconocido por el Gobierno al aprobar los estudios definitivos.

Además, el Poder Ejecutivo gestionará del Excelentísimo Gobierno de la Nación la exención de los impuestos nacionales en iguales condiciones.

Art. 15. A los efectos del artículo precedente, los gastos quedan fijados en el sesenta por ciento (60 %) de las entradas brutas, debiendo todo aumento del capital reconocido ser aprobado por la autoridad administrativa, una vez librada la línea al servicio público.

Art. 16. Los concesionarios construirán una línea telegráfica ó telefónica á un costado de la vía, y podrán con ella hacer servicio público de acuerdo con el Gobierno de la Provincia.

Art. 17. Los concesionarios, previa autorización del Poder Ejecutivo, podrán construir ramales desde sus líneas á establecimientos particulares, sometiendo á la aprobación respectiva los planos y presupuestos correspondientes.

Art. 18. La empresa deberá transportar gratuitamente los agentes de policía en servicio, y asimismo la correspondencia, si fuese requerida para ésto.

Art. 19. El Gobierno de la Provincia, en los transportes destinados á servicios oficiales, beneficiará de una rebaja de cincuenta por ciento (50 %) sobre las tarifas ordinarias.

Art. 20. Salvo caso de fuerza mayor ó atraso debidamente justificado, el Poder Ejecutivo podrá imponer á la Empresa una multa de mil pesos (\$ 1000) moneda nacional de curso legal por cada mes de retardo en la terminación de las obras de cada sección, pudiendo, si el atraso se prolongare por más de seis meses y sin causa justificada, declarar la caducidad de la concesión para los ramales no construídos.

Art. 21. Todas las dificultades que se susciten entre el Poder Ejecutivo y los concesionarios sobre la interpretación ó cumplimiento de este contrato, serán resueltas por árbitros nom-

brados uno par cada parte y el tercero por el Presidente de la Suprema Corte de la Provincia.

Art .22. La Empresa se acoge en todas sus partes á la Ley sobre Ferrocarriles Agrícolas y Económicos, y al Decreto Reglamentario de la misma de fechas 6 y 21 de Septiembre de 1904, respectivamente.

MEMORIA DESCRIPTIVA

I

CONSIDERACIONES GENERALES

El Gobierno de la Provincia, en su Mensaje á la Honorable Legislatura, solicitando autorización para emitir un empréstito de \$ 3.000.000 oro sellado, destinados á la construcción de Ferrocarriles Económicos, indica de la manera más concisa y luminosa las poderosas razones por las cuales es de imprescindible necesidad establecer comunicaciones directas desde los predios de producción hasta las estaciones de ferrocarriles, que son, como lo dice perfectamente el Gobierno, las pequeñas sucursales de los puertos.

La solución propuesta por el Gobierno es la única lógica y la que conviene adoptar. El sistema de vía Decauville, con un personal reducido para la explotación, sin grandes obras de arte en su construcción, que pasa á la puerta de la estación, de la chacra, ó del depósito edificado por los mismos propietarios, era el único que podía dar la solución de este problema de la viabilidad que tanto preocupa á ese Gobierno, á los productores y á las autoridades de cada partido de la Provincia.

II

ESTUDIO DE LA RED

Convencidos, por la lectura del Mensaje antes referido, de la imperiosa necesidad de abaratar los transportes desde los centros de producción hasta los puntos de exportación, he-

mos estudiado con toda detención este asunto tan delicado y formulado un proyecto de «Ferrocarriles Auxiliares», que puede considerarse, respecto á las grandes líneas existentes, como las venas de un cuerpo humano respecto á las arterias.

Hemos llegado á la convicción de que sería más apropiado entregar la construcción y explotación de esas vías auxiliares y secundarias á una sola grande empresa, y no construir las por administración.

En efecto, esas vías intermedias entre los productores y las grandes Compañías de Ferrocarriles, en manos de una empresa única, podrán disminuir muchísimo sus gastos de explotación con grandes beneficios para los productores. Una Empresa autónoma privada, hallaráse en mejores condiciones que un Gobierno para realizar toda esa clase de arreglos y tratativas con las Compañías y los particulares. Además, la existencia de una red extensa de ferrocarriles auxiliares permitirá la formación de un personal especial adecuado para el tráfico y la explotación de esas nuevas líneas de vialidad económica, verificando la reconcentración rápida en zonas necesitadas del material existente en otras partes. En pocas palabras, nuestra Empresa ofrecerá al Estado, á las Compañías ferroviarias, á los productores, á los industriales y á los particulares, grandes ventajas que no podrían reportar redes fraccionarias que carecerían del gran poder comercial que requiere esa compleja explotación económica.

Contando, como contamos, con un grupo de fuertes capitalistas alemanes, que se interesan por fomentar el mayor desarrollo comercial é industrial de la provincia de Buenos Aires, hemos estudiado una gran red de Ferrocarriles Auxiliares, distribuyéndola de modo á unir con las líneas existentes las zonas alejadas de ellas, y de modo también á unir las entre sí y con los varios puertos de la Provincia. Conceptuamos que difícilmente se podrá obtener un trazado mejor, más completo, más económico y más conveniente para los intereses generales que el proyectado.

Por estas razones nos presentamos confiados con esta propuesta, la que, lejos de estar en contradicción con los propósitos del Mensaje recordado, viene á dar cuerpo á la factibilidad inmediata de las ideas sostenidas por ese Superior Go-

bierno, y sin recargar en nada las finanzas provinciales, á la vez que evita que estas líneas auxiliares caigan en poder de los poderosos ferrocarriles nacionales, hoy prácticamente unificados en un potente trust.

Ellos darán así á los consumidores, á los industriales y á los productores todas las garantías y seguridades de una explotación realmente independiente y verdaderamente barata, sin dejar por esto de servir con eficacia á los intereses de las grandes compañías existentes, de las cuales llegarán á ser los mejores y más activos acarreadores.

III

DESCRIPCIÓN DE LA RED

Hemos ideado un sistema completo, ligando todos los ramales entre sí, para facilitar el intercambio de productos entre pueblos vecinos y la circulación del material rodante entre las varias líneas. No hemos querido proyectar un sistema de ramales aislados uno de otro por las razones expuestas anteriormente. De este modo, la red propuesta alcanza aproximadamente á tres mil quinientos diez kilómetros que, debido á su gran extensión, hemos dividido en tres secciones.

La primera sección comprende los siguientes ramales:

1º De La Plata á San Nicolás, pasando por Correas, Chascomús, General Paz, Monte, Lobos, Gorostiaga, Rawson, Salto, Arrecifes (Bartolomé Mitre) y Pujol.

2º De Arrecifes á San Pedro.

3º De Puente de la Noria al Salto, pasando por Lobos, Saladillo, Valdés, Cambaceres, Quiroga, Los Toldos, Zavalía, Morse y O'Higgins.

4º Del Salto á Valdés, pasando por Chascomús, Warnes, Bragado y Comodoro Py.

5º Un ramal de circuito: Correas pasando por Brandzen, Cañuelas, Las Heras, Luján, Capilla del Señor y Campana.

La extensión aproximada de la primera sección es de mil trecientos noventa y dos kilómetros.

La segunda sección comprende los ramales:

1º De Chascomús á Pehuajó, pasando por Laguna del Carrancho, Colman, Cacharí, Tapalqué, San Bernardo, Bolívar y Girondo.

- 2º De Chascomús á Saladillo, por Villanueva y Gorchs.
- 3º De Timote hasta empalmar con el ramal Salto-Quiroga, y de este empalme hasta Pehuajó.
- 4º Desde Valdés á San Bernardo.
- 5º De Saladillo á Cacharí.
- 6º Eventuales de Laguna del Carancho á Puerto Samborombón y de Correas á Puerto Samborombón.

La extensión aproximada de la segunda sección es de mil quince kilómetros.

La tercera sección comprende los ramales:

- 1º De San Bernardo á Necochea-Quequén, por Pourtalé, Santa Elena, Alzaga y Cooper.
- 2º Cacharí á Mar del Plata, por Rauch y Ayacucho.
- 3º Laguna del Carancho á Necochea-Quequén por Ayacucho.
- 4º De Lavalle para empalmar sobre el ramal Ayacucho-Mar del Plata, pasando por Montalvo y Pirán.
- 5º Eventual de Montalvo á Puerto Samborombón.

La extensión aproximada de la tercera sección es de mil ciento tres kilómetros.

Esta red abarca toda la extensión más cultivada del centro y norte de la Provincia; cruza las vías existentes, facilitando el transporte de los frutos del país hasta las estaciones de las grandes líneas, y llega á las puercas de los puertos fluviales ó marítimos de la provincia de Buenos Aires, como San Nicolás, San Pedro, Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata, Quequén y el proyectado en Samborombón.

IV

TROCHA

Consideramos más conveniente el empleo de la trocha de 0,60 metros (sesenta centímetros) á la de 0,50 (cincuenta centímetros).

En efecto, el peso del riel en el primer caso permite hacer circular máquinas y vagones que lleven mayor carga, sin que resulten aumentos gravosos en la construcción y la explotación. La diferencia entre las dos trochas es insensible, casi nula.

Además, la trocha de 0,60 permite empalmar con las líneas

existentes en los grandes establecimientos que emplean en su servicio esa misma trocha.

Por estas razones hemos adoptado la trocha de sesenta centímetros (0,60) que, si bien difiere de la de cincuenta centímetros (0,50) propuesta por el señor Ministro de Obras Públicas, sin embargo corresponde bien á las ideas del Gobierno sobre establecimiento de vías económicas, auxiliares de las vías de trocha mayor. Tales líneas se pueden construir y explotar sin gastos exajerados, con un material rodante que rinda el máximo de carga y mínimo gasto de tracción, con máquinas de mucho poder.

Si sobre ciertos ramales la afluencia del tráfico fuera demasiado elevada y conviniera para mejor servicio de la explotación y del público, nuestra opinión es que en estos ramales convendría emplear la trocha de un metro (1 m.) y desde ya pedimos ser autorizados para cambiar la trocha en aquellos ramales, después de exponer al Superior Gobierno las razones que motivan dicho cambio.

V

ESTUDIOS DEFINITIVOS

Concedida que nos sea la red solicitada, principiaremos inmediatamente los estudios definitivos, de acuerdo con los términos de la Ley de Ferrocarriles Económicos, y presentaremos estos estudios por subdivisiones más ó menos de 300 kilómetros (trescientos kilómetros) cada una, de modo á permitir la rápida construcción de las vías á medida de la aprobación de cada subdivisión.

VI

VÍA PERMANENTE

Aunque la trocha de vía adoptada sea un tipo clasificado entre los llamados portátiles, nuestra opinión es que la vía debe establecerse como permanente. Se basa en que una vía portátil sujeta á remociones no presenta suficiente estabilidad para el paso de muchos trenes, aunque pequeños, pero con vagones que llevan un máximo de carga; además los gastos de conservación y á veces de remoción, serían más elevados.

Con la facilidad acordada á los propietarios de poder empalmar pequeños desvíos particulares sobre los ramales que forman parte de la red solicitada, conviene establecer esta última de manera firme y permanente, puesto que se debe adoptar. Los trenes circularán con toda la velocidad que podrán desarrollar las máquinas, sin temor de descarrilamiento y remolcando más carga que sobre una vía tendida como provisoria.

VII

TIPO DE RIEL

Para el establecimiento de la vía como la tenemos estudiada, conviene adoptar el riel de 12 kilogramos por metro, desde el momento que la vía deberá quedar como permanente.

VIII

TREN RODANTE

Teniendo en vista que la mayor parte de la carga será de productos agrícolas, como trigo, maíz, lino, etc., debe buscarse como tipo de vagón el de mayor carga y que no tenga un peso muerto demasiado elevado.

Los vagones que proponemos, estarán montados sobre cuatro ejes ó bogies para facilitar su paso por las curvas, y no aumentar los gastos de tracción; su construcción será de fierro y acero, y de tipo uniforme; tendrán una plataforma de cinco (5) metros de largo por 1,50 metros de ancho, y una capacidad de seis toneladas.

Para cargas más pesadas, un buen tipo de vagón será el de una plataforma de seis metros de largo por 1,80 metros de ancho y una capacidad de diez toneladas.

Todo este material irá provisto de aparatos de enganche del mismo modelo y de la misma altura, para poder acoplarlo ó proceder á intercambios según las exigencias del servicio.

IX

TRACCIÓN

La tracción á emplearse será mecánica, eléctrica ó á sangre.

En caso de tracción mecánica se pondrán en servicio tres tipos de locomotoras.

1º Para trenes livianos, un tipo locomotora-tender de 2 ejes acoplados, de unos 35 caballos de fuerza y un peso en servicio de 7 toneladas.

2º Para trenes más pesados, una locomotora-tender de tres ejes acoplados con una fuerza de 50 caballos y peso en servicio de (9 y 1/2) nueve y media toneladas.

3º Para trenes largos y pesados, una locomotora-tender de tres ejes acoplados con una fuerza de (60) sesenta caballos y peso en servicio de 12 toneladas.

El empleo de la tracción eléctrica dependerá de las circunstancias y de la facilidad de poder disponer de una corriente de fuerza suficiente para la tracción y en condiciones baratas para no recargar los fletes.

X

PLAZOS PARA LA CONSTRUCCIÓN

La red solicitada es muy extensa y, comprendiéndolo así, desde el principio la hemos subdividido en tres secciones.

La construcción de los 1392 kilómetros que aproximadamente comprende la primera sección, representa ya un gran esfuerzo á pesar de tratarse de ferrocarriles de trocha angosta.

Es necesario cruzar algunos ríos de importancia, para los cuales se requieren puentes de mampostería y acero, sin contar los puentes sobre arroyos, cañadones, como también las alcantarillas; esos puentes son los que representan las verdaderas obras de arte, pero los movimientos de tierra no serán ya tan importantes como en una línea de trocha ancha, desde el momento que la vía se establecerá en muchos casos á un costado de los caminos existentes y más ó menos nivelados.

Por estas razones, proponemos presentar los estudios definitivos por trozos más ó menos de (300) trescientos kilómetros, calculando que en algunos se empleará más tiempo para la construcción, debido á ciertas obras de arte, como puentes ó cruces á alto ó bajo nivel de líneas ya existentes.

Este fraccionamiento, al mismo tiempo que facilita el estudio de los diversos ramales, permite igualmente determinar el tiempo que se calcula necesario para la construcción de cada trozo de (300) trescientos kilómetros, según las dificultades del terreno y las obras de arte correspondientes.

XI

TARIFAS

Las tarifas se establecerán de una manera equitativa, como lo indica el artículo 5º de la Ley de Ferrocarriles Económicos.

El Gobierno intervendrá en la fijación de las mismas cuando los beneficios realizados superen el ocho por ciento (8 %) del capital reconocido, fijándose los gastos en sesenta por ciento (60 %) de las entradas brutas.

XII

TRANSPORTE DE PASAJEROS

La construcción de los ferrocarriles auxiliares tiene su principal aplicación para el transporte de las cargas. Por esta razón, al tratar del tren rodante no se mencionó los coches que pudieran emplearse para transporte de pasajeros.

No obstante esta observación, pedimos ser facultados para efectuar el transporte de pasajeros locales, sea á pedido de solicitudes presentadas por los vecinos, sea para facilitar las relaciones entre compradores y vendedores de productos rurales.

Al efecto, pondremos en servicio coches adecuados para dicho transporte, sometiendo los tipos de coches á la aprobación del Superior Gobierno.

XIII

INSTALACIONES Y ACCESORIOS DE VÍAS

Por la importancia de la red, en cada sección se establecerán en puntos que fijarán los estudios definitivos, talleres de reparaciones, depósitos de locomotoras y vagones; á lo largo de la vía se establecerán todas las señales para asegurar el libre tránsito de los trenes, quedando en los caminos la vía aislada debido á la colocación de un alambrado. Donde se estime conveniente y se justifique esta colocación, se establecerán pasos á nivel con sus respectivas barreras; en otros sitios se podrá poner torniquetes para paso de los peatones.

XIV

ESTACIONES DE CARGA

Para la recepción de las cargas se construirán galpones, hangares ó tinglados, según sea más conveniente, y en estas estaciones se colocarán dos ó más vías auxiliares para las maniobras.

XV

COSTO

Un anteproyecto de presupuesto del costo kilométrico acompaña la presente memoria.

En lo posible hemos tratado de establecer los precios que más se acerquen al costo efectivo, basándonos al efecto en estudios de líneas de trocha angosta y que en ciertos renglones se encuentran de acuerdo con los precios marcados en el Mensaje del Superior Gobierno á la Honorable Legislatura.

El precio por kilómetro de vía queda calculado en cuatro mil ochocientos pesos oro sellado (\$ 4800 o/s.).

XVI

CONCLUSIÓN

En varios países de Europa donde existen, desde hace siglos, redes de caminos públicos admirables, en cuya construcción se emplearon cuantiosas sumas y cuya conservación requiere ingentes cantidades, se llegó á la convicción de que era absolutamente necesario abaratar más los fletes. Entonces, Inglaterra, Francia, Italia, Austria, Prusia, Bélgica y otras más naciones, iniciaron estudios al efecto y construyeron en un costado de esos caminos públicos (sobre los *accotements*) ferrocarriles económicos, cuyo desarrollo aumenta cada día.

No podía ser, pues, más feliz la idea del Superior Gobierno al proponer el establecimiento de estos ferrocarriles en la Provincia, donde la red de caminos reales y locales requiere enormes cantidades para su conservación y sin conseguir todavía que presten los servicios que necesita el tráfico general, cada día más enorme y dificultoso.

En la presente memoria creemos haber interpretado fielmente los pensamientos del Gobierno al estudiar y formular un plan completo de ferrocarriles auxiliares, y esperamos que la autoridad administrativa prestará favorable acogida á nuestra propuesta y nos concederá la autorización necesaria para llevar á cabo la construcción y la explotación de las líneas proyectadas dentro de las facultades prefijadas por la ley sobre Ferrocarriles Agrícolas y Económicos del 6 de Septiembre de 1904 y el consiguiente decreto reglamentario.

Müller y Pisman.

PRESUPUESTO

Movimientos de tierra y formación calzada.....	\$ o/s	300,00
Material de acero (rieles de 12 kg. por metro)....	»	
Cambios, desvíos, durmientes	»	1.700,00
Puentes, alcantarillas, desagües	»	100,00
Alambrado	»	100,00
Línea telegráfica ó telefónica	»	120,00

MATERIAL RODANTE (CALCULADO PARA 100 KMS.)

6 locomotoras, á \$ o/s 3000 cada una. \$ o/s	18.000
60 vagones de 10 toneladas, á \$ o/s	
400 cada uno.....	» 24.000
90 vagones de 6 toneladas, á \$ o/s	
300 cada uno.....	» 27.000
Total.....	\$ o/s 69.000
ó sea por kilómetro de vía	» 690,00
Galpones para carga, talleres, depósitos para locomotoras, casillas para el personal	» 390,00
Estudios, gastos de dirección de construcción	» 170,00
Imprevistos, 5 por ciento	» 170,00
	\$ o/s 3.740,00
Intereses del capital durante el término medio de la construcción (la mitad de cuatro años) ó sea dos años al 6 por ciento	» 448,00
Total.....	\$ o/s 4.188,00

Financiamiento de la Empresa, emisión de los títulos al 87 por ciento, pesos 4.188 igual á pesos oro sellado 4.800, precio del kilómetro de vía.

Müller y Pasman.

LA LÍNEA PROVINCIAL Á MERIDIANO V

No corresponde insistir, porque bien penetrada está Vuestra Honorabilidad de ello, de las ventajas que se promete la Provincia del ferrocarril á Meridiano V. Sólo cabe anotar y lo hago complacido, que ya hay motivos sobrados para fundar el convencimiento de que las esperanzas cifradas en la línea provincial van á cumplirse con exceso á medida que el pensamiento que inspiró esa obra se integre. Los primeros kilómetros librados al servicio público han comenzado á operar una transformación saludable en las regiones favorecidas, despertando un marcado interés en los centros de producción que ven en ese camino de hierro que los acerca y vincula, una fuerza concurrente á su progreso, un factor que no persigue únicamente su propio interés sino que busca también servir el del mayor número, facilitando el tráfico y abaratándolo en lo posible, fomentando la población y el trabajo.

A fines del año anterior se hizo indispensable realizar la ampliación, ya prevista, de los recursos indispensables para la terminación de la línea y con tal motivo fueron enviados á Vuestra Honorabilidad el mensaje y proyecto siguientes que en su oportunidad convertísteis en ley:

La Plata, Diciembre 14 de 1911.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de dirigirme á Vuestra Honorabilidad, adjuntando las presentes planillas que expresan detalladamente la obra realizada y adquisiciones hechas con el producido de los doce millones de pesos oro sellado, en fondos públicos, emitidos en ejecución de la ley de 14 de Octubre de 1907, de acuerdo con el contrato celebrado por el Poder Ejecutivo de Mayo 29 de 1909 con la sociedad Franco Argentina de Trabajos Públicos, para la construcción del ferrocarril provincial al Meridiano V.

No estando las obras concluídas todavía, y habiéndose agotado los fondos votados, el Poder Ejecutivo se ve en el caso de solicitar la autorización necesaria para poder poner en condiciones de explotación la línea contratada. Como antecedente explicativo, la inspección encargada de la construcción del ferrocarril ha elevado al Poder Ejecutivo un informe del que me permito agregar copia, por cuanto aporta elemento de juicio digno de tenerse en cuenta al estudiar el proyecto.

De dicho informe resulta que, dentro del propósito de no gastar sino lo indispensable para llegar al Meridiano V, se necesita aún una suma de cuatro millones de pesos oro sellado; pero el Poder Ejecutivo ha considerado conveniente ampliar el importe de la emisión en un millón de pesos más de lo aconsejado por la inspección, teniendo en cuenta la conveniencia de poder atender cualquier exigencia imprevista y la consideración de que, de acuerdo con el inciso 11 del artículo 2º de la ley, la colocación de los bonos puede hacerse por series y á medida que el Poder Ejecutivo lo considere indispensable.

En consecuencia, solicito de Vuestra Honorabilidad la sanción del adjunto proyecto de ley.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

JOSÉ M. AHUMADA.

PROYECTO DE LEY DEL PODER EJECUTIVO

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo á ampliar hasta cinco millones de pesos moneda nacional oro sellado, la emisión de fondos públicos de cuatro y medio por ciento de interés anual y uno por ciento de amortización acumulativa, acordada por el artículo 22 de la ley de 14 de Octubre de 1907, con destino á la construcción del ferrocarril á Meridiano V.

Art. 2º Los bonos no podrán ser colocados á un precio menor de noventa por ciento como minimum.

Art. 3º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

La negociación se hizo posteriormente dentro de los términos establecidos, obteniéndose una positiva y considerable ventaja para la Provincia, comparada la última con la primitiva operación.

En cumplimiento de la ley que autorizó la construcción de la obra, el Gobierno procedió posteriormente á formular el contrato respectivo para la explotación de la línea y después de las gestiones del caso fué suscripto en los siguientes términos:

En la ciudad de La Plata, á los catorce días del mes de Marzo de mil novecientos doce, reunidos: el señor doctor José T. Sojo, Ministro de Obras Públicas, en representación del Poder Ejecutivo de la Provincia y el señor doctor Adolfo Orma, en representación de la Sociedad «Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V», con el objeto de convenir el contrato de explotación de la línea férrea á que se refieren los artículos 1º, primer apartado, y 2º, base 30 de la Ley de Octubre 18 de 1907, han estipulado lo siguiente:

Art. 1º El Superior Gobierno de la Provincia entregará á la Sociedad Anónima «Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V»— que en adelante será denominado «La Sociedad»— el quince de Marzo, la línea férrea construída entre el Puerto de La Plata y Kilómetro 209, determinándose en

un acta especial todas las condiciones y detalles de la vía principal y auxiliares, estaciones, casillas, depósitos, telégrafos y toda otra parte de construcciones y materiales fijos de aquéllas, según el inventario correspondiente, debiendo firmarse dichos documentos por ambas partes en cuatro ejemplares.

Simultáneamente y con las mismas formalidades, la Sociedad recibirá el material rodante armado, que se encuentre en la línea.

Las entregas ulteriores de la vía, material rodante y talleres serán efectuados también con las mismas formalidades.

Art. 2º La Sociedad librará la línea al servicio público, dentro de los quince días subsiguientes á la entrega de la línea por el Gobierno á la Sociedad.

Art. 3º La explotación y administración de la línea, en todo lo que no está especialmente establecido en la Ley de Octubre 18 de 1907 y en el contrato de construcción de fecha 29 de Mayo de 1909 que forman parte, en lo pertinente, del presente contrato, estarán sujetas á las disposiciones legales y reglamentarias de carácter general vigentes en la Provincia.

Art. 4º Los gastos de explotación, administración y conservación de la línea serán fijados de común acuerdo entre el Gobierno y el Directorio. El ejercicio comercial terminará el 31 de Diciembre de cada año.

Antes de esa fecha deberá presentarse al Gobierno, para su aprobación, el presupuesto general correspondiente al próximo ejercicio.

Art. 5º Las entradas brutas anuales se aplicarán en el siguiente orden:

- a) Los gastos de explotación, administración y conservación de la línea.
- b) El servicio de intereses y amortización de los bonos emitidos para la construcción de la línea y los gastos exigidos por dicho servicio.
- c) El interés de cinco por ciento sobre el capital que invierta la Sociedad y á medida que ésta lo integre, hasta la suma fijada de quinientos mil pesos oro sellado (§ 500.000 o's.), no pudiendo, por lo tanto, exceder dicho interés de la suma de veinticinco mil pesos oro sellado (§ 25.000 o's).

Art. 6º Del remanente se destinará el dos por ciento para reserva legal, y el diez por ciento para retribuir los servicios del Presidente, Directores y Síndico, en la proporción que decida el mismo Directorio.

Mientras este diez por ciento no permita abonar doce mil pesos moneda legal (\$ 12.000 m.l.) al Presidente, seis mil pesos moneda legal (\$ 6.000 m.l.) á cada uno de los Directores y al Síndico, por año, aquéllos y éstos percibirán estas sumas como remuneración, las que se imputarán á gastos generales. Esta remuneración podrá ser aumentada ó disminuída por el Poder Ejecutivo á proposición del Directorio.

El fondo de reserva existente al producirse la liquidación será distribuído en la proporción del 90 por ciento para el Gobierno de la provincia de Buenos Aires y el 10 por ciento para la Compañía.

Art. 7º Cubiertos los gastos y servicios mencionados en los artículos anteriores, corresponderá á la Sociedad, para ser distribuído entre los accionistas, el 10 por ciento del remanente de los beneficios y el resto de éstos ingresará á la Tesorería de la provincia de Buenos Aires.

Art. 8º La Sociedad pondrá á disposición del Poder Ejecutivo, el 1º de Abril y el 1º de Octubre de cada año, la cantidad destinada al servicio semestral de los intereses y amortización de los bonos emitidos para la construcción.

En el caso de que los ingresos no alcanzaran á cubrir el mencionado servicio, el Poder Ejecutivo integrará la suma correspondiente.

Art. 9º En los casos de que el producido de la línea no alcance á sufragar el pago de los gastos de explotación ó los servicios de intereses sobre el capital social, la Sociedad hará saber, con un mes de anticipación, al Poder Ejecutivo, las sumas que falten para completar dichos pagos, debiendo el Gobierno entregarlas á la Sociedad dentro de los quince días siguientes á la fecha del aviso correspondiente.

Art. 10. A los efectos de verificar lo dispuesto en los artículos 5º, 6º, 7º y 8º, el Poder Ejecutivo podrá inspeccionar la contabilidad de la Sociedad.

Art. 11. La Sociedad propondrá las tarifas al Poder Ejecutivo, el que las fijará modificándolas cuando lo creyere conveniente.

Art. 12. En el caso de que el Gobierno de la Provincia construya ramales de la línea, la Sociedad se encargará de su explotación en las mismas condiciones estipuladas en el presente contrato. El Gobierno dará aviso á la Sociedad de los nuevos ramales que se proyecten, con expresión de su trazado, y la Sociedad podrá, durante su construcción, hacerlos inspeccionar por su propia cuenta, debiendo recibirlos á su entera satisfacción, atendiendo, en cada caso, al objeto para que se le destina. La Sociedad podrá establecer una contabilidad especial para cada nuevo ramal, y el Gobierno de la Provincia deberá cubrir las pérdidas, si las hubiere, que produjere su explotación. Si la explotación de los nuevos ramales requiriera, á juicio del Gobierno y de la Sociedad, el aumento del capital de esta última, las condiciones en que dicho aumento se realizará, serán decididas de común acuerdo entre el Gobierno y la Sociedad, debiendo quedar fijadas antes de que ésta tome á su cargo la explotación de los ramales que hayan motivado el aumento del capital.

Art. 13. La construcción de obras complementarias, adquisición de nuevo material rodante, maquinarias y, en general, todo el gasto que no esté comprendido en los de administración y explotación, serán de cuenta del Gobierno de la Provincia.

Art. 14. Este contrato terminará tan pronto como queden amortizados, en cualquier forma ó tiempo, los bonos emitidos ó á emitir para la construcción del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

Tres días después de firmado el contrato que queda transcripto, se procedió á la inauguración oficial de los primeros doscientos kilómetros de la línea, acto al que concurrieron, imprimiéndole un sello prestigioso, el señor Gobernador de la Provincia, sus Ministros, miembros del Poder Legislativo y otros altos funcionarios. El feliz suceso fué dignamente celebrado, en particular por el pueblo del Saladillo que en masa y lleno de entusiasmo, presidido por sus autoridades,

exteriorizó su satisfacción, compenetrado de la trascendencia que el acontecimiento revestía para el desenvolvimiento de la riqueza de esa región.

En esa circunstancia tuve oportunidad de traducir en los siguientes términos la significación del hecho que nos congregaba y confundía en un solo y grande sentimiento:

Excelentísimo señor Gobernador,
Señores Ministros,
Señores Senadores y Diputados,
Señores Intendentes,
Señoras,
Señores:

Concurro complacido á inaugurar el Ferrocarril Provincial al Meridiano V, obra pública en que al Poder Ejecutivo de que formo parte sólo ha correspondido la tarea de haber proseguido con persistencia una iniciativa auspiciada y comenzada por otros administradores.

Fuera pueril querer demostrar las ventajas que implica el establecimiento de un nuevo medio de comunicación, porque siempre el concepto hablado sería inferior á la realidad de los hechos; pero es sin duda la oportunidad de desvirtuar la objeción que se ha formulado á esta nueva línea, basada en la perturbación que, según se asegura, está llamada á producir en la acción benéfica y reguladora de los ferrocarriles existentes.

No ha podido, ni puede predominar en ningún espíritu de hombre de gobierno, el propósito mezquino de poner al servicio de una nueva empresa ferroviaria su acción administradora, afectando el crédito de la Provincia en cerca de diez y siete millones de pesos oro, para satisfacer un apetito comercial que correría el riesgo de una concurrencia de resultados aleatorios. Han sido y son otras las miras gubernativas que inspiran esta importante obra pública llamada á servir, en la amplia medida de sus exigencias, todas las necesidades de su zona de influencia, ofreciendo á las industrias madres

de la Provincia la oportunidad de un transporte regular y barato, tanto para provocar el desarrollo de su riqueza ó prosperidad como para contrarrestar, dentro de lo posible, los efectos antieconómicos de los transportes onerosos.

El carretaje es diez veces más caro que el ferrocarril, y todo cuanto tienda á disminuirlo implica aumentar el margen de utilidad que rinde la agricultura y con ello dar un paso más en el sentido de resolver el magno problema de la despoblación que perjudica la armonía de nuestros progresos.

La provincia de Buenos Aires, no obstante ser el más intenso emporio de riqueza que existe en el país, ocupa relativamente á su extensión y población, un rango de segundo orden en el progreso ferroviario, como que sus 11.960 kilómetros de vía férrea, establecen un porcentaje de 3,91 kilómetros de vía para cada cien de superficie, y de 6,20 de vía por cada mil habitantes; lo que prueba que una política ferroviaria previsora y prudente puede fácilmente provocar el establecimiento de nuevos servicios de transporte por medio de líneas principales y especialmente por líneas auxiliares ó alimentadoras de costo reducido, sin que sus redes resulten antagónicas ó acarreen desastres económicos, al punto de desacreditar el país ante los capitales extranjeros. Y si estos datos no fueran bastantes, habría que recurrir á la dolorosa experiencia de todos los años cuando los productores hacen sentir la deficiente acción del transporte en el momento álgido de la cosecha agrícola, en quejas que traducen un peligro ó una amenaza constante para la economía nacional.

La legislación ferroviaria del país es previsora, pero á condición de que, venciendo obstáculos cuya magnitud no se me oculta, se aplique con toda la rigidez de su letra y de su espíritu, de manera que no fallen los elevados y patrióticos anhelos que la inspiraron. Y así, es preciso que las dos leyes substanciales — leyes que han sido bautizadas con el nombre de su autor, porque llevan en sí el germen de un espíritu superior y de una singular clarividencia — ejerzan siempre el rol tutelar que les corresponde en la economía del país, sin dar lugar á que en la práctica puedan resultar más ó menos ilusorios sus sabios preceptos, inspirados en el doble propósito de establecer un límite legal al interés comercial de las empresas y una situa-

ción de normalidad y de confianza para los capitales invertidos, fecunda y propicia para la expansión de las líneas férreas.

En general, los transportes no se abaratan, no obstante el máximum del 67,8 de rendimiento sobre el capital invertido, permitido á las empresas, al extremo de que el Excelentísimo señor Presidente de la Nación ha expresado en su programa de gobierno, su justificada alarma ante las conclusiones de la estadística comparada, según la cual el transporte de nuestra producción es oneroso y está en una proporción de cien á doscientos con relación á los Estados Unidos del Norte.

El Ferrocarril al Meridiano V, en su desenvolvimiento normal, procederá con la misma seriedad que ha presidido su construcción celosamente vigilada dentro de la más prudente y racional economía, con la intención de trabajar sin pérdida, aun prescindiendo de las amplias compensaciones que la Provincia recoge por su intermedio.

Así es como ha podido esta empresa con relación á otras similares en su trocha, en su extensión y en la naturaleza de sus servicios, disminuir desde cuarenta y ocho mil pesos oro sellado á veintinueve mil pesos de igual moneda, el gasto de construcción y material rodante por cada kilómetro de línea. No nos corresponde investigar la razón de ser de estas diferencias de costo tan sugerentes; pero acaso el secreto de esos precios excesivos, que sirven más tarde para justificar la elevación de las tarifas hasta obtener el rendimiento de 67,8 que como máximum permite la ley Mitre, reside en que, como lo ha señalado el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, algunas de las empresas ferroviarias particulares posponen los intereses del ferrocarril propiamente dicho, á las ventajas pecuniarías que compañías especuladoras vinculadas á esas empresas buscan obtener con la adquisición de tierras, á cuya ubicación subordinan el trazado de las líneas, apartándose del criterio fundamental que debe presidir á las construcciones de esta naturaleza, por el incentivo de operaciones de agio transitorias con perjuicio evidente de los intereses públicos.

En el orden provincial, no obstante todos los progresos realizados y á pesar de los empeños de la Dirección General de Ferrocarriles, queda aún camino que recorrer para mejorar los medios de comunicación actuales, como lo prueba el hecho

de que la explotación de las salinas y canteras se estaciona, merced á la ventajosa competencia que les hacen los productos extranjeros recargados con un transporte de veinticinco á treinta días de navegación. Y así como los intereses particulares encontrarán una defensa en los procedimientos de la nueva empresa ferrocarrilera, el fisco también obtendrá su compensación de beneficio en los fletes oficiales.

Esos fletes están aparente y legalmente protegidos por los contratos y concesiones; pero las compañías particulares ya han encontrado el medio de hacer ilusorias las rebajas convenidas, gracias al recurso de crear tarifas especiales á las que no comprende, según su criterio, y á pesar de nuestra disidencia, el 50 por ciento de descuento acordado á los servicios del Gobierno, de donde resulta que la Provincia ha venido pagando hasta ahora, en la casi totalidad de los transportes, el mismo precio que los particulares.

Ha de ser tal vez uno de los más señalados beneficios del ferrocarril que inauguramos, la influencia directa que ejercerá respecto del Puerto de La Plata, cuyo estancamiento se debe en gran parte á las dificultades que ofrece la actual red ferrocarrilera á las industrias de exportación, desviando las corrientes de navegación hacia el Puerto Madero, donde el stock de carga de retorno es un aliciente que atrae el desembarco de los artículos de importación. En adelante habrán de cambiar las circunstancias; los vapores de ultramar encontrarán en el Puerto de La Plata suficiente existencia de producción agropecuaria, para llevarla á los mercados del mundo que provocan la exportación argentina.

Y no es solamente bajo el punto de vista económico que reporta ventajas positivas esta nueva línea férrea. En el orden político, acaso sea el ferrocarril el vínculo que ligue sólidamente las relaciones materiales y morales de la Provincia con su capital, cuya influencia se encuentra hoy debilitada por razones de distancia, tanto más cuanto que La Plata, como organismo incipiente, no tiene la energía propulsora de los grandes centros sociales, capaz de infiltrar, por descentralización, actividad y vida á las poblaciones del interior.

Era ya tiempo de que se corrigiera la situación de aislamiento en que había quedado la capital de la Provincia. Si ya

de por sí, por gravitación natural, la ciudad de Buenos Aires atrae todas las fuerzas vitales del país, provocando una centralización económica alarmante por la congestión que produce, correspondía sin duda ocuparse de poner á La Plata en comunicación directa con el territorio provincial, para iniciar una corriente de hombres y de cosas que tonifique á la capital bonaerense.

Este propósito de gobierno parece que sólo podrá realizarlo una empresa vinculada directamente al Estado, ya que el interés político escapa á las compañías particulares que hoy relegan á La Plata á un plano de subordinación casi total con relación á la ciudad de Buenos Aires, aislando ostensiblemente á la capital de la Provincia, no obstante la facilidad con que podría vinculársela con su territorio, mejorando los servicios de empalmes en Ferrari, en Mármol y en Haedo, que hoy se resienten en su número y regularidad, obligando á los pasajeros de gran parte de la Provincia á realizar un recorrido innecesario de más de cien kilómetros en unos casos y de cincuenta en otros, con el consiguiente recargo de costo, molestias y pérdida de tiempo por la deficiente organización ferroviaria.

El Gobierno de la Provincia tiene un criterio formado sobre la misión que corresponde á la línea férrea que libra al servicio público: ella se desarrollará aghena á todo espíritu de lucro, procurando resarcir en su justa medida los esfuerzos financieros realizados; cumplirá con absoluta lealtad los preceptos de la legislación ferroviaria vigente, propendiendo á regular con sus tarifas, siquiera en parte, el transporte de las demás empresas ferrocarrileras sin propósitos de lucha ni afanes de predominio, con el concepto preciso de que si los capitales extranjeros incorporados tienen el derecho de mantenerse á cubierto de sorpresas, tampoco deben gravarse, sino en la estricta medida de lo justo, necesidades que son colectivas.

Si estos propósitos se cumplen, si se realiza el pensamiento de establecer en todo el territorio de la Provincia un sistema de ferrocarriles económicos auxiliares, de costo reducido, iniciativa que va en marcha con el plausible auspicio de la opinión pública, declaro que el Poder Ejecutivo estará satisfecho de ha-

ber orientado su acción en este sentido, que es el de las verdaderas conveniencias provinciales, á cuyo servicio está puesto el interés patriótico de los funcionarios que forman el Gobierno de Buenos Aires.

Señores: En nombre del señor Gobernador, declaro inaugurada la línea del Ferrocarril de La Plata á Meridiano V y entrego su explotación al Directorio de la Sociedad Anónima Argentina constituida para ese objeto, formulando votos por el acierto y la eficacia de su acción.

Por su parte el presidente del directorio del ferrocarril doctor Adolfo F. Orma, pronunció el siguiente discurso:

Señor Gobernador,

Señores:

La sociedad formada para la explotación del Ferrocarril de La Plata al Meridiano V inaugura hoy los primeros doscientos kilómetros de su línea.

Este hecho sólo importaría un modesto aumento en la ya tan importante red ferrocarrilera nacional, si no adquiriera un significado especial por su carácter y consecuencias probables.

Desde luego, la nueva línea al crear, como todas, zonas considerables de producción, las vincula directamente con la capital de la Provincia; contribuye á la prosperidad y engrandecimiento de ésta y facilita así la realización del propósito tan continuamente perseguido, de dar á La Plata el rango que debe tener entre las ciudades argentinas.

Promoverá también esta línea el movimiento del puerto de La Plata, con los benéficos resultados que para la economía general puede obtenerse, al disminuir el recargo enorme en los servicios del puerto de Buenos Aires.

Pero, más que todo esto, esta línea significa la combinación ponderada de la acción oficial y del capital particular y, en sus reducidas proporciones, puede considerarse que ella inicia la reacción sobre los sistemas de concesiones, por término in-

definido que, si son el progreso indiscutible del presente, pueden ser el peligro ó, por lo menos, la preocupación en un porvenir cercano.

El país necesita capitales que, por circunstancias notorias, deben ser extranjeros.

Estos capitales necesitan remuneración y garantías; hay que darlas: la primera, dentro de una amplia equidad; las otras, con todo el poder de la ley, dentro de las exigencias del decoro nacional.

Pero si en esta situación inevitable pueden originarse para el futuro complicaciones graves en la vida nacional, creando un factor económico poderoso y enérgico, cuya dirección está en manos extrañas, parece que la prudencia aconsejara atenuar la generosidad del momento y buscar el medio de atraer los capitales extranjeros, sin desprenderse para siempre de facultades y recursos que los países con mayor experiencia que el nuestro tratan hoy de conservar ó readquirir.

Uno de esos medios es el que ha permitido construir esta línea. No es el único, ni es posible afirmar que sea el mejor; pero la provincia que inauguró el primer ferrocarril argentino, en medio de las críticas violentas y de las burlas dudosas, debía tener también el honor de iniciar la reacción que nos señalan Alemania y Australia, Bélgica y Suiza, para no indicar sino los ejemplos extremos de una tendencia universal.

Señor Gobernador; señores:

La compañía que presido es la depositaria temporal de este ferrocarril.

El éxito de su gestión, es un éxito para la comunidad. Si lo obtiene, aumentará día á día el patriotismo de la Provincia.

Prometo en su nombre no ahorrar esfuerzos para conseguirlo.

La construcción por la Provincia de su ferrocarril al Meridiano V ha dado origen á una serie de dificultades todas ellas planteadas por empresas particulares.

En todos los conflictos planteados, sometidos á la

suprema resolución del Honorable Congreso, los derechos de la Provincia han sido empeñosamente sostenidos y desestimadas de plano las pretensiones de las empresas recurrentes.

De la defensa de los intereses de la Provincia, dan minuciosamente idea las siguientes comunicaciones:

La Plata, Mayo 17 de 1911.

Al Honorable Senado de la Nación:

El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires ha tenido conocimiento de que la empresa del Ferrocarril Oeste ha presentado ante Vuestra Honorabilidad un proyecto y pedido de concesión de vía férrea que, partiendo de la estación Las Toscas se prolonga hacia el sudoeste, entre los ramales de la misma línea que se internan en la Pampa Central.

Este proyecto viene á establecer en la zona dominada por los ramales del extremo oeste del Ferrocarril Provincial de La Plata á Meridiano V, una base de competencia ruinosa para ambas empresas y hará del nuevo ramal que pretende construir el Ferrocarril Oeste, una línea inútil é improductiva.

En efecto, por más que el puerto de Buenos Aires, cabecera de la línea del Oeste, tiene un poder de absorción incalculablemente mayor que el de La Plata, cabecera del Ferrocarril del Estado, en cambio este último no está congestionado por el exceso de carga, lo que hace que el mismo Ferrocarril del Oeste, á pesar del considerable aumento de recorrido, esté trayendo á La Plata centenares de miles de toneladas de carga. En estas condiciones, la competencia será ruinosa para el ramal cuya concesión se solicita, y perjudicial para el Gobierno de la Provincia, el cual, en la explotación de la línea del Estado, se impondrá cualquier sacrificio para mantener las tarifas, en las estaciones cuyo tráfico amenace el Ferrocarril Oeste, todo lo bajas que sean necesario para que esa línea no le arrebatase una tonelada de carga de exportación.

Los poderes nacionales han reconocido la necesidad de evitar esta lucha estéril, y se han pronunciado ya, reconociendo

los derechos de la provincia de Buenos Aires, cuando en 23 de Julio de 1908 promulgaron la ley número 5540, en virtud de la cual se acordaba la construcción del ramal que nuevamente se quiere ejecutar ahora, pero solamente en caso de que dos años después de esa fecha no hubiese construído la provincia de Buenos Aires, cien kilómetros de su línea á Meridiano V.

Según esta ley, el hecho de que la provincia de Buenos Aires construyera cien kilómetros de vía, comprobando así su resolución hecha, de llevar á cabo el Ferrocarril Provincial, era causa suficiente para que no pudiera pedirse ahora la concesión que se solicita.

La provincia de Buenos Aires construyó antes del plazo los cien kilómetros de vía, y hoy tiene construídos cerca de trescientos kilómetros antes de cumplir los dos años de vencido aquel plazo. No es posible, por consiguiente, que se otorgue la concesión que se solicita.

Debe también hacer presente este Gobierno á Vuestra Honorabilidad, que, debido á la zona particularmente productiva que atraviesa el Ferrocarril Provincial, se ha podido contratar con capitales extranjeros su construcción por cuenta del Estado, en condiciones ventajosas. Es claro que, en el análisis de las ventajas que puede ofrecer una línea férrea y que le hacen susceptibles de constituir una sólida garantía para los capitales que en ella se empleen, está la de dominar una zona sin competidores que la obliguen á trabajar sin la compensación legítima de esta clase de operaciones.

La Provincia, por lo tanto, en la obligación de responder dignamente á los que confiaron en la realidad de los hechos que se le expusieron antes de negociarse la ejecución de las obras, viene á manifestar á Vuestra Honorabilidad que es altamente perjudicial para sus intereses la sanción del proyecto de ramal de Las Toscas al sudoeste, y que espera del Honorable Senado de la Nación hará respetar la sanción de los poderes nacionales sintetizados en cuanto á este ramal, por la ley 5540.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Julio 28 de 1911.

Al Honorable Senado de la Nación:

El Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires ha tenido conocimiento de que ante Vuestra Honorabilidad se ha presentado una solicitud de concesión de línea férrea, de la empresa del Ferrocarril Rosario - Puerto Belgrano, que, arrancando de la estación Marucha, se dirige hacia el oeste, cruzando una zona de más de ciento diez kilómetros de la Provincia, para entrar en el territorio de la Pampa.

Según los datos recogidos, la petición del citado Ferrocarril ha sido modificada en cuanto al trazado, por las oficinas dependientes del Ministerio de Obras Públicas.

Por él podrá darse cuenta Vuestra Honorabilidad que todos los trazados indicados, tanto para el Ferrocarril del Oeste como para el del Rosario-Puerto Belgrano, y mucho más esta última, le quiten al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V una parte de su zona de explotación, seguramente de las más importantes por su producción y la misma que, por la ley 5540, le fué negada á la empresa del Ferrocarril del Oeste con declaración expresa de que era para garantizar la explotación de la línea Provincial.

La Provincia, al construir su ferrocarril, no ha tenido solamente el propósito de obtener de él dividendos, y más que á ello, tiende á que por medio de él puedan regularizarse las tarifas, se vincule la capital de la Provincia con el resto de su territorio y, sobre todo, contribuir á un propósito que hasta cierto punto es nacional, aumentar el tráfico del puerto de La Plata, contribuyendo en parte á la descongestión del de la capital federal.

Pero á pesar de esto, en el cumplimiento de estos propósitos siempre será un obstáculo el hecho de que se disminuya inconsideradamente las extensiones de la misma provincia en que se ejercitará la acción de su ferrocarril con relativo desembarazo, obligándolo á una lucha de competencia, en la cual, la primera perjudicada, será la empresa solicitante.

La exposición anterior y su comprobación gráfica en el plano que se acompaña, cree este Gobierno que bastará á Vuestra

Honorabilidad para rechazar todos los pedidos que impliquen la introducción de nuevas líneas en la zona que se disputa, y así lo solicita confiado en que el Congreso Nacional, que aseguró para el Ferrocarril Provincial, por la ley 5540, y cuando éste no era más que un proyecto, la explotación de esta zona, hará respetar con más razón los derechos creados por tales sanciones, hoy que la Provincia ha gastado ingentes sumas de dinero y ha construído trescientos kilómetros de vía, teniendo fuera de ellos cien kilómetros de terraplenes adelante del enriado.

Saluda á Vuestra Honorabilidad con la mayor consideración.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Septiembre 5 de 1911.

Honorable Congreso:

El Gobierno de la provincia de Buenos Aires ha tomado en consideración el reclamo interpuesto ante el Poder Ejecutivo Nacional por la Compañía General de Ferrocarriles, transmitido por ésta al Congreso Nacional; y por las consideraciones que más abajo expone, es de manifestar que le es imposible poner remedio á un estado de cosas que no se ha producido por falta imputable á la Provincia.

La Compañía General expresa que la construcción de una parte de la línea provincial del puerto La Plata á Meridiano V, afectaría necesariamente la zona natural de influencia de su línea á Villegas, reduciéndola á un ancho, término medio, de cuatro kilómetros, notoriamente insuficiente para responder á las más modestas exigencias de una empresa ferroviaria.

Este Gobierno, por medio de sus oficinas técnicas, ha mandado construir dos planos, que se acompañan, en los cuales están trazadas la línea de influencia del Ferrocarril Provincial del Puerto La Plata al Meridiano V y la de la Compañía General de Ferrocarriles en la provincia de Buenos Aires.

Estas líneas de influencia han sido trazadas en la hipótesis de que la carga y pasajeros deban ir al ferrocarril que esté

más próximo, es decir, suponiendo al Ferrocarril Provincial y Compañía General en igualdad de condiciones con las otras empresas que reducen su zona, en cuanto á comodidad y baratura en el transporte de pasajeros y carga.

En el plano B 36, referente á la Compañía General, puede verse que en las ocho divisiones producidas por los cruces con otras líneas, existe una zona designada con la letra H, en que la zona de influencia es superior por kilómetro á la que la Compañía General clasifica como «notoriamente insuficiente para responder á las más modestas exigencias de una empresa ferroviaria», que es la marcada con la letra E.

Si se comparan, sin embargo, las dos zonas E y H de la misma Compañía, se ve que esta última, como rendimiento efectivo, será inferior á la E, porque, debido á los dos cruces á menor distancia, su costo kilométrico debe ser superior.

Queda así probado que la zona de influencia, para la cual se pide amparo, en la parte competida por la línea de la Provincia no sólo es superior á los promedios generales (que van establecidos en el cuadro sentado en el plano citado), sino que es lo mejor que tiene la Compañía General en todo el trayecto de Buenos Aires á Villegas y que será lo más remunerador que tengan los capitales empleados por la Compañía General en el citado trayecto.

En cambio, la zona número 10 del Ferrocarril de la Provincia tiene allí una zona sólo de 10 kilómetros por kilómetro de vía muy inferior á su promedio de 14,47 kilómetros por kilómetro desde La Plata al Meridiano V, y la Provincia espera que, á pesar de eso, ha de tener allí con su línea tráfico remunerador.

Hay para todas las empresas ferroviarias en esa espléndida zona de la provincia de Buenos Aires, y por eso se explica que ellas luchan por monopolizar su tráfico, en detrimento de los productores que, si no tienen en ella la densidad ferroviaria que completará la construcción de la línea provincial, tendrán que soportar largas esperas para el transporte de sus cargas en detrimento también de una línea de la Provincia que, además de estar estrechada allí por dos fuertes empresas particulares, tiene que soportar todas las dificultades que á su construcción se opone.

Probada así la inconsistencia del reclamo, el Gobierno de la Provincia debe llamar la atención del Honorable Congreso, sobre el hecho de que venga á reclamar sobre reducciones de zona de influencia, por una empresa que no tiene zona asignada en su ley de concesión. El hecho de asignar tal zona sería un mal precedente que haría, en corto período, imposible la construcción de ferrocarriles en la provincia de Buenos Aires, lo que traería como resultado no sólo coartar su progreso, sino también el de las provincias y territorios nacionales limítrofes, que lo tienen como paso obligado para los ferrocarriles ya construídos y que en lo sucesivo se construyan.

La Ley nacional de Ferrocarriles no fija zona de influencia, lo que es lógico, porque lo prudente es determinar en cada caso, por la autoridad encargada de otorgar las concesiones, si las que se solicitan afectan fundamentalmente las existentes. Una zona fija preexistente é invariable puede determinar concurrencias absurdas, aparte de que una zona de influencia fija, cualquiera que sea la amplitud que se le señale, puede resultar en unos casos exajeradas y en otros insuficientes.

La provincia de Buenos Aires, en épocas en que su densidad ferrocarrilera era mínima, produjo una ley de ferrocarriles agrícolas y económicos, estableciéndoles una zona de explotación de 20 kilómetros á cada lado de sus líneas que venía á dar por resultado acordarles una zona de influencia media de 20 kilómetros por kilómetro de vía. Esta ya ha tenido que reducirse á 15 kilómetros, y si la construcción de líneas nacionales y provinciales sigue, será quizás necesario, para no poner obstáculo al progreso, reducir ó hacer desaparecer dicha prescripción de la cual hubo que prescindir cuando se sancionó la ley del Ferrocarril de la Provincia. Este ferrocarril, que no tiene zona de protección, no está tampoco obligado á reconocérsela á otro, sino ante el Congreso cuando su trazado les traigan perjuicios irreparables, lo que no es el caso, como se ha probado.

Puede todavía aducirse, como argumento, el hecho de que el Ferrocarril de la Provincia, por fuertes rebajas en sus tarifas pudiera atraer á sus líneas el tráfico de la Compañía General en esa zona. En cuanto á esto la Provincia debe

hacer constar con la ecuanimidad debida, que de los informes de sus oficinas técnicas, resulta que las tarifas de dicha Compañía en poco pueden ser mejoradas por el momento.

Por otra parte, la Compañía General tiene menor recorrido hasta Buenos Aires que el Ferrocarril Provincial de La Plata, lo que hace que éste sólo pueda ponerse en iguales condiciones con la compañía reclamante.

Debe también este Gobierno hacer presente que, de las constancias existentes en poder de la Comisión de Obras Públicas, resulta que la Compañía General fué autorizada por ley de 26 de Septiembre de 1904 á construir, entre otras líneas, una que, partiendo de Marcos Paz llegara á Villegas, pasando por Navarro, Nueve de Julio y La Flora (hoy Carlos Tejedor).

Esta concesión de la Compañía General es, por lo tanto, anterior á la ley provincial que autoriza la construcción del Ferrocarril al Meridiano V que fué promulgada en Octubre 18 de 1907, y si la construcción de la línea de la Compañía General se hubiera ejecutado estrictamente de acuerdo con la ley, la Provincia habría faltado á sus propias conveniencias, estableciendo una línea de competencia con otra empresa, cuya vía por lo menos tan económica como la suya, haría forzosamente difícil la lucha.

Nunca se pensó, por lo tanto, en perjudicar á la citada línea cuyo trazado probable se tuvo en cuenta para establecer la línea provincial entre las dos líneas del Oeste, que se postponen en Olascoaga para pasar á la Pampa, una por Timote, Carlos Tejedor y González Moreno, y la otra por Nueve de Julio, Pehuajó y Trenque-Lauquen.

La línea de la Compañía General, según el plano que ella misma ha remitido á la Comisión de Obras Públicas, tenía entonces un trazado que se le determinó por decreto de Agosto de 1906, á cuya simple impresión se ve que en nada podía ser perjudicada por el de la Provincia, el tráfico cuya explotación perseguía entonces la Compañía General.

Posteriormente, la Compañía General, en virtud del decreto de 30 de Agosto de 1908, cambió totalmente su trazado yendo á ubicarse en el centro de la zona que se la había elegido para el ferrocarril como término de la línea Oeste de la misma.

Este trazado aún fué modificado y la línea se construyó de acuerdo con un decreto del Gobierno Nacional, de 21 de Noviembre de 1910.

La ley provincial, que autoriza la construcción del ferrocarril de La Plata á Meridiano V, fué promulgada en 18 de Octubre de 1907. Ella es posterior á la concesión de la red total de la Compañía General de Ferrocarriles, y si ello hubiera hecho aprobar su trazado actual en Agosto de 1906, quizás se viera en el caso de pedir amparo á las autoridades nacionales, aunque la ley que dió origen á su concesión no le asigna una zona determinada en la cual pueda ejercer el monopolio (que siempre entraña una concesión de ferrocarril), sin que otra empresa pueda parcialmente tener recorrido análogo.

Cuando la Compañía General aprobó su segundo trazado ya se había sancionado la ley de construcción del Ferrocarril Provincial como queda dicho, y los poderes nacionales, al tratar la línea de Las Toscas que, lo mismo que la Compañía General en sus últimos trazados, invadía la zona del Ferrocarril Pacífico, salvaguardaron los intereses de la Provincia en la ley 5540.

Seguramente hubiera resultado algo análogo si la representación de la provincia de Buenos Aires hubiera tenido conocimiento del trazado nuevo que se asignaba á la Compañía General, pero la Provincia no pudo defender sus derechos porque recién conoció dicho trazado cuando la situación creada no tenía remedio.

La Compañía General ha hecho gestiones ante el Gobierno de la Provincia, proponiendo establecer un tráfico común con la línea del Estado. Estas gestiones no han prosperado, porque las consideraciones en que dicho tráfico podría establecerse hubieran sido onerosas para la Provincia, violatorias de la ley de construcción del ferrocarril y porque, además, hubieran planteado nuevamente el conflicto de jurisdicciones, escollo que hasta ahora ha podido evitarse.

Debe hacer presente también este Gobierno, que no es exacto que la línea de la Provincia esté en estudio en la parte en que se la combate. Como se manifestó ya, cuando la reclamación fué llevada al Honorable Congreso, existían

entonces cien kilómetros de terraplenes construídos más adelante, incluyendo el alto nivel con el Ferrocarril del Oeste.

Para concluir, Honorable Congreso, sólo resta á este Gobierno que siendo indispensable para entrar en la zona 11 y 12 el paso, por la 10, resultaría que el hecho de evitar la construcción de esta línea, no sólo implicaría anulación de una ley que la Provincia ha dictado en el pleno ejercicio de su soberanía, sino que implicaría la anulación de la ley nacional 5540 que los poderes nacionales dictaron para asegurar la explotación de su ferrocarril en esa rica zona de la Provincia.

Por las consideraciones anteriores, este Gobierno os pide el rechazo de la reclamación producida por la Compañía General de Ferrocarriles en la provincia de Buenos Aires.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

CONCESIONES Á PARTICULARES

El desarrollo de las industrias en la Provincia ha ilegado á un grado tal de progreso, que, como consecuencia natural, el aumento de líneas ferroviarias ha debido producirse.

Ya no hay el temor de posibles fracasos. Los capitales empleados tienen asegurado un crecido rendimiento desde que la línea funciona. Bien puede asegurarse que el riel no viene hoy á entregar nuevas comarcas al trabajo, sino que éstas, en pleno desarrollo, exigen para su mejor desenvolvimiento una red casi completa de caminos de hierro que den inmediata salida á la producción.

En el presente ejercicio administrativo han sido varias y de importancia real las concesiones de nuevas líneas, ó de ramales solicitados.

Los decretos transcriptos en seguida, dan una exacta idea de las gestiones iniciadas en el sentido indicado por particulares ó empresas que explotan ya grandes líneas.

Entre las últimas se cuenta la del Pacífico que después de varias gestiones hechas por este Ministerio se ha comprometido á realizar la construcción de varios ramales que le fueran concedidos al ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste y cuya ejecución habíase venido postergando por razones que si en cierto momento pudieron ser aceptables decidiendo á los gobiernos anteriores á proceder con tolerancia, luego no tuvieron motivo de ser y en consecuencia se apremió el cumplimiento de las obligaciones contraídas.

La Plata, Febrero 13 de 1912.

Atento lo informado precedentemente, el Poder Ejecutivo—

RESUELVE:

Art. 1º Conceder á don Daniel L. Canale autorización para construir y explotar un ferrocarril agrícola y económico, que, partiendo de Mar del Plata, atraviere Balcarce y Tandil para terminar en Olavarría, de acuerdo con el trazado general indicado en el plano de fojas de este expediente y sujeta á las prescripciones establecidas en la Ley de Septiembre 6 de 1904 y decreto reglamentario de Septiembre 21 del mismo año.

Art. 2º Los estudios definitivos deberán presentarse dentro del plazo de nueve meses á contar de la presente, bajo apercibimiento de declarar caduca la concesión.

Art. 3º La línea concedida se dividirá en tres secciones: la primera comprendida entre Mar del Plata y Balcarce; la segunda entre Balcarce y Tandil y entre Tandil y Olavarría la tercera.

Art. 4º Las obras de la primera sección deberán estar terminadas y la línea librada al servicio público en su totalidad dentro de los diez y ocho meses de iniciada la construcción.

En caso contrario, el concesionario abonará mensualmente una multa de doscientos pesos moneda nacional por kilómetro de vía concedida que no estuviere en esas condiciones y hasta tanto lo estuviere.

La totalidad de las obras de las tres secciones deberán estar terminadas y la línea librada al servicio público á los tres años de iniciada la construcción de la primera sección.

En caso contrario, el concesionario abonará la misma multa establecida en la primera parte de este artículo.

Art. 5º Si el concesionario no abonase las multas establecidas en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo podrá declarar caduca la concesión, con pérdida para el concesionario de su depósito de garantía.

Art. 6º Aparte de lo establecido en el artículo 8º de la Ley de Septiembre 6 de 1904, la Provincia se reserva el derecho de expropiar la línea que se concede, dentro de los diez años de la escrituración de la presente concesión á los precios de construcción de la línea. Si se produjera alza en los precios de construcción, el Poder Ejecutivo, por razones de equidad, agregará á ese precio una indemnización que no excederá del 10 por ciento.

Art. 7º Al presentar los estudios definitivos, el concesionario cuidará de no perjudicar los trazados y concesiones anteriores á la suya, ya sean provinciales ó nacionales.

Art. 8º Al otorgarse la concesión el concesionario integrará el depósito de garantía de acuerdo con el artículo 1º del decreto de Agosto 1º de 1910, á la orden del Poder Ejecutivo en efectivo ó en títulos de renta, aforados al valor corriente en plaza, el 1 por ciento del costo calculado de la línea; á cuyo objeto, se establece el precio kilométrico en 35.000 pesos moneda nacional y siendo el recorrido aproximadamente de 315 kilómetros, le corresponde, por consiguiente, integrar el depósito hasta la suma de 110.250 pesos moneda nacional.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno á fin de que previa notificación del interesado, extienda la respectiva escritura de concesión.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros y al Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Febrero 28 de 1912.

Vistas las presentes actuaciones, el Poder Ejecutivo—

RESUELVE:

1º Conceder á don Ernesto Lalanne autorización para construir y explotar un ferrocarril agrícola y económico que partiendo de Quequén, pasando por Juárez, termine en Olavarría, con un ramal al Tandil, que arranque de un punto intermedio de la línea entre Quequén y Juárez, de acuerdo con el trazado general indicado en el plano que corre á fojas de este expediente y sujeto á las prescripciones establecidas en la ley de Septiembre 6 de 1904 y decreto reglamentario de Septiembre 21 del mismo año.

2º Los estudios definitivos deberán presentarse dentro del plazo de nueve meses á contar de la presente, bajo apercibimiento de declarar caduca la concesión.

3º La línea concedida se dividirá en tres secciones: la primera comprendida entre Quequén y Juárez; la segunda el ramal á Tandil y entre Juárez y Olavarría la tercera.

4º Las obras de la primera sección deberán estar terminadas y la línea librada al servicio público en su totalidad dentro de los diez y ocho meses de iniciada la construcción. En caso contrario, el concesionario abonará mensualmente una multa de doscientos pesos moneda nacional por kilómetro de vía concedida que no estuviere en estas condiciones y hasta tanto lo estuviere.

La totalidad de las obras de las tres secciones deberán estar terminadas y la línea librada al servicio público á los tres años de iniciada la construcción de la primera sección.

En caso contrario, el concesionario abonará la misma multa establecida en la primera parte de este artículo.

5º Si el concesionario no abonase las multas establecidas en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo podrá declarar caduca la concesión, con pérdida para el concesionario de su depósito de garantía.

Al presentar los estudios definitivos, el concesionario cuidará de no perjudicar los trazados y concesiones anteriores á la suya.

6º Al otorgarse la escritura de concesión, el concesionario integrará el depósito de garantía de acuerdo con el artículo 1º del decreto de Agosto 1º de 1910 á la orden del Poder Ejecutivo en efectivo ó en títulos de renta, aforados al valor corriente en plaza, el 1 por ciento del costo calculado de la línea, á cuyo objeto se establece el costo kilométrico en 35.000 pesos moneda nacional. Siendo el recorrido aproximadamente de 320 kilómetros, le corresponde, por consiguiente, integrar el depósito hasta la suma de 112.000 pesos moneda nacional.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno á fin de que previa notificación del interesado, extienda la respectiva escritura de contrato.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros y al Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Agosto 28 de 1911.

Visto el presente expediente por el que la Compañía del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico solicita prórroga para terminar las líneas y ramales concedidos al Ferrocarril de Bahía Blanca al noroeste y atento lo informado por el Departamento de Ingenieros

SE RESUELVE:

Art. 1º Acuérdense las prórrogas siguientes:

Para terminar hasta el río Colorado ó sean 103 kilómetros, Mayo de 1912.

Para terminar hasta el kilómetro 160, Mayo de 1913.

Para terminar hasta el kilómetro 200, Mayo de 1914.

Para terminar hasta el kilómetro 252 (terminación), 31 de Diciembre de 1914.

Art. 2º La Empresa se hará pasible de las multas fijadas por las respectivas concesiones, en caso de no cumplir con el compromiso que contrae de realizar las obras dentro de los nuevos plazos establecidos.

Art. 3º Dentro del plazo de seis meses á contar desde la fecha de la presente resolución, la Empresa presentará los planos correspondientes á los ramales concedidos por resolución del 20 de Noviembre de 1907. El plazo para la construcción de estos ramales lo fijará el Poder Ejecutivo previo informe que deberá elevar el Departamento de Ingenieros, acerca de si, efectivamente, se han dividido y entregado á la colonización las tierras próximas á la Bahía San Blas y demás afectadas por esas líneas.

El Poder Ejecutivo se reserva el derecho de disminuir estos plazos si se modificaren en el interesado las razones que han determinado esta prórroga.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente á la Empresa; fecho, vuelva.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

El año próximo pasado fué autorizada la empresa del Pacífico á librar una reducida sección de estas líneas dictándose al efecto la siguiente resolución:

La Plata, Julio 5 de 1911.

De acuerdo con lo informado por el Departamento de Ingenieros el Poder Ejecutivo—

RESUELVE:

Autorizar á la empresa del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, administradora del Bahía Blanca y Noroeste para librar al servicio público con carácter provisional cinco kilómetros de la línea de Bahía Blanca á Patagones.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente resolución; fecho, vuelva.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

Respecto del ferrocarril eléctrico proyectado entre La Plata y Avellaneda se dictaron, entre otras de menor importancia, las siguientes resoluciones:

La Plata, Diciembre 29 de 1911.

Vistos los planos presentados por los señores Otto Franke y Compañía para la construcción del ferrocarril eléctrico de La Plata á Avellaneda, del que son concesionarios; y atento lo informado por el Departamento de Ingenieros, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Aprobar los estudios, proyectos y planos presentados, así como también la variante propuesta entre los kilómetros 12.524,53 y 26.466,30 en campo de los herederos de L. Pe-reyra y la ubicación de estaciones, excepto la terminal en La Plata que su ubicará en la Plaza Olazábal.

2º Al iniciarse la construcción de las obras, los concesionarios llevarán á cabo las modificaciones aconsejadas por el Departamento de Ingenieros y aceptadas por la Empresa.

3º Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique á los señores Otto Franke y Compañía y comuníquese al Departamento de Ingenieros.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Enero 25 de 1912.

Atenta la observación que hacen los señores Otto Franke y Compañía al notificarse de la resolución de fecha 29 de Diciembre último, en que manifiestan que se les permita la modificación de la ubicación y dimensiones ó supresión de la estación en el kilómetro 2.300 por no creer que sea indispensable su instalación si la terminal se establece en la plaza Olazábal y siendo ello atendible, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Autorizar á los señores Otto Franke y Compañía para suprimir la estación en el kilómetro 2.300 ó proponer las modificaciones que estime convenientes respecto de la ubicación ó dimensiones de la misma.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros y pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente resolución á los interesados.

Repónganse las fojas.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

A fines del año próximo pasado quedó convertido en ley por Vuestra Honorabilidad, un antiguo proyecto que, si bien no fué de iniciativa de este gobierno, á éste le cupo la oportunidad de intervenir en forma decisiva en favor de su despacho, que se hizo, en virtud de gestiones realizadas por el ministerio á mi cargo y por la comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, en condiciones más ventajosas para la Provincia, obteniéndose en compensación de la excepción acordada, que la empresa del Ferrocarril del Sud ampliara las obras que se comprometiera en un principio á construir.

Me refiero á la ley exonerando á la Compañía del Ferrocarril Buenos Aires, Ensenada y Costa Sur, de las multas impuestas, la cual quedó sancionada en los siguientes términos:

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Exonérase á la Compañía del ferrocarril Buenos Aires, Ensenada y Costa Sur de las multas impuestas por el Poder Ejecutivo en los decretos de Enero 2 de 1895 y Julio 17 de 1897, dejándose subsistente la caducidad de la concesión que fué acordada á sus antecesores los señores R. A. Wilkinson y Compañía, por la ley de 25 de Febrero de 1888 y que fué también declarada caduca por el segundo de dichos decretos.

Art. 2º La Compañía del ferrocarril Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud se obliga en cambio:

- a) A continuar hacia el sur el ramal de Alvarez Jonte en una extensión no menor de 25 kilómetros, contados desde la actual punta de rieles.
- b) A transportar la actual estación de la Magdalena hasta un punto central de esa ciudad.
- c) A construir una línea que, partiendo de un punto cualquiera del actual sistema del ferrocarril Costa Sud, empalme con el ferrocarril del Sud en su línea principal á Chascomús, sea al norte ó al sud del río Salado.
- d) A reconstruir todas las líneas del ferrocarril Costa Sur hasta dejarlas en las mismas condiciones que las demás del ferrocarril del Sur.

Art. 3° Autorízase á la misma Compañía á extender sus rieles desde la futura estación Magdalena hasta la costa del Río de la Plata, en el caso de que en ella se construyera un balneario ó puerto y conviniera á sus intereses el hacerlo.

Art. 4° Las obligaciones enumeradas en los incisos *a)*, *b)* y *d)* serán cumplidas por la Compañía, salvo caso de fuerza mayor, dentro del plazo de dos años á contar desde la promulgación de esta ley.

Lo enunciado en el inciso *c)*, dentro de los tres años contados de igual manera.

Art. 5° La falta de cumplimiento á cualquiera de las obligaciones estipuladas, hará revivir *ipso facto*, las multas establecidas por el decreto de fecha 17 de julio de 1897.

Art. 6° Comuníquese, etc.

CADUCIDAD DE CONCESIONES

Por no haberse dado cumplimiento á las obligaciones contraídas, fueron declaradas caducas las concesiones de líneas férreas hechas á los señores Eduardo Rodríguez y Sociedad Anónima del ferrocarril de Ramallo á Bartolomé Mitre, dictándose al efecto las siguientes resoluciones:

La Plata, Octubre de 1911.

RESULTANDO:

Que á don Eduardo Rodríguez, por resolución de fecha 11 de Mayo de 1910, se le acordó autorización para construir y explotar dos líneas férreas de trocha de un metro, entre Pergamino y Chacabuco y entre Arenales y estación Meridiano V del Ferrocarril Oeste.

Que con fecha 20 del mismo mes y año, se notificó al interesado de la resolución citada en la que se establece el plazo de cuatro meses á contar de la fecha de la notificación, para reducir la concesión á escritura pública.

Que han transcurrido con exceso los cuatro meses, sin haberse llevado á cabo esa diligencia, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Declarar caduca y sin ningún efecto la concesión á que se refiere el exordio de la presente, acordada á don Eduardo Rodríguez, por resolución de 11 de Mayo de 1910.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno á fin de que notifique al interesado por edictos por el término de ochos días en los diarios « Boletín Oficial », « El Día » y « La Reforma ».

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Noviembre 8 de 1911.

Resultando de lo informado por el Departamento de Ingenieros que la sociedad anónima del ferrocarril económico de Ramallo á Bartolomé Mitre no ha dado cumplimiento á los trabajos á pesar de haber vencido con exceso el plazo dentro del cual debía hacerlo; atento lo manifestado por el señor Asesor de Gobierno en la vista que antecede y de acuerdo con lo que dispone el artículo 6º de la Ley de 6 de Septiembre de 1904 y artículo 4º del decreto reglamentario de la misma, el Poder Ejecutivo—

RESUELVE :

Declarar caduca y sin ningún valor la concesión que se acordó á la sociedad anónima del ferrocarril económico de Ramallo á Bartolomé Mitre con fecha 12 de Diciembre de 1905 para construir una línea férrea de trocha angosta entre el puerto de Ramallo y el pueblo de Arrecifes.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique por cédula la presente á la sociedad citada.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

TRANVÍAS

La serie de resoluciones que á continuación se transcriben informan del movimiento habido en el último período en materia de construcción de tranvías. Como se verá, ha sido asegurada la ejecución de dos líneas, actualmente en obra, que tienden á vincular á centros de población importantes del norte y oeste de la Provincia con la Capital Federal. Inoficioso me parece hacer consideración alguna para demostrar la magnitud de los beneficios que reportarán esas nuevas vías de comunicación.

La Plata, Noviembre 21 de 1911.

Vista la solicitud de la compañía «The Buenos Aires City and Suburban Tramways Limited», concesionaria del tranvía eléctrico entre el límite de la Capital Federal y el Tigre Hotel por la que pide se le acuerde ampliación de su concesión, y atento lo informado por el Departamento de Ingenieros y lo dictaminado por el Asesor de Gobierno, de lo que resulta que no hay inconveniente en acceder á lo solicitado, y—

CONSIDERANDO:

Que el espíritu de la ley de 18 de Julio de 1907, de construcción de los caminos afirmados, es contrario á la construcción de líneas de tranvías sobre la parte adoquinada de la calzada;

Que si bien, en gran parte de la Avenida Santa Fe pueden colocarse los rieles por la rambla interior, al estrecharse dicha avenida y en su continuación en parte del ejido de San Isidro y de San Fernando (Avenida Once de Septiembre), el adoquinado cubre todo el ancho de la calzada por lo que se hace necesario modificar el recorrido propuesto, adoptando una calle lateral para la segunda vía solicitada.

Que la concesión primitiva tiene también una de sus líneas por las calles Once de Septiembre entre Maipú y Colón (en San Fernando) y no habiéndose principiado en esa parte la construcción no se irroga mayor perjuicio á la empresa, modificando también el trazado establecido, modificación con la que la empresa está conforme según lo declara en la nota que antecede; por estas consideraciones legales y de interés general, el Poder Ejecutivo, en uso de la facultad que le confiere el artículo 3º de la ley 17 de Febrero de 1899, sobre construcción de tranvías á tracción mecánica —

RESUELVE:

1º Concédese á la compañía «The Buenos Aires City and Suburban Tramways Limited», una ampliación de su red de tranvías que constará de los siguientes ramales, cuyo recorrido se indica:

- a) Una línea que, partiendo de la esquina Santa Fe y Alvear (en Martínez), siga por aquélla (Centenario, en San Isidro) y por la Avenida Once de Septiembre hasta la calle Almirante Brown (en San Fernando).
- b) Desde el mismo punto (Santa Fe y Alvear, en Martínez) se establecerá una segunda vía hasta el cruce con el Ferrocarril Central Argentino (cerca de la estación Victoria del mismo), la que se prolongará hasta entrar en San Fernando por la calle que ofreciera mayores ventajas y que en su oportunidad se resolverá.

- c)* Se establecerá una segunda vía entre el límite de la capital federal por la Avenida Santa Fe hasta la calle Alvear (en Martínez).
- d)* En San Fernando un ramal que, partiendo de la esquina Once de Septiembre y Maipú, siga por ésta hasta la calle Tres de Febrero y por ésta hasta empalmar con la línea principal en Tres de Febrero y San Martín.
- e)* En Las Conchas, del punto terminal frente al Tigre Hotel, kilómetro 20,793, ribera del río Luján hasta la calle Lavalle y por ésta (ribera del Río Tigre) hasta el puente Buenos Aires, kilómetro 18,570 de la línea principal.
- f)* De la línea principal, kilómetro 16,620, un ramal por la calle sin nombre que limita los partidos de Las Conchas y San Fernando hasta encontrar la calle Romero.
- g)* De la línea principal un ramal por la calle Mitre hasta la estación Tigre Oeste del Ferrocarril Central Argentino.

2º En lugar del recorrido por la calle Once de Septiembre entre Maipú y Colón, en San Fernando, de la concesión primitiva, se adoptará el siguiente:

De la esquina de Colón y Constitución, tomar por ésta hasta Almirante Brown y por ésta hasta Once de Septiembre, empalmando con la línea de la ampliación *a*).

3º Acéptase hasta tanto presente la empresa la memoria y planos definitivos, la declaración que hace, estimando en pesos 150.000 oro el capital á emplearse en estas ampliaciones.

4º La empresa deberá presentar la memoria y los planos definitivos á los seis meses contados de la escrituración de la presente concesión, é iniciar los trabajos á los dos meses de ser aprobados los planos.

5º El período de construcción será de 30 meses como máximo para todas esas ampliaciones, excepto la *b*) para la que se establece en sesenta meses, y la *c*) que deberá terminarse en el plazo de la primitiva concesión.

6º Sin abandonar el derecho de declarar caduca esta concesión si la empresa no cumpliera dentro de los plazos establecidos, ella será pasible de las multas siguientes:

Pesos 500 por un mes de retardo en la presentación de los planos.

Pesos 50 por mes y por kilómetro de línea no terminado en los plazos establecidos.

7º La construcción y explotación de estas líneas que se conceden estarán sujetas á las disposiciones de la ley y decreto reglamentario vigentes y á la ley de 18 de Julio de 1907, sobre construcción de caminos afirmados.

8º En las calles ya pavimentadas en cumplimiento de la ley citada en el artículo anterior, que por excepción y por circunstancias especiales se permite á la empresa extender sus rieles, correrá á cargo de la misma el pago de la parte de adoquinado comprendido entre los rieles, y además 50 centímetros á cada lado de la misma. A los efectos del pago, la empresa gozará de los mismos plazos y beneficios que los propietarios limítrofes.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno, á fin de que notifique á la empresa recurrente y extienda la respectiva escritura de contrato, previa la integración del depósito á que se refiere el artículo 7º de la ley de la materia.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros y á las municipalidades de Las Conchas, San Fernando, San Isidro y Vicente López.

Insértese en el Registro Oficial.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Agosto 17 de 1911.

Vista la presentación de los señores Quesáda Hermanos, por la que solicitan autorización para construir una línea de tranvías eléctricos que, partiendo de la Capital Federal, llegue hasta el partido de Luján; y atentos los informes de las oficinas técnicas, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Autorizar á los señores Quesada Hermanos á tender las líneas del tranvía de que son concesionarios — ley 4809 — por el camino del oeste, prolongación de la calle Rivadavia desde el límite de la Capital Federal hasta Morón, con sujeción á las siguientes condiciones, á cuyo cumplimiento queda en absoluto subordinada esta autorización:

- 1ª La tracción á emplearse será la eléctrica con exclusión de toda otra.
- 2ª La autorización se otorga con la reserva expresa de que se cumplirán en todas sus partes las disposiciones de la ley sobre construcción de caminos afirmados, sancionada el 15 de Julio de 1907 y promulgada el 18 de Julio del mismo año, debiendo, en consecuencia, los concesionarios desviarse del expresado camino y expropiar en su caso por su exclusiva cuenta los terrenos necesarios siempre que el camino esté pavimentado en todo su ancho, como asimismo siempre que sea necesario á juicio del Poder Ejecutivo, ampliar y extender á todo el ancho del camino la pavimentación ya construída.

Al efecto, los señores Quesada Hermanos deberán presentar al Poder Ejecutivo los planos y estudios correspondientes dentro de los seis meses de la fecha. El solo vencimiento de este plazo sin que se haya cumplido esta condición y el transcurso de un año sin que se hayan iniciado formalmente los trabajos de construcción, bastarán para dar por inexistente esta autorización que caducará aún antes de estos plazos si caducare la concesión nacional que la motiva.

- 3ª Esta autorización no afecta el derecho de los municipios cuyas plantas urbanas atraviese la línea.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Diciembre 20 de 1911.

Visto el presente expediente, por el que el señor Juan Posse solicita la concesión de una línea de tranvía á tracción mecánica en Villa Posse, partido de Merlo, y atentos los informes del Departamento de Ingenieros y Dirección General de Caminos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE :

Acordar al señor Juan Posse autorización para construir y explotar una línea de tranvías á tracción mecánica en Villa

Posse, partido de Merlo, de conformidad con lo resuelto en la ley respectiva de Febrero 17 de 1899 y decreto reglamentario de la misma. A los tres meses de la notificación del presente, el concesionario presentará los planos definitivos y los estudios de detalle y las obras deberán estar terminadas al año de la iniciación de los trabajos.

En el punto marcado A en bermellón, el concesionario construirá una alcantarilla con caño de metro 0,50 de diámetro para dar paso al desagüe del camino.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente al interesado y extienda la respectiva escritura.

Comuníquese á la intendencia municipal de Merlo y al Departamento de Ingenieros.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Enero 25 de 1912.

En vista de lo manifestado precedentemente, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE :

Volver el presente expediente á la Escribanía Mayor de Gobierno, haciéndole presente que la escritura de concesión de la línea del tranvía en Villa Posse, partido de Merlo, á que se refiere la resolución de este Ministerio, de fecha 20 de Diciembre del año próximo pasado, debe extenderse á nombre de la Compañía General de Tabacos.

Comuníquese á la Intendencia Municipal de Merlo.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Julio 10 de 1911.

De acuerdo con los informes producidos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Autorizar al señor Comisionado Municipal en Mar del Plata para conceder á la sociedad anónima « Mar del Plata Jockey Club » la ampliación de la línea de tranvías que le fué concedida en virtud de la resolución fecha 21 de Diciembre de 1908, debiendo regir para esta ampliación las mismas condiciones que se determinaron para la principal.

Pase á sus efectos á dicho Comisionado.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Julio 19 de 1911.

En vista de lo informado por el Departamento de Ingenieros, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Aprobar la memoria descriptiva presentada por los señores Esteban B. Gandulfo y Compañía de la línea de tranvías á tracción mecánica, desde Avellaneda á La Plata, de la que son concesionarios.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente resolución á los interesados, previa reposición de fojas; fecho, vuelva.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Junio 13 de 1911.

Atento lo manifestado por la Dirección General de Caminos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Autorizar á la Compañía de Tranvías de Buenos Aires y Quilmes á ocupar, con el desvío á que se refiere en su nota de fojas 4 y en una extensión lineal de ciento quince metros,

la faja destinada á la circulación de automóviles en el camino general de Avellaneda á La Plata, á la altura del Kilómetro 6 y bajo la condición de que en ningún punto se reducirá con esa obra el ancho del camino de automóviles, á menos de seis metros cincuenta centímetros.

2º Pasar el presente á la Dirección General de Caminos para que notifique á la empresa recurrente, previa reposición de sellos.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

CAMINOS

En materia de caminos que constituye un problema muy vasto dada la enorme extensión de la Provincia, problema cuya completa solución será la obra del esfuerzo tenaz y ordenado de muchos gobiernos; pues no sólo hay que luchar con la falta material de tiempo para resolverlo en un plazo relativamente breve sino también con la falta de recursos para abordarlo de inmediato en toda la amplitud que reclama; en esa materia, repito, este Ministerio ha hecho todo lo que ha podido dentro de los límites en que le ha sido dado desenvolver su actividad y su buen deseo, contando para el caso con el valioso concurso de la dirección del ramo, en cuya memoria encontraréis todo el detalle de la labor realizada en el último ejercicio administrativo. Créome por ello relevado de la tarea de hacer una exposición minuciosa sobre el particular.

Igualmente se ha continuado la obra que se halla terminada á la fecha, en su casi totalidad, de los caminos afirmados de acceso de la Provincia á la Capital Federal. Ampliada por Vuestra Honorabilidad la ley que autorizó esas construcciones, que por cierto contribuirán eficazmente al progreso en todos los órdenes, de los partidos vecinos á Buenos Aires, se acogieron á ella en primer término, los vecinos de

Vicente López y San Martín, dictándose con tal motivo las siguientes resoluciones:

La Plata, Agosto 2 de 1911.

Vistas las presentaciones de los señores Narciso Agüero y Compañía, empresarios de obras de pavimentación, por la que acompañan un contrato firmado por los vecinos de Vicente López y San Martín, por la construcción del afirmado de la calle San Martín y otras que se especifican en el plano adjunto y solicitando acojerse á la ley de Enero 24 del corriente año, y—

CONSIDERANDO:

Qué las condiciones que en dicha ley se establecen han sido llenadas. En efecto:

1º Se trata de calles unidas en el camino pavimentado al Tigre.

2º El número de afirmados representa á prima facie la mayoría establecida y no puede establecerse exactamente debido á no estar catastrada esa zona. Por otro lado, los empresarios se responsabilizan de emergencias que pudieran resultar de la falta de esta mayoría.

3º No habiéndose efectuado licitación alguna de pavimentos de las calles á emplear, se ha tenido que fijar el precio del mismo, de acuerdo con los análisis de precios formulados por el Departamento de Ingenieros.

Que siendo conveniente la pavimentación de dichas calles, que beneficiarán una extensa zona, el Poder Ejecutivo—

RESUELVE:

1º Declarar acogidos á los propietarios á los beneficios de la ley 24 de Enero del corriente año.

2º Aprobar el contrato celebrado entre los propietarios y los señores Narciso Agüero y Compañía, en cuanto no se opongan á la ley y á las demás condiciones establecidas por la obra, en el pliego de bases y condiciones formulado por el Departamento de Ingenieros.

3º Aprobar también el trazado proyectado de acuerdo con el plano que corre á fojas de este expediente.

4º Fijar los precios para la construcción del adoquinado en la siguiente forma:

- a) Por metro cuadrado de adoquinado de granito, con base de hormigón establecido en el pliego de condiciones incluyendo la capa de arena, apisonamiento y además la excavación y preparación de la capa de firme: diez y seis pesos noventa y siete centavos moneda nacional, (§ 16,97 m.n).
- b) Por metro cúbico de pavimento de tierra fuera de la capa del firme y transporte á cualquier distancia: un peso con cincuenta centavos, (§ 1,50 m.n).
- c) Por metro lineal de cordón: ocho pesos moneda nacional, (§ 8,00 m.n).

Notifíquese á los señores Agüero y Compañía que deberán oportunamente depositar en el Banco de la Provincia, y á la orden del Poder Ejecutivo, el cinco por ciento (5 %) del importe total de las obras, por el término de cinco años, en garantía de la conservación del adoquinado que se construya; sin cuyo requisito no se entregarán las cuentas visadas.

Pase á sus efectos al Departamento de Ingenieros y comuníquese á Contaduría General.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Febrero 15 de 1912.

Vista la presentación de la empresa Narciso Agüero y Compañía por la que solicita la modificación de la resolución de Agosto 2 de 1911 en el sentido de construir de asfalto en vez de granito el camino entre las estaciones de Villa Ballester, San Martín, San Andrés y Florida, en virtud de las dificultades con que tropieza en la adquisición de los adoquines de granito de acuerdo con lo expresado en el pliego de condiciones, y—

CONSIDERANDO:

Que en el contrato primitivo celebrado entre los vecinos y los empresarios se establece que el pavimento deberá ser de granito ó de concreto asfalto;

Que es exacto lo que afirma la empresa Agüero y Compañía en lo que respecta á la dificultad de obtener buenos adoquines debido á las numerosas obras de pavimentación que se construyen actualmente en la Capital Federal y en la Provincia, lo que trae por consecuencia su encarecimiento y desmérito y la falta de uniformidad de su talla y de su calidad;

Que habiéndose citado por edictos por el Ministerio de Obras Públicas á los vecinos contratantes á fin de que presentaran se conformidad en la substitución de la clase de pavimento, si bien algunos de los propietarios se han mostrado disconformes á esta modificación, la mayoría está en un todo de acuerdo con las ventajas que ofrece el referido cambio;

Que la empresa Narciso Agüero y Compañía se declara responsable de las emergencias que pudieran resultar en el caso de que la mayoría á que se refiere el párrafo anterior no alcanzará á constituir la mayoría que determina la ley de la materia;

Que el Departamento de Ingenieros en su informe de fecha 28 de Diciembre último indica que no habría inconveniente en la substitución, salvo en los pasos á nivel de los ferrocarriles y la rampa que existe desde la línea de unión del camino afirmado de granito de la estación Florida del Ferrocarril Central Argentino con la de arranque de la obra;

Que el precio que en dicho informe se establece como equitativo es el de pesos 15,85 moneda nacional por metro cuadrado de asfaltado;

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Aceptar la substitución de la cubierta del pavimento contratado con la empresa Narciso Agüero y Compañía por la de asfalto á excepción de los trechos que se especifican en el penúltimo párrafo del estudio.

2º Establecer en pesos 15,85 moneda nacional el metro cuadrado el precio del pavimento con cubierta de asfalto.

3º Dejar subsistentes los demás precios y condiciones establecidas en la resolución de 2 de Agosto de 1911.

4º Vuelva al Departamento de Ingenieros á fin de que modifique el pliego de bases y condiciones de acuerdo con la presente resolución y con las prescripciones que se establecen ordinariamente en los pliegos de construcción en esta clase de pavimentos.

5º Comuníquese á la Contaduría General y á los interesados.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

A propósito de los caminos pavimentados, este Ministerio adoptó las medidas de que informan los documentos que á continuación se transcriben y en los que está explicada la razón de aquéllas:

La Plata, Junio 1º de 1911.

Al señor Intendente Municipal de la Capital Federal, doctor Joaquín J. de Anchorena.

La Provincia ha construído, entre otros caminos pavimentados, uno que conduce desde Avellaneda hasta Lomas de Zamora, y otro desde el límite de la Capital Federal hasta San Martín. Ahora bien, el acceso al camino de San Martín es casi imposible dentro del municipio de la Capital. La pavimentación ofrecida por el antecesor de V. S. de la avenida que empalma con el camino construído por la Provincia, no se ha llevado á cabo. El acceso al Puente del Riachuelo sea por la calle Pedro Mendoza ó por la Avenida Vieytes, es molesto por el mal estado de los afirmados de ambas calles sometidos á la acción de un tráfico extraordinario.

Esas circunstancias me deciden á dirigirme al señor Intendente, á fin de interesarlo en la adopción de las medidas oportunas para subsanar esas dificultades, propendiendo con ello, como con la instalación del mercado de frutas en el puerto, tarea en que se muestra V. E. tan empeñado y

cuya solución definitiva el Gobierno de que formo parte, espera con verdadero interés, á solucionar satisfactoriamente problemas de diversa índole que afectan por igual á la Capital Federal y á la provincia de Buenos Aires.

Saluda al señor Intendente con su consideración más distinguida.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Diciembre 27 de 1911.

Siendo necesario reglamentar la forma cómo deben proceder los directores de los caminos adoquinados construídos en virtud de la ley de 18 de Julio de 1907 para la confección del catastro de las zonas á que se refiere el artículo 17 de la misma para el pago de las obras; así como también al procedimiento para efectuar el cobro á los propietarios de la parte que les corresponde abonar, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Los directores de los caminos afirmados confeccionarán un plano general del catastro en escala $\frac{1}{5000}$ en el cual estén trazados los grandes polígonos que se hayan levantado en el terreno. Dentro de cada uno de estos polígonos, cada lote de terreno tendrá un número de orden. Aparte del plan general, presentarán uno para cada polígono ó para cada manzana en escala de $\frac{1}{1000}$. En el espacio ocupado para cada lote, estará indicado el nombre del propietario y la superficie del lote.

Art. 2º Una vez terminado el catastro, los directores trazarán las líneas de zonas á que se refiere el artículo 17 de la ley. A ese objeto tendrán en cuenta lo determinado por el señor Asesor de Gobierno en el expediente letra D, número 153 de 1911, del Ministerio de Obras Públicas, y las siguientes consideraciones:

- a) Cuando el terreno comprendido en las zonas no contenga calles, su ancho será el determinado por la ley ó sea de 300 metros; en caso contrario, se establecerá el ancho uniforme de 330 metros.

- b) En los ejidos de pueblos las líneas de zonas se trazarán en la misma forma que fuera de ellas y los propietarios comprendidos abonarán la parte correspondiente, aun cuando hubiesen fijado otros adoquinados.
- c) En los casos particulares que no estén especificados en el presente ó en el citado dictamen del Asesor, los directores trazarán las líneas de zona de acuerdo con su criterio profesional.

Art. 3º Una vez terminado el trazado de las líneas de zona, los directores elevarán el plano por el conducto que corresponde al Ministro de Obras Públicas para su aprobación, y una vez aprobado confeccionarán las planillas en que se indique el número de unidades de cada zona que corresponde á cada lote. Pasadas estas planillas al Ministerio de Obras Públicas, se citará por edictos y por el término de un mes á todos los propietarios á fin de que presten su conformidad sobre el cálculo de unidades en sus respectivos lotes, ó para que rectifiquen cualquier dato equivocado que hubiere en el plano. Vencido el plazo de las publicaciones, no se atenderán reclamos por diferencia de superficie.

Art. 4º Mientras tanto el Departamento de Ingenieros y la Dirección General de Rentas procederán á hacer el cálculo del costo del camino incluído la inspección, catastro, etc., y con el fin de obtener el impuesto correspondiente á cada unidad de superficie en las diferentes zonas.

Art. 5º Con estos datos se formularán las nuevas planillas con las sumas que semestralmente deberán abonar los propietarios, las que para su cobro y una vez aprobadas, serán pasadas al Ministerio de Hacienda.

Art. 6º Comuníquese á quienes corresponda é insértese en el « Boletín » y Registro Oficial.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

AMPLIACIÓN DE RECURSOS

Habiendo resultado insuficientes los recursos votados para la construcción de los caminos pavimentados y siendo por otra parte necesario realizar otras obras complementarias de aquéllos, este Ministerio solicitó del de Hacienda que os requiriera la ampliación en pesos 1.200.000 de la emisión de títulos que autoriza la ley de la materia, debiendo destinarse estos fondos á la terminación de los caminos mencionados y ejecución de ramales de acceso á las estaciones Haedo y Puente Alsina.

El respectivo proyecto fué oportunamente sometido á Vuestra Honorabilidad, siendo convertido en ley en Marzo del año corriente.

OBRAS COMPLEMENTARIAS

A fin de unir los caminos pavimentados á la red de calles de los pueblos que atraviesan, este Ministerio dispuso en su oportunidad la ejecución de una serie de obras complementarias con el propósito de facilitar de todas maneras, la vialidad pública.

Entre ellas, deben especialmente mencionarse, las siguientes:

Se solicitó y obtuvo del Gobierno Nacional, el ensanche del puente que da acceso al Tigre, en el camino de Buenos Aires á ese pueblo.

—Se autorizó á los contratistas del camino de Buenos Aires á Morón, para que construyeran por

cuenta del Gobierno el afirmado de la calle Rivadavia, en Morón, entre las de Humberto y Brandzen.

—A fin de obtener una mejor conservación del adoquinado en el camino del Norte, se contrató el asfaltado de las juntas, con el contratista viuda de Durruti.

—En el camino de Buenos Aires á Morón, se dispuso la colocación de nuevas alcantarillas á fin de mejorar los desagües de esa zona.

—El alambrado del camino de La Plata á Avellaneda, ha sido contratado en su totalidad, así como la colocación de tranqueras en los puntos de cruce.

—En la calle General Mitre, en el Tigre, punto terminal del camino de Buenos Aires á ese punto, se dispuso la construcción de un muro de contención sobre el río Paraná, á fin de evitar el derrumbe de la barranca en ese punto.

—En el camino de Buenos Aires á Morón, se ordenó la construcción de una faja adoquinada frente á la estación Haedo, á fin de facilitar el acceso á ella.

—En el de Buenos Aires á San Martín, se ha aumentado el número de alcantarillas para mejorar los desagües de la región, y por último, con éxito bien remarcable se ha ensayado el arbolado de los caminos que se están pavimentando.

EL CAMINO PAVIMENTADO LA PLATA-AVELLANEDA

Os son conocidas y por ello me excuso de la tarea de historiarlas de nuevo, las dificultades surgidas entre el gobierno y la empresa constructora del

camino pavimentado entre La Plata y Avellaneda, dificultades que tuvieron su origen en las graves imperfecciones de que adolecía el contrato primitivo celebrado durante la administración anterior y que, de no haber sido corregidas, hubieran causado considerable daño á los intereses de la Provincia como consecuencia de un exceso cuantioso que resultaba en el precio calculado á la obra.

Notado oportunamente por este Ministerio el error cometido, se invitó á la empresa á enmendarlo, firme el Gobierno en el propósito de no consentirlo y de llegar á cualquier extremo en salvaguarda del Estado y de la corrección administrativa. Después de laboriosas tramitaciones se consiguió regularizar el contrato formulándose las siguientes nuevas bases de acuerdo, con las cuales se lleva á cabo la obra, la cual es objeto del más severo contralor á fin de asegurar la mejor ejecución:

En la ciudad de La Plata, á los veintinueve días del mes de Mayo de mil novecientos once, reunidos en el despacho del señor Ministro con el representante de la Sociedad Franco Argentina de Caminos, señor Maurice Auboyneau, con su abogado el doctor Julio García y el representante de los banqueros, dichos representantes manifestaron:

Que de acuerdo con las ideas vertidas en dichas conferencias con el señor Ministro, sus asesores técnicos, y ellos mismos, venían á establecer las bases de modificación del contrato celebrado el 31 de Diciembre de 1909 entre el Gobierno de la Provincia y los señores Otto Franke y Compañía, (de quienes es cesionaria la Sociedad Franco Argentina de Caminos), para la construcción del camino pavimentado que debe unir esta Capital con la ciudad de Avellaneda hasta llegar al límite de la Capital Federal; y que dentro de las ideas generales expuestas por el señor Ministro, habían proyectado *ad referendum* las bases que figuran más adelante.

Que dichas bases se formulan bajo la reserva expresa de los derechos de la Sociedad, emergentes del ya citado contrato fecha 31 de Diciembre de 1909 para el caso eventual de que no se aceptaran las bases que ahora se proyectan ú otras modificaciones que pudieran convenirse, pues al entrar á tratar una fórmula de modificación en el contrato, no habían entendido ni entendían perjudicar aquellos derechos y sólo, en su caso, substituir unas estipulaciones por otras ó mantener las primitivas.

En virtud de lo expuesto, formula las siguientes bases:

1º La Sociedad Franco Argentina de Caminos se obliga á ejecutar por ahora una sola de las dos fajas de camino que se contrataron anteriormente. Esta faja se construirá de acuerdo con los planos que en este acto se presentan y en los cuales figuran: el perfil longitudinal con la rasante definitiva del camino, el perfil transversal tipo del mismo, y los planos de alcantarillas y puentes hasta la luz de diez metros inclusive, los que podrán ser modificados de común acuerdo.

La Sociedad Franco Argentina de Caminos efectuará la construcción de esta faja de camino de acuerdo con el pliego de condiciones que sirvió de base para el contrato citado, con las modificaciones que surgen del presente convenio.

Con sujeción al mismo y modificaciones, se construirá también, en su oportunidad, la otra faja de camino.

2º La Sociedad Franco Argentina de Caminos ejecutará la construcción de la faja de camino por el precio de (\$ 21,50 moneda nacional) veintiún pesos con cincuenta centavos moneda nacional de curso legal, por cada metro cuadrado de camino. Dentro de este precio se ejecutarán las siguientes obras: replanteo de las obras en presencia del ingeniero inspector que el Gobierno nombre ó de los agentes de éste. Limpieza de la zona del camino. Ejecución de los desmontes, formación de terraplenes con tierra de aquéllos ó de empréstitos, según los casos, transporte de las tierras, etc.; en general, todos los trabajos comprendidos con el nombre genérico de movimientos de tierra. El cilindrado de los terraplenes. Una capa de hormigón de quince centímetros de espesor para cimiento del adoquinado, cuyas juntas deben rellenarse con el mismo material. El adoquinado con adoquines chicos, mosaicos de nueve

centímetros por costado, de granito, con una tolerancia de un centímetro en más ó en menos. Una capa de arena de dos centímetros sobre el adoquinado después de apisonado el mismo. Los cordones de vereda de trece centímetros de espesor, un alto de treinta centímetros, y un largo mínimo de setenta centímetros en las partes rectas y de cincuenta en las curvas. Las alcantarillas que tengan menos de diez metros de luz y la mitad de los puentes de diez metros.

Queda entendido que las tierras necesarias para construir el terraplén para el alto nivel sobre el Ferrocarril del Sud en el kilómetro 47,130, cuyo terraplén empieza en el kilómetro 46,875 y concluye en el 47,600, no están comprendidas en el precio de veintiún pesos con cincuenta centavos moneda nacional establecido más arriba para el pago por metro cuadrado del total de los trabajos, cuyo precio se aplicará en esa parte con una rebaja de un peso por metro cuadrado y comprenderá todos los otros materiales y trabajos establecidos por el precio de veintiún pesos con cincuenta centavos moneda nacional.

3º La Sociedad Franco Argentina de Caminos se obliga á comenzar las obras el día 1º de Agosto del corriente año y á terminar la construcción de la primera faja de camino el día 1º de Mayo de 1914.

Por cada semana de retardo en la terminación de la primera faja se le aplicará una multa de quinientos pesos. A partir del 1º de Diciembre de 1911, deberá hacer mensualmente y como minimum, la cantidad de diez mil metros cuadrados de adoquinado; en su defecto, se le aplicará una multa de doscientos pesos. Si la Sociedad recupera el atraso se le condonará la multa.

4º La dirección técnica queda exclusivamente á cargo de la Sociedad Franco Argentina de Caminos, siendo de cargo de ella obtener la aceptación por parte de los señores Otto Franke y Compañía, de esta cláusula, limitándose el Gobierno á la aceptación de la substitución de la antigua dirección por la nueva.

5º En cualquier momento, dentro del término de dos años, contados desde el 1º de Agosto de 1911, el Gobierno podrá disponer la ejecución de la otra faja del camino, indicando las partes de la faja que desea se construya, si es que no resuelve construirla en su totalidad.

Estas se ejecutarán entonces al precio de veinte pesos con cuarenta centavos moneda nacional por metro cuadrado, comprendiendo todo lo enumerado en el artículo 2º de este convenio con la excepción en él estipulada, y dentro de un plazo de tres años que se reducirá proporcionalmente, teniendo en cuenta la cantidad de trabajo que se le ordene ejecutar.

Si dentro de los dos años indicados en esta cláusula el Gobierno resolviera no construir en su totalidad la segunda faja del camino, quedará por este solo hecho sin efecto el artículo 5º del contrato de fecha 31 de Diciembre de 1909.

6º El pago de las obras ejecutadas por la Sociedad Franco Argentina de Caminos se hará de acuerdo con los certificados por secciones concluidas de un kilómetro, que expida el ingeniero inspector con el visto bueno del Departamento de Ingenieros, previa medición que se haga en presencia del representante debidamente apoderado de la Sociedad Franco Argentina de Caminos. El precio de las obras concluidas de acuerdo con lo ya estipulado, será de veintiún pesos con cincuenta centavos moneda nacional por metro cuadrado. Dicho precio se pagará solamente cuando el trabajo esté totalmente concluido en cada kilómetro. Deberá adelantarse á la empresa incluyendo los certificados mensuales en los kilómetros no concluidos por trabajos parciales ya realizados: un peso moneda nacional por metro cuadrado de movimiento de tierra y seis pesos moneda nacional por metro cuadrado de hormigón.

7º Las obras que no estuvieren comprendidas en el presente contrato, como por ejemplo puentes, alcantarillas de más de diez metros y la mitad de los de diez metros, obras adicionales requeridas por particulares ó empresas, etc., serán ejecutadas por los contratistas de acuerdo con los precios establecidos en el contrato primitivo, salvo los transportes de tierra que se pagarán á razón de diez centavos moneda nacional por hectómetro cúbico.

8º Terminadas las obras, el Gobierno adquirirá el material Decauville que haya empleado en las obras la Sociedad Franco Argentina de Caminos, siempre que, á juicio del ingeniero inspector, dicho material esté en buen estado de conservación. El precio de adquisición será el corriente en plaza para esta

clase de materiales nuevos, con un veinticinco por ciento de descuento. Es entendido que, si parte del material presentado no está en condiciones de recibo, se eliminará solamente éste, pero se verificará la negociación por el resto.

9º El Poder Ejecutivo solicitará la sanción de una ley que lo autorice á expropiar tierras para proveer la necesaria para la construcción del camino, previo informe del Departamento de Ingenieros sobre la necesidad de la expropiación. Esta se hará por cuenta de la Sociedad Franco Argentina de Caminos, y con los recursos que al efecto facilitará la misma al Poder Ejecutivo.

10. El señor Ministro, después de un cambio de ideas, dispuso que se agregase esta acta y piezas que ella menciona á sus antecedentes, y se llevasen al acuerdo general de Ministros, previo informe del Departamento de Ingenieros y vista del señor Fiscal de Estado, para resolver lo que correspondiera. Leída la presente, los presentes manifestaron conformidad con su contenido, y en prueba de ello la suscribieron con S. E. al señor Ministro; fecha *ut supra*.

J. TOMÁS SOJO, M. AUBOYNEAU,
JULIO GARCÍA.

La construcción de este camino, que sin duda alguna está llamado á producir una grande y benéfica transformación en la zona servida, como que contribuirá á fomentar múltiples explotaciones y á atraer población, se ha visto favorecida por la iniciativa particular en la forma de importantes donaciones de tierra que lógicamente contribuirán á reducir el precio de la obra.

En efecto, varios vecinos propietarios ofrecieron distintas extensiones y aceptándolas se dictó la siguiente resolución:

La Plata, Mayo 31 de 1911.

Atenta la presentación de vecinos dueños de propiedades cruzadas por el camino pavimentado y ferrocarril eléctrico, ofrecen donar al Gobierno para facilitar la ejecución de esas obras los terrenos que, de acuerdo con la ley, se les debía expropiar, y, teniendo en cuenta que la cantidad de tierras ofrecida, representa un valor considerable suficiente para compensar la economía que la Provincia podría obtener con modificaciones proyectadas al trazado ya aprobado, mucho más después de solucionadas las dificultades surgidas con la empresa constructora del camino, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Acéptanse las promesas de donación formuladas y ratificadas ante el escribano público señor Dollera, por los señores doctor Horacio Beccar Varela, Otto Franke, Raúl de Kemmeter, Isidro Moreu, Manuel Elesgaray, Francisco, Francisca, Ramón, Pedro y José María López Romero, Isidro Moreu y Manuel Elesgaray, doctor José M. y Espiro, M. Mengaso, Adolfo L. Herschel y Gabriel Scannapieso, Pedro Risso, Jerónimo Chiappe Ducca, Andrés V. Ramella, Juan T. Tasano, Ezequiel Piñero, Micaela Cabrera, Teodoro Serantes, Gabriel C. Drake, Marcial Mirás, Martina Drake de Durañona, Francisca Durañona de Drake, Agustín Pedemonte, Eugenio Barosela, Alberto Laffin, Ferro M. Sinistri, Enrique S. Pianelli, Elisa María Demarchi de Farías, Donato Magliosechini, Angel L. Sastre (hijo), Justo J. del Barco, Ramón Corral, Felipe Cano, José Consilla y Francisco Consilla, L. Teodoro Serantes, Inés de los Dolores, Consilla de Sosa y Ramón Consilla, Juan Bernasconi, Bernardo Kramen, sucesión del doctor Manuel Quintana, Camilo de Alvear é hijos menores, J. Meyro, Carmen Lelou de Acosta, Hortensia Aguirre de Leloir, Pablo Acosta, Federico J. Leloir, Mercedes Leloir de Ocampos y R. Ocampos; como asimismo la promesa de venta, á razón de doscientos pesos moneda nacional la hectárea ofrecida por la sucesión de don Jorge Bell.

2º Déjase sin efecto el decreto de 8 de Marzo de 1911,

en cuanto dispone que el Departamento de Ingenieros proyecte un nuevo trazado del ferrocarril eléctrico.

3º Dése vista al representante del concesionario del ferrocarril eléctrico de las observaciones formuladas por el Departamento de Ingenieros, respecto á los planos y proyectos presentados.

4º Agréguese copia de esta resolución á los expedientes conexos.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

AUTORIZACIONES PARA DESVIAR CAMINOS

La conservación de los caminos públicos es facultad exclusiva del Gobierno central. De ser esto de otra manera, el mejoramiento de la vialidad en la Provincia no podría depender del plan general que se está desarrollando paulatinamente y que no puede ser alterado con desconocimiento del Poder Ejecutivo so pena de que la obra fracase demorando inútilmente la solución de ese importante problema, tan estrechamente vinculado á todos nuestros progresos.

Es por esto, que en algunos casos de concesiones acordadas por las municipalidades para desviar caminos, el Gobierno las ha desconocido siempre, obligando á los propietarios á restablecer las trazas primitivas.

REGLAMENTACIÓN DEL TRÁFICO

En vigor desde el mes de Julio de 1910 el reglamento general para el tráfico de vehículos en los ca-

minos generales y vecinales de la Provincia, presentado por la dirección del ramo, la aplicación de algunas de sus disposiciones no ha podido hacerse efectiva de inmediato, hecho explicable si se tiene en cuenta que aquéllas venían á modificar fundamentalmente un sistema de largo tiempo atrás establecido, y por consecuencia arraigado, no sólo por lo que se refiere á las características de los elementos de transporte usados sino á la manera de utilizarlos. Ha sido entonces necesario conceder prórrogas, facilitando así la evolución que con dicha reglamentación se aspira á producir en beneficio de la vialidad pública.

Diversas municipalidades son las que en la imposibilidad de hacer cumplir en plazo breve á los propietarios de vehículos con las disposiciones á que he hecho referencia, han gestionado y obtenido de este Ministerio sucesivas prórrogas, siendo concedidas en cada caso, de acuerdo con la Dirección de Caminos.

En 9 de Enero del corriente año, se dictó á ese respecto la resolución que transcribo en seguida:

Atento lo manifestado por la Dirección General de Caminos,
el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Suspender hasta el 1° de Marzo próximo la aplicación de lo dispuesto en el artículo 11 y en el primer párrafo del artículo 12 del Reglamento de Tráfico y que se refiere á los caminos no pavimentados.

2° Comuníquese á las Municipalidades de la Provincia y vuelva á la Dirección General de Caminos para su conocimiento y archivo.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

Las disposiciones enunciadas, dicen lo siguiente:

Art. 11. En los carruajes de dos ruedas destinados al transporte de pasajeros, sólo se permitirá el empleo de tres caballos y en la misma de vehículos con cuatro ruedas seis caballos.

Art. 12. En los carros y demás vehículos de carga de dos ruedas se podrá emplear cinco caballos ó dos bueyes como máximo, tirando del mismo, y ocho caballos ó cuatro bueyes en los de cuatro ruedas.

Como al expirar el nuevo plazo subsistiera el mismo estado de cosas y no deseara el Poder Ejecutivo extremarlo, lo ha prorrogado por última vez hasta el año próximo, en la confianza de que para entonces podrán cumplirse todas y cada una de las disposiciones del reglamento en lo que no puede haber sino un interés común del gobierno y del pueblo.

CANALES
Y
OBRAS DE DESAGÜES



CONSTRUCCIÓN DE CANALES

Os dí cuenta en la Memoria correspondiente al ejercicio anterior, de la serie de obras que se resolvió ejecutar en el delta del Paraná para facilitar sus comunicaciones. Aquéllas, que á la fecha se hallan en su casi totalidad terminadas, no llenaban, sin embargo, sino en una proporción muy limitada, las necesidades de la región que de todo punto es indispensable satisfacer para estimular el desarrollo de su población y de su riqueza.

De ahí que presentada al Gobierno por la empresa Goedhart hermanos una propuesta para construir una red de grandes canales que vinculara estrechamente diversas secciones isleñas, asegurándoles medios fáciles y seguros de transporte, no vacilara en acogerla y auspiciarla sometiendo á Vuestra Honorabilidad el proyecto y contrato respectivos que fueron objeto de una animada controversia en la que, malgrado la diversidad de criterio, demostrásteis igual empeño que el Poder Ejecutivo en solucionar este importante problema en la forma que mejor consultara los intereses de la Provincia.

No corresponde ya agregar otras consideraciones sobre el asunto, sino simplemente decir que las obras se llevan á cabo con regularidad y que antes de fi-

nalizar el período de la actual administración se hallarán terminadas, pudiendo entonces todos los que hemos contribuído á hacer efectivo el pensamiento, sentir un justificado orgullo por los beneficios que habremos conseguido asegurar á la región del delta.

Aceptando la propuesta de la empresa Goedhart hermanos, se dictó la siguiente resolución en acuerdo general de Ministros:

La Plata, Junio 26 de 1911.

Visto el escrito presentado por el señor Juan A. Waldorp en representación de la empresa Goedhart hermanos, en el que manifiesta que se halla dispuesto á ejecutar las obras de los canales del Delta por el precio de veintitrés centavos oro sellado más una bonificación del 3 por ciento por metro cúbico de excavación y de acuerdo con las condiciones establecidas en la resolución del Ministerio, de fecha Junio 12 próximo pasado, por la que se llamaba á propuesta para la construcción de dichas obras, y—

CONSIDERANDO:

Que la empresa Goedhart hermanos por haber sido la empresa que presentó una propuesta y plan general de obras y haber evidenciado la conveniencia de ejecutar la canalización del Delta tiene también razones fundadas para solicitar se le dé la preferencia dentro de los términos en que la Ley de Contabilidad lo autoriza;

Que la nueva propuesta presentada por el recurrente no excede en más de un tres por ciento de las más bajas de las presentadas;

Que los certificados que acompaña el recurrente justifican su competencia técnica y que demuestran las condiciones de preparación y corrección con que ha procedido la empresa en las obras que ha realizado;

Que, por otra parte, ha justificado su capacidad financiera.

Por ello, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

RESUELVE :

Art. 1º Aceptar la propuesta de los señores Goedhart hermanos para ejecutar las obras de los canales del Delta por el precio de veintitrés centavos con sesenta y nueve céntimos de centavo oro sellado, por metro cúbico de excavación, de acuerdo con las condiciones que sirvieron para el pedido de precios á que se refiere el exordio de la presente.

Art. 2º Pase al Departamento de Ingenieros para que formule el contrato *ad referendum* que oportunamente será elevado á la aprobación de la Honorable Legislatura.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO, J. CECILIO LÓPEZ BUCHARDO,
NESTOR FRENCH.

Como consecuencia de esta resolución, el Poder Ejecutivo envió á Vuestra Honorabilidad el siguiente mensaje y proyecto, como asimismo copia del respectivo contrato *ad referendum*:

La Plata, Junio 28 de 1911.

A la Honorable Legislatura:

La prosperidad de la región del Delta del Paraná, es notoria, como lo es asimismo, que se extiende sólo á las tierras próximas á las vías fluviales que aseguran á las fajas adyacentes, á la vez que un transporte de los productos, un desagüe indispensable para el cultivo de los terrenos de las islas.

Las tierras interiores ó sean las ribereñas vías fluviales que no son navegables, representan más de las tres cuartas partes de la superficie total del Bajo Delta ó sean las secciones primera, segunda, tercera y cuarta. Entre ellas figuran noventa y seis mil hectáreas de tierra fiscal que, por esa circunstancia, no pueden explotarse ni enajenarse en condiciones ventajosas.

El Gobierno de la Provincia viene desde hace tiempo realizando esfuerzos para mejorar este estado de cosas. Con los elementos de que dispone, ha podido construir en varios años algunos kilómetros de canales de navegación de una profundidad de tres metros debajo del plano del cero de los canales, con un ancho de quince metros en el fondo y treinta metros á la altura del terreno natural, construyéndose á ambos lados albardones con el producto de las excavaciones efectuadas y derramando los productos del dragado dentro de esos albardones para levantar los terrenos de las islas.

El avance de los trabajos se ha valizado á razón de 1 kilómetro 900 m. por año y á un precio unitario de \$ 0,74 por metro cúbico. Teniendo en cuenta que hay necesidad de construir como minimum ochenta kilómetros de canales para satisfacer las exigencias de la navegación, del drenaje y del acceso y posible explotación ó venta de la tierra fiscal, se infiere la necesidad de adoptar otras medidas. A ello obedece el contrato *ad referendum* celebrado con la empresa Goedhart hermanos, cuya aprobación tengo el honor de solicitar. Esa empresa que presentó su propuesta y estudios en 1910 después de largas tramitaciones y de haber invitado públicamente el Poder Ejecutivo á otros proponentes, ha aceptado tomar á su cargo la construcción de las obras por el precio de veintitrés centavos con sesenta y nueve centésimos de centavo oro sellado, por metro cúbico de excavación, obligándose á terminarlas para el 31 de Abril de 1904, ofreciendo sobre el particular, como sobre su capacidad técnica y financiera, las más sólidas garantías.

El Poder Ejecutivo considera equitativo que los propietarios directamente beneficiados con esas obras, contribuyan á su realización en la forma y proporción que se establecen en el proyecto adjunto.

Siendo indispensable reconstruir y dragar el dique y canal de San Fernando adonde convergen las líneas de navegación del Delta, el Poder Ejecutivo ha creído prudente incluir ese trabajo entre los que reclaman el progreso y adelanto de la zona cuyos intereses se proponen atender por medio de este proyecto.

Las consideraciones expuestas hacen esperar al Poder Eje-

cutivo que Vuestra Honorabilidad se dignará prestar á este asunto preferente atención.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Apruébase el contrato *ad referendum*, celebrado en tre el Poder Ejecutivo y el señor Juan A. Waldorp, en representación de la empresa de obras públicas Goedhart hermanos, para la construcción de una red de canales en las islas del Delta del Paraná, de acuerdo con las bases, condiciones y precios unitarios que se estipulan en dicho contrato.

Art. 2º Facúltase al Poder Ejecutivo para expropiar, de acuerdo con las disposiciones de la ley general respectiva, la superficie de tierra necesaria para la ejecución de los canales y sus anexos, en los casos en que los propietarios no estuviesen obligados á cederlos gratuitamente.

Art. 3º Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con la misma empresa ó á licitar la reconstrucción y dragado del dique y canal de San Fernando, así como para adquirir dos trenes de dragado, para la excavación de canales de tercera categoría.

Art. 4º A los fines exclusivos de los anteriores artículos, autorízase al Poder Ejecutivo á emitir hasta la cantidad de tres millones de pesos oro sellado (\$ 3.000.000 o/s) ó su equivalente en moneda nacional, en fondos públicos de deuda interna con interés hasta el (6 %) seis por ciento y (1 %) uno por ciento de amortización acumulativa anual y bajo las siguientes condiciones:

- a) El empréstito podrá ser negociado en su totalidad ó por series á medida que lo requiera su aplicación, pudiendo el Poder Ejecutivo, si fuera necesario, ofrecer como garantía á los prestamistas, el total de la contribución que establece el artículo 5º.
- b) La amortización de los títulos se hará por sorteo mientras estén á la par, ó arriba de la par y por licitación

cuando estén abajo de la par, reservándose el Gobierno el derecho de hacer amortizaciones extraordinarias en cualquier tiempo.

- c) El servicio de los títulos se hará trimestralmente y se atenderá con el producido de la contribución de canalización y drenaje que establece el artículo 5º, tomándose de rentas generales, con imputación á la presente, la parte que corresponde al Gobierno y también la diferencia, si la hubiera, hasta completar el monto total del servicio.

Art. 5º Para el servicio de amortización é intereses de los títulos, créase una contribución que se denominará de canalización y drenaje, la cual será pagada en la forma y proporción que establecen los artículos 7º y 8º, por el Gobierno y por las propiedades comprendidas dentro de una zona total de mil quinientos metros de fondo á cada costado del canal por el frente en que se ejecute la excavación.

Art. 6º Queda excluída del pago de la contribución de canalización y drenaje que establece el artículo anterior, la superficie de tierra que, comprendida dentro de la zona, estuviera ya afectada con una contribución de la misma naturaleza.

Art. 7º El costo de los canales y sus anexos será cubierto en la siguiente proporción: el (40 %) cuarenta por ciento por las propiedades comprendidas en las dos zonas que establece el artículo 4º y el (60 %) sesenta por ciento restante, por el Gobierno.

Art. 8º El (40 %) cuarenta por ciento establecido en el artículo anterior, se adjudicará por mitad á cada zona total de mil quinientos metros de fondo, los que, á su vez, serán divididos por las líneas paralelas al canal en tres zonas parciales iguales de quinientos metros de fondo cada una.

El (20 %) veinte por ciento que corresponde pagar á cada zona total, se dividirá entre las tres zonas parciales en la siguiente proporción: La primera zona que arranca del canal, pagará el (60 %) sesenta por ciento; la segunda el (25 %) veinticinco por ciento, y la tercera el (15 %) quince por ciento restante.

Art. 9º A los efectos de los artículos 5º, 6º, 7º y 8º, por el Departamento de Ingenieros se levantará el plano de las propiedades beneficiadas; se hará el cómputo de las superficies

afectadas por la contribución de canalización y drenaje y el cálculo del valor de la misma correspondiente á cada propiedad, estando sujeto su pago á las siguientes condiciones:

- a) La contribución de canalización y drenaje durará hasta la extinción de la deuda que corresponde á cada propiedad á contar desde la fecha del cobro del primer servicio, que se percibirá por trimestres adelantados.
- b) El propietario que deseara eximirse del servicio que le corresponde por intereses, podrá hacerlo en cualquier época, entregando en la oficina respectiva el importe de la contribución adeudada, en dinero ó en títulos correspondientes, que se percibirán á la par.
- c) Si el pago se efectuase en dinero efectivo, las sumas que por tal concepto se reciban, se aplicarán á amortizaciones extraordinarias de los títulos emitidos.
- d) El inmueble afectado al pago de la contribución de canalización y drenaje, responde del mismo, no pudiendo extenderse escritura de ninguna clase que afecte el dominio, sin que previamente se presente el certificado de la oficina correspondiente, por el cual conste haberse pagado los servicios vencidos.

Los escribanos que contraríen esta disposición, incurrirán en una multa igual al doble del valor de la contribución adeudada.

- e) El apremio contra los deudores morosos se llevará á efecto, de acuerdo con las disposiciones establecidas con igual fin, en la ley de contribución territorial.

Art. 10. Queda autorizado el Poder Ejecutivo para gestionar el concurso de los poderes públicos de la Nación, en favor de las obras autorizadas por la presente.

Art. 11. Los gastos que demande el estudio de los canales, el cumplimiento del artículo noveno, así como los que exijan la inspección de los trabajos, se cubrirán imputándose á esta ley.

Art. 12. La empresa escriturará el contrato respectivo dentro de los quince días de la promulgación de esta ley, debiendo depositar como garantía del fiel cumplimiento del mismo, en el Banco de la Provincia y á la orden del Poder Ejecutivo, la cantidad de (§ 100.000 m/n.) cien mil pesos mo-

neda nacional de curso legal, en efectivo, ó su equivalente en títulos de deuda de la Provincia por su valor corriente.

Art. 13. Si la empresa Goedhart hermanos no cumpliera por su culpa dentro del término establecido, la obligación de escriturar el contrato á que se refiere la presente ley, se declarará anulado el mismo, y la empresa perderá el depósito á favor de la Provincia.

Art. 14. Autorízase al Poder Ejecutivo para convenir con la municipalidad de San Fernando, la forma y proporción en que contribuirá á la reconstrucción y dragado del dique y canal de esa localidad.

Art. 15. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sojo.

CONTRATO AD REFERENDUM
ENTRE EL PODER EJECUTIVO DE LA PROVINCIA Y EL SEÑOR JUAN A. WALDORP
EN REPRESENTACIÓN DE LA EMPRESA GOEDHART HERMAMOS

Entre el Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires, que en el presente se denominará Poder Ejecutivo, y el señor Juan A. Waldorp, en representación de la empresa de obras públicas «Goedhart Hermanos», que en adelante se denominará «la empresa», se ha convenido el siguiente contrato *ad referendum*, que será sometido á la aprobación de la Honorable Legislatura:

Art. 1º La empresa construirá una red de canales en las islas del Delta del Paraná, cuyo volumen de excavación, computando la de los mandados excavar por leyes y decretos del Superior Gobierno y que la empresa ejecutará también, será de diez millones de metros cúbicos (10.000.000 m³), que se repartirán en varios canales, de acuerdo con el trazado que proyectará el Departamento de Ingenieros y que comprenderán: uno, que unirá el Luján con el Paraná de las Palmas, y otros que ligarán el Paraná de las Palmas con el Paraná Miní; el Paraná Miní con el Barca Grande; el Paraná de las Palmas con el Carabelas; el Carabelas con el Paraná Miní; el Paraná de las Palmas con el Paraná Guazú, etc., como también los canales, rectificaciones y ensanches de ríos man-

dados efectuar por leyes y decretos anteriores. La sección transversal de estos canales será uniforme, con un ancho de treinta metros en la parte superior, quince metros en el fondo y una profundidad de tres metros debajo del cero local.

Art. 2º Una vez contratadas las obras, el Departamento de Ingenieros formulará, conjuntamente con la empresa, el plan de ejecución de las mismas.

Art. 3º La empresa tendrá la obligación de ajustarse en todo á las indicaciones del ingeniero inspector de las obras, no pudiendo sin orden por escrito de éste, introducir en ellas modificación alguna.

Art. 4º El replanteo de las obras se hará conjuntamente por la empresa y el ingeniero inspector de las mismas, labrándose por duplicado un acta de cada cinco kilómetros de canal replanteado.

Art. 5º La empresa está obligada á conservar todas las señales de replanteo, de modo que en cualquier momento sea posible repetir la operación.

Art. 6º La empresa proporcionará gratuitamente todos los elementos necesarios para el replanteo, inspección y medición de los trabajos.

Art. 7º La empresa podrá hacer las observaciones que estime conveniente relativas al replanteo; pero después de firmada el acta respectiva, será la única responsable de dicha operación y no podrá alegar daños y perjuicios por causa que tenga su origen en el replanteo.

Art. 8º Todos los trabajos serán ejecutados de acuerdo con el sistema empleado por el Departamento de Ingenieros en esta clase de obras, pudiendo el ingeniero inspector mandar arreglar ó rehacer por cuenta de la empresa, todos aquellos trabajos que encontrase defectuosos ó mal ejecutados.

Art. 9º La empresa estará representada siempre en el lugar de las obras por un agente, con poder suficiente para obrar como ella misma.

Art. 10. Cualquier disidencia que ocurra entre la inspección de las obras y la empresa, será resuelta por el Departamento de Ingenieros, con apelación ante el Poder Ejecutivo.

Art. 11. El ingeniero inspector de las obras podrá ordenar á la empresa despida á los empleados ú obreros que por

su incapacidad, mala fe, insubordinación, falta de sobriedad ó cualquiera otra causa, perjudiquen la buena marcha de los trabajos.

Art. 12. Los trenes de dragado, herramientas, máquinas, etc., no podrán ser retirados del sitio de las obras sin consentimiento por escrito del inspector de las mismas.

Art. 13. El Poder Ejecutivo se reserva el derecho de aumentar ó disminuir en un quinto ($1/5$), el monto de las obras contratadas, sin que la empresa tenga derecho á indemnización alguna por esta causa.

En caso de aumento de obras, el plazo á que se refiere el artículo 14 será aumentado proporcionalmente.

Art. 14. Las obras deberán estar completamente terminadas el 30 de Abril de 1914.

Por cada semana de demora en la conclusión de las mismas la empresa abonará una multa de (§ 2500 m.n.) dos mil quinientos pesos moneda nacional, suma que se descontará de los certificados respectivos.

Art. 15. A contar del 1º de Enero de 1912, la empresa deberá ejecutar mensualmente trescientos cincuenta mil metros cúbicos (350.000 m^3) de excavación, con los trabajos anexos comprendidos en el precio unitario.

En caso contrario, incurrirá en una multa de (§ 2500) dos mil quinientos pesos moneda nacional por mes.

Si la empresa recuperase el atraso, se le condonará la multa.

Art. 16. El precio unitario por cada metro cúbico de excavación ó dragado, medido en los perfiles de la excavación y colocado en terraplén, queda fijado en dos mil trescientos sesenta y nueve milésimos de pesos oro sellado (§ 0,2369 o/s), ó su equivalente en moneda nacional al tipo 227,27, y estarán incluidos en este precio unitario los siguientes trabajos y elementos:

- a) Estudios provisorios y definitivos; replanteo, vigilancia, dirección y administración de las obras, así como el beneficio de la empresa.
- b) Transportes generales, campamentos, etcétera.
- c) Plantel necesario completo, ya sea flotante ó fijo, talleres, carbón, lubricantes, piezas de repuesto, herramientas y útiles para cuadrillas, etc.

- d) Amortización del material empleado en las obras, así como el gasto que demande las reparaciones del mismo.
- e) Limpieza del terreno en una faja de cincuenta metros de ancho, que comprenden treinta metros de cancha del canal y veinte metros correspondientes á dos fajas laterales á ésta, de diez metros cada una, que separan el canal de los tajamares de contención de la materia dragada.
- f) Corte de los árboles y extracción de los troncos en una faja de treinta y cuatro metros, comprendiendo el ancho del canal y dos fajas laterales á éste de dos metros cada una.
- g) Excavación á pala de la capa superior de los canales, en un ancho de treinta metros hasta un plano libre de raíces y troncos, carga de la tierra en carretillas y su transporte y descarga á una distancia no mayor de veintiseis metros del eje del canal, formando los tajamares laterales y paralelos al canal que han de servir para contener la materia dragada.
- h) Construcción de los tajamares transversales, sea con el producido de la excavación á pala de la capa superior de los canales, ó sea tomando del costado de la tierra necesaria. Dichos tajamares deberán construirse:
 - 1º En cada deslinde de propiedad, dejando un boquete libre de diez metros de ancho.
 - 2º Siguiendo el curso de los arroyos en horquetas en la parte inferior de sus albardones, si éstos están ocupados por construcciones ó árboles frutales, y á una distancia mínima de cinco metros de cada orilla, si ellos no estuvieran cultivados.
 - 3º Siguiendo el curso de las aguas de desagües ó navegación existente, y á una distancia de cinco metros del eje de la zanja, sobre el caso de haber conveniencia en la supresión de las zanjas existentes y que la empresa reconstituya bajo otra forma, el sistema de navegación y desagüe de cada propiedad.
 - 4º En los puntos bajos colectores de los desagües naturales de los terrenos, donde deberá dejarse un boquete de un ancho mínimo de diez metros.

- i)* Construcción de los tajamares de fondo, tomando la tierra del costado cuando fuera necesario limitar el terraplenamiento á una cierta zona.

Todos estos trabajos se ejecutarán de acuerdo con el plano gráfico que corre á fojas 18 del expediente G, 72/1910.

- j)* Excavación ó dragado de las demás tierras hasta el plano de 3,00, con un ancho de 21,50 entre paredes verticales y su descarga por *refuement* al otro lado de los tajamares; recepción en tierra de la materia dragada que llega al estado flúido y su vigilancia, á fin de facilitar el escurrimiento.
- k)* Ayudar con la mano de obra necesaria la caída material de las tierras de los costados de los canales, para que éstos lleguen á formar aproximadamente el perfil transversal teórico.
- l)* El gasto que fuera necesario efectuar para trasladar á otro punto las construcciones que se encuentren dentro de la faja de cincuenta metros de ancho, limitada por los tajamares laterales de contención.
- ll)* La reparación general de los desperfectos que hubieran podido causar las obras momentáneamente á las propiedades particulares, como ser: zanjás cegadas por la circulación de aguas cargadas de materia dragada, pantanos ó pasarelas de tipo isleño, destruídos para facilitar los trabajos.
- m)* La provisión á las órdenes exclusivas de la inspección de las obras, durante todo el período de estudios y construcción de los canales, de una lancha á vapor, cuya tripulación, compuesta de un patrón y un maquinista, será dirigida por la inspección y pagada por la empresa, así como todos los gastos de carbón, lubricantes, armamentos, pintura, etc., y composturas mayores y menores que demande la embarcación.

La lancha debe tener un andar mínimo de veinte kilómetros por hora, en aguas tranquilas, y será de construcción sólida y bastante marinera para navegar holgadamente con marejadas ordinarias del río Paraná de las Palmas, debiendo tener á popa una cabina bastante espaciosa para poder servir de camarote para dos personas.

Art. 17. Si se presentase el caso de tener que ejecutar obras no incluídas en el precio unitario establecido, se fijará su precio calculando el costo neto de la obra al que se agregará el diez por ciento para beneficio de la empresa.

Art. 18. Del 1º al 10 de cada mes, el Departamento de Ingenieros expedirá un certificado por los trabajos ejecutados por la empresa en el mes anterior.

Art. 19. De estos certificados será descontado el (5 %) cinco por ciento de su valor, que quedará en garantía del cumplimiento del contrato, hasta la recepción definitiva del total de las obras. Este depósito lo perderá la empresa por falta de cumplimiento del contrato.

Art. 20. Si el pago de los certificados fuera demorado por causa no imputable á la empresa más de treinta días desde la fecha de la expedición del certificado por el Departamento de Ingenieros, la empresa tendrá derecho á reclamar el interés del seis por ciento anual, que se acumulará al certificado del mes siguiente.

Art. 21. Los errores en los certificados, en cuanto á la cantidad ó valor de las obras, se corregirán en cualquier tiempo hasta la terminación del contrato.

Art. 22. Los terrenos necesarios para la ejecución de los canales, serán oportuna y gratuitamente entregados por el Poder Ejecutivo. En el caso de que por falta de entrega á la empresa de dichos terrenos, salvo el caso de fuerza mayor, los trabajos sufrieran demora, la empresa tendrá derecho á un aumento de tiempo en el término fijado para la conclusión de las obras, igual al tiempo que se hubiese perdido por dicha falta y también á una indemnización de los perjuicios perfectamente justificados.

Si la falta de entrega se debiese á caso de fuerza mayor, la empresa sólo tendrá derecho á un aumento de tiempo en los plazos fijados para la conclusión de las obras.

Art. 23. El Poder Ejecutivo gestionará de los poderes públicos de la Nación, la liberación de los derechos de aduana, de puerto y otros impuestos á todos los elementos necesarios que, para la ejecución de las obras, deban introducirse al país durante el término del contrato. Una vez cumplido el contrato, los materiales que quedasen en el país pagarán los derechos correspondientes.

Art. 24. El contrato definitivo deberá firmarse dentro de los quince días de promulgada la ley que aprueba el presente contrato *ad referendum*.

Art. 25. Como garantía del cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, la empresa depositará en el banco de la Provincia y á la orden del Poder Ejecutivo la cantidad de (\$ 100.000 m/n.) cien mil pesos moneda nacional en efectivo ó su equivalente en títulos de deuda de la Provincia, suma que se será devuelta una vez que el cinco por ciento de retención como garantía á que se refiere el artículo 19 hubiese alcanzado á esta cantidad.

Los intereses que devengue el depósito serán á favor de la empresa.

Art. 26. Las obras serán recibidas provisoriamente á su completa terminación, quedando obligada la empresa á mantenerlas en buen estado de conservación durante el término de cuatro meses.

Art. 27. Vencido este plazo de conservación, se efectuará la recepción definitiva, siempre que el estado de las obras sea satisfactorio, en cuyo caso se devolverá á la empresa el cinco por ciento retenido como garantía.

Art. 28. La empresa podrá pedir la rescisión del contrato en el caso de que la ejecución de las obras se llegara á suspender por más de cuatro meses por causas imputables al Poder Ejecutivo.

Art. 29. En caso de rescindirse el contrato, el Poder Ejecutivo tendrá derecho á tomar posesión de los planteles, trenes de dragado, útiles de trabajo, materiales y demás existencias en el sitio de las obras, ó la parte de ellas que estime necesaria para la prosecución de los trabajos, estimando, de común acuerdo, el valor de aquéllas, que será tenido en cuenta al practicarse la liquidación final del contrato.

Art. 30. La empresa, previa autorización del Poder Ejecutivo, podrá transferir todo ó parte de este contrato á una nueva empresa que la subrogue en todos sus derechos y obligaciones.

Art. 31. Los gastos que demande la escrituración del presente contrato serán por cuenta del Poder Ejecutivo.

Art. 32. Todas las cuestiones que puedan surgir entre el

Poder Ejecutivo y la empresa serán sometidas á juicio de árbitros arbitradores, quienes tendrán facultad para designar un tercero, constituyendo los tres un tribunal que decida dichas cuestiones. En caso de desacuerdo entre los árbitros sobre nombramiento del tercero, se hará la designación el Presidente de la Suprema Corte de la Provincia. La Plata, Junio 28 de 1911. — *Andrés Claps*. — Hay un sello que dice: « Departamento de Ingenieros Provincia de Buenos Aires — Sección Hidráulica ». — La Plata, Junio 28 de 1911. — Vista á los interesados. — *Sojo*. — En la ciudad de La Plata, á veintiocho de Junio de mil novecientos once, estando en su despacho el señor Ministro de Obras Públicas, comparecieron los señores Juan A. Waldorp y P. C. Goedhart, en representación de la empresa Goedhart hermanos, y manifestaron estar conformes con las estipulaciones contenidas en el contrato *ad referendum* redactado por el Departamento de Ingenieros, que corre á fojas de este expediente, y que constituían domicilio legal en esta capital en la calle 51 número 323. En prueba de ello firman la presente con el señor Ministro. — *J. Tomás Sojo — P. C. Goedhart — Juan A. Waldorp*. — La Plata, Junio 28 de 1911. Apruébase el contrato *ad referendum* celebrado entre el señor Ministro de Obras Públicas y los señores Goedhart hermanos y dirijase el mensaje acordado á la Honorable Legislatura.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

Como en el curso del debate á que dió margen este proyecto, se arguyera que su ejecución podría alterar el sistema hidrológico del Delta y en consecuencia perturbar la navegación, el Poder Ejecutivo creyó oportuno como medida de previsión, por más que creyera infundadas las objeciones hechas, enviar los antecedentes del asunto al Ministerio de Obras Públicas de la Nación que, como era de esperar, declaró en su oportunidad que nada tenía que observar al plan ideado.

Por otra parte y antes que esa declaración se produjera, la empresa Goedhart se había anticipado á renunciar á cualquier reclamación en el supuesto de que iniciadas las obras tuvieran que interrumpirse por resolución del Poder Ejecutivo Nacional.

Los documentos que se refieren á este punto dicen así:

La Plata, Agosto 22 de 1911.

*A S. E. el señor Ministro de Obras Públicas de la Nación,
Don Ezequiel Ramos Mexía.*

Me complazco en adjuntar á V. E. un plano general de las secciones primera, segunda, tercera y cuarta de islas de propiedad de la Provincia, en el que se señalan los canales proyectados para facilitar la navegación y el desagüe de esa extensa zona y cuya construcción la Provincia se propone contratar, una vez sancionado el proyecto de ley correspondiente que se encuentra á estudio del Honorable Senado.

Tratándose de una obra que responde á intereses generales, entra en los intereses de este Gobierno solicitar oportunamente, de acuerdo con lo que en el mismo proyecto de ley se establece, la cooperación del Gobierno de la Nación, siquiera sea eximiendo de impuestos de aduana, hasta que las obras se construyan, al material de dragado que los contratistas introduzcan al país con este objeto, con la reserva expresa de que abonarán íntegramente los derechos que corresponda, si, terminadas las obras en cuestión, no los retira.

A los efectos expresados, y de que V. E. pueda oportunamente informar al señor Ministro de Hacienda sobre las obras á construirse, como asimismo poder atender con tiempo cualquiera indicación que V. E. creyese oportuno formular sobre las obras mismas, en lo que atañe á la navegación que se propone fomentar, le es satisfactorio poner en su conocimiento estos antecedentes.

Las obras que la Provincia se empeña en ejecutar resultarán especialmente provechosas para la feraz y extensa región del Delta, si se lleva á término el proyecto de dragado de

la barra del Miní que por gestión de este gobierno V. E. ha hecho estudiar y presupuestar.

Si como espero, esos estudios y presupuestos están ya terminados, V. E. prestaría un positivo servicio á la navegación y al comercio, cada día más importante en aquella zona, haciendo ejecutar estos trabajos, cuyo costo, es sin duda exiguo, comparado con los beneficios que han de producir.

Aprovecho esta oportunidad para saludar á V. E. con su consideración más distinguida.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Septiembre 1º de 1911.

Hecha la agregación ordenada, el Poder Ejecutivo

RESUELVE :

Pase á la Escribanía de Gobierno á sus efectos, debiendo incluirse en el contrato una cláusula en virtud de la cual los contratistas, de acuerdo con las manifestaciones hechas en su presentación á la Honorable Legislatura, renuncian á cualquier derecho á reclamar daños y perjuicios en el caso de que las obras se viesen interrumpidas ó suspendidas por orden del Superior Gobierno de la Nación.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

Relacionadas con el mismo asunto se dictaron posteriormente las siguientes resoluciones:

La Plata, Octubre 17 de 1911.

Visto el plano y memoria descriptiva que remite el Departamento de Ingenieros, del trazado definitivo del canal A (primera sección), que ligará el rio Luján con el Paraná de las Palmas y cuya construcción está incluida en el contrato celebrado entre el Gobierno y la empresa Goedhart hermanos, y no teniendo observación que oponer, el Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Aprobar el plano y memoria descriptiva que se enuncia en el exordio de la presente y vuelva al Departamento de Ingenieros para su conocimiento y demás efectos.

Insértese en el Registro Oficial.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Enero 16 de 1912.

Atento lo solicitado por el Departamento de Ingenieros y no teniendo observación que oponer, el Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Aprobar la modificación propuesta por el Departamento de Ingenieros, en el trazado del canal A, segunda sección que une el Paraná de las Palmas con el Pay Carabí, en que se aumenta el ancho á dragar en la cantidad que resulte según el perfil excavado.

Autorizar á efectuar las obras que se enumeran en el informe de la Sección Hidráulica, Caminos y Anexos, y cuyo importe se abonará de acuerdo con el artículo 17 del contrato celebrado con la empresa Goedhart hermanos y el Poder Ejecutivo.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros y pase á Contaduría General para su conocimiento; fecho, vuelva.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Marzo 1º de 1912.

Visto el escrito presentado por el apoderado de la empresa Goedhart hermanos y atento lo informado por el Departamento de Ingenieros, el Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Acordar á la empresa Goedhart hermanos una prórroga de dos meses para que empiece á regir lo estipulado en el

artículo 15 del contrato, por el cual la empresa se obliga á ejecutar trabajos á partir del 1º de Enero del corriente año, 350.000 metros cúbicos de excavación.

Esta resolución no modifica los plazos establecidos en el contrato para la terminación de las obras.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente resolución á la empresa, previa reposición de sellos.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros.

ARIAS,
J. TOMÁS SOJO.

EL ENDICAMIENTO DEL DELTA

Otro proyecto magno que se halla sometido á vuestra consideración y que exige sin duda un estudio meditado, es el del endicamiento del Delta para ponerlo á cubierto de las frecuentes inundaciones que sufren diversas zonas, comprometiendo en unos casos la producción é impidiendo en otros que vastas extensiones de tierra puedan ser objeto de explotación alguna, siendo que podría convertírselas en otros tantos elementos de trabajo y de riqueza.

A salvar esos inconvenientes tiende la idea que el Poder Ejecutivo expone en el mensaje y proyecto siguientes:

La Plata, Febrero 17 de 1912.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de elevar á la ilustrada consideración de Vuestra Honorabilidad el adjunto proyecto de ley, por el que se autoriza el saneamiento de la segunda y cuarta sección de las islas del Delta del Paraná en una extensión de más de ciento diez mil hectáreas.

El creciente progreso de la Provincia y la obra de los canales autorizada por Vuestra Honorabilidad en las sesiones del año próximo pasado, apenas iniciada, acrecentando ya el interés por esa región, ha inspirado la presentación del señor Adolfo R. Soler, la que, con las modificaciones introducidas después de maduro estudio, sirve de base al proyecto de ley de saneamiento.

Más que las venjatas pecuniarias inmediatas que para la Provincia representa la operación, halagan al Poder Ejecutivo los beneficios inmediatos que necesariamente tendrá que reportar la ejecución de esa obra de aliento que reincorpora á la economía productiva toda una región fértil, hasta hoy restaba á la labor fecunda por su condición de tierras inundadas é inundables.

La obra de endicamiento se complementa con la de saneamiento y riego y la construcción de un ferrocarril económico, siendo el presupuesto total de más de treinta y cinco millones de pesos.

Linsojea el sentimiento nacional esta enunciación, porque revela el creciente interés del capital extranjero y su fe inquebrantable en el constante progreso de la Provincia.

Por los términos de la concesión, estas obras se ejecutarán sin gravamen para la Provincia y con facilidades y ventajas indiscutibles para los actuales propietarios de esa zona que encontrarán así la justa compensación por su fe en el porvenir no lejano que adivinaron.

El Departamento de Ingenieros ha estudiado con la dedicación necesaria la parte técnica del proyecto para establecer su vialidad, y el Poder Ejecutivo ha examinado detenidamente sus proyecciones económico - financieras y cree haber agotado las medidas de previsión tendientes á asegurar su fiel y buena ejecución.

La Provincia enajena al concesionario, recién después de cumplidas todas las obligaciones contraídas, sus tierras bajas é interiores al doble del promedio obtenido últimamente en remate público por sus mejores tierras altas y con frente á los ríos y arroyos navegables. El concesionario toma también á su exclusivo cargo el importe total de los canales contratados que se construyan dentro de la zona endicada.

La venta de la tierra fiscal se efectúa, pues, en condiciones económicas favorables y desde que ella tendrá que ser necesariamente destinada á la colonización, á cuyo efecto se han adoptado disposiciones eficaces, se habrá llenado á la vez la alta misión gubernativa de sanear las regiones inundables, de someterlas al riego fecundante y entregarlas á la acción inteligente y productiva de la iniciativa privada.

Las consideraciones brevemente expuestas han inducido al Poder Ejecutivo á acoger favorablemente la presentación del señor Soler y, al traducirlo en el proyecto de ley acompañado, os pido le prestéis vuestra preferente atención, incluyendo en los asuntos de prórroga, en razón de su indiscutible importancia y seriedad.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con el señor Adolfo R. Soler, la construcción y explotación por cuenta de éste, en las fracciones de las secciones segunda y cuarta de las islas del Paraná, que se indican en la base primera, las obras de endicamiento, para poner todas esas tierras á cubierto de las inundaciones, las obras de desagüe y riego indispensables para su cultivo, y la de un ferrocarril económico de metros 0.75 de trocha, para el transporte de pasajeros y cargas dentro de las fracciones de acuerdo con con las siguientes bases:

- 1º Las fracciones de las secciones segunda y cuarta de islas afectadas por la concesión son las que tienen como límites: la primera, el río Carabelas, Paraná Guazú, Paraná Miní y canal en construcción del Miní al Carabelas; y la segunda: el río Paraná de las Palmas, Pasaje Zanja Mercadal, río Pasaje de Talavera, arroyo Aguila Negra y río Carabelas.

La fracción de la sección cuarta podrá ampliarse con

el cuadrilátero limitado por el Pasaje Talavera, río Paraná Guazú, río Carabelas, arroyo Aguila Negra.

- 2º El Poder Ejecutivo podrá autorizar en cualquier momento de acuerdo con el concesionario y en los mismos términos y condiciones de la presente ley, la ampliación de las obras de endicamiento y regadío á otras zonas del Delta, siempre que sea solicitada por los propietarios que representen el sesenta por ciento de la extensión á endicar.
- 3º El dique de tierra cuya altura se fija en un metro y medio por sobre las más altas aguas conocidas, destinadas á proteger contra las invasiones de las aguas las fracciones indicadas, contorneándolas, correrá por encima de los albardones y paralelamente á los bordes de los ríos, arroyos ó canales que las limitan, separándose de esta dirección en aquellos puntos donde las corrientes pudieran perjudicar la solidez y estabilidad del dique, ó donde las indemnizaciones á pagar demostrasen la conveniencia de su desplazamiento. Su ancho será de cuatro á seis metros en la corona y taludes convenientes; será bien pisonado y cilindrado y revestida su cara exterior de cemento armado en las partes que se considere necesario; los taludes no revestidos serán defendidos y consolidados por medio de plantaciones de gramíneas de abundante y sólida raíz; delante del talud exterior y á dos metros de distancia del pie, se hará una plantación de arbustos resistentes colocados al tresbolillo. Toda la zona será cercada con alambre tejido.
- 4º Las obras se construirán sin perjudicar los sistemas de navegación existentes ó proyectados, los que tendrán siempre acceso á la zona exterior, ya sea libremente, ya sea por medio de esclusas de dobles compuertas.
- 5º Si por defectos de construcción, el sistema diese lugar á inconvenientes ó peligros de cualquier género, el Poder Ejecutivo podrá ordenar las modificaciones ó reparaciones que se demuestren ser necesarias, las que serán efectuadas por el concesionario y por su cuenta, sin tener por ello derecho á indemnización alguna.

6º El ancho de la zona que ocupará el dique, será de treinta á cuarenta metros, según su perfil y en los lugares destinados á estaciones, puertos, depósitos etcétera; dicha zona podrá alcanzar un máximum de cien metros de ancho, hacia el interior, por un largo también máximum de ochocientos metros.

Hacia el exterior, la zona podrá alcanzar al río cuando sea necesario.

Todas estas zonas, así como las necesarias para la vía férrea y canales no navegables, serán expropiadas por el concesionario, de acuerdo con las disposiciones de la ley general de expropiación.

7º En el límite de cada dos propiedades se construirá una calzada de seis metros de ancho por sobre el dique, para poner en comunicación dichas propiedades con su zona exterior.

8º Los terrenos necesarios para construir estos accesos á la zona exterior, así como los destinados á canales de desagüe y riego que pudieran destinarse á la navegación y caminos carreteros, serán ocupados de acuerdo con lo dispuesto en la ley de 24 de Septiembre de 1888, sobre la venta de tierras en las islas.

9º Siendo indispensable asegurar en toda época la provisión de agua para el riego, así como la rápida eliminación de las aguas pluviales, el concesionario deberá adoptar para ese fin, además de la gravitación simple, el sistema de elevación mecánica de las aguas, de manera que, independientemente el uno del otro, puedan bastar á todas las necesidades.

10. Dentro del plazo de veinticuatro meses contados á partir de la fecha de la escrituración del contrato de concesión, se presentarán por triplicado á la aprobación del Poder Ejecutivo los estudios definitivos del emplazamiento de los diques, trazado de los canales de desecamiento y riego, tipos de compuertas, esclusas, accesos, alambrados, usinas de bombeo y, en fin, todas las instalaciones necesarias.

Los estudios y trazados podrán presentarse por secciones, en el orden que establezca el Poder Ejecutivo,

y á cuyo efecto podrá dividirse el total de la superficie á endicar en seis secciones ó poldeos.

Si al cumplirse el plazo para la presentación del total de los estudios no se hubiesen presentado los de cinco secciones, por lo menos, la concesión caducará para la sección ó secciones no presentadas.

11. Se dará principio á las obras de saneamiento dentro de los tres meses, contados á partir de la fecha de la aprobación de los estudios, debiendo quedar terminados dentro de los cinco años, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor.

A los efectos de la ejecución de las obras, las zonas podrán dividirse en seis secciones, y si al finalizar los cinco años, no estuviesen todas terminadas, se considerará caducada la concesión para la sección ó secciones cuyas obras no estuviesen en construcción, aunque el proyecto de las mismas hubiese sido aprobado por el Poder Ejecutivo.

La iniciación de las obras deberá hacerse en las secciones que por su orden fije el Poder Ejecutivo. El concesionario pagará una multa de cinco mil pesos moneda nacional, por cada mes de retardo en los plazos que estipula la base diez, para la presentación de los estudios y planos.

A los tres meses subsiguientes á la fecha de la iniciación de las obras, el concesionario tendrá la obligación de ejecutar por mes, trabajos por valor de doscientos mil pesos moneda nacional como minimum, lo que se hará constar por certificados expedidos por el Departamento de Ingenieros. La falta de cumplimiento á esta obligación será penada con una multa de cinco mil pesos por mes, la que será devuelta si el concesionario recuperase el atraso.

12. Si durante cada período de doce meses, á contar desde la iniciación de las obras, el concesionario no ejecutare por lo menos el cincuenta por ciento del total de los trabajos mensuales á que está obligado por la base once, se declarará rescindido el contrato, sin más trámite, con más la pérdida á favor del fisco, del depó-

sito de garantía á que se refiere la base veintitrés, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor.

13. El concesionario construirá las obras de endicamiento y regadío por su costo real, sin utilidades ni recargo y sin otro beneficio que el resultante de la valorización de las tierras indicadas.

Los precios unitarios que servirán de base para los presupuestos que habrán de adoptarse, serán fijados por las oficinas técnicas del Gobierno, de acuerdo con los ingenieros del concesionario, siendo entendido que los precios se calcularán con el concepto fijado en el párrafo anterior.

14. El total del valor de las obras de endicamiento y desecamiento que se construyan en la zona, objeto de la concesión, sera cubierto proporcionalmente por todas las tierras fiscales enajenadas al concesionario y por las propiedades particulares que queden dentro de la zona protegida, á cuyo efecto todas las tierras á sanearse se clasificarán en las tres categorías siguientes:

Primera categoría: Tierras de bañado ó laguna.

Segunda categoría: Tierras interiores de albardón con frente á ríos ó arroyos no navegables (comúnmente llamados embalsados).

Tercera categoría: Tierras de albardón con frente á ríos, arroyos y canales navegables, debiendo, en los canales contratados con la empresa Goedhart hermanos, considerarse como tierra de albardón, por lo menos, la comprendida desde el borde hasta un ancho de cien metros.

La contribución de saneamiento que corresponde pagar á cada propiedad, se determinará en la forma siguiente:

El importe total de las obras se dividirá proporcionalmente entre todas las propiedades beneficiadas que queden dentro de la zona protegida, con arreglo al número de unidades en hectáreas que resulten de la clasificación respectiva, deducida del plano catastral y acotado de cada una y en la proporción siguiente: cada hectárea de superficie correspondiente á la tierra de la primera categoría, se computará como una unidad;

cada hectárea de superficie correspondiente á la segunda categoría, se computará como dos tercios de unidad, y cada hectárea de superficie correspondiente á la tercera categoría, se computará como un tercio de unidad.

15. A los efectos de la base anterior, el concesionario, con intervención del Departamento de Ingenieros, hará levantar el plano catastral y acotado de las propiedades beneficiadas, efectuará el cómputo de las superficies afectadas por la contribución de saneamiento y el cálculo del valor de la misma, correspondiente á cada propiedad particular; la que, previa intervención de los interesados, será sometida á la aprobación del Poder Ejecutivo, y su pago estará sujeto á las siguientes condiciones:

- a) La contribución de saneamiento durará hasta la extinción de la deuda que corresponda á cada propiedad, á contar desde la fecha del primer servicio que se percibirá por trimestres adelantados, servicio que se calculará en el concepto de que el capital invertido en las obras, de acuerdo con el presupuesto definitivo aprobado, gozará de un interés del cinco por ciento y uno por ciento de amortización anual acumulativa.
- b) El propietario que deseara eximirse del servicio que le corresponda por intereses, podrá hacerlo en cualquier época, entregando en las oficinas que designe el concesionario, el importe de la contribución adeudada, en dinero efectivo.
- c) El inmueble afectado al pago de la contribución de saneamiento, responde del mismo, no pudiendo extenderse escritura de ninguna clase que afecte el dominio, sin que previamente se presente el certificado correspondiente, por el cual conste haberse pagado los servicios vencidos.

Los escribanos ó funcionarios que contrarién esta disposición incurrirán en una multa igual al doble del valor de la contribución adeudada.

- d) El apremio contra los deudores morosos se llevará á efecto por el concesionario, de acuerdo con las disposiciones establecidas con igual fin en la Ley de Contribución Territorial.

16. A los efectos de las bases 14 y 15, créase una contribución que se denominará de saneamiento, la cual será pagada en la forma y proporción que establecen las bases citadas.
17. El concesionario cobrará el canon de riego, que se declara obligatorio, y desde que pueda proporcionarlo, una tarifa suficiente para costear en cada obra los gastos de su conservación y explotación, los intereses del capital al cinco por ciento empleado en las obras de regadío y una amortización del uno por ciento anual. A este canon deberá agregarse la suma necesaria para costear la conservación de las obras de endicamiento.

La tarifa se fijará en el concepto de que las instalaciones mecánicas y las obras generales serán soportadas por igual por cada hectárea de tierra irrigada comprendida dentro de la zona irrigada; y las obras secundarias y particulares, por las tierras que reciban directamente sus beneficios y en proporción á su costo.

18. Este canon será establecido por las oficinas técnicas del Gobierno, con intervención del concesionario, y su pago estará sujeto á lo dispuesto en los incisos *a)*, *b)*, *c)* y *d)* de la base 15.

La distribución y la administración del agua se hará de acuerdo con las disposiciones vigentes y á las que en adelante se dictaren sobre la materia.

19. Dentro de los dos años subsiguientes á la terminación de cada endicamiento, la empresa someterá á la aprobación del Poder Ejecutivo el estudio definitivo del ferrocarril económico, mencionado en el artículo 1º, y se dará comienzo á los trabajos de construcción dentro del plazo que fijaren entonces de acuerdo ambas partes. El no cumplimiento de cualquiera de estas dos condiciones, salvo el caso de fuerza mayor, será motivo para declarar la caducidad de la concesión ferroviaria.
20. A los treinta y cinco años, contados desde la fecha de la conclusión de las obras, los diques, las instalaciones de regadío y bombeo, en perfecto estado de conservación y funcionamiento, con todos sus útiles y accesorios pasarán á ser propiedad de la Provincia, sin indemnización de ninguna clase.

21. Dentro de los seis meses de la sanción de la ley que autorice la ejecución de las obras, cualquiera de los actuales propietarios que la considere, por cualquier razón, contraria ó perjudicial á sus intereses, tendrá el derecho de solicitar y obtener que el concesionario le expropie, en condición de ley, toda la superficie que posea.
22. Queda facultado el concesionario para expropiar por su cuenta, de acuerdo con la ley general de expropiación, los terrenos particulares á que se refiere la base sexta, así como para ocupar, previa notificación á los interesados, los mencionados en la base octava.
23. En garantía del fiel cumplimiento de las bases establecidas, el concesionario depositará en el Banco de la Provincia, á la orden del Poder Ejecutivo, la suma de doscientos mil pesos moneda nacional, en efectivo ó en títulos de deuda de la Provincia, aforados al tipo de plaza.

Las multas á que se refieren las bases diez y once, serán descontadas de la garantía, debiendo el concesionario integrarla á los diez días subsiguientes de la notificación de las multas.

Los intereses que devengue el depósito, serán á favor del concesionario.

24. El concesionario previa autorización del Poder Ejecutivo, podrá transferir todo ó parte de esta concesión á una nueva empresa que la subrogue en todos sus derechos y obligaciones.
25. Todos los materiales que se empleen en las obras serán de primera calidad y previamente aprobados por el Poder Ejecutivo.
26. Todas las obras de arte y accesorios del endicamiento y riego, se construirán bajo la inspección de las oficinas técnicas del Gobierno.
Los estudios definitivos y demás trabajos de construcción, serán inspeccionados por el Ministerio de Obras Públicas, siendo de cuenta del concesionario todos los gastos que ocasione la inspección.
27. El concesionario abonará íntegramente el costo de los

canales autorizados por la ley de Septiembre 1º de 1911, y que construirá dentro de la zona endicada la empresa Goedhart hermanos, y con más el interés del cinco por ciento, á contar desde la fecha de la terminación de cada canal.

En el caso de que cualquiera de estos canales constituya uno de los límites de la zona protegida, el concesionario abonará, por este concepto, solamente la parte proporcional que corresponde pagar al Gobierno y particulares del lado de la zona protegida.

28. El Poder Ejecutivo escriturará á favor del concesionario las tierras fiscales endicadas, á medida que se terminen las obras de cada sección, á excepción de dos lotes de dos mil quinientas hectáreas cada uno, uno en la sección segunda y otro en la sección cuarta, que el Gobierno reservará para fines de interés público y en los parajes que designará de antemano.

Como precio de venta se tomará para cada sección el promedio por hectárea del total obtenido en las ventas realizadas por el Poder Ejecutivo en los años 1908, 1909 y 1910, con más un recargo á favor del Gobierno del cien por ciento.

En el acto de cada escrituración deberá el concesionario abonar el importe íntegro de la tierra, así como la quinta parte, ó la que más corresponde, del valor total de los canales, que se estipula en la base veintisiete.

29. Si el Poder Ejecutivo resolviera enajenar las reservas á que se refiere la base anterior, en igualdad de condiciones será preferido el concesionario.
30. El concesionario se obliga á colonizar las tierras adquiridas en compra, introduciendo, por lo menos, quinientas familias agricultoras, con un total de dos mil personas como *mínimum*.

La introducción de las cien primeras familias, se hará dentro del primer año de terminadas las obras, y la de las cuatrocientas restantes, dentro de los cinco años de la misma fecha. La demora en el cumplimiento de esta disposición, será penada con una multa de mil pesos por mes.

31. La colonización se hará con la venta de terrenos á los ocupantes, hecha en la época, en la extensión y por por el precio que se fije previamente de acuerdo con el Gobierno, cuyo precio deberá ser abonado en el pago de un canon anual cuya duración no podrá exceder de treinta y cinco años.
32. El Poder Ejecutivo tendrá derecho á fiscalizar en los puertos de embarque la calidad de los inmigrantes enrolados por el concesionario, debiendo ser reembarcados por el mismo aquellos que se comprobare en los puertos de arribada que habían sido transportados en contra de las disposiciones de la ley nacional de inmigración.
33. El concesionario se obliga también á establecer una escuela de horticultura y fruticultura con los programas más adelantados, y una fábrica de fruta conservada, invirtiendo en todas estas instalaciones la suma de doscientos cincuenta mil pesos.

Construirá además por su cuenta y escriturá á favor del Poder Ejecutivo los edificios necesarios para escuela, comisarías, juzgados y municipalidad, en los que invertirá, como minimum, la suma de ciento cincuenta mil pesos.

Todas estas construcciones é instalaciones deberán ejecutarse dentro del plazo de dos años, contados á partir de la fecha de la terminación de las obras.

34. El concesionario se obliga también, durante el tiempo de la concesión, á enajenar en lotes de diez ó más hectáreas, las cuatro quintas partes, por lo menos, de las tierras adquiridas, y á cuyo efecto el escribano que intervenga en la escrituración deberá dar el correspondiente aviso á la oficina de tierras.
35. Antes de finalizar la concesión deberán estar cultivadas el noventa por ciento de las tierras adquiridas por el concesionario.
36. Si el concesionario no diese cumplimiento á cualquiera de las bases 34 y 35, el Poder Ejecutivo podrá expropiar las tierras vendidas, abonando por ellas el precio ya recibido y los gastos proporcionales que le correspondan por las obras ejecutadas.

Una vez expropiadas, será fraccionadas y vendidas nuevamente en pública subasta con obligación de poblarlas y cultivarlas.

37. A los efectos de la base veintiocho, el Poder Ejecutivo mandará practicar la mensura de las zonas que no estuviesen ya amojonadas ni deslindadas.
38. Las tierras transferidas al concesionario, pagarán, durante el término de quince años, los impuestos correspondientes con arreglo al precio de su enajenación y á contar desde la fecha de la misma.
39. Dentro de los sesenta días de haberse promulgado por el Poder Ejecutivo la ley que autoriza la presente concesión, deberá el concesionario firmar el contrato respectivo, previo el depósito que establece la base 23, quedando facultado el Poder Ejecutivo para imponer las condiciones que juzgue necesarias para el fiel cumplimiento del contrato, así como la que garantice la mejor realización de las obras á que esta ley se refiere.

Queda exonerado el presente contrato del impuesto de papel sellado, y los derechos de escrituración serán pagados en su mitad por el concesionario.

40. El concesionario podrá utilizar el barro proveniente del dragado de los canales navegables que construya el Poder Ejecutivo dentro de la zona de la concesión. Cuando el canal en cuestión sea uno de los límites de la zona, sólo podrá usar el barro que corresponda depositar del lado de la zona protegida.

A este efecto podrá ponerse de acuerdo con el Departamento de Ingenieros y la empresa constructora, siendo por su exclusiva cuenta la diferencia de precio proveniente de la utilización.

41. El Poder Ejecutivo prestigiará y apoyará, siempre que lo considere pertinente y sin responsabilidad alguna por su parte, las solicitudes que el concesionario presente á las autoridades nacionales para construir puertos dentro de las zonas ó para la exoneración de derechos de aduana para las máquinas y materiales que hubiera de introducir al país para la ejecución de las obras.
42. Todas las cuestiones que puedan surgir entre el Go-

bierno y el concesionario, serán sometidas á juicio de árbitros arbitradores, quienes tendrán la facultad de designar un tercero, constituyendo los tres un tribunal que decida dichas cuestiones. En caso de desacuerdo entre los árbitros sobre el nombramiento del tercero, hará la designación el Presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Provincia.

Art. 2º Queda autorizado el Poder Ejecutivo para gestionar el concurso de los poderes públicos de la Nación, en favor de las obras autorizadas por la presente.

Art. 3º El depósito de garantía á que se refiere la base veintitrés del artículo primero, deberá ser hecho por el concesionario, bajo pena de caducidad, dentro de los sesenta días de la promulgación de esta ley.

Si el concesionario no cumpliese, por su culpa, dentro del término establecido la obligación de escriturar la concesión, impuesta por la base treinta y nueve del citado artículo primero, caducará la concesión y perderá el concesionario el depósito á favor de la Provincia.

Art. 4º Si la escrituración de las tierras se demorara, por causas imputables al concesionario, el precio de las tierras será recargado con un interés del doce por ciento anual.

Art. 5º Facúltase al Poder Ejecutivo para arrendar sin licitación hasta tanto tenga lugar la escrituración, todas las tierras fiscales ubicadas dentro de la zona de la concesión.

Art. 6º El contrato que se celebre con el concesionario quedará subordinado á la condición de que las obras no perjudiquen la libre navegación y régimen de las aguas; en caso contrario, quedará sin efecto, sin cargo alguno para la Provincia.

Art. 7º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sojo.

Respondiendo al propósito de una mayor y más completa confrontación del proyecto que queda transcrito, se dictó el siguiente decreto:

La Plata, Abril 18 de 1912.

Habiendo expresado varios legisladores la conveniencia de ampliar el informe técnico producido por el Departamento de Ingenieros sobre la propuesta presentada por el señor Adolfo R. Soler, para llevar á cabo por su cuenta las obras de endicamiento de una fracción de las islas del Delta del Paraná, y

CONSIDERANDO:

Que es acto de buen gobierno asegurar por todos los medios posibles el mejoramiento de las obras proyectadas, solicitando al efecto el concurso de profesionales de reconocida ilustración y competencia en la materia, el Poder Ejecutivo

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase á los ingenieros civiles señores Luis A. Huergo, Agustín Mercau y Alejandro de Ortuzar, para que, constituídos en comisión, dictaminen sobre la faz técnica del proyecto de endicamiento en el Delta del Paraná, abriendo opinión también sobre el presupuesto de máxima respectiva.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ARIAS:

J. TOMÁS SOJO.

LOS DESAGÜES DEL SUD

Os informé en la Memoria anterior á raíz de observaciones hechas por la Liga Agraria que el Gobierno no pudo menos que tomar en cuenta dada la respetabilidad de las personas que la constituyen, que se había resuelto, en virtud de esas observaciones, hacer practicar estudios acerca de una reducción del plan de las obras proyectado, como se sabe, por administraciones anteriores. Se dieron en ese sentido las instrucciones del caso, y practicadas que fueron sobre el terreno las investigaciones pertinentes, de las que resultó comprobada la imposibilidad de modificar el proyecto primitivo sin comprometer los resultados calculados del mismo, se dictó la siguiente resolución:

La Plata, Agosto 8 de 1911.

CONSIDERANDO:

Que por indicación del Poder Ejecutivo la Dirección de Desagües resolvió con fecha 13 de Marzo próximo pasado el estudio de una posible reducción de la capacidad de los canales 11, 16, 17 y 19 sin modificar su longitud.

Que del estudio practicado resulta que esos canales fueron proyectados teniendo en cuenta aforos que, según resultó de las observaciones hechas durante la inundación del año 1900, resultaron inferiores al caudal de agua á desagotar.

Que en tales circunstancias se explica que no obstante las consideraciones que hacían presumir lógicamente la posibilidad de una reducción, ésta no puede practicarse en razón

de que los hechos han demostrado que en el proyecto primitivo se dió á los canales en cuestión una capacidad exigua con relación á las necesidades reales.

Que la extensa red de desagües parciales practicada por los propietarios de casi todos los campos de la cuenca superior de los arroyos Tapalqué y Las Flores determina una más rápida precipitación de las aguas de esa zona que será favorecida por los canales 11 y 16.

Que en tales condiciones y atentos los inconvenientes de diverso orden, dispersión del personal competente, disminución del rendimiento mensual, aumento de los gastos de subprevisión y administración, etc., no hay conveniencia en prolongar la suspensión de los trabajos ordenados.

Por ello el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Desagües para llevar adelante las obras tal como fueron proyectadas y vuelva á dicha Comisión para su conocimiento y demás efectos.

ARIAS.

J. TOMÁS Sojo.

Resuelta que fué por el Poder Ejecutivo la inauguración de una parte de las obras ó sea el canal 15, uno de los más importantes, y visita á los números 9 y 10, el acto se llevó á cabo el 19 de Junio del año próximo pasado, contando con la asistencia del primer magistrado de la Nación, doctor Roque Sáenz Peña, en quien la magna idea encontrara en otro momento un decidido partidario, y de su Ministro de Obras Públicas doctor Ramos Mexía, que también tuvo una actuación señalada en la ejecución del pensamiento. Concurrieron asimismo otros funcionarios y ciudadanos espectables, presentándose á todos la oportunidad de poder apreciar de visu el enorme esfuerzo que representan esas obras y darse cuenta

de la transformación que están llamadas á operar en una extensa zona de la Provincia, al ponerla á cubierto de las inundaciones.

En la oportunidad de esa inauguración el Presidente de la Dirección de Desagües, doctor, Pérez pronunció el siguiente discurso, haciendo entrega de las obras al Poder Ejecutivo:

Excelentísimo señor Presidente de la Nación,

Excelentísimo señor Gobernador,

Excelentísimos señores Ministros, señores Legisladores, señores

El 17 de Enero de 1893 fué promulgada la primera Ley llevando el pensamiento de estas obras por tanto tiempo acariciado, á su etapa de realización. En muchos detalles no se estaba en posesión aún de los moldes definitivos; pero, ya teniendo que buscar solamente la forma más viable, en su doble faz técnica y económica, los medios apropiados para la ejecución debían hallarse también, que siempre se llega á superar las dificultades y se obtienen soluciones convenientes cuando es un elevado interés general quien fija el derrotero á la conducta. Así, encarando y resolviendo este problema de uno de los trabajos de hidráulica agrícola más importante que haya realizado jamás un Estado, nos mostramos dignos de honroso concepto, pues es exponente de la significación de un pueblo, sus aptitudes para producir la acción fecunda. Y lo es, sin duda, el surcar de cauces artificiales de una extensión de más de 1300 kilómetros y transformar en campos aptos para las más intensas explotaciones, la llanura de 75.000 kilómetros cuadrados de superficie conocida por la región inundable del Sud, en la que la excepcional fertilidad del suelo era de aprovechamiento limitado y contingente, por el periódico exceso de las aguas, determinado por peculiaridades de su hidrografía.

En efecto, de la cadena de sierras que atraviesa el centro de nuestra Provincia descienden por una y otra ladera multitud de arroyos. Los que corren hacia el S. E. tienen su cauce perfectamente formado, y recogiendo además de las

propias las aguas locales, van á volcarlas en el Atlántico; pero los de esta vertiente, que descienden hacia el N. E., si corren también encauzados hasta llegar á una altura entre los 60 y 40 metros sobre el nivel del mar, al disminuir allí notablemente la pendiente longitudinal y encontrarse con terrenos sin pendientes transversales que faciliten la excavación del cauce en el centro de una cuenca, extienden sus aguas sobre los campos formando cañadones y bañados. Cuando aguaceros excepcionales ó años muy lluviosos, en que se excede la media de 883 mm. transforman estos insignificantes cursos de agua en verdaderos torrentes, entonces descienden en grandes avenidas, denudando los terrenos, hasta caer en el Salado, que desborda á su vez pletórico, ó hasta depositarse por meses y meses en los 25.000 kilómetros cuadrados cuya superficie se encuentra entre los 3 1 2 y los 10 metros sobre el nivel del mar. En esta zona más baja no se produce el proceso de denudación, sino al contrario, por los arrastres hay un importante colmataje; pero, la permanencia del agua sobre terrenos muy húmíferos los altera, la agricultura es imposible y los pastos naturales que crecen en los bañados son muy pobres de elementos nutritivos.

Si estos campos recibieran sólo las aguas provenientes de las lluvias locales, aun en los casos que, por la naturaleza arcillosa del suelo y del subsuelo, no bastaran á eliminar los excesos la infiltración y la evaporación, habría depósito suficiente para ellas en las 300 lagunas permanentes con una superficie aproximada á 873 kilómetros cuadrados, que son otras de las peculiaridades de la región; pero, la característica de esos arroyos que desaguan en medio de los campos, es la que ha hecho necesario completar la obra de la naturaleza, como tantas veces se ha repetido, llevándolos directamente hacia el mar. Al curso continuado se han agregado las correcciones que el arte humano permite, construyendo de trecho en trecho compuertas para dar entrada á las aguas locales, no libremente como en los arroyos, sino á voluntad del hombre; por eso, sólo no conociendo el plan adoptado ni la obra ejecutada, pudo alarmarse la opinión propalando en folletos y periódicos que eran obras de desagüe ilimitado las que se construían.

Es indudable que la solución perfecta, aquí como doquiera haya un río que se eche al mar, hubiera sido retener las aguas sobrantes para distribuir las en riego los años de sequía; pero, sin negar la posibilidad de algunos trabajos de embalse en la parte media de los arroyos, en esto como en todo el ideal es inasequible, pues las aguas del Salado, el curso más importante, por sus sales de sodio, de magnesio y de calcio son inaptas para el riego, y las de los arroyos, algunas también salobres, todos los años de sequía son escasas ó no existen; en cuanto á los embalses, en la llanura son tan costosos que sólo un gran caudal aprovechable y una agricultura muy intensiva puede justificarlos en su faz económica.

Por otra parte, al proyectar obras de desagües no se ha querido negar la existencia de otros problemas sino encarar y resolver el más urgente, sin afectar los que pudieran solucionarse más tarde á impulsión de nuestros rápidos progresos. Tan es así, que el plan del ingeniero Nyströmer fué adoptado por la Dirección principalmente porque cuidaba no producir desecación excesiva, dejando sin desagüe todas las lagunas de carácter permanente y tomando para este Canal aliviador las aguas del Salado sólo cuando exceden á un metro de altura.

No obstante su importancia, estas obras no son el primer esfuerzo en su género, pues si en la antigüedad el riego fué casi único en lo que se refiere al régimen artificial de las aguas, en los tiempos modernos, por la valorización de los productos y de la tierra, los desagües han preocupado á la par de aquél á los hombres de ciencia y de gobierno, dándonos sobre todo Europa la lección técnica y el precedente. Además de regiones pantanosas que forman en conjunto millones de hectáreas transformadas en fértiles valles en todo el centro del viejo continente, comprueban mi afirmación los 2.800.000 de hectáreas de la planicie de Hungría, en la cuenca del Theiss, saneada de las inundaciones por el endicamiento; las 800.000 hectáreas de las landas de Gascuña, que de un bañado infecto, por la canalización se le ha convertido en un soberbio pinar; y en Rusia los pantanos del Pinsk, en la cuenca del Pripet, donde las obras no están aún terminadas,

pero ya se han saneado 3.000.000 de hectáreas con 4800 kilómetros de canales, 80 esclusas y 500 puentes. Norte América tampoco ha quedado retardada, y puede anotarse como sus trabajos más importantes, el endicamiento para contener los desbordes del Misisipí que producía periódicas inundaciones en gran parte de su cuenca inferior.

El canal, que en parte acabáis de recorrer y que tiene por objeto darle doble desembocadura al Salado desde el punto en que lo estrecho y tortuoso de su cauce determina su desborde, permite apreciar la naturaleza de las obras que ejecuta la Dirección; pero sólo volviendo con el pensamiento á lo que eran estos parajes cuando se dió principio á las excavaciones, es posible aquilatar la magnitud del esfuerzo realizado por los técnicos y los obreros; recordad los que habéis asistido á esa ceremonia, que fué preciso llegar hasta aquí navegando el Río de la Plata, porque donde crecen ya pastos para la alimentación del ganado y hay tierras entregadas á la labranza, ocupaban entonces 3/4 partes del suelo juncal y espadañas infranqueables, entre las cuales los albardones libres del agua servían exclusivamente para refugio del típico nutriero. La imposibilidad de excavar entre el agua, hizo necesaria la construcción previa de defensas y el desagotamiento á bombeo, pudiéndose sólo así preparar cancha para el trabajo. Felizmente, toda esta parte más penosa comprendida entre la bahía de Samborombón y el Ferrocarril del Sud, está totalmente terminada en lo que se refiere á excavación, y en estos momentos se ejecutan los últimos trabajos complementarios.

En vuestro recorrido habéis podido ver también la naturaleza y ejecución de las obras de arte, exigidas unas por el plan de desagüe limitado, como las compuertas, y otras por la vialidad general, como los puentes. Creemos que unos y otros trabajos en los cuales ha habido serias dificultades que vencer por la naturaleza del subsuelo, debiendo recurrir al pilotaje en la cimentación de algunas compuertas, son exponentes de atinados proyectos y ejecución esmerada, y que, no sólo resistirán incólumes las pruebas de las grandes avenidas, sino que, tal como los véis vosotros, los verán las futuras gentes, sin más desperfecto que el agravio natural del tiempo sobre las cosas.

Con todo, esta obra, como humana, no puede ser perfecta; habrá deficiencias que no vemos ó no alcanzamos á corregir, y toda crítica tendiente á ilustrar el problema será útil; pero, aun comprendiendo que no es este el momento de recogerlas y aquilatarlas, séame permitido decir al pasar, que si ya los Querandíes, por la característica de esta región en que tan intensas son las inundaciones como las sequías, le habían dado al Salado el nombre de Tubicha - miní, es decir, el río grande - chico, que ó corre convertido en un torrente monstruoso ó es un cauce seco, con cuyas arenas forma el viento en el estío gigantes remolinos; que si en los datos pluviométricos constantes de más de medio siglo se ve que en esta zona de los períodos de mínima lluvia se pasa rápidamente á los de máxima y viceversa, variando la media entre los límites extremos de 506 milímetros y 1281 milímetros, sorprende que se haya querido encontrar influencia en la sequía del último lustro á este raspaje de la superficie terrestre hecho al borde de la inmensa copa de evaporación del mar, no mayor en su cubo total á una sola de las grandes lagunas que en la región se encuentran por centenares y menos profundo que el fondo de ellas. Cuéstale al hombre convencerse de que tiene aún para él muchos enigmas la naturaleza y prefiere antes que reconocerlo, dejar que la imaginación formule las hipótesis más temerarias, indicando, como en este caso, causas nuevas á fenómenos metereológicos siempre repetidos, en vez de decir simplemente que se busca sin encontrarla aún, la explicación de este turno de los años de escasez y exceso de aguas en un ciclo de duración aproximada.

Los trabajos que veréis hoy comprenden 5.500.000 metros cúbicos de excavación, once compuertas, cuatro puentes; pasaréis todo el día en recorrerlos, pero son sólo, en extensión kilométrica, la quinceava parte de la obra total, y las excavaciones representan solamente una sexta parte de las proyectadas y la cuarta parte de las ya ejecutadas. El fin de nuestra tarea se acerca rápidamente, y para el próximo invierno podrá estar la mayor parte de los otros canales, como este aliviador, en condiciones de prestar servicio efectivo; si viene, como es de suponerse, una época de lluvias, la ganadería nada tendrá que temer, y podrá continuar su desarrollo la

agricultura que empieza vigorosamente su desenvolvimiento, transformando en campos de espigas los pantanos de ayer. Ciertamente es que estos cultivos aumentando la evaporación, por las hojas de las plantas y la permeabilidad del terreno por la labranza, tendrán influencia apreciable en la cantidad de agua sobrante; pero también la inmersión que apenas daña á un campo natural pierde una cosecha, y así esta agricultura que los desagües han provocado, exige á su vez un desagüe más perfecto para estar á cubierto de su destrucción por las aguas. Por otra parte, no hay que confiar tampoco demasiado en la importancia de esta influencia de la agricultura, pues también las plantas de las praderas naturales evaporan aun más que los cereales, que vegetan sólo durante un período del año, y la alfalfa, poderosísima en esa función, no se presta á ser cultivada en tierras arcillosas como son muchas de esta zona; en cuanto á los efectos de la roturación por el arado, si es indudable que aumenta la permeabilidad del suelo, su poder absorbente queda siempre limitado por la saturación del subsuelo, que llega en estos terrenos muy pronto, debido al poco espesor de la capa de limo pampeano donde se deposita la primera napa.

Aunque es axiomático que una obra hidráulica escapa á todas las previsiones que en materia de costo pueden adoptarse en otros géneros de construcciones, y lo confirman plenamente todos los grandes trabajos modernos, las presas de Assuan y Asuit, el canal de Panamá aún en construcción, con los presupuestos excedidos en el doble, cábenos la satisfacción de que, en estas obras, la diferencia que existe entre el presupuesto parcial primitivo, de pesos 22.878.176 y el costo definitivo aproximado de pesos 35.933.952,80, no depende de causas imputables á defectos de cálculo ó de estudio, sino á circunstancias independientes en absoluto del proyecto. Efectivamente, la diferencia entre las cifras anotadas, del 57 por ciento, es producida sólo por el aumento del valor de los jornales, materiales y transportes, á excepción de los ferroviarios, y es, en realidad, muy inferior á la elevación de estos elementos del precio, en el tiempo transcurrido desde 1897 en que se formuló el presupuesto, hasta estos últimos cinco años, en que se ha construido la mayor parte de las obras. Resalta

entonces con evidencia que, si no se hubiese producido en el país este brusco salto en los precios, la construcción sería de un costo inferior al cálculo primitivo.

Pero el presupuesto de 1897 fué parcial. Debiendo costear las obras sólo los propietarios, por un impuesto local, era lógico que no se incluyera en los trabajos que ellos sufragaran sino los canales en sí, su excavación y compuertas, dejando que después de fondos comunes se costearan los puentes para la vialidad general á todos los habitantes, y las expropiaciones que aumentarán los bienes públicos; los alambrados tampoco pudieron tenerse en cuenta, por ser un elemento de conservación y no estar ésta encomendada aún á la Dirección.

Leyes posteriores resolvieron la contratación de empréstitos para la terminación de las obras, que no alcanzaban á cubrirse con el impuesto, y agregaron á los presupuestos los trabajos que deliberadamente no se habían proyectado en 1897. Estos eran los puentes que se han calculado en pesos 3.406.760; expropiaciones en pesos 1.083.959,98; y los alambrados en pesos 1.636.110; la conservación en todo el período de construcción, en pesos 777.862,51; varios, como estudios, percepción de impuestos, rescisión de contratos, servicio de empréstito, pesos 1.633.641,58. Anotando también los materiales existentes, por valor de pesos 2.390.896,76, que al terminarse los trabajos quedarán á disposición del Estado, será el total de la suma á invertirse por la Dirección, pesos 46.863.183,68.

Señores:

La Dirección de Desagües, al inaugurarse esta sección importante de las obras, rinde su más alto homenaje al doctor Roque Sáenz Peña, que antes, en luminosos estudios jurídicos, salvó el principio de los impuestos locales, base discutida de nuestra Ley Orgánica, y hoy se aparta por un instante de las arduas tareas del Gobierno para asociarse á nuestra hora jubilosa, dándole solemnidad y prestigio con su presencia. Ríndela igualmente á todos los gobernantes de la provincia de Buenos Aires, que le prestaron su decidida cooperación, desde Costa y Lacasa, firmantes del primer proyecto de Ley, hasta los dignísimos que presiden este acto; el señor Ezequiel Ramos Mexía, que abandonó su puesto en la Dirección, sólo

para dar sus esfuerzos al país en esferas superiores, y que puso por largos años al servicio de esta idea su preparación, sus profundas convicciones y una energía inquebrantable para sustentarlas; al señor ingeniero Nyströmer, autor del plan en ejecución; al competente y laborioso cuerpo de ingenieros y empleados; á los beneméritos obreros que dan paciente el rudo esfuerzo manual.

Excelentísimo señor Gobernador:

Como Presidente de la Dirección de Desagües, tengo el honor de pedirlos declaréis inaugurado el canal en cuya margen os hablo. El ancho tajo abierto en la llanura para dar paso al exceso de agua del río Salado está definitivamente concluído con sus obras de excavación, sus terraplenes laterales para contener las grandes avenidas, sus compuertas automáticas para los desagües locales y sus puentes en la intersección con los caminos generales. Por él pasa hoy mansamente el agua que sobra al río y que también pudo haber llevado al Plata, pero volverán días semejantes á aquellos que fueron de catástrofe, y en vez de verse al río congestionado, levantarse sobre los campos é inundarlos, llevando la desolación y la ruina, circulará por aquí su enorme masa líquida oprimida entre los fuertes espaldares, elevando en su rumor solemne el himno de la naturaleza dominada, á la inteligencia y al músculo que la vencieron.

Recibiendo y declarando á nombre del Poder Ejecutivo inauguradas las obras, dije en esa circunstancia:

Excelentísimo señor Presidente; Excelentísimo señor Gobernador;
Excelentísimos señores Ministros; Señores:

Las obras que entregamos hoy en parte principal al servicio público, las más grandes acaso que en el mundo se hayan emprendido para el drenaje de los campos, no sólo constituyen un ejemplo fecundo del ilimitado poder de voluntad del hombre que nos permite ofrecer al trabajo 3000 leguas de anegadizos libres ya de toda preocupación sobre el porvenir y sin la amenaza constante de las inundaciones devastadoras.

Significan algo más. Acreditan también el triunfo definitivo de los altos propósitos del Gobierno que, empeñado en hacer emerger praderas florecientes del fondo de las aguas pútridas, y en dilatar su territorio rectificando las deficiencias de nuestro sistema hidrográfico, tropezó en su hora con una oposición tenaz y bien organizada.

Os correspondió á vos, Excelentísimo señor Presidente, y me es particularmente grato recordarlo, la difícil tarea de desalojar hasta de sus últimas trincheras, en pleito ante la justicia, á los mismos propietarios favorecidos por las obras.

Y ha de serme permitido haber mencionado las dificultades de entonces, capaces de quebrar las mejores energías para poner más de relieve los méritos que han conquistado ante la Provincia y ante su pueblo los que como vos contribuyeron con fe, con talento, con perseverancia y con eficacia á la realización del grandioso pensamiento. No conozco obra atacada con más ardor ni defendida con más constancia.

Es de estricta justicia pues, que para todos y especialmente, ya que no fuera posible la enumeración completa, para aquellos que, como el actual Excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas de la Nación, han hecho de su ejecución el anhelo patriótico de su vida; para el Gobernador Costa y su Ministro doctor Lacasa quienes la iniciaron; para el Interventor López que contrató la rectificación del Ajó; para el Gobernador Udaondo y su Ministro Frers que dieron forma definitiva al grandioso pensamiento; para el Gobernador Ugarte y su Ministro Etcheverry que lo salvaron del naufragio con encomiable energía; para la dignísima Comisión que con eficaz y decidido empeño preside el señor doctor Enrique S. Pérez y para los que antes que ellos ó colaborando en la tarea se han esforzado en llevar á la práctica la obra pública de más significación y trascendencia que hasta la fecha se ha iniciado en la Provincia: para todos ellos alcance en esta hora á manera de galardón, con el aplauso del pueblo y el reconocimiento del Gobierno, la satisfacción legítima é intensa de ver convertido en realidad el anhelo por tanto tiempo acariciado.

La Legislatura de Buenos Aires, que por una feliz coincidencia presidía entonces el mismo mandatario que hoy gobierna la Provincia, se inspiró al sancionar las Leyes de 1893

y 1895, en previsiones de un orden económico de que podrá siempre enorgullecerse.

Rompiendo los viejos moldes y marcando orientaciones nuevas, esas Leyes incorporaron á nuestras prácticas el principio de que determinadas obras públicas las costeen los propietarios que reciben el beneficio inmediato y directo.

Llamado á defender esa tendencia, que no había adquirido todavía carta de ciudadanía en nuestra legislación, os correspondió, Excelentísimo señor, la difícil tarea de prestigiarla y en verdad que lo lográsteis con éxito singular.

Desde entonces, indiscutida ya la facultad del Poder Público para imponer cuotas que se hacen obligatorias en interés directo del propietario é indirecto del Estado, nos ha sido posible abordar empresas importantes que ya tardaban demasiado en realizarse. Los caminos pavimentados que unen la Capital Federal con el Tigre, Morón, San Martín y Lomas de Zamora, las obras de canalización y drenaje que estamos contratando con el propósito de crear un emporio de producción y de riqueza en nuestro Delta; las obras de irrigación á construirse en Patagones, gracias á las cuales ya no quedará en el extenso territorio de la Provincia una sola hectárea que no contribuya á cimentar la riqueza colectiva del país, son casos prácticos que evidencian cuánto tiene que agradecer la Provincia á quienes proyectaron, sancionaron y defendieron las Leyes en cuestión.

Esta ceremonia inaugural ofrece un nuevo horizonte á la actividad y al esfuerzo de los Poderes Públicos; y si la tarea concluída es la mejor garantía de la que aún falta por realizar, podéis creer que el Poder Ejecutivo se siente dispuesto á afrontarla con el concepto preciso de las responsabilidades que le incumben, sin arredrarse ante los que lo acusen en el egoísmo del interés alarmado, de marchar demasiado aprisa, pues si grandes y múltiples son las obras que emprendemos no son superiores á las exigencias de nuestro progreso, al que debemos adelantarnos para realizarlo por completo.

Previéndolas nos hemos anticipado en parte á muchas que serán en breve imposterables.

Vamos á habilitar recién los canales principales, y los pro-

pietarios disponen ya de una Ley amplia y comprensiva que facilitará la construcción de lo que podíamos llamar canales parciales ó domiciliarios, sin los cuales los beneficios de las obras serían necesariamente limitados.

Estudiamos actualmente la posibilidad de completar estas obras de desagües con otras de embalse ó contención para utilizar las aguas que resultaren aprovechables en condiciones económicas. Estas obras complementarias serán más factibles si, como el Poder Ejecutivo lo espera, el incremento extraordinario tomado por la agricultura en los últimos años, al alterar los coeficientes de absorción y evaporación de las aguas, nos permite hacer economías sensibles reduciendo la amplitud de algunos canales que aún no se han iniciado, á la espera del estudio detenido y completo que se realiza sobre el particular.

Para que los beneficios que esta extensa zona aguarda de la terminación de los canales no resulten ilusorios por inconvenientes relacionados con la vialidad, el Gobierno se ha preocupado, no sólo del mejoramiento y arreglo de los caminos, tarea en que también lo secunda eficazmente el Gobierno Nacional, sino de organizar un sistema de transportes baratos que vinculen las líneas ferrocarrileras con las propiedades privadas en forma tan íntima que llegue á formarse una red si es posible análoga á la que ofrece el sistema circulatorio del cuerpo humano.

Con la convicción de que tan levantados propósitos se convertirán en breve en hechos, me complazco en declarar inaugurado, en nombre del señor Gobernador de la Provincia, el canal aliviador del Salado, en una hora feliz y auspiciosa para la República porque, mientras un hálito de fecundidades flota sobre los campos húmedos, sus hombres de gobierno, satisfaciendo una aspiración del sentimiento público, patrióticamente se afanan en asegurar para los ciudadanos el ejercicio pleno de sus derechos cívicos y para el país la aplicación sincera y honrada de su régimen constitucional.

He dicho.

Creo oportuno para finalizar este capítulo de las obras de desagües en la sección inaugurada, repro-

ducir la reseña que se hizo respecto de las mismas, la cual da una clara idea de la importancia que revisten.

OBRAS DEL CANAL NÚMERO 15

El río Salado, colector principal de la zona inundable, lleva en las ocasiones de sus avenidas cantidades muy considerables de agua; y siendo insuficiente su cauce para conducir las rápidamente al mar, se producen grandes desbordes en todo el curso inferior del río. Sus desastrosas inundaciones afectan grandes extensiones de campos valiosos en ambas márgenes, pasando además parte de las aguas á la cuenca al sur del río, que tiene sus desagües por el arroyo de Las Víboras, sumergiendo todos los campos bajos en los partidos de Castelli y Dolores.

Para mejorar estas condiciones defectuosas del Salado, proyectó el Departamento de Ingenieros el canal aliviador, que arrancaría del río aguas abajo de Las Saladillas, ó sea á 13 kilómetros del Ferrocarril Sud, y á unos 68 kilómetros desde la desembocadura, y tendría capacidad para llevar unos 48 metros cúbicos de agua por segundo, corriendo lleno su cauce.

La traza del canal propuesto fué modificada algo por la Dirección de Desagües al hacerse los estudios; y se consideró á la vez prudente elevar el fondo aproximadamente un metro sobre el del río, á fin de evitar que, al desviar de éste las aguas bajas y ordinarias, se deteriorase el cauce del río y quedaran privadas de su aguada natural las propiedades ribereñas.

El proyecto general de las obras preparado por la oficina técnica comprendía dos trazas alternativas para el canal número 1. La Dirección de Desagües resolvió con posteridad adoptar la de menor costo, disponiendo que la diferencia se destinase á ampliar el canal número 15, y que se modificara el proyecto en este sentido. Según ese nuevo proyecto, el canal número 15 tendrá capacidad para descargar, con el agua á la altura del terreno, unos 72 metros cúbicos por segundo; cuyo caudal se elevará á 190-200 metros cúbicos por segundo, ó sean 16 1/2 á 17 1/4 millones diarios, si llegara á pro-

ducirse otra crecida del río, de la altura de la del mes de Octubre de 1900.

El canal tiene un largo de 34,4 kilómetros, y su sección transversal varía de 17 á 23 metros de ancho en el fondo y de 31 á 43 metros al nivel del terreno. Las tierras excavadas han sido depositadas á ambos lados del canal, y á 75 metros distancia desde el eje, formándose con ellas terraplenes de 4 á 6 metros de ancho en la corona y taludes de 1 1/2 á 3 por 1. Esta disposición tiene por objeto conseguir un cauce mayor, que amplíe considerablemente la capacidad del canal para dar paso á las crecidas altas del río, sin incurrir en gastos de excavación muy elevados, y sin que la velocidad del agua aumente inconvenientemente en aquellas ocasiones. Estos terraplenes impedirán además que las aguas se desborden en los campos adyacentes al canal, y especialmente las que, según queda mencionado, inundan los distritos bajos al Sud de la traza. Con este fin han sido prolongados á lo largo de la margen derecha del Río Salado y á ambos lados de la embocadura, en la extensión de unos dos mil metros.

Siendo de 34,4 kilómetros el largo del canal, y arrancando á 68 kilómetros desde la desembocadura del río, cuyo curso inferior es muy tortuoso y de escasas pendientes, el recorrido del agua por el canal se acorta en la mitad; y aumentándose así la pendiente disponible, resulta mayor la capacidad de descarga por unidad de la sección transversal.

Al tiempo de prepararse el proyecto general, no existían las observaciones sobre las alturas á que alcanzaban las avenidas ni las mediciones del caudal que llevaba el Salado, cuyos datos debieran servir de base para fijar la capacidad del canal. Tales observaciones sólo pudieron íacerse en el año 1900, cuando sobrevino una serie de altas crecientes que inundaron los campos de toda la zona, en condiciones de altura y duración desconocidas hasta entonces.

Mediante esas observaciones, continuadas durante diez meses, y los repetidos aforos practicados en el Salado, pudo computarse que en esos meses pasaron por el puente del Ferrocarril Sud en Guerrero 15.000 millones de metros cúbicos de agua. Igualmente pudo computarse que, si el

canal número 15 hubiera funcionado entonces, habría desviado del río y llevado al mar en el mismo período unos 3552 millones de metros cúbicos, ó sean 23 1,2 por ciento del total de la avenida.

Esta proporción hubiera disminuído á 16 por ciento en los casos de las crecientes muy extraordinarias, que se observaron del 7 al 17 Junio, del 25 Agosto al 5 Septiembre, y del 8 al 23 Octubre del mismo año 1900. En cambio, ella hubiera sido considerablemente mayor durante la primera creciente del año, que del 11 Abril al 15 de Mayo llegó á una altura que, sin ser extraordinaria, sólo alcanza en épocas excesivamente lluviosas. En efecto, durante esa primera avenida el canal número 15 hubiera llevado al mar el 40 por ciento del caudal que pasó por el Salado en el puente Guerrero.

Entre uno y otro de los grandes repuntes que sobrevinieron en Junio, Agosto y Octubre, las aguas del Salado se conservaron á altura considerable, y según las observaciones citadas, se computó que en esas épocas intermediarias habría pasado por el canal el 25 por ciento de la avenida.

Debe recordarse aquí que el canal número 15, en su tarea de luchar con las inundaciones del Salado, tiene un poderoso auxiliar en el canal número 9 y sus ramales, que desviarán de este río una parte de las aguas que vienen de los distritos del Sud-Oeste.

Efectivamente, según los aforos y observaciones hechas en las crecientes de Mayo á Octubre de 1900, el canal número 9 habría derivado alrededor del 20 por ciento del volumen que entonces derramaron íntegramente sobre el Salado los arroyos Chapaleofú, Los Huesos, Azul y Tapalqué.

Los canales 15 y 9 podrán pues, conjuntamente producir los efectos siguientes:

En crecientes bastantes altas, llevarán del 50 al 60 por ciento de las aguas que pasan por el puente Guerrero; en crecientes muy altas, del 40 al 45 por ciento; y en las más extraordinarias observadas hasta la fecha, del 30 al 35 por ciento.

La enunciación de estas cifras hace innecesario extenderse sobre los grandes beneficios que estas obras reportarán á

los ricos campos que en épocas pasadas estaban á merced de las enormes avenidas de nuestro principal curso de agua; pero debemos decir que esos beneficios serían aún más amplios si el plan financiero adoptado, con el fin de arbitrar los recursos para realizar las obras, no hubiera puesto un límite á la importancia de éstas.

Las excavaciones, para la construcción del canal y sus ramales, representan un cubo de 3 1/4 millones de metro; y se hallaban prácticamente terminadas á principios de 1909, salvo en algunos trozos del canal, que habían sido dejados inconclusos por la ex-empresa constructora.

La escasa pendiente de los terrenos por donde ha debido llevarse la traza, no favoreció la construcción del canal, aumentándose el cubo de tierra á remover debido á la profundidad de las excavaciones, que alcanzaban á 4,50 metros en el trozo próximo al médano; tendiendo al mismo resultado la calidad arenosa del suelo en ese trayecto, que motivó la adopción en él de taludes de 4 1/2 por 1, para las escarpas del canal.

Al objeto de dar entrada á las aguas locales, y proveer desagües para los terrenos protegidos contra las incursiones del río, se han construído ocho compuertas, del tipo general que podrá verse en las láminas adjuntas. La comunicación entre ellas y los cañadones hondos que existen en la región, se facilita por medio de canales ramales, ó de acceso. Las compuertas se abren y cierran automáticamente, por la presión del agua. Pero, en previsión de que pudiera haber conveniencia en retener el agua en esos depósitos, se han provisto medios para poderlo hacer, graduando la altura de las aguas retenidas, hasta excluirlas totalmente del canal.

Las obras accesorias se terminaron también en ese año.

El conjunto de los trabajos ejecutados, comprendiendo los movimientos de tierra y las obras de arte, representan en cifras redondas un costo de tres millones de pesos.

Se autorizó la construcción de dos puentes carreteros. Un de ellos, ubicado sobre el camino del Callejón, en el hectómetro 331 1/2, es decir cerca de la embocadura del Canal, consta de tres tramos, de 55,60 metros de luz el central y de 44,64 metros los laterales, siendo de 158 metros el largo total del

puente, comprendiendo los estribos. El otro puente, situado en el Hm. 112, á corta distancia del Médano, tiene un tramo central de 45 metros de luz, y diez tramos laterales, siendo el largo total del puente sobre los estribos de 137 metros.

La superestructura, que es de acero, fué contratada en Europa. Los cimientos y demás construcciones, así como el montaje de la parte metálica, se ejecutaron por administración; resultando bastante difíciles los trabajos de fundación, á causa de la calidad del subsuelo. Por las láminas adjuntas podrá apreciarse el aspecto general de los puentes.

Ambas obras quedaron terminadas en Mayo 1910; habiéndose invertido en su construcción la cantidad de doscientos noventa y cinco mil pesos moneda nacional, ó sea en promedio, mil pesos por metro lineal.

El canal número 15 podía en seguida haberse entregado al servicio; pero hubo que postergar su habilitación, porque el río Salado, debido á la prolongada sequía, casi no llevaba agua, habiendo permanecido completamente seco durante el pasado verano y hasta el día 14 del mes de Mayo próximo pasado.

Desde ese día ha continuado creciendo el río, con lentitud hasta estos momentos en que el canal inicia sus tareas, muy modestamente, es cierto, pero pronto para desempeñarlas con toda amplitud, si también el río, abandonando su mansa actitud de ahora, amenazara salir de su cauce y extenderse sobre los campos de que fué dueño en otras épocas.

OBRAS DEL CANAL NÚMERO 9

Las funciones asignadas á este canal han sido ya aludidas brevemente, al hablar del canal número 15. Con sus ramales, canales 11, 12, 13 y 14, está destinado á recoger y conducir directamente al mar una parte considerable de las aguas sobrantes de los arroyos Gualichú - Azul, Los Huesos y Tapalqué, cuyos cursos se interrumpen antes de llegar al colector común de esos distritos, que es el Río Salado. Disminuirá así las inundaciones que sufren extensas zonas de campos de gran valor.

Su largo es de 166 kilómetros, y los movimientos de tierra necesarios para su construcción comprenden más de 7 1,4 millones de metros cúbicos. Las excavaciones se hallan termina-

das, salvo en la extensión de unos seis y medio kilómetros, los que se espera acabar el próximo verano, junto con la unión entre el canal y el arroyo Gualichu. De las 21 compuertas, que han sido provistas en su curso para dar acceso á las aguas locales, la mayor parte están ya construídas, encontrándose las restantes en vía de terminación.

La capacidad del canal, cuando corre lleno, podrá elevarse á 215 ó 220 metros cúbicos por segundo, ó sean de 18 1/2 á 19 millones de metros cúbicos diarios de agua.

La parte inferior del canal, que se recorrerá en esta ocasión, tiene el largo de 42 1/2 kilómetros, desde la costa hasta la vía del Ferrocarril del Sud. Su anchura varía de 13 á 15 metros en el fondo y de 28 á 50 metros á la altura del terreno. Con las tierras excavadas se ha formado, también en este caso, un cauce mayor, del ancho de 150 metros á cada lado del eje. Se han establecido en este trozo tres de las referidas compuertas del tipo indicado en una de las láminas; y se acerca á su terminación uno de los puentes carreteros autorizados, ubicado sobre el camino del Médano. El otro puente se establecerá sobre el camino de Dolores á Castelli. Será enteramente de cemento armado; y ya se ha acopiado los materiales de construcción, para dar principio á la obra.

OBRAS DEL CANAL NÚMERO 10

Este canal tiene por objeto mejorar los desagües de una importante zona de los partidos de Dolores y Castelli, arrancando del Cañadón Grande, con un ramal al Cañadón Chico, y continuando hasta el mar en dos trozos, que se unen por medio de los arroyos Corralito y Las Víboras.

El trozo inferior debía desembocar, según el plan general de la Dirección, en el canal número 9; pero por razones de mayor eficacia y economía, se resolvió, en 1906, llevarlo directamente al mar, corriendo paralelamente al canal número 9 en una extensión de 13 kilómetros, con un ancho de 16 metros en el fondo y de 20 á 21 en la superficie del terreno.

Empezado este trozo en el año 1906, se terminó en Mayo de 1907, habiéndose excavado 157.100 metros cúbicos, de los cuales 67.514 se destinaron á completar los terraplenes del canal número 9, reemplazando así los préstamos que en el proyecto se habían provisto para suplir el déficit de tierra.

También se construyó un tajamar sobre el arroyo de Las Víboras, cortando los derrames de este arroyo sobre la extensa zona entre el Médano y el mar, conocida por el «Bañado».

El trozo superior del canal, que es el que se visitará en la presente ocasión, tiene una extensión de 8 1/2 kilómetros desde el arroyo Corralito hasta el Cañadón Grande, y además un ramal de 1 1/2 kilómetro hasta el Cañadón Chico y unos 3 kilómetros de canales laterales.

Su misión es rebajar el nivel de los cañadones citados, evitando sus desbordes que, en épocas lluviosas, se extienden á muchas leguas de distancia.

Además, rebajado así el nivel de estos grandes depósitos, se facilitará en toda la zona el desagüe de los bañados permanentes y de la mayoría de los campos, que son anegadizos en épocas lluviosas.

Se ha dado á este trozo del canal, de 10,50 á 7 metros de ancho en el fondo, y 18 á 13 metros á nivel del terreno. La excavación total, con ramales y canales laterales, es de 254.000 metros cúbicos. Empezado en Septiembre de 1909, se terminó en Abril de 1910; habiendo costado su construcción 176.000 pesos moneda nacional.

Autorizada la construcción de un puente en el camino general á Dolores, se empezó éste en Marzo de 1910 y se terminó en Mayo del mismo año, mediante un costo de 23.000 pesos. Una de las fotografías adjuntas da una vista general de este puente.

Terminadas estas obras, el canal número 10 quedó de hecho habilitado para el servicio.

LOS DESAGÜES DE AVELLANEDA

El Gobierno de la Provincia ha prestado una preferente atención á la cuestión de los desagües de Avellaneda cuyos cuantiosos intereses se ven á menudo gravemente comprometidos por las inundaciones

que se producen por causas conocidas. En esta obra de indiscutible importancia é imperiosa necesidad, se halla también empeñado el Poder Ejecutivo de la Nación; pero la magnitud de la empresa, técnica y económicamente considerada, aún no ha permitido llegar á resultados concretos que confío, sin embargo, se han de alcanzar.

Sobre el particular el Gobierno ha adoptado hasta la fecha las disposiciones siguientes:

La Plata, Mayo 16 de 1911.

Atento lo solicitado por S. E. el señor Ministro del Interior en la nota que precede, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE :

Designar al Director de Hidráulica del Departamento de Ingenieros, don Andrés Claps, para que suministre á la comisión nombrada por el Superior Gobierno de la Nación, en 27 de Abril último, todos los datos que le sean pedidos referente á estudios de desagüe en los partidos limítrofes á la Capital Federal.

Comuníquese al nombrado, acúsele recibo y archívese.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata Octubre 13 de 1911.

A S. E. el señor Ministro de Obras Públicas de la Nación, don Ezequiel Ramos Mexía.

Tengo el agrado de acusar recibo de la nota de V. E. de 11 de Septiembre último, por la que se sirve solicitar la cooperación de este Gobierno, suministrando á ese Departamento los estudios de obras de desagüe que se hubiesen hecho en las zonas inundadas de que trata el decreto de fecha 31 de Agosto próximo pasado, en el que se dispone que la Di-

rección de Obras de Salubridad proceda á realizar los estudios, para la confección de un proyecto tendiente á evitar la repetición de los perjuicios ocasionados por las inundaciones ocurridas en Abril último en distintos harrios de la Capital Federal.

En respuesta, me es grato manifestar á V. E. que el único estudio que se ha practicado en esta Provincia es el de que informa la memoria redactada en Mayo de 1910, por el ingeniero señor Abraham Tapia al presentar el proyecto de desagües del partido de Avellaneda, sobre cuya base este Gobierno realizará las obras que sean necesarias.

A los efectos que V. E. creyera conveniente, me es grato adjuntar copia legalizada de dicha memoria y cuatro láminas al ferro prusiato, que contiene el proyecto.

Aprovecho esta oportunidad para saludar á V. E. con toda consideración.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Julio 20 de 1911.

Atento lo manifestado por el Departamento de Ingenieros el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Por Contaduría General se dispondrá lo necesario para que se liquide mensualmente á favor del Habilitado del Departamento de Ingenieros y á contar del 1º de Junio último, planillas mensuales por la suma de pesos 4500 moneda nacional cada una, con destino á la canalización, rectificación y ensanche de los arroyos Sarandí y Santo Domingo desde el río de la Plata hasta la vía del Ferrocarril del Sud, pago del personal y gastos, carbón, lubricantes, juegos de re-puesto, reparaciones menores, accesorios, alojamiento del personal, transportes, etc., etc.

Impútese á la Ley 23 de Noviembre de 1910.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros. Pase á sus efectos á Contaduría General.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Abril 30 de 1912.

Vista la propuesta presentada por el señor Juan A. Waldorp en representación de la empresa Goedhart hermanos para efectuar obras de dragado en los Arroyos Sarandí y Santo Domingo, atento lo informado por el Departamento de Ingenieros y —

CONSIDERANDO:

Que es ventajosa la propuesta en lo que se refiere al dragado del arroyo Sarandí hasta el kilómetro 30,50, punto de confluencia con el Santo Domingo.

Que en lo que se refiere al dragado de ambos arroyos desde dicho punto en adelante, corresponde, de acuerdo con el artículo 58 de la Ley de Contabilidad, llevar á licitación pública, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Aceptar la propuesta del señor Juan A. Waldorp para efectuar gratuitamente las obras de dragado del arroyo Sarandí hasta su confluencia con el Santo Domingo de acuerdo con los planos confeccionados por el Departamento de Ingenieros, quedando el material dragado de propiedad de la empresa.

2º Llamar á licitación pública para la ejecución de las demás obras proyectadas por el Departamento de Ingenieros. Pase este expediente á dicha repartición á fin de que formule á la mayor brevedad el proyecto de contrato con la empresa Goedhart hermanos y el pliego de bases y condiciones para la licitación decretada.

Comuníquese á la empresa recurrente.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

Además de los desagües de Avellaneda, el Gobierno ha dispuesto obras de la misma naturaleza en varias localidades de la Provincia que, á causa de su defi-

ciente nivelación, han sufrido á menudo inundaciones por efecto de las lluvias.

OTRAS OBRAS

Como he expresado al principio de este capítulo, las obras de limpieza y profundización de diversos arroyos dispuestas en el período anterior, se han realizado en su casi totalidad, prestándose con ello un señalado beneficio á determinadas zonas de la región del Delta. Posteriormente se han dictado las siguientes resoluciones:

La Plata, Noviembre 27 de 1911.

Atentos los informes producidos, el Poder Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar á los señores Agustín Lafontaine y Carlos Lawther para construir por su cuenta una zanja que una el riacho Pintos con el Paraná.

En cuanto á lo solicitado por los vecinos de las islas del Baradero, oportunamente se proveerá.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros y hágase saber á los interesados.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Marzo 12 de 1912.

Habiéndose reforzado la partida del ítem 137 del Presupuesto del año próximo pasado, pase al Ministerio de Hacienda para que se entregue el Habilitado del Departamento

de Ingenieros, la suma de 50.000 pesos moneda nacional, con destino \$ 12.270 que importa la planilla del personal y gastos por el mes de Diciembre último del dragado de las Islas del Paraná y \$ 37.730 para atender á los gastos de construcción del canal del Pay Carabí al Duraznito, ordenado por resolución de fecha de Abril de 1911.

Impútese al ítem 137 del Presupuesto del año pasado.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

AGRICULTURA Y GANADERÍA

COOPERATIVAS AGRÍCOLAS

La cooperación agrícola ha tenido ya en la Provincia algunas exteriorizaciones; pero el ambiente no se muestra todavía propicio á una mayor difusión, de tal manera que lo que es hoy un simple ensayo se convierta en un sistema organizado sobre bases definitivas que se incorporen á las prácticas de nuestra producción robusteciéndola y dándole grandes y nuevas orientaciones.

El Poder Ejecutivo penetrado de la importancia y de la necesidad imperiosa de fomentar la formación de cooperativas agrícolas, resolvió que se iniciara un estudio serio y metódico de la cuestión y respondiendo á ese propósito dictó el siguiente decreto:

La Plata, Noviembre 30 de 1911.

Atentos los enormes perjuicios que sufren los agricultores con el súbito encarecimiento de los precios de las bolsas de yute, que todos los años se produce en el momento mismo de la recolección de los cereales, y —

CONSIDERANDO :

Que es deber fundamental del Estado velar por la prosperidad de los que cultivan la tierra, fuente de todo progreso económico y social;

Que de los diversos informes del cónsul de la República Argentina en Calcuta, publicados por el Ministerio de Relaciones Exteriores, así como de la conferencia que ha pronunciado en el país y de las ideas por el mismo manifestadas al señor Ministro de Obras Públicas, resulta la posibilidad de evitar para lo sucesivo estos inconvenientes, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Comisionar al ingeniero don F. de Basaldúa para que, de acuerdo con la Dirección de Agricultura, dé conferencias públicas en los centros agrícolas y comerciales que estime convenientes, agrupando adhesiones para crear la «Sociedad Cooperativa Agrícola de Buenos Aires», cuyos Estatutos proyectará y someterá á la aprobación del Poder Ejecutivo, teniendo por fin el abaratamiento y estabilidad de precios para las bolsas, implementos agrícolas, fletes de ultramar, etc., etc.

Art. 2º Una vez aprobados por el Poder Ejecutivo los Estatutos, y previa sanción legislativa, el Tesoro de la Provincia integrará la parte que se le autorice, salvo el capital inicial.

Art. 3º Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

El señor Basaldúa, en cumplimiento de la misión que se le confiara, ha realizado hasta la fecha una serie de investigaciones y dado varias conferencias y, como resultado de ellas, presentó á principios de este año el siguiente trabajo:

La Plata, Febrero 23 de 1912.

Al señor Ministro de Obras Públicas, doctor don José Tomás Sojo.

Excelentísimo señor:

Tengo el honor de elevar á la consideración de V. E. el proyecto de Estatutos para la creación de la «Sociedad Co-

operativa Agrícola de la Provincia de Buenos Aires» que se sirvió encargarme por decreto de fecha 30 de Noviembre próximo pasado.

Los sólidos fundamentos que arguye V. E. en el decreto mencionado, así como la delicada alusión á los informes que envié desde Calcuta al Ministerio de Relaciones Exteriores, cuando tuve el honor de ejercer el Consulado de la República en la India, estimulan la voluntad y empeñan el agradecimiento, considerándome feliz si el excelentísimo Gobierno y la Honorable Legislatura encuentran que mi proyecto es digno de su alta aprobación.

Es elocuente signo de los nuevos tiempos argentinos poder citar autores nacionales como guías del arduo derrotero social, y por eso, antes de entrar en materia, cumplo con el grato deber de manifestar á V. E. que la lectura del erudito libro de Julio Llanos «La Cuestión Agraria», síntesis del movimiento cooperativo mundial; el proyecto de Estatutos esbozado por los inteligentes empleados del Ministerio de Agricultura de la Nación, señores Eduardo Lahitte y Florencio Molina, así como el del Banco Agrícola Comercial de la América del Sur, han facilitado grandemente mi tarea, mostrándome los puntos ya resueltos, para que á mi vez intente resolver los problemas que más de cerca interesan á nuestro presente y al futuro desenvolvimiento nacional. Permítame V. E. exponer, lo más breve y claramente que me sea posible, las razones que han inspirado mi criterio personal en la redacción de los principales articulados del proyecto de Estatutos, al substituir con ideas y procedimientos en armonía con nuestros progresos y con nuestros anhelos de engrandecimiento argentino, ideas y procedimientos que considero anacrónicos.

De los socios — Los futuros socios de la poderosísima institución que tratamos de crear — teniendo en cuenta las actuales estadísticas sobre población agrícola — serán personas de ambos sexos, un veinte por ciento de los cuales argentinos y el restante ochenta por ciento compuesto por agricultores emigrados principalmente de Italia, de España, de Rusia y de Turquía. Opino que todo aquel que abandona su patria es porque no encuentra en ella los medios fáciles de ganarse la vida, y sintiéndose con energías físicas y mentales superiores

á las de sus compañeros de terruño, afronta los peligros del océano y se lanza lleno de fe en la potencialidad de sus propias fuerzas á la conquista de su porvenir, y se radica en aquellos países nuevos cuya fertilidad, templado clima y generosa población conoce por anteriores referencias.

Así, cada inmigrante que llega al Río de la Plata es, de inmediato, un nuevo factor de su progreso material, y como es joven, sano, robusto — pues los enfermos y los decrepitos no emigran sino por excepción — y como ha venido espontáneamente, su asimilación al país obedece á los dictados de la gratitud y del amor, lo que explica la belleza y energías físicas é intelectuales de la prole por ellos engendrada en la fecunda matriz americana.

No es ya solamente el *Ubi bene ibi patria* del aforismo latino que sólo se refería á la conquista de bienes materiales, lo que el inmigrante anhela, sino el más alto concepto de la nueva patria, en la cual arraiga con las profundas raíces del amor paternal, sintiéndose orgulloso de contribuir á la población y engrandecimiento de la tierra de sus hijos, que mirará en lo sucesivo como su propia y definitiva patria, por fuerza de instinto y por ley de la razón. ¿Quién osaría negar esta verdad?

El inmigrante arraiga así, por amor á sus hijos; y por lo mismo que sufrió escaseces en su nativa aldea, acumula sus economías y las emplea prudentemente para asegurar el bienestar de su vejez y la fortuna de sus hijos: es economista nato. Mas, como las estadísticas escolares de las naciones citadas son inferiores á las argentinas, y como quiera que algunos de esos inmigrantes traen consigo fanatismos atávicos, rutinas y prejuicios de viejas civilizaciones, que no tienen razón de prosperar en la libre y progresista tierra americana, debemos procurar la «asimilación intelectual» del inmigrante, iniciándole en nuestros procedimientos democráticos, basados en el respeto de toda idea y todo derecho ajeno, como deseamos ver respetada toda idea y todo derecho nuestro; haciéndole amar la escuela y el libro, manantial fecundo de todo progreso individual y colectivo, guiándole en las prácticas de selección de semillas y de cultivo científico, de tal manera que «nuestro socio», dejando de ser el paria dotado sola-

mente de fuerza física, sea nuestro digno compañero, colaborando conscientemente en la obra humana del progreso social y del engrandecimiento argentino.

Por estas razones atribuyo el nombramiento del director-gerente al Gobierno de la Provincia, genuino representante de su intelectualidad y aspiraciones; por eso, dejando en poder de las Juntas Autónomas de Distrito todo lo concerniente al manejo de sus intereses pecuniarios, y al crédito que merecen sus afiliados, coloco á su lado como secretario asesor un ingeniero agrónomo, llamado á ser el mejor mentor y el más cariñoso y competente consejero de los agricultores asociados del distrito, puesto que sus intereses y aspiraciones son iguales.

Creo, señor Ministro, que debemos mirar en cada inmigrante un futuro ciudadano, y puesto que principiamos por hacerle «nuestro socio», la mejor manera de inspirarle confianza y respeto no consiste en la exhibición de ejércitos y armadas solamente, sino en que se convenza, de inmediato, de la superioridad intelectual del secretario técnico, su guía, su maestro y su amigo argentino.

Bueno es recordar que durante la última década la inmigración fué en progresión constante, empezando el año 1900 con 105.902 personas, de las cuales 50.485 se radicaron definitivamente entre nosotros, para terminar el año 1909 con 278.148 inmigrantes, de los cuales quedaron en el país 140.640 dedicados á faenas rurales. Esta cifra, que representa un aumento anual de diez por ciento sobre la población total de la provincia de Buenos Aires, va felizmente aumentando constantemente. Este torrente humano que invade anualmente la pampa inmensa, es una fuerza formidable, que, por lo mismo, debe ser conducida con cariñoso cuidado, para que produzca solamente beneficios.

Dirigidas así y encauzadas las poderosas masas inmigrantes que anualmente inundan el territorio de la Provincia, flotará en lo alto el arca santa de la nacionalidad y en el limo fecundo de sedimentación se plasmará la nueva raza, inteligente, bella, fuerte, generosa y libre, prototipo de la humanidad futura.

Los ingenieros agrónomos, cuya capacidad técnica y nobi-

lísimas aspiraciones he tenido oportunidad de apreciar de cerca hace muchos años, con motivo de la invención de mi «Segadora Euskaria», tendrán amplio campo para desarrollar sus talentos y su patriotismo, cosechando beneficios positivos. Su cerebro guiará el nervudo brazo del agricultor, y cuando del hondo seno de la pampa surjan las doradas mieses agitadas por la brisa, entonarán juntos, cerebro y brazo, el himno sagrado del progreso, en paz, trabajo y libertad.

Del capital — He fijado en cincuenta millones de pesos moneda nacional el capital social, la mitad de cuya suma se subdivide en acciones agricultoras de cien pesos, que solamente pueden ser subscriptas por agricultores de profesión, y la otra mitad en acciones de mil pesos, comanditarias.

El poseedor de una ó más acciones agricultoras de cien pesos, tendrá un voto; lo mismo que el poseedor de una ó más acciones comanditarias de mil pesos, tendrá sólo un voto en las asambleas á que ambos concurren. He creído conveniente este sistema á fin de garantizar todo lo posible la autonomía del agricultor, factor indispensable en la producción, y el más directamente interesado en su aumento y valorización. El es la abeja afanosa que á costa de mil fatigas elabora la miel, que hallará acumulada en los panales el socio capitalista, y he creído que más desataremos los brazos del obrero y mejores y más abundantes serán los frutos que produzca, principal cosa que interesa al socio capitalista, que, especialmente entre nosotros, ha sido obrero en su juventud ó lo han sido sus antepasados. Además, abrir válvulas y ahondar canales es facilitar la expansión de gases y el derrame de pasiones, sin peligro de explosión y con ventajas positivas para la sociedad, una de cuyas necesidades fundamentales consiste en el desarrollo de la agricultura.

He fijado en cinco millones de pesos la cantidad que integrará el Gobierno, en cuanto los socios agricultores hayan subscripto una suma igual, porque con diez millones puede iniciarse la compra de semillas y de los implementos necesarios para comenzar las primeras labores agrícolas y para contratar en condiciones favorables de precio y pago — con las grandes usinas extranjeras — las maquinarias más perfeccionadas para segar, trillar, embolsar, atar y conducir los cereales de la próxima cosecha.

Creo conveniente recordar á V. E. que la riqueza pecuaria y la producción agrícola de la provincia de Buenos Aires representa la mitad casi de todo lo que la República Argentina posee y produce en ambos conceptos. Así, por ejemplo, la estadística oficial revela que sobre 10.869.750 hectáreas sembradas el año 1909-1910 con trigo, lino, avena y maíz, en toda la Nación, la provincia de Buenos Aires cultivó:

Con trigo	2.119.900 hectáreas	
Lino	392.400	»
Avena	510.000	»
Maíz	1.470.000	»

formando un total de 4.492.300 hectáreas, ó sea el 41 por ciento del total.

El decreto que encabeza este informe es eco fiel del clamor de los agricultores, extorsionados por algunos comerciantes poco escrupulosos durante la última cosecha; es el resumen elocuente de las voces de toda la prensa argentina, interesada en la defensa de la agricultura nacional, y será para el ilustrado Gobierno de Buenos Aires timbre de honor «prever» los males, anticipando la provisión del remedio con la compra de los implementos necesarios, en ventajosas condiciones para los agricultores asociados.

Si tenemos presente las enormes sumas que representa la maquinaria agrícola que actualmente posee la Provincia, según el último censo; si agregamos los millones que cada año invertimos en la compra de nuevas trilladoras reclamadas por la expansión agrícola; si añadimos las enormes sumas que año tras año enviamos á la India en pago de las *setenta y seis mil toneladas* de tela de yute para embolsar cada cosecha anual; y en fin, señor Ministro, si ponemos ante los ojos la cifra de 261.990.000 pesos moneda nacional, suma colosal que representa el valor del trigo, lino, avena y maíz que se hallaba depositado en Mayo de 1908 en las chacras de la Provincia solamente, veremos que los diez millones de capital inicial son necesarios.

La crecida suma que importa la rebaja de fletes, que sólo en el yute llega á 566.755 pesos moneda nacional al año, debe llamar la atención de los hombres de Estado, como

V. E., y creo que ha llegado la oportunidad de aceptar la promesa del excelentísimo señor Presidente de la Nación de subvencionar la línea de vapores directos á Calcuta, promesa que tuvo el honor de hacer pública en la conferencia que di ante la Sociedad Rural Argentina el 25 de Julio de 1911. Realizada la empresa por la Sociedad Agrícola Cooperativa, obtendrá ventajas para ella, para los estancieros de la Provincia y para los obreros del interior de la República, que podrán exportar mulas á 28 libras, caballos á 45 esterlinas y durmientes de quebracho por centenares de miles anualmente, sin contar las harinas y las carnes congeladas, que tienen en Sud Africa y en las Indias mercados seguros en condiciones ventajosas.

Creo no equivocarme al asegurar que, asegurada la participación del Gobierno de Buenos Aires en la formación del capital inicial, los agricultores de la Provincia y todos nuestros hombres acaudalados y patriotas suscribirán inmediatamente los cinco millones de la primera serie; y que, conocidas la capacidad y honradez del primer director gerente, á quien el Gobierno confiara el alto honor de organizarla, la «Sociedad Agrícola Cooperativa de la Provincia de Buenos Aires» será un coloso bancario, puesto al servicio de la industria fundamental de la Provincia, al par que factor importantísimo de la riqueza y de la civilización nacional.

En el capítulo «Del secretario administrador» establezco el recargo de 15 por ciento que debe soportar el valor líquido de toda mercadería.

Esa utilidad debe, en mi concepto, repartirse así:

5 por ciento destinado á interés fijo anual para los accionistas;

5 por ciento ídem á beneficio de los comerciantes afiliados á la Sociedad, á quienes se venderá la mercadería con 10 por ciento de descuento;

5 por ciento para cubrir los gastos generales de administración.

Y como el interés que en Europa gana el capital oscila entre el 2 y el 3 por ciento, mientras que nuestros grandes Bancos pagan desde 4 á 4 y medio por ciento anual al dinero depositado, creo que las acciones de una sociedad como

la Agrícola Cooperativa que pague cuando menos el 5 por ciento fijo al año, atraerá la atención de los capitalistas inteligentes, que en ninguna otra empresa podrán colocar sus ahorros con mayor seguridad.

La Sociedad Agrícola Cooperativa no será jamás enemiga del comerciante honrado de la campaña, á quien admitirá como afiliado, y bonificará con diez por ciento de descuento sobre el valor de todas sus compras. Lo que la Sociedad procurará siempre es detener á los comerciantes usureros, impidiéndoles arruinar y explotar á los agricultores asociados, como ha sucedido hasta ahora. Nada más.

De los inspectores técnicos — Seguí con interés durante mis visitas á los Estados Unidos de Norte América los diversos sistemas de propaganda de instrucción agrícola. Con igual atención he seguido el movimiento educacional entre los agricultores de las campiñas del Indostán, y algo he informado al respecto al Ministerio de Relaciones Exteriores. He leído con placer intenso las opiniones del doctor J. B. de Zubiaur, las de mi colega don Francisco Seguí sobre enseñanza rural y los interesantes comentarios con que Julio Llanos ilustra el tema en las páginas 57 á 72 de su citado libro «La Cuestión Agraria». En mi opinión, la forma que condensa y sintetiza las aspiraciones docentes de los diversos autores y de los mejores sistemas enunciados, es la que propongo en mi proyecto de Estatutos.

El inspector técnico será siempre un ingeniero agrónomo, quien, en su calidad de secretario asesor de las Juntas autónomas de cada distrito, vecino y compañero constante del agricultor, satisfará toda pregunta con la autoridad que su diploma impone, con el interés del asociado que participa en las utilidades generales, y en cumplimiento de los deberes que le imponen los Estatutos.

¿Habrán emulaciones entre el técnico y los prácticos? ¡Ojalá! Todos ganaríamos, desde que «la experiencia es madre de la ciencia» y que el resultado de los diversos ensayos será llevado á conocimiento de todos, por el órgano de la Revista mensual de la Sociedad.

Del secretario-administrador — Dice un viejo adagio que «el ideal comercial consiste en Vender mucho, Vender barato,

Vender bueno, Vender al contado», y éstos son los propósitos de esta Sociedad Agrícola Cooperativa; entendiendo solamente que, vender á crédito, es lo mismo que vender al contado, cuando el crédito está moral y materialmente garantizado, en opinión del Consejo Directivo de cada distrito y del secretario bancario, que otorgará los créditos solicitados.

Las funciones del secretario - administrador son importantísimas y requieren especial competencia y actividad, pues debe comprar por mayor el vastísimo surtido de artículos que consumirán los asociados, todos de la mejor calidad, á precios convenientes y con la anticipación necesaria.

Debe dominar el mercado cerealista, por su competencia y práctica en esos negocios, porque, según toda probabilidad, los agricultores asociados consignarán á la Cooperativa Agrícola todos los productos de sus chacras, en la esperanza de obtener, por su intermedio, los precios más altos del mercado exportador, con el menor recargo de gastos que sea posible.

Del secretario bancario — Una de dos: ó la idea muere nonata, ó el desarrollo de la Sociedad Agrícola Cooperativa va á ser tan rápido, tan fecundo y tan poderoso, que en breve tiempo superará á todas las instituciones similares; porque le servirá de amplia base la fuerza más sana y productora del país y por los múltiples negocios que necesariamente deberá abarcar, desde la custodia de los pequeños ahorros y los seguros de toda clase, hasta los descuentos de los enormes capitales que requiere la agricultura y el dominio de los mercados cerealistas del mundo.

Sé que se necesita al frente de esta Secretaría Bancaria un hombre de talento, de honradez y de actividad excepcional, pero estoy seguro que hallaremos entre nosotros — sin necesidad de importarlos con contrata — el hombre y el personal idóneo que cooperarán en la magna labor.

Del régimen social — He creído conveniente dar á esta Sociedad una organización semejante á la del Gobierno Federal. Autonomía á cada distrito, en cuanto se refiere al manejo de sus intereses locales; á las cantidades que, en caso de accidente ó desastre, crean que pueda acordarse á cada socio, y á la sanción de mociones sobre asuntos de interés general para la Sociedad Agrícola Cooperativa, encargando á cada uno

de los presidentes de las Juntas autónomas su sostenimiento ante la Asamblea General, formada por todos sus colegas, que anualmente se reunirán en la capital de la Provincia.

Centralización administrativa, en la capital provincial, sede legal de la Sociedad Agrícola Cooperativa, bajo la superintendencia del director-gerente nombrado por el Gobierno, no solamente á título de ser el creador de la Sociedad y el más fuerte accionista, sino en virtud de las funciones de alta política que debe ejercitar sobre todos los habitantes y sociedades del territorio de su jurisdicción.

Con este sistema no habrá rozamientos posibles, no existirán antagonismos de ningún género, y como la entidad y el crédito que representa el nombre del Gobierno de la provincia de Buenos Aires ante el mundo financiero son considerables, se beneficiará grandemente la naciente institución.

De las asambleas — Ningún asunto será tratado que no haya sido publicado con un mes de anticipación, para que los socios tengan tiempo de reflexionar, de consultarse entre sí ó de recabar opiniones razonadas de la prensa diaria, ó de quienes creyeren conveniente. Así, en vez de las interminables discusiones en las que abunda demasiado la oratoria florida, las votaciones llevarán el sello de la reflexión madura.

Creo que deben sesionar con el número de socios que concurra, puesto que siempre serán citados con un mes de anticipación, y no es justo que sean castigados con la pérdida de su tiempo aquellos que mejor cumplen su deber social. He previsto los casos de inasistencia forzosa por causa de enfermedad, ausencia ó quehaceres urgentísimos como los que algunas veces ocurren en las labores agrícolas, dando á los socios la facultad de delegar su representación en otro socio.

Pero he creído que debía castigarse con multas la inasistencia inmotivada de aquellos que, verdaderos zánganos de la colmena humana, sólo saben estirar la mano para recibir dividendos ó pedir amparo, rehuyendo su concurso en las horas de labor. Y como las abejas expulsan á los zánganos, así merecen ser expulsados los haraganes que han ingresado por sorpresa en el seno de esta Sociedad Agrícola Cooperativa, símbolo de sanas energías y actividades.

He fijado los días víspera del 25 de Mayo y del 9 de

Julio para la reunión de las asambleas ordinarias de las Juntas autónomas de distrito, y de las asambleas generales ordinarias, respectivamente, porque además de ser gratas al sentimiento nacional argentino, coinciden con las estaciones de menor actividad agrícola, y dos días de ausencia no comprometen el éxito de las cosechas.

En cuanto á las asambleas generales extraordinarias, por causas meteorológicas que afecten á una porción importante del territorio provincial, creo que son suficientes cuatro días de aviso telegráfico, anticipado, para que concurren los representantes de los más lejanos distritos á proveer los medios de conjurar el desastre. Y es bueno tener presente que no se trata tan sólo de auxiliar á los miembros de la Sociedad, sino que al socorrerlos en su desgracia, los fondos sociales alcanzarán moralmente á defender y á salvar los intereses y los prestigios de la agricultura de la República.

Estas son, señor Ministro, las causales que explican las principales novedades introducidas en el proyecto de Estatutos de la Sociedad Agrícola Cooperativa de la Provincia, que someto á su alta consideración.

Agradezco profundamente al excelentísimo Gobernador, señor general don Inocencio Arias, y á V. E. el alto honor que se han dignado acordar á un modesto ciudadano, llamándole á colaborar en la solución de uno de los más arduos problemas de los gobiernos modernos, asegurando á V. E. que he puesto en la obra toda mi experiencia de la vida, todo mi escaso saber y todos los anhelos de mi alma por la prosperidad de la patria.

Permítame terminar con las sinceras palabras escritas por Julio Llanos en la página 73 del hermoso libro «La Cuestión Agraria», que sintetizan mi propio pensamiento:

«La Provincia ha sido naturalmente, dada su cultura y su riqueza, la primera en iniciar la enseñanza agraria en el país.

Pero está aún muy lejos de haberla desarrollado en cuanto es necesario á su presente y menos á su porvenir. El ambiente está ya preparado desde hace muchos años. Y esta preparación del ambiente es indispensable á toda iniciativa fundamental. La experiencia enseña que cuanto se emprende

sin el concurso de la convicción pública, fracasa como todo lo que nace prematuramente. Ha llegado, pues, la época de las iniciativas fecundas.»

Dios guarde á V. E.

F. de Basaldúa.

PROYECTO DE ESTATUTOS

OBJETO DE LA SOCIEDAD

Art. 1º Declárase constituida la «Sociedad Cooperativa Agrícola Provincial de Buenos Aires», con objeto de:

- a) Asociar á los agricultores de la Provincia, á fin de defender sus intereses, promover su cultura y aumentar su bienestar.
- b) Proveer de semillas seleccionadas de las especies cultivadas en el país, así como de las mejores variedades conocidas en el extranjero.
- c) Introducir las mejores clases de máquinas á precios económicos.
- d) Importar tejidos para la fabricación de bolsas, ó bolsas cosidas ó sin coser, é hilo para atar, comprándolos directamente en los países productores.
- e) Abaratar el transporte de todos los artículos enunciados, así como de los productos cosechados, entablado gestiones ante las empresas navieras, ferroviarias y carreteras, ya establecidas ó que se establecieran en adelante, ó adquiriéndolas y explotándolas por cuenta propia, cuando así lo reclamen los intereses de la Sociedad.
- f) Conceder créditos para compra y locación de tierras para cultivo, de semillas é implementos agrícolas, de alimentos, etc., en los casos y formas que más adelante se dirán.
- g) Recibir depósitos en Caja de Ahorro, á plazo é interés fijo, fomentando la economía nacional por todos los medios posibles.
- h) Fomentar el parcelamiento de la tierra, dando las mayores facilidades posibles para su adquisición por los pequeños agricultores.

- i)* Difundir la ciencia agrícola por medio de respuestas escritas á toda pregunta que formule un agricultor; por medio de conferencias periódicas en los centros de agricultura; y por el órgano del Boletín Oficial de la Sociedad, repartiendo entre todos y cada uno de los asociados que se suscriban, para fomentar el desarrollo práctico de la agricultura por métodos científicos.
- j)* Vender las cosechas agrícolas por cuenta y orden de los productores.
- k)* Practicar toda clase de operaciones agrícolas y comerciales en beneficio de la asociación.

La Sociedad Cooperativa Agrícola de Buenos Aires durará noventa y nueve años, pudiendo prorrogar su existencia si así lo desean los accionistas.

DE LOS SOCIOS

Art. 2º La Sociedad se compone de socios agricultores, dueños de acciones nominales de cien pesos moneda nacional, y de socios comanditarios, simples tenedores de títulos de mil pesos moneda nacional.

Art. 3º Serán considerados socios agricultores las personas de ambos sexos que trabajen personalmente en labores agrícolas, por cuenta propia ó á jornal, los terratenientes en propiedad, ó empresarios agrícolas que lo deseen; todo el personal administrativo de la Sociedad, y las personas á quienes la Asamblea General otorgue esta distinción como premio de servicios eminentes á la Sociedad.

Todos y cada uno de los socios deben poseer una ó más acciones integradas de la Sociedad.

Art. 4º Todo socio agricultor tiene el deber de concurrir personalmente ó por medio de apoderado, á las asambleas ordinarias de las Juntas autónomas del distrito en que estuviere afiliado.

La primera inasistencia será penada con dos pesos moneda nacional; la segunda, con cinco pesos moneda nacional; las siguientes, con diez pesos moneda nacional de multa sobre cada acción, hasta completar el valor escrito de la acción ó acciones nominales, que caducarán, ingresando su valor al fondo bancario de beneficio común.

Art. 5º Todo socio agricultor tiene derecho:

- a) A obtener un crédito en el Banco Agrícola Cooperativo, por el valor de las acciones integradas que haya depositado en el mismo.
- b) A comprar en los Almacenes de la Sociedad, ó en los Almacenes afiliados á la misma, las semillas, máquinas, bolsas, hilo de atar, etc., etc., con descuento del 5 por ciento sobre los precios corrientes para los extraños.
- c) A obtener un crédito extraordinario, que fijará la Junta Autónoma del distrito, en cada caso especial de calamidad general de las cosechas, ó cuando necesite recurrir al auxilio social para ensanchar su esfera de trabajo, y siempre que exista capital disponible en el Banco Agrícola Cooperativo.
- d) Al dividendo que le corresponda en las utilidades de la Sociedad, en proporción al número de acciones integradas que posea.

Art. 6º En ningún caso podrá exceder del 10 por ciento anual el interés que el almacenero afiliado cobrará al socio agricultor por las provisiones que le fíe, ó por el crédito que el Banco Agrícola Cooperativo le conceda; tratando siempre de reducir el interés anual todo lo posible.

Art. 7º Los socios agricultores que aseguren en el Banco Agrícola su vida ó sus intereses, en cualquiera de sus secciones, y aquellos que más se distinguen por su inteligencia y laboriosidad, en opinión de la Junta Autónoma de cada distrito, figurarán en el cuadro de honor que anualmente publicará el director-gerente en la Revista de la Sociedad.

Art. 8º Serán considerados socios comanditarios todas las personas de ambos sexos que posean uno ó más títulos de mil pesos moneda nacional.

Para ejercer el derecho de voz y voto en las asambleas de las Juntas autónomas del distrito al cual se afilien, deberán depositar sus títulos ó certificados de su depósito en el Banco Agrícola Cooperativo, en la misma forma indicada para los socios agricultores.

Art. 9º Los almaceneros y comerciantes de campaña radicados en centros de agricultura, que posean títulos comanditarios de la Sociedad Cooperativa Agrícola Provincial de Buenos

Aires, y deseen afiliarse á esta institución, tendrán los deberes y beneficios siguientes:

- a) Deberán depositar en el Banco Agrícola Cooperativo los títulos de mil pesos moneda nacional que posean, en cuyo caso se les abrirá un crédito por igual cantidad, quedando aquéllos en garantía.
- b) Se obligarán á vender sus mercaderías con rebaja de 5 por ciento á los socios de la Cooperativa Agrícola Provincial, sobre los precios corrientes para el público, á cuyo fin publicarán periódicamente sus tarifas.
- c) Se obligarán á no cobrar en ningún caso más del 10 por ciento de interés anual por los créditos que hayan concedido á los socios agricultores de esta Cooperativa, y á renovar los documentos de pago ejecutivo, hasta treinta días después de levantadas sus cosechas.
- d) Tendrán preferencia para redescantar en el Banco Agrícola Cooperativo los documentos de crédito firmados á su favor por los socios agricultores.
- e) Tendrán derecho á un descuento de 10 por ciento sobre el precio de venta general, fijado por el secretario-administrador para las mercaderías introducidas al por mayor para la Sociedad.
- f) Al dividendo que les corresponda en las utilidades, en proporción al valor de los títulos comanditarios integrados que posean.

DEL CAPITAL SOCIAL

Art. 10. Fijase en cincuenta millones de pesos moneda nacional el capital inicial de la Sociedad, representado por doscientas cincuenta mil acciones agricultoras de cien pesos cada una, que sólo podrán ser subscriptas por agricultores radicados en territorio de la Provincia, y por veinticinco mil títulos comanditarios de mil pesos cada uno, que podrán ser subscritos por el Gobierno, por los mismos agricultores, ó por cualquiera otra persona ó sociedad nacional ó extranjera.

Art. 11. La subscripción del capital se hará en emisiones sucesivas de cinco millones de pesos, de cada categoría, señaladas como series A, B, C, D, E, y á medida que se haya subscrito en su totalidad la serie precedente.

Art. 12. Los subscriptores de la serie A pagarán por derecho de inscripción el uno por ciento del valor nominal de cada acción.

Los subscriptores de las otras series pagarán el derecho de inscripción en la proporción que fije el director-gerente, teniendo en cuenta las cotizaciones de Bolsa y las conveniencias de la Sociedad.

Art. 13. El Gobierno de la Provincia integrará el 10 por ciento del capital inicial, representado por la serie A de los títulos comanditarios en la Tesorería del Banco Agrícola Cooperativo, en el momento que se halle totalmente subscripta la primera serie de acciones agricultoras.

Art. 14. El pago de la primera serie A de acciones agricultoras y el de la segunda serie B de títulos comanditarios se harán en la siguiente forma: 20 por ciento al contado, en el acto de subscribirse, y el resto en cuatro cuotas iguales de otros 20 por ciento cada trimestre sucesivo.

Art. 15. Exímese de pago del derecho de inscripción al Gobierno, y á todos los subscriptores que abonen al contado, en el acto de inscribirse, la totalidad del valor de cada acción de la primera serie agrícola, y de la serie B de títulos comanditarios.

RÉGIMEN SOCIAL

Intervienen en el régimen de la Sociedad:

- a) Las Juntas autónomas de cada partido ó distrito agrícola.
- b) Los inspectores técnicos.
- c) El Gobierno de la Provincia, por medio del director-gerente de esta Sociedad y de sus secretarios.

DE LAS JUNTAS AUTÓNOMAS

Art. 16. Cada uno de los partidos en que se halla subdividido el territorio de la Provincia tendrá la representación de todos los agricultores del distrito, por medio de una Junta elegida en asamblea ordinaria, á simple mayoría de votos de accionistas presentes, reunidos el día 24 de Mayo de cada año, en el salón municipal de la ciudad respectiva, ó en la sede social.

Art. 17. Cada Junta de partido se compondrá de un presi-

dente y tres vocales, accionistas agrícolas que sepan leer y escribir. Estos cargos serán honorarios; durarán dos años; se renovarán por mitades y por sorteo, levantándose al efecto un acta firmada por todos los electos en el libro respectivo. Esa acta, así como todas las demás que celebren las Juntas locales, será redactada en presencia de éstos por el secretario, que será siempre el inspector técnico del distrito, el cual deberá asistir á todas las sesiones, con voz y voto. El inspector remitirá copia auténtica de cada una de ellas en carta certificada al director - gerente, para su conocimiento y archivo. El presidente, un vocal y el secretario presentes formarán quórum legal.

Art. 18. Serán atribuciones de cada Junta Autónoma:

- a) Inscribir en un Registro alfabético los nombres de cada uno de los asociados afiliados al distrito, con el número de acciones agrícolas que posea. Estas acciones no podrán ser transferidas sino á otro agricultor, previa justificación de no deber nada á la Sociedad y después de abonar en efectivo un derecho de 5 por ciento sobre el valor de las mismas.
- b) Levantar una estadística anual de los bienes raíces ó semovientes que posea cada asociado, valuándolos en su valor real.
- c) Anotar la cantidad de tierra cultivada anualmente por cada socio, con expresión de especie y valor aproximado de la cosecha.
- d) Llevar un Registro del número de personas que constituyen cada familia; personal que tiene á su servicio; sus aptitudes y laboriosidad, con objeto de conocer aproximadamente su capacidad económica de producción y consumo.
- e) Informar al director - gerente, en vista de los antecedentes expuestos, el crédito que puede concederse á cada uno de los asociados, cuando lo soliciten, en casos excepcionales.
- f) Recibir las sumas que cada uno de los asociados quiera depositar en el Banco Agrícola de la Sociedad, dándoles recibo provisorio mientras llega de la Caja Central el documento definitivo respectivo.

- g)* Indicar el nombre de las personas acreedoras á recibir los premios que anualmente acordará la Sociedad al socio de cada distrito autónomo que más se distinga por su inteligencia, laboriosidad y excelencia de sus cultivos y cosechas.
- h)* Promover ferias y exposiciones locales, que se celebrarán por lo menos una vez al año, tendientes al mejoramiento de los sistemas de cultivo, selección de semillas, perfeccionamiento de máquinas, etc., etc., concediendo premios en medallas y diplomas que solicitará del director-gerente.
- i)* Comunicará al director-gerente las mociones sancionadas por las asambleas de distrito, tendientes á modificaciones de los estatutos ó ampliación del capital social, para que, previa su publicación en la revista mensual de la sociedad, pueda tomarlas en consideración la Asamblea General.
- j)* Será la intermediaria entre los socios del distrito ó partido y la administración central, así como la representante natural del Directorio ante los asociados del distrito.
- k)* El presidente de cada Junta autónoma de distrito, con anuencia de los socios, tendrá su representación como diputado ante las Asambleas Generales, pudiendo substituir sus poderes en uno de los inspectores técnicos de la Sociedad.

DE LOS INSPECTORES TÉCNICOS

Art. 19. No podrá ser inspector ninguna persona que no acredite su competencia por medio de un diploma de ingeniero agrónomo de cualquiera Universidad, pero revalidado en las Facultades Argentinas; y que haya depositado cinco acciones integradas de la Sociedad.

Art. 20. El director-gerente nombrará un inspector técnico para cada uno de los partidos ó distritos agrícolas que tengan por lo menos cien asociados.

Art. 21. Cuando dos ó más ingenieros agrónomos soliciten el nombramiento de inspector para un mismo partido, deberán obtener su nombramiento por oposición ante la Facultad de

Agronomía de La Plata, presentando una monografía escrita sobre uno de los temas de cultivo que la Facultad señale como más conveniente para dicha región.

Art. 22. Todo inspector técnico es secretario nato de la Junta Autónoma del partido, debiendo residir en el mismo, con obligación de guardar los «Libros de Actas» y de «In-formes», debiendo remitir certificadas copias literales de cada una de ellas al secretario general técnico.

Art. 23. Cuando en un distrito agrícola la Sociedad Cooperativa posea un terreno que reúna las condiciones necesarias para chacra de experimentación, y la municipalidad contribuya con la mitad de los gastos de instalación y edificios, el Gobierno y la Sociedad Cooperativa contribuirán por partes iguales con el resto de la suma.

Art. 24. El inspector técnico tendrá derecho á residir gratuitamente en la chacra, con obligación de hacer experimentos de cultivo en beneficio suyo y de los socios que contribuyan á la ejecución de la labores.

Art. 25. Cuando las necesidades lo requieran, el director-gerente nombrará cuatro inspectores generales, uno para cada una de las zonas Norte, Sur, Este y Oeste, con obligación de vigilar el cumplimiento de los inspectores de partido, para la foja de servicios de cada uno de ellos, á efecto de ser ascendidos ó premiados, ó proponer su destitución por razones de incompetencia ó mala conducta.

Art. 26. Toda vacante de inspector general será llenada por concurso entre los inspectores de distrito, teniéndose presente la foja de servicios personales, y el derecho de ascenso obtenido por los premios ganados.

Art. 27. Los inspectores generales y de distrito que más se distinguen por su competencia y actividad, demostrada en las monografías que hayan escrito durante el año, tendrán opción á recibir anualmente uno de los cinco siguientes premios: dos medallas de oro y tres medallas de plata, que serán adjudicadas por votación escrita de cada uno de los inspectores ante el director-gerente.

Art. 28. Cuando un inspector de distrito haya obtenido tres medallas de oro, tendrá derecho á ser nombrado inspector general en la primera vacante, sin más trámite.

Art. 29. Los inspectores generales técnicos que hayan obtenido tres medallas de oro, en la forma anterior, tendrán opción á ocupar por derecho propio la primera vacante de secretario general técnico.

DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL

Art. 30. El personal superior de la Administración Central se compondrá de:

- a) Un director-gerente, jefe nato de todos los empleados de la Sociedad.
- b) Un secretario general técnico.
- c) Un secretario general administrador.
- d) Un secretario general bancario.
- e) Un secretario general asesor letrado.

DEL DIRECTOR GERENTE

Art. 31. El primer director-gerente será don..... durando en sus funciones tres años, pudiendo ser reelegido.

Los directores-gerentes sucesivos serán elegidos por la Asamblea General ordinaria de entre una terna presentada por el Gobierno de la Provincia.

Art. 32. Para ser nombrado director-gerente es indispensable haber depositado antes en la tesorería del Banco Agrícola Cooperativo cinco mil pesos moneda nacional en acciones integradas de esta Sociedad.

Art. 33. El primer director-gerente nombrará todo el personal fundador de esta Sociedad, y será responsable moral y pecuniariamente, de todos y de cada uno de sus empleados, á quienes podrá exigir garantías reales antes de nombrarlos. Las vacantes que se produzcan en lo sucesivo serán llenadas por concurso escrito entre los aspirantes al cargo, teniendo en cuenta sus fojas de servicios.

Art. 34. El director-gerente tendrá á sus órdenes inmediatas el personal de secretaría privada que reclamen las necesidades del servicio.

Art. 35. Presidirá con voz y voto las sesiones del directorio general que se celebrarán una vez por semana, en su despacho, siempre á la misma hora. En casos de grave urgencia,

podrá convocar á sesiones extraordinarias á todos sus secretarios generales. Formarán quorum legal el director-gerente, ó quien los substituya en la presidencia, y dos de los secretarios generales.

Art. 36. El director gerente presidirá la gran feria-exposición agrícola que deberá celebrarse en La Plata, simultáneamente con la Asamblea General ordinaria el día 9 de Julio de cada año. El jurado, formado por los presidentes de las Juntas Autónomas de distrito, divididas en cuatro secciones, presididas respectivamente por el director-gerente y sus cuatro secretarios generales, concederán los cuatro grandes premios consistentes en medalla de oro y un seguro de vida de 5000 pesos moneda nacional á cada uno de los agraciados.

Art. 37. El director-gerente representará á la Sociedad en todos sus actos públicos, debiendo refrendar su firma el secretario respectivo.

Será presidente nato de la Junta Autónoma del distrito de la capital, actuando como vocales los que sean elegidos por los socios agricultores del distrito, con arreglo á estos estatutos.

DEL SECRETARIO TÉCNICO

Art. 38. Para ser nombrado secretario técnico se requiere ser diplomado ingeniero agrónomo, y haber depositado antes de su nombramiento mil pesos en acciones integradas de la Sociedad.

Art. 39. Todo el cuerpo de inspectores técnicos queda bajo su inmediata dirección, así como la redacción de la revista mensual de la Sociedad.

Art. 40. Asistirá diariamente á su despacho, durante las horas de oficina, é informará verbalmente al director-gerente, y por escrito en todo asunto de interés.

Art. 41. Llevará un libro con todos los informes de los inspectores técnicos y copias de las resoluciones dictadas por él.

Art. 42. Asistirá con voz y voto á las sesiones semanales del directorio general, así como á las asambleas generales, ordinarias y extraordinarias.

DEL SECRETARIO ADMINISTRADOR

Art. 43. Para ser nombrado secretario administrador se requiere tener título de perito comercial de una de las escuelas argentinas, y haber depositado antes de su nombramiento mil pesos moneda nacional en acciones integradas de la Sociedad.

Art. 44. El secretario administrador es el encargado de las compras de todos los artículos por mayor, y de fijar los precios de venta al menudeo para los socios y almaceneros afiliados, nunca mayores del 15 por ciento líquido, de acuerdo con el directorio, semanal.

Art. 45. Se encargará de vender todos los productos agrícolas que los socios remitan al mercado á consignación de la Sociedad.

Pasará duplicado de todas estas operaciones al secretario bancario para su control y anotación en la cuenta corriente que el socio remitente tendrá abierta en el Banco Agrícola Cooperativo.

Art. 46. Tendrá á su cargo la redacción de la parte comercial, noticias de precios de cereales, pronósticos sobre su probable cambio, etc., que deberá publicarse en todos los números de la revista mensual.

Asistirá con voz y voto á las sesiones semanales del directorio general, así como á las asambleas generales, ordinarias y extraordinarias.

DEL SECRETARIO BANCARIO

Art. 47. El secretario bancario deberá poseer diploma de contador público de la provincia de Buenos Aires, ó de la Nación, y haber depositado antes de su nombramiento mil pesos moneda nacional en acciones integradas de la Sociedad.

Art. 48. Será el jefe nato del personal del Banco Agrícola Cooperativo, que tendrá el capital inicial de cincuenta millones de pesos moneda nacional, producidos por la emisión de acciones fundadoras de la Sociedad Agrícola Cooperativa de la provincia de Buenos Aires.

Art. 49. El Banco Agrícola Cooperativo se subdividirá en las siguientes secciones:

- a) Sección emisora de acciones
- b) Sección de cuentas corrientes.
- c) Sección de seguros de vida, incendio, granizo, etc.
- d) Sección Caja de Ahorro.
- e) Sección giros y demás operaciones comerciales.

Art. 50. No abrirá ninguna cuenta de las secciones *b*), *c*), *d*), sin que el interesado haya depositado en tesorería las acciones que acrediten su calidad de socio.

Art. 51. Las utilidades anuales se repartirán así:

- 10 por ciento al fondo de reserva en caja.
- 10 por ciento al fondo de auxilios y créditos extraordinarios á los agricultores.
- 80 por ciento de dividendo á repartirse entre los accionistas de ambas clases.

Art. 52. Mensualmente pasará al director-gerente un balance indicando sus opiniones personales sobre la marcha del establecimiento.

Trimestralmente verificará el arqueo general, en presencia del director-gerente y de todos los secretarios, consignando su resultado en un «Libro de Actas», cuya copia se publicará en el primer número de la revista respectiva.

Art. 53. Elevará al director-gerente, para su conocimiento y publicación en la revista mensual, el balance y memoria anual que ha de someterse á la consideración de la asamblea general ordinaria, con un mes de anticipación á la reunión de ésta.

Art. 54. Asistirá con voz y voto á las sesiones semanales del directorio general, así como á las asambleas generales ordinarias y extraordinarias.

DEL SECRETARIO ASESOR

Art. 55. El secretario asesor deberá poseer el título de doctor en leyes de la Universidad de Buenos Aires ó de La Plata, y haber depositado antes de su nombramiento mil pesos moneda nacional en acciones integradas de la Sociedad.

Art. 56. Es obligación del secretario asesor asistir diariamente á su despacho durante las horas de oficina, salvo casos de licencia, enfermedad ó fuerza mayor, debidamente justificados.

Art. 57. Informará por escrito en todos los asuntos de índole contencioso-administrativa que le fueran requeridos por el director-gerente, por sí, ó á pedido de cualquiera de los otros secretarios generales, llevando un libro copiador de todos sus informes.

Art. 58. Defenderá ante los tribunales ordinarios, ó arbitrales, todos los asuntos sociales que le confíe la dirección general.

Art. 59. Gozará del sueldo que anualmente le asigne el presupuesto, no pudiendo ocuparse por sí ó por interpósita persona, de ningún asunto legal extraño á la Sociedad.

Art. 60. Los honorarios que devengue en los pleitos ganados bajo su dirección serán estimados por los tribunales respectivos, ingresando la mitad de ellos á beneficio del fondo común de la Sociedad.

Art. 61. Asistirá con voz y voto á las sesiones semanales del directorio general, así como á las asambleas generales ordinarias y extraordinarias.

Art. 62. Al término del año económico presentará al director-gerente una memoria de todas las gestiones por él iniciadas, y de sus resultados, á fin de publicarlas en la revista mensual, treinta días antes, por lo menos, de la celebración de la Asamblea General ordinaria.

DE LOS EMPLEADOS

Art. 63. Serán preferidos los ciudadanos argentinos, nativos ó naturalizados, para todos los empleos rentados de la Sociedad; y la mujer al hombre, en igualdad de idoneidad, para los empleos sedentarios que su sexo le permita desempeñar. Ninguno podrá ser empleado si no poseyese, cuando menos, una acción integrada de la Sociedad, depositada en el Banco Agrícola Cooperativo mientras dure su cargo.

Art. 64. Todos los empleos se obtendrán por concurso entre los aspirantes, rindiendo las pruebas que exija el reglamento escrito por cada secretario general, aprobado por el director-gerente.

Art. 65. Todos los empleados de administración gozarán anualmente de una vacación de diez días con goce de sueldo, por turnos fijados por cada uno de los secretarios generales, en forma que no sufra interrupción el servicio público.

Art. 66. Toda licencia extraordinaria será solicitada al director-gerente, quien, teniendo en cuenta la opinión del secretario general respectivo, la acordará ó denegará, sin goce de sueldo, y por no más de diez días. No podrá solicitarse más de dos licencias extraordinarias al año, y los sueldos correspondientes ingresarán al fondo de utilidades de la Sociedad.

Art. 67. Una ausencia injustificada de más de diez días será considerada como dimisión indeclinable del empleo.

Art. 68. Todos los empleados gozarán de medio sueldo, en casos de enfermedad grave, debidamente comprobada, siempre que no dure más de sesenta días, en cuyo caso se le declarará cesante.

Art. 69. Los secretarios generales comunicarán la vacancia de empleos al director-gerente, para ser proveídos interinamente, mientras se nombre por concurso al que ha de desempeñarlo en propiedad.

Art. 70. Los secretarios generales podrán suspender á sus empleados subalternos por diez á treinta días, sin goce de sueldo, dando inmediatamente cuenta al director-gerente, con expresión de las causales.

Art. 71. Ningún empleado podrá ser destituido por el director-gerente, sin previa comprobación de faltas graves por medio de un sumario administrativo, cuya copia se elevará á los juzgados ordinarios siempre que hubiere lugar.

Art. 72. En casos de vacación, licencia, enfermedad, muerte ó destitución, el director-gerente será substituído en sus funciones por el secretario general bancario; el secretario general técnico por el secretario general administrador; el secretario general administrador por el secretario general bancario; el secretario general bancario por el director-gerente, y el secretario general asesor por el abogado substituto. En cada caso se labrará y firmará el acta respectiva.

Art. 73. Todos los empleados deberán asistir puntualmente á sus oficinas, durante las horas reglamentarias de cada departamento, so pena de incurrir en las penas establecidas en el reglamento interno.

DE LAS ASAMBLEAS — ASAMBLEAS DE DISTRITO

Art. 74. La víspera del día 25 de Mayo de cada año, se reunirán en los salones municipales de cada partido las asambleas ordinarias de distrito, con objeto de:

- a) Leer y aprobar la memoria anual del distrito.
- b) Elegir las autoridades de la Junta Autónoma del distrito.
- c) Discutir y sancionar los temas que hayan sido propuestos y publicados por cualquiera de los socios en la revista mensual, con treinta días de anticipación. En esta Asamblea todos los socios presentes personalmente tendrán derecho de voz y voto, y sus sanciones obligarán á todos los afiliados del distrito, cualquiera sea el número de los presentes.

Art. 75. Podrán celebrar asambleas extraordinarias siempre que la tercera parte de los socios afiliados al distrito lo soliciten por escrito al presidente de la Junta, exponiendo clara y concisamente su petición ó peticiones, y las razones en que se apoyan. La Junta mandará publicar la nota, por cuenta de los firmantes, en la revista mensual de la Sociedad, señalando además local, día y hora para la reunión de la asamblea, en la que no podrá tratarse sino el asunto ó asuntos de la convocatoria.

Art. 76. Abierto el acto, con el número de socios presentes y representados, el presidente expondrá las opiniones de la Junta Directiva, y el secretario técnico fundará brevemente su criterio sobre cada uno de los temas. Después de esto, y como todos los socios presentes han tenido un mes para fundar su opinión, la Junta Autónoma constituida en comisión de escrutinio, recibirá sin más tramite los votos de los socios presentes y representados, proclamando el resultado, que se publicará en el primer número de la revista mensual para conocimiento y obediencia por todos los afiliados del distrito.

Art. 77. Cada socio de ambos sexos tendrá derecho á un solo voto, cualquiera sea la cantidad y calidad de las acciones que posea. Para tener derecho de voz y voto en las asambleas generales ordinarias, ó para poder votar por sí ó en nombre de cada uno de los accionistas que represente en las

asambleas extraordinarias, cada uno de los socios deberá haber depositado en poder del presidente de la Junta del distrito las acciones integradas que acrediten su personería, así como carta autógrafa de su mandante, con ocho días, por lo menos, de anticipación.

Art. 78. Podrá delegarse la representación en otro socio agricultor, pero los socios que no concurran personalmente, ó por delegado, á las asambleas autónomas de su distrito, incurrirán en las penas establecidas en el artículo 4º de estos estatutos.

Art. 79. Cuando las Juntas Autónomas de distrito sancionen mociones de interés general para la Sociedad, el presidente las remitirá al director-gerente, á fin de ser publicadas en la revista mensual, y ser tratadas oportunamente por la asamblea general ordinaria.

DE LAS ASAMBLEAS GENERALES ORDINARIAS

Art. 80. La víspera del 9 de Julio de cada año, se reunirá la asamblea general ordinaria en la capital de la Provincia, con los presidentes de las Juntas Autónomas de distrito, nombrados por los socios en la asamblea ordinaria de distrito, bajo la presidencia del director-gerente, ó de su substituto legal, para:

- a) Leer y aprobar la memoria presentada por el directorio general, publicada con treinta días de anticipación en la revista mensual. La memoria deberá contener un informe de cada uno de los cuatro secretarios generales, con cuadros estadísticos ilustrativos de su movimiento; las innovaciones que cada uno de ellos aconseje introducir, con sus fundamentos; y las opiniones personales del director-gerente sobre la marcha y progresos de la Sociedad.
- b) Discutir y aprobar todos los temas sancionados por las asambleas extraordinarias de las Juntas Autónomas de distrito.
- c) Discutir y sancionar todos los temas que con un mes de anticipación haya publicado en la revista mensual el directorio general.
- d) Discutir cualquier tema presentado en el acto de la asam-

blea general ordinaria, siempre que lleve las firmas de la tercera parte de los presentes.

c) Discutir y sancionar el presupuesto de gastos generales de la Sociedad.

Art. 81. En casos graves de sequía ó de inundación que comprometan las cosechas de una porción importante del territorio provincial, el director-gerente podrá convocar á asamblea extraordinaria con cuatro días de anticipación, telegrafando á todos los presidentes de las Juntas Autónomas de distrito, á fin de discutir los medios de proveer sin pérdida de tiempo al remedio de la situación, poniendo al servicio de los distritos necesitados todos los recursos de la Sociedad.

Art. 82. Serán miembros de estas asambleas:

a) El director-gerente y los cuatro secretarios generales de la administración, constituyendo la mesa presidencial de la asamblea.

b) Todos los presidentes de las Juntas Autónomas de distrito, autorizados por sus coasociados, que sólo podrán delegar su mandato entre las personas que componen el cuerpo de inspectores técnicos de la Sociedad.

DEL SÍNDICO

Art. 83. El primer síndico será don y durará un año en sus funciones, pudiendo ser reelegido ó exonerado por las asambleas generales ordinarias. .

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

El primer director-gerente terminará su mandato el mismo día que termina el período del Gobernador; pero continuará en comisión hasta que se provea al nombramiento de su sucesor.

F. de Basaldúa.

CULTIVOS EN SECANO

Los últimos años de continuadas sequías, han impuesto la necesidad de realizar estudios que permi-

tan establecer las probabilidades de incorporar á nuestras prácticas agrícolas los cultivos en secano, como medio único de luchar con ventaja contra la falta de lluvias, que hacen á veces imposible ó infructuosa la explotación de las tierras.

Previendo estas frecuentes contingencias y buscando la manera de neutralizarlas por los medios experimentados con éxito en otros países, el Poder Ejecutivo, por el órgano de este Ministerio, dictó el decreto que se transcribe y de acuerdo con el cual se iniciaron en su oportunidad los ensayos ordenados:

La Plata, Agosto 23 de 1911.

CONSIDERANDO:

Que las condiciones climatológicas y especialmente la oportunidad y abundancia de las lluvias en la provincia de Buenos Aires, están sujetas á variaciones extraordinarias, en la mayor parte de las veces imprevistas;

Que estas variaciones se han acentuado en estos últimos años, en que á período de lluvias frecuentes y torrenciales, han sucedido otros de prolongadas sequías;

Que con tales circunstancias el trabajo agrícola reviste el carácter de una empresa confiada al azar, expuesta al fracaso ó á una vida precaria;

Que, por otra parte, existen en el territorio de la Provincia zonas muy apreciables por sus extensas superficies, donde normalmente falta el agua pluviométrica en la proporción requerida por los cultivos, según los métodos usuales;

Que estos inconvenientes requieren ser remediados, por cuanto los métodos de cultivo pueden y deben ser adaptados á las condiciones naturales, como se comprueba por los estudios que el profesor norteamericano H. W. Campbell, de Lincoln, ha realizado experimentalmente en la inmensa región que se extiende desde el río James hasta el Arkansas;

Que al Gobierno de la provincia de Buenos Aires le corresponde adoptar todas aquellas medidas que estén á su al-

cance, tendientes á fomentar el progreso agrario de la misma, el Poder Ejecutivo —

DECRETA :

Art. 1º Encárgase á la Dirección de Agricultura y Ganadería para que organice en los viveros de Cazón y Baradero y en la Chacra Experimental de Patagones, cultivos experimentales en secano, por el método del profesor Campbell ó cualquier otro método conocido, con cargo de presentar en su oportunidad los informes correspondientes.

Art. 2º Una vez obtenidos resultados apreciables por estas experiencias, la Dirección de Agricultura y Ganadería iniciará, con la cooperación de los particulares y bajo la vigilancia de sus técnicos, la realización de cultivos de demostración en las principales zonas de la Provincia, con el objeto de difundir lo más posible el conocimiento de los métodos mencionados.

Art. 3º Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁS Sojo.

ESTACIONES EXPERIMENTALES

Con el propósito de dejar sentadas las bases del establecimiento de estaciones experimentales, en las que se ensayen los cultivos más apropiados á cada región, que permitan por consiguiente obtener el máximo de rendimiento, ya que en cada caso y de acuerdo con la composición del suelo, podrán determinarse cuáles son las especies que más se adaptan á cada una de ellas, el Poder Ejecutivo dictó el siguiente decreto:

La Plata, Octubre 24 de 1911.

CONSIDERANDO:

Que es necesario, bajo múltiples puntos de vista, hacer experimentos de arboricultura en el país, y especialmente en

las vastas regiones de la Provincia que mejor se adaptan por condiciones de clima y suelo á su fomento;

Que todas las regiones de la inmensa planicie de la Provincia, y especialmente las miles de hectáreas aún incultas ó donde la utilización agrícola no se ha podido hacer en forma económica, debieran ser pobladas con bosques, consiguiéndose así, dada la influencia de éstos en el régimen de las aguas superficiales y subterráneas y sobre la temperatura, una modificación de las condiciones atmosféricas favorables para el desarrollo agrícola, tan íntimamente ligado con el desarrollo económico;

Que es el Estado el que debe estimular la acción privada en ese sentido, siendo así que la población agrícola por lo general no se preocupa, por negligencia ó incapacidad, de las plantaciones;

Que el medio más conveniente es establecer estaciones de ensayos para la parte agrícola, viveros y estaciones experimentales para la parte forestal y frutal, é ir más lejos aún, beneficiando á los particulares que se preocupan en forma eficaz de secundar la acción del Estado, con liberaciones de impuestos, distribuyendo semillas, abasteciendo á bajos precios planteles para la creación de montes, etc.;

Que, por el momento, es de alta conveniencia conocer las distintas instituciones extranjeras creadas con fines de enseñanza de la arboricultura, así como las estaciones experimentales de bosques, para que el Gobierno pueda aplicar aquello que mejor responda á las necesidades del Estado. De acuerdo con estas consideraciones, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Nombrar comisionado especial *ad honorem* al ciudadano ingeniero agrónomo don Alejandro Botto, para que estudie la organización y funcionamiento de las estaciones experimentales y viveros oficiales de los diversos países de Europa que visite en su próximo viaje de extensión universitaria.

2º El comisionado presentará á su regreso al Poder Ejecutivo, por intermedio de la Dirección de Agricultura y Ganadería, el informe respectivo.

3º Comuníquese, etc.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

PLAGAS DE LOS ÁRBOLES

La riqueza frutal de nuestra Provincia, que puede ser origen de una de las más importantes industrias, se ha visto amenazada por una serie de plagas, haciéndose indispensable combatirlas á fin de evitar que se malogre el comercio de frutas y sus derivados.

La necesidad de iniciar una campaña eficaz y hasta decisiva si ello fuera posible, indujo á este Ministerio á ordenar se practicaran por la Dirección de Agricultura y Ganadería los estudios necesarios para combatir la «Diaspis Pentágona», la más devastadora de cuantas plagas atacan á los árboles.

Estas medidas de protección ya dispuestas por el Gobierno, permitieron contestar una minuta del Honorable Senado, en los siguientes términos:

La Plata, Octubre 9 de 1911.

Al Honorable Senado:

Tengo el honor de acusar recibo de la minuta de Vuestra Honorabilidad de fecha 26 de Septiembre de 1911, referente á la propagación de la diaspis pentágona en los frutales de la Provincia, y en la que al propio tiempo solicita se le haga conocer los resultados obtenidos en los procedimientos aconsejados ó aplicados por las Oficinas de Defensa Agrícola, y la opinión del Poder Ejecutivo sobre la oportunidad y conveniencia de que la Provincia inicie una acción propia para combatir el mal.

En respuesta, me es grato manifestar á Vuestra Honorabilidad que el Poder Ejecutivo se había preocupado del asunto con anterioridad, encomendando al efecto al ingeniero agrónomo don Tomás Amadeo una investigación sobre el particular, por decreto expedido con fecha 19 de Diciembre de 1910 de que acompaño copia.

Habiendo presentado el señor Amadeo las conclusiones de su estudio, me es grato elevar copia de su informe á Vuestra Honorabilidad.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

El informe del señor Amadeo á que se refiere la comunicación transcripta es el siguiente:

Señor Director de Agricultura y Ganadería, don Julio Llanos.

Tengo el agrado de elevar algunas informaciones relativas á la diaspis pentágona, obedeciendo á la orden del señor Ministro, que usted se ha servido transmitirme, y como un anticipo al informe definitivo para el cual he estado reuniendo penosamente, lleno de dificultades é inconvenientes de todo orden, los materiales necesarios.

He realizado una encuesta sobre este asunto, entre los fruticultores de la Provincia, de quienes he recibido no menos de doscientas cartas; además de esto, yo y mi auxiliar el perito agrónomo, señor Silva Lezama, inspector de esta oficina, hemos realizado diversas visitas de inspección en distintas zonas atacadas por la plaga.

Puedo adelantar, pues, con todo conocimiento de causa, al señor Ministro, que la plaga lejos de disminuir ha aumentado, durante estos últimos cinco años, haciéndose más intensa su acción y más amplio el radio geográfico de su influencia.

La provincia de Buenos Aires es la que ha sufrido y sufre más fuertemente los efectos de este mal que tiende á acrecentarse, á pesar de los enormes sacrificios pecuniarios realizados por el Gobierno Nacional y los no menores que corresponden á un gran número de fruticultores que, en el espacio de cinco años, han destruído casi totalmente sus plantaciones para establecerlas de nuevo con árboles sanos.

Actualmente tiene la provincia de Buenos Aires más de cinco millones de árboles de duraznos en estado de producción.

De las observaciones hechas, no es exagerado calcular que entre el valor de los árboles destruidos y las mermas de la producción de fruta, durante estos últimos cinco años se han perdido improductivamente, para la riqueza general, no menos de diez millones de pesos, sin que entre en estos cálculos lo que se ha gastado en ingredientes y aparatos para los tratamientos preventivos y curativos ineficaces en sus efectos indirectos, ni la parte proporcional de gastos con que la provincia de Buenos Aires contribuye al sostenimiento de la Defensa Agrícola en el presupuesto nacional.

Si, apartándonos un poco de lo que exclusivamente atañe al árbol de durazno, procuramos traducir en dinero efectivo los perjuicios que esta misma plaga ocasiona á otras plantas tales como la morera, almendro, damasco, níspero, cerezo, olivo, ciruelo, la vid, los álamos, la remolacha, el ají, el tomate y el zapallo, por no citar más que las principales, llegaríamos á una cifra que posiblemente nos sorprendería.

Es inexacto, como se ha asegurado por algunos y lo creen muchos, que no existen tratamientos verdaderamente curativos que destruyan el parásito.

El sulfuro ó bisulfuro de carbono, la acaroina, el ácido cianhídrico y más de veinte fórmulas de emulsiones, constituyen medios de lucha cuya eficacia destructiva se ha comprobado experimentalmente, aplicados en las épocas oportunas y vencidos ya los inconvenientes que á la técnica de un empleo oponían las defensas naturales del insecto.

Los mismos inconvenientes de orden económico no son tan fundamentales como pudiera creerse, y si bien es verdad que los procedimientos de lucha más eficaces no son siempre los más baratos, no es menos cierto que hay tratamientos de eficacia comprobada cuyo costo por árbol no es tan elevado como para justificar la destrucción del mismo, ni tampoco para que los fruticultores prefieran resignarse á seguir sufriendo las mermas de su producción hasta que se anule totalmente, sin adoptar medidas de defensa.

¿Se trata, entonces, de que las autoridades nacionales han abandonado ó, por lo menos, negligido en lo que á esto respecta, la custodia de los valiosos intereses representados por la fruticultura argentina y especialmente por la producción del durazno?

Sería injusto contestar afirmativamente á esta pregunta.

Es conocida la intensa preocupación acordada á éste como á todos los demás asuntos de su cartera, por el distinguido ciudadano que actualmente ocupa el Ministerio de Agricultura.

Es conocida también la reciente crisis de la Defensa Agrícola que actualmente se encuentra en vías de una fundamental reorganización.

Por su parte, esta oficina nacional ha hecho esfuerzos sobre-humanos por combatir la plaga ó disminuir, por lo menos, sus desastrosos efectos.

Se han vulgarizado lo más posible, inundándose el país con folletos, carteles, publicaciones y conferencistas, los conocimientos relativos á la biología del insecto y los medios de destruirlo.

Sus técnicos y no técnicos han recorrido las zonas flageladas procurando realizar, con su propaganda oral, lo que no siempre ha podido realizar la escrita.

Se ha procurado aplicar la ley, que es bien enérgica, con una inflexibilidad relativa dentro de nuestras costumbres.

Es que hay infinidad de causas que conspiran en favor del parásito. Es necesario recordar su biología; las dos, tres y hasta cuatro generaciones anuales; su admirable poder de adaptación á climas distintos de los de su país originario; su facilidad de adaptarse cada vez más á nuevas especies y variedades de plantas que le sirven de huéspedes; sus dimensiones que le hacen pasar desapercibido en ciertas fases de su desarrollo; la extremada movilidad y ligereza de las larvas, así como el poco peso de las mismas que por la acción de los vientos unas veces y otra por las de los insectos y las aves que le sirven de vehículo, salen con toda facilidad de los núcleos de infección á las zonas indemnes, aumentando así con extraordinaria rapidez el área geográfica sometida á su acción devastadora.

Otras circunstancias, tales como la inmensa superficie poco poblada, donde la acción oficial se ve en la imposibilidad de actuar intensamente y con eficacia, y la organización política del régimen federal que en la práctica presenta algunas dificultades al resultado que se busca con la aplicación de la ley de defensa, basada sobre una acción fundamentalmente

unitaria, constituyen circunstancias concomitantes de una relativa importancia.

Pero otro aliado más tiene la diaspis, y es éste el mismo arboricultor que debiera ser su natural enemigo, pero que en realidad no siempre lucha sistemáticamente contra la plaga ni pone en juego todos los medios que el tecnicismo aconseja para prevenirla y extirparla.

¿De qué sirve la destrucción de una ó varias plantas, visiblemente atacadas, si no se aplica simultáneamente sobre todas las plantaciones circunvecinas donde seguramente existen focos aún inapercibidos del mal, el tratamiento correspondiente?

¿De qué sirve el tratamiento general de un plantío de frutales, si á pocos metros del mismo, en la huerta ó en otras plantas cultivadas ó espontáneas, se abandonan verdaderos criaderos del parásito que se desea extirpar?

Esto, aparte de que se combate el mal recién cuando ha adquirido un desarrollo considerable, y que cuando se aplican los tratamientos, muy pocas veces se hace en la forma debida, invirtiéndose así, inútilmente, tiempo, trabajo y dinero. Agréguese á esto que los tratamientos preventivos para combatir la posible existencia inapercibida del parásito, se descuidan ó se olvidan totalmente.

Es que no se escucha ni se practica, sino superficialmente, los consejos de la ciencia y de la experiencia; y se protesta contra los gobiernos, contra las oficinas públicas y contra los pobres técnicos.

Aunque así no fuera, el parásito tiene en su propia fecundidad recursos para la lucha por su persistencia y propagación. Una sola hembra que escape á la destrucción, significa cuatrocientos huevos, cuatrocientas larvas, cuatrocientos insectos en una sola generación; y si se considera que en un año llegan á ser cuatro, á veces, las generaciones, se puede calcular, sin abultar las cifras, que la descendencia de un insecto hembra, es superior en número á diez y seis millones de nuevos insectos en el curso de un año.

La plaga, que no necesita de ferrocarril ni de ingredientes, ni de empleados para extenderse, es más rápida que la acción oficial, y lo que es peor, más rápida que la acción particular,

la única que podría ser fundamentalmente eficaz en la lucha del detalle de cada quinta, de cada localidad, de cada zona infectada.

Desgraciadamente no se entiende así, delegándose íntegramente en el Gobierno la función de una defensa que debe ser individual como individuales son los intereses que debe favorecer.

Este desarrollo de la plaga, á pesar de los esfuerzos oficial y particular combinados, no se observa únicamente en nuestro país, aunque esto sorprenda á los que creen que todo lo que nos sucede es el resultado de inconvenientes de nuestro carácter y de nuestra ineptitud.

Italia, que tiene en vigencia una ley mucho más severa que la nuestra y que por muchas razones se halla en el caso de aplicarla con exacta estrictez, como lo hace, tiene también un verdadero ejército de agrónomos que, desde las cátedras ambulantes, las escuelas de agricultura, las estaciones experimentales y las publicaciones agrarias, realizan una campaña tenaz de enseñanza defensiva.

No por esto ha podido detener la marcha progresiva y triunfante del mal.

Después que Tozzetti denunció el parásito en 1885, localizado inicialmente en la provincia de Como, aquél se propagó con tal rapidez, que dos años más tarde, el Ministerio de Agricultura nombró una comisión encargada de estudiar la mejor manera de combatirlo con eficacia; de aquí surgieron las leyes de 1891 y 1894. A pesar de esto, el profesor Franceschini declaraba en un informe, el año 1909, que mil ochocientas diez comunas, repartidas en treinta y cinco provincias de Italia, habían sido oficialmente declaradas infectas.

Pues bien: á pesar de haberse redoblado admirablemente los esfuerzos, la lista oficial publicada el 11 de Marzo del corriente año, enumera mil novecientas ochenta y tres comunas invadidas. Hoy cabe dentro de lo lógico suponer que casi la totalidad del territorio de Italia está más ó menos contaminada de esta plaga que, desde allí, ha invadido á Suiza, el Tirol é Istria.

Por el lado de Francia se ha dado ya la voz de alarma, señalando al enemigo en Albenga, á 70 kilómetros de la

frontera; esto es muy reciente, pues han pasado tan sólo cinco meses desde que el agrónomo francés G. Gastine ha llamado la atención del Gobierno de su patria, respecto á esta circunstancia verdaderamente grave para la agricultura nacional.

Los hombres de estudio no han desmayado, sin embargo, ante esta relativa imposibilidad de detener el mal, y han dirigido por otros rumbos el curso de sus investigaciones.

La naturaleza misma ha sido la mejor base de observación.

Si el diaspis pentágona es invencible y si se considera la rapidez de su acción, ¿cómo es que no ha aniquilado todos los árboles frutales cultivados? Por lo menos ¿cómo es que, en aquellos países de donde el mismo es originario, aun existen, aumentan y son económicamente explotadas las plantaciones de árboles de que son sus huéspedes con preferencia?

Es que aparte de otras circunstancias, cada especie destructora tiene á su vez otra que la persigue procurando aniquilarla; es así como la sabia naturaleza, en esta misma lucha por la muerte y la destrucción, encierra el secreto y el medio de la conservación y persistencia de las especies.

Se ha observado que cuando una especie parasitaria, importada á un medio para ella exótico, se desarrolla sin medida y actúa con una acción destructora muy aguda, es porque no encuentra en ese medio aquellas especies que, por una acción hiperparasitaria, la combaten en su país de origen, disminuyendo extraordinariamente sus efectos.

De aquí, la lucha llamada *natural* contra los insectos nocivos, facilitando y activando la acción de otros insectos, parásitos ó enemigos de aquéllos, que constituyen un aliado poderoso del hombre, coadyuvando así á la mayor eficacia de los medios artificiales que éste pone en práctica para defender los cultivos.

El diaspis tiene, en su país de origen, una cantidad de otros insectos enemigos que le persiguen con variable intensidad.

Desde 1908 el profesor Berlese está haciendo experiencias con un insecto, el *Prospartella* Berlese, que él mismo trajo del Japón y de Estados Unidos, á donde había sido ya importado involuntariamente, con anterioridad, desde su país originario.

Este insecto, sumamente pequeño, persigue exclusivamente al *Diaspis* depositando sus huevos en número de cien en las ninfas y en hembras ya instaladas del parásito; las larvas se alimentan del cuerpo de éste que devoran totalmente. A los cuarenta ó cuarenta y cinco días salen ya transformados en insectos, en busca de nuevas víctimas; se realizan cuatro y aun cinco generaciones por año.

Otro insecto, el *Rhizobius lophantae*, procedente de Australia, presenta seis generaciones por año.

Aparte de éstos, existen una gran variedad de otros parásitos ó perseguidores del diaspis, aunque presentan el inconveniente de tener hiperparásitos que, á su vez, les persiguen á ellos, disminuyendo la intensidad de su acción benefactora.

La eficacia del *Prospartella* y del *Rhizobius* no constituye una cualidad teórica ni una esperanza más ó menos próxima á realizar; ella está demostrada por los hechos y confirmada por la palabra llena de autoridad de hombres sabios que merecen todo respeto y la más absoluta fe.

El diaspis existe en la colonia del Cabo desde hace más de diez años, sin que se le haya combatido en forma extraordinaria, por los medios artificiales, por cuanto su acción sobre las plantas no era tan apreciable como para perjudicar fundamentalmente su explotación económica. Investigadas las causas de este fenómeno, el profesor Lounsbury, de dicha colonia, ha comprobado que el *Rhizobius lophantae*, importado casualmente de Australia, se encuentra esparcido en toda la región *diaspidada*, sin sufrir la acción neutralizante de hiperparásitos, y que se deben á esta existencia del *Rhizobius* los pocos efectos de la diaspis.

Por su parte el profesor Howard, de Norte América, escribía al profesor Berlese hace muy poco tiempo: «La *Diaspis* Pentágona no es, de ninguna manera, una plaga de los frutales en esta región». Yo creo que la abundancia de la *Prospartella* es la causa de tales condiciones.

A estos hechos favorables contestan los pesimistas, que nunca faltan en ninguna circunstancia, diciendo que si bien es cierto que aún no se han encontrado hiperparásitos al *Rhizobius* bien puede aparecer más tarde; y que en cuanto á la *Prospartella*, es posible existan ya estos hiperparásitos en

su país de origen, el Japón, donde la diaspis se encuentra tan desarrollada, aunque esto no impida la explotación económica de la morera y demás plantas atacadas. Este argumento se hace con mayor energía refiriéndose á muchos otros hiperparásitos de las cochinillas, en general, que existen en gran variedad en Italia y en casi todos los países.

Pero los hechos, en lo que se refiere á la Prospartella y al Rhizobius, valen mucho más para nosotros que todas las opiniones pesimistas.

La benéfica difusión de estos insectos en Italia fué comenzada á título de ensayo por el profesor Berlese y Silvestre, con excelentes resultados; pero recién el año pasado se activó la repartición de pequeñas colonias de estos insectos, por medio de ramitas de morera atacadas de diaspis, en la generalidad de los casos, sobre todo cuando se trataba de la Prospartella.

Actualmente casi la totalidad de las comunas diaspidadas de Italia tienen estos parásitos del diaspis en vía de difusión y se espera, con toda lógica, que muy pronto los efectos de esta lucha natural se sentirán en forma muy notable sobre la economía de la arboricultura italiana.

Durante el último verano, tuve conocimiento de que el distinguido vecino y arboricultor de esta capital, diputado nacional doctor Gregorio García Vieyra había importado una cantidad de estos insectos á su quinta ubicada en los alrededores de La Plata.

Amablemente invitado por el doctor García Vieyra, visité su establecimiento y pude notar los efectos destructores que sobre la temible cochinilla realizan por acción parasitaria sus naturales enemigos.

En esa época la Dirección de Agricultura, á la cual tengo el honor de pertenecer, no era sino un proyecto ó por lo menos no se había organizado. Es por esta razón que me apresuré á poner en relaciones al doctor García Vieyra con mi distinguido colega y amigo el ingeniero José M. Huergo cuya especialización en estos estudios y trabajos es notoria, lo que me es grato reconocer en toda oportunidad.

En lo que respecta á la Defensa Agrícola y á pesar de lo dicho anteriormente, creo que ha perdido un año precioso

en su lucha contra el diaspis; un año en que podría haber introducido del extranjero y repartido profusamente en el país, dígame lo que se diga de su eficacia, los insectos parasitarios de la cochinilla.

Aparte de los medios de lucha directa artificiales y naturales, hay otros, indirectos, no menos importantes.

Se trata del cultivo y mantenimiento de las plantaciones en determinadas condiciones especiales para hacerlas naturalmente más fuertes y resistentes contra la plaga.

Sucede con las plantas algo parecido á lo que pasa con los organismos animales. Dentro de una misma especie, hay variedades, y dentro de las variedades hay individuos más resistentes que otros á toda causa morbosa.

Un mismo individuo en condiciones de vida especiales resiste al contagio ó, aun contagiado, resiste á la enfermedad con éxito; lo cual no sucedería en condiciones de vida desfavorables.

Con los árboles frutales está plenamente comprobado que sucede algo muy análogo en lo que se refiere á su resistencia contra el diaspis.

El sistema de poda, la distancia entre los árboles, su exposición á los vientos, la actitud del terreno de cultivo y su composición misma, tienen una influencia que no entro á analizar por no extenderme demasiado.

Aparte de esto, en los prodecimientos de prevención adoptados generalmente hay algunas fallas tales como el certificado de indemnidad acordado, por simple inspección ocular, á las partidas de plantas que deben ser trasladadas de un punto á otro.

¡Cuántos insectos burlan esta inquisitorial vigilancia del ojo experto de los inspectores, por técnicos que sean!

La mejor inspección, ó mejor dicho, la mejor medida de previsión y el mejor certificado de indemnidad, es la desinfección total de las plantas que se transportan, chicas ó grandes, una ó por partidas.

Las cámaras de desinfección, fijas y portátiles, deben multiplicarse al máximum, sea como propiedad del Estado, sean como propiedad de los establecimientos productores de plantas, sean de sociedades sindicales ó cooperativas de arboricultores á

las cuales debiera estimular, proteger y subvencionar enérgicamente el Gobierno mismo; debiendo agregarse que por este mismo y solo medio, se defenderá á las plantas y á las regiones indemnes no sólo del diaspis sino también de muchas otras plagas.

En síntesis, creo que la plaga del diaspis pentágona si no puede declararse por el momento de posible extinción total, es, por lo menos, combatible con éxito hasta poderla reducir á una intensidad en sus efectos que permita el gran desarrollo, que es necesario, de la arboricultura y de la industria frutícola de la provincia de Buenos Aires.

Para llegar á este fin es necesario:

- 1º Difundir lo más posible los enemigos naturales del diaspis importados é indígenas, si éstos existen.
- 2º Activar la lucha directa y preventiva por los medios artificiales.
- 3º Suscitar la formación de sindicatos de arboricultores, destinados á combatir las enfermedades de los árboles y especialmente el diaspis.
- 4º Divulgar amplísima y constantemente los procedimientos culturales y de mantenimiento de los árboles, oportunos, para dar á éstos mayor resistencia con respecto á la plaga.
- 5º Instalación, en puntos convenientes, de grandes cámaras fijas de desinfección para el servicio de los fruticultores, sea gratuitamente ó mediante una ínfima indemnización.
- 6º Fomentar por premios, primas y subvenciones la industrialización de la arboricultura forestal y frutal, pues los peores aliados de las plagas son aquellos que poseen árboles y no tienen mayor interés pecuniario en explotarlos, al máximum, ni en curarlos.
- 7º Desarrollar una intensa y activa acción de las autoridades provinciales, en los sentidos antes indicados.

Esto último tiene una inmensa importancia.

No puede la provincia de Buenos Aires delegar íntegramente en las autoridades de la Nación la defensa de su arboricultura, que representa muchos millones en su estado actual y sumas incalculables en lo que respecta á su porvenir, sin incurrir en abandono de sus propios y exclusivos intereses.

La acción de la Defensa Agrícola es muy meritoria, pero ella está diluída en gran número de preocupaciones muy diversas entre sí.

La provincia de Buenos Aires debe también tener su Defensa Agrícola, no importa cuál sea su nombre, dentro del imperio de la ley nacional sobre la materia.

La acción de esta defensa debe ser eminentemente teórica, es decir de estudio y de enseñanza extensiva; debe también actuar sobre los males que realmente constituyen ó pueden constituir plagas verdaderamente tales, sin abandonar por eso la consideración de otros secundarios, pero sin incurrir en el error de constituirse en empresario de defensa de todos los particulares, relevándolos de sus deberes individuales, en lo que afecta á sus propios intereses. De esta manera correría el peligro, por el grande desarrollo de la organización administrativa en que debería incurrir, de constituirse en un hiperparásito mil veces más peligroso que el parásito mismo que se desea perseguir, para los intereses económicos de la Provincia.

Creo que esta misma oficina, con cuatro agrónomos regionales y los recursos necesarios para su viático y movilidad, podría llenar en forma apreciable las funciones expresadas. Estos mismos agrónomos podían también utilizarse en la investigación agrícola permanente de las respectivas zonas y en otras funciones técnicas.

Por otra parte, el excelentísimo señor Gobernador de la Provincia, en su mensaje de este año á la Honorable Legislatura, anunciaba que propondría, para el presupuesto del próximo ejercicio, la creación de dichos cargos.

Saluda al señor Director muy atentamente.

Tomás Amadeo.

Como consecuencia del anterior informe, y de datos reunidos posteriormente por el Gobierno, éste organizó una sección especial de técnicos que tendrán á su cargo la campaña contra las plagas de la agricultura.

Dice el decreto dictado á ese efecto:

La Plata, Marzo 19 de 1912.

CONSIDERANDO:

Que es indispensable preocuparse de combatir las plagas que atacan las plantas y que, según informes recibidos de distintas partes de la Provincia, asumen caracteres de verdadera amenaza para industrias muy productivas ó que en breve llegarán á serlo, y que son las más indicadas para contribuir al mejoramiento de las clases sociales más pobres;

Que sin perjuicio de llevar adelante los trabajos ordenados para fomentar el empleo de los hiperparásitos, ó sea el procedimiento llamado natural que se viene preconizando en Norte América, Colonia del Cabo y últimamente en Italia, es conveniente recomendar y divulgar entre los chacareros y hortelanos el empleo de los procedimientos artificiales más eficaces, ya sea para defender los plantíos atacados como para evitar el desarrollo de las plagas por medio de sistemas culturales especiales;

Que el Honorable Senado ha exteriorizado recientemente el anhelo de que el Poder Ejecutivo prosiga con empeño los trabajos iniciados para cooperar al desarrollo de la fruticultura amenazada por plagas, algunas de las cuales, la diaspis, por ejemplo, ocasiona á la Provincia un perjuicio económico anual y que las oficinas dependientes de este Ministerio han calculado en dos millones de pesos como cifra mínima, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Autorízase á la Dirección de Agricultura y Ganadería para proponer, con carácter temporario y hasta que el gasto sea incluido en la Ley de Presupuesto, el personal técnico y auxiliar necesario para el mejor éxito del propósito.

Art. 2º Para los puestos técnicos tendrán preferencia en el orden de las clasificaciones contenidas, en sus exámenes, los diplomados por la Facultad y Escuela de Agricultura existentes en la Provincia.

Art. 3º Los gastos que estos trabajos demanden se pagarán con imputación á eventuales del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 4º Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

Aparte de estas medidas, y convencido el Gobierno de la necesidad de echar mano de cuanto recurso le fuera posible para hacer más eficaz la importante tarea, especialmente por lo que se refiere á la «Diaspis Pentágona», resolvió la creación de una Estación Epiparasitícola, encomendándole todos los ensayos de gabinete indispensables para el mejor éxito de la acción iniciada. Dice el decreto dictado con tal motivo:

La Plata, Diciembre 29 de 1911.

CONSIDERANDO:

1º Que la investigación ordenada por el Poder Ejecutivo con fecha 19 de Diciembre de 1910 y realizada bajo la dirección del ingeniero agrónomo don Tomás Amadeo, resulta comprobado que la plaga del Diaspis Pentágona, lejos de disminuir se ha extendido y aumentado en intensidad;

2º Que también resulta comprobado por la experimentación nacional y extranjera que los medios artificiales de lucha contra la plaga, á pesar de su eficacia relativa, son por sí solos ineficaces para detener su desarrollo;

3º Que de estos hechos se deduce, para la provincia de Buenos Aires, no sólo una pérdida anual apreciable sino también la paralización en el desarrollo de la industria frutícola que es y será una de sus mayores fuentes de riquezas;

4º Que existiendo la teoría de que el medio más eficaz y rápido de combatir al Diaspis es la utilización de sus enemigos naturales, siendo esta teoría abonada por los resultados de la observación en el extranjero y por la opinión autorizada de sabios investigadores, conviene realizar rápidamente

una vasta experimentación, á este respecto, en el territorio de la Provincia;

5º Que las conclusiones á que ha llegado el señor Amadeo fueron apoyadas por el voto unánime del Congreso de Arbo-ricultura Forestal y Frutal recientemente celebrado en La Plata bajo los auspicios de este Gobierno, el Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Art. 1º Créase en la Capital de la Provincia una « Estación Epiparasitícola » que se dedicará exclusivamente á la introducción, aclimatación y multiplicación de los epiparásitos del diaspis, así como á la distribución en vasta escala, de los epiparásitos aclimatados en ella.

Art. 2º La « Estación Epiparasitícola » publicará y distribuirá hojas volantes con instrucciones para el público, sobre el modo de favorecer la cría de los epiparásitos distribuidos.

Art. 3º Nómbrase director de la « Estación Epiparasitícola » al ingeniero agrónomo doctor Carlos Spegazzini, siendo este nombramiento á título honorario.

Art. 4º El Director propondrá á la Dirección de Agricultura el plan de funcionamiento y actividad de la Estación, iniciará los trabajos en el sentido indicado en los considerandos de este decreto y en el informe precedente del ingeniero Amadeo, debiendo realizar los trámites necesarios para la formalización con la Facultad de Agronomía de esta Capital, de un convenio con el objeto de ubicar la « Estación Epiparasitícola » en el Jardín Botánico de dicho establecimiento.

Art. 5º Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

INSPECCIÓN DE MOTORES

En previsión de los accidentes que en la época del levantamiento de la cosecha suelen producirse por efecto de las malas condiciones de los motores uti-

lizados en esas labores, el Ministerio dispuso que el Departamento de Ingenieros hiciera practicar una inspección en aquéllos y como complemento de esta medida encomendó á la Dirección de Agricultura que estudiara la posibilidad de fundar una escuela destinada á formar personal apto para el manejo de las máquinas que se emplean en los trabajos agrícolas.

El decreto y nota que se transcriben en seguida informan sobre las causas y fines de las resoluciones adoptadas:

La Plata, Octubre 26 de 1911.

Teniendo en cuenta la proximidad de la fecha en que se inicia el levantamiento de la cosecha y á fin de prevenir en lo posible el peligro que ofrecen los motores á vapor que se encuentran en mal estado, destinados á dichas faenas y ajustándose en todo á las disposiciones dictadas en el decreto fecha 3 de Febrero del corriente año el Poder Ejecutivo—

DECRETA :

Art. 1º Encomendar al Departamento de Ingenieros para que por medio del personal técnico á que se refiere el decreto mencionado practique con preferencia la inspección de los motores destinados á las faenas agrícolas, con el propósito de contribuir á su regular funcionamiento.

Art. 2º Los propietarios ó simples tenedores de dichas máquinas facilitarán en todo lo posible la acción de los inspectores técnicos, los cuales levantarán un acta en la cual se especificará las condiciones generales de construcción y estado en que se encuentra cada motor.

Art. 3º Cuando después de inspeccionado el motor se comprobare su mal estado y á juicio del técnico existiese peligro en su utilización, quedará dicho empleado habilitado para impedir su funcionamiento, sellando la caldera la cual no podrá trabajar nuevamente sin previa reparación.

Art. 4º Cuando se comprobare que un motor inutilizado por

la inspección técnica del Departamento de Ingenieros, trabaja subrepticamente sin habersele reparado en forma, su propietario incurrirá en una multa de doscientos pesos moneda nacional, sin perjuicio de la responsabilidad personal que le corresponda en caso de accidente.

Art. 5° Comuníquese, publíquese y dése al Boletín y Registro Oficial.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Octubre 28 de 1911.

Al señor Director de Ganadería y Agricultura:

La estadística revela el crecido número de accidentes, explosiones é incendios ocurridos en las máquinas trilladoras por inexperiencia en el manejo de los motores, en unos casos, por el mal estado de éstos en otros.

Aproximándose la cosecha, este Ministerio ha ordenado una inspección de motores con el propósito de proteger á los obreros que suelen resultar víctimas inocentes.

Entraría dentro de las aspiraciones del Poder Ejecutivo poder exigir en cada caso pruebas de idoneidad á todos los que se emplean como mecánicos en el manejo de motores. Empero, mientras no dispongamos de escuelas donde se enseñe ese oficio, no es posible extremar los requisitos sin riesgo de ocasionar los mayores daños á la recolección de la cosecha, que tiene exigencias apremiantes.

La experiencia demuestra el enorme gasto que origina la provisión de piezas de repuesto en los instrumentos agrícolas, motivado en la casi totalidad de los casos por inexperiencia de su manejo.

La venta de motores para tracción y arado se resiente y no toma un vuelo más extraordinario por la escasez de personal idóneo para su manejo.

Se impone contribuir á allanar esas dificultades.

Cuenta este Ministerio con ofrecimiento de terrenos é instalaciones para el funcionamiento de una escuela de mecánicos, y el

llevarla á la práctica resultaría fácil si se dispusiera de personal competente y de los elementos necesarios para la enseñanza.

El problema interesa también muy especialmente á los vendedores de máquinas agrícolas. De ahí la conveniencia que me permito apuntarle, de estudiar la posibilidad de instalar con su concurso y cooperación una escuela de aprendices mecánicos á los objetos indicados.

Saluda á usted atentamente.

J. TOMÁS SOJO.

ESCUELA NICANOR EZEIZA

Con el fin de que esta escuela práctica de industrias rurales pudiera ensanchar el radio de su acción saludable, el Gobierno se decidió á prestarle una cooperación más amplia de la que veniale dispensando y de acuerdo con ese propósito os envié el mensaje y proyecto que transcribo y que convertisteis en ley con pequeñas modificaciones de detalle:

La Plata, Septiembre 4 de 1911.

A la Honorable Legislatura:

La escuela práctica de industrias rurales «Nicanor Ezeiza» hace sentir para su desarrollo y cumplimiento de los fines provechosos de su creación, la necesidad de dotarla de los medios que le son indispensables y de la extensión de tierra que permita el desenvolvimiento racional y económico de sus cultivos, para que al mismo tiempo que sirvan á la enseñanza, sean fuentes de recursos para su mantenimiento. Está en la previsión y en el deseo del Poder Ejecutivo que los establecimientos de esta índole ofrezcan la seguridad, sino de bastarse en el porvenir á su propia vida y crecimiento, por lo menos de subvenir ellos mismos á la más grande parte posible de sus exigencias, con lo cual podrían multiplicarse en la proporción que lo reclama el progreso agrícola

de la Provincia y adelantar el propio prestigio y consideración de manera que realicen en el hecho de su existencia próspera la propaganda de sus beneficios y de su acción educadora.

La escuela «Nicanor Ezeiza», debido á un impulso patriótico y bien intencionado, no importaría para el fisco una erogación sino un beneficio, aun en su faz material, puesto que sus iniciadores donarían al Estado todo lo que á ella corresponda después de haberse terminado definitivamente su organización. Tal lo expresa la solicitud en que sus generosos fundadores solicitan auxilios, indispensables hoy, para la realización completa de su pensamiento. «Desde ahora ofrecemos, dicen, al Superior Gobierno de la Provincia por conducto de V. E., que en el plazo de tres años, cuando con su ayuda veamos á la escuela completamente organizada y encaminada por el sendero que tiene trazado, le haremos entrega de ella, escriturando á su favor todas las propiedades y demás bienes que posea que actualmente llegan á la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional».

Dados estos antecedentes, el Poder Ejecutivo somete á la consideración de Vuestra Honorabilidad el adjunto proyecto de ley, en la seguridad de que estará de acuerdo con los patrióticos designios que informan vuestras decisiones.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º Amplíase la subvención acordada á la escuela práctica de industrias rurales «Nicanor Ezeiza», hasta la suma de cuatro mil pesos moneda nacional mensuales.

Art. 2º Entréguese á la misma escuela y para fondos de la misma, la suma de sesenta mil pesos moneda nacional que deberán emplearse en la expropiación de doscientas cincuenta hectáreas de tierra, que fueron declaradas de utilidad pública por la ley de Junio 17 próximo pasado, y autorizada su expropiación por la misma ley.

Art. 3º En el término de tres años deberán ser escritu-

radas á favor de la Provincia todas las propiedades, muebles é inmuebles de dicha escuela.

Art. 4º Dedúzcanse estas sumas de rentas generales, con imputación á la presente.

Art. 5º Comuníquese, etc.

CONGRESO FORESTAL Y FRUTAL

Con el objeto de precisar rumbos á la industria frutal y forestal, se dispuso la celebración de un congreso al cual aportaran sus ideas los hombres más autorizados en la materia, de modo de reunir todas las experiencias posibles y arbitrar las medidas más eficaces para el impulso de las plantaciones ó bien para la conservación de nuestra riqueza forestal.

El congreso se reunió en la capital de la Provincia con el éxito conocido, presentándose numerosos trabajos de positivo interés y llegándose á conclusiones de indiscutible importancia que, puestas en práctica, permitirán alcanzar los fines perseguidos.

El congreso se organizó y llevó á cabo de acuerdo con los siguientes decretos del Poder Ejecutivo:

La Plata, Mayo 9 de 1911.

CONSIDERANDO:

La evidente conveniencia de aprovechar los resultados de los esfuerzos y de la experiencia adquirida y á fin de establecer conclusiones de interés general en materia de arboricultura y explotación de industrias frutícolas en la Provincia, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Encárgase á la Dirección de Agricultura y Ganadería de proyectar las bases para la celebración de un Congreso Fru-

tícola y Forestal que deberá instalarse en la ciudad de La Plata, para pronunciarse especialmente sobre los temas que fijará el Poder Ejecutivo.

Art. 2º Una vez aprobadas las bases, solicítese de la prensa de la República su especial y decidida cooperación y la reproducción de las bases del Congreso.

Art. 3º Por el Taller de Impresiones Oficiales se imprimirán tres mil ejemplares de un folleto en que se consignen los antecedentes de este decreto, las instrucciones formuladas y las bases sometidas á estudio del Congreso Frutícola Forestal.

Art. 4º Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Mayo 17 de 1911.

Visto lo informado por la Dirección General de Agricultura y Ganadería, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º El congreso de arboricultura forestal y frutal de la provincia de Buenos Aires se celebrará en La Plata del 15 al 20 de Agosto de 1911 (1).

Art. 2º El congreso comprenderá las cuatro secciones siguientes: 1º Cultivos forestales; 2º Cultivos frutales; 3º Fitonosología frutal y forestal; 4º Economía y legislación forestal.

Art. 3º Serán miembros efectivos del congreso las sociedades y particulares que hayan enviado su adhesión y una cuota de cinco pesos moneda nacional a la comisión organizadora.

Art. 4º Las municipalidades, empresas ferroviarias, compañías colonizadoras y agrícolas de cualquier naturaleza, sociedades de agricultores, escuelas públicas y particulares y en general toda institución que persiga algún fin de utilidad para la agricultura, podrán tomar parte en el congreso y enviar delegados, debiendo pagar cada uno de éstos la cotización correspondiente.

(1) Por decreto del Poder Ejecutivo fué postergada la fecha de la apertura para el 15 de Noviembre del mismo año, día en que tuvo lugar la sesión inaugural.

Art. 5º Créase una comisión directiva del congreso forestal y frutal compuesta de treinta y dos personas que tendrán á su cargo todo lo concerniente á la preparación y funcionamiento del congreso, con atribuciones para decidir en los casos no previstos por el presente decreto.

Art. 6º La comisión directiva nombrará las mesas de las cuatro secciones y si lo cree conveniente constituirá de su seno una junta de propaganda y nombrará subcomisiones con ese mismo objeto en las localidades de la provincia donde esto sea posible.

Art. 7º Todos los informes, estudios y proposiciones serán presentados en idioma castellano, no deberán exceder diez páginas escritas á máquina ó manuscritas con letra fácilmente legible.

Art. 8º La comisión directiva decidirá sobre la admisión de los informes, estudios y comunicaciones, debiendo excluir rigurosamente todo aquello que no concierna al programa del congreso.

Art. 9º Con el fin de evitar toda probabilidad de votos imprevistos ó inconsultos, no se votará ninguna comunicación cuyas conclusiones no se hayan presentado á la secretaría general del congreso por lo menos diez días antes del de la sesión inaugural. El texto de dichas conclusiones se publicará ampliamente con la debida anticipación.

Art. 10. Los votos y conclusiones adoptadas por las secciones serán sometidos á la ratificación de la asamblea general de clausura. Dichos votos y conclusiones, uno por uno, serán adoptados ó rechazados sin admitirse absolutamente ninguna discusión.

Art. 11. La comisión directiva redactará y sancionará el reglamento interno del congreso y constituirá su mesa incluyendo las autoridades que el Poder Ejecutivo nombra por este decreto.

Art. 12. Nómbrase para constituir la comisión directiva del primer congreso forestal y frutal de la provincia de Buenos Aires, á las siguientes personas:

Director general de agricultura y ganadería, don Julio Llanos; jefe de la división de agricultura, ingeniero agrónomo don Tomás Amadeo; presidente de la sociedad forestal ar-

gentina, ingeniero don Orlando Williams; vicedecano de la facultad de agronomía de La Plata, Antonio Gil; presidente de la sociedad rural argentina, doctor José M. Malbrán; presidente de la liga agraria, don Diego Baudrix; decano de la facultad de agronomía de La Plata, doctor Clodomiro Griffin; decano de la facultad de agronomía de Buenos Aires, doctor Pedro N. Arata; vicedecano de la facultad de agronomía de Buenos Aires, doctor Ramón Cárcano; profesor de arboricultura de la facultad de agronomía de La Plata, ingeniero agrónomo José Cilley Vernet; profesor de arboricultura en la facultad de agronomía de Buenos Aires, doctor Moldo Montanari; doctor Juan Antonio Argerich, doctor Gregorio García Vieyra, Guillermo Valdés, José Fonrouge, doctor Tomás R. García, doctor Leonardo Pereyra Iraola, ingeniero agrónomo Fernando Manduit; director general de paseos y jardines de la municipalidad de Buenos Aires, ingeniero Carlos Thays; profesor y director del jardín botánico de la facultad de agronomía de La Plata, ingeniero agrónomo doctor Carlos Spegazzini; presidente del centro nacional de ingenieros agrónomos, ingeniero agrónomo Pedro T. Pagés; director general de paseos y jardines de la municipalidad de La Plata, ingeniero agrónomo Juan R. de la Llosa; subdirector de paseos públicos de la municipalidad de Buenos Aires, ingeniero agrónomo Benito J. Carrasco; presidente de la comisión fomento del bosque de La Plata, diputado nacional doctor Pedro Goenaga; subdirector general de tierras y catastro, ingeniero agrónomo Julio J. Bolia; director y profesor de arboricultura de la escuela de agricultura y ganadería de Santa Catalina, ingeniero agrónomo Eduardo S. Raña; inspector de viveros de la provincia, ingeniero agrónomo Delio Demaría Massey; director del colegio nacional de la universidad de La Plata, don Ernesto Nelson; presidente del touring club argentino, don Ezequiel Paz; jefe de la sección metereológica del museo y profesor adjunto de metereología de La Plata, ingeniero agrónomo Jorge E. Bosch; ex director de la escuela de arboricultura de Tucumán, ingeniero agrónomo Conrado M. Uzal; director de la chacra experimental de Patagones, ingeniero agrónomo Fernando Leblanc.

Art. 13. Organizará la mesa dentro de su seno.

Art. 14. La comisión directiva podrá sesionar con la presencia de un tercio de sus miembros, debiendo llevar un libro de actas de todas sus sesiones.

Art. 15. Destínase para gastos de organización y propaganda del congreso, la cantidad de cuatro mil pesos moneda nacional que se imputarán á la ley 15 de Julio de 1910, debiendo acreditarse dicha suma á la orden conjunta del presidente y tesorero de la comisión directiva del congreso.

Art. 16. Comuníquese, etc. (1).

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

Constituídas las autoridades y comisiones del congreso en el que estuvieron representadas la mayor parte de las comunas de Buenos Aires y las provincias de Córdoba, Entre Ríos, Tucumán, Santiago del Estero, Jujuy, Catamarca, Mendoza, Salta, San Juan y Corrientes, haciéndose representar también el Ministerio Nacional de Agricultura, Facultades de Agronomía y Veterinaria de Buenos Aires y La Plata, Dirección General de la Defensa Agrícola, Sociedad Científica Argentina, Sociedad Rural Argentina, Liga Agraria, Sociedad Nacional de Agricultura y otras muchas prestigiosas instituciones, se procedió á la inauguración, acto que revistió el mayor brillo.

En esa oportunidad me fué grato expresar mis ideas sobre la significación del torneo y exponer las del Gobierno acerca de las importantes materias que debían considerarse. Dije entonces:

(1) A solicitud de la Comisión Directiva fueron designados miembros de la misma, por decreto del Poder Ejecutivo, los señores: Alejandro Carbó, ingeniero agrónomo Silvio Lanfranco, ingeniero agrónomo José María Huergo, doctor Francisco Barroetaveña y Carmelo Bottazzi. Fué también creada por el mismo decreto la sección de Vitivinicultura.

Señores delegados:

Señoras, señores:

La parte dispositiva del decreto de Mayo 9 del corriente año, promoviendo la celebración de este congreso, no podía expresar con claridad ni la trascendencia de esa medida, ni los alcances de una política administrativa, cuyos fundamentos me felicito de poder exponer con más amplitud ante vosotros.

Fué precisamente en presencia de necesidades evidentes de la campaña de Buenos Aires, que surgió la idea originaria de esta reunión calificada. Y hallándose dispuestos sus selectos componentes á contribuir, con el resultado de sus sabias y expertas deliberaciones, á la realización de este plan gubernativo, el Poder Ejecutivo confía en el éxito de este primer congreso y en la influencia favorable que tendrá para el porvenir forestal de la Provincia.

Es así como vuestro esfuerzo — que desde ya agradezco por encargo del señor Gobernador de la Provincia y en nombre propio — aparece investido en el presente caso del más elevado concepto moral, rectificando en los hechos el achaque de indiferencia ó apatía que, con frecuencia, se reserva para las actividades populares, muchas veces reacias para prestar al Gobierno su apoyo, como si fueran ellas incapaces de detenerse en medio de la vertiginosa carrera que la vida material les imprime, para orientarse una sola vez, por lo menos, hacia las más sanas conveniencias generales.

Sea ello un feliz indicio de éxito, por cuya confirmación luchará con ahinco el Ministerio de Obras Públicas, evitando que, por indolencia ó inacción, se relegue el fruto de vuestros trabajos á la clásica recopilación de conclusiones, sin ulterior resultado práctico.

Declaro francamente que tal vez sea ésta una de las iniciativas de mi departamento que, con mayor simpatía, ha atraído mis atenciones oficiales. La idea de conservar las actuales plantaciones y promover otras nuevas, no sólo debe preocupar por la influencia benéfica que ellas tienen en la protección del clima, en la desviación de las corrientes de agua, y hasta en la fertilización de la tierra, sino que debe considerarse con un criterio económico de alto interés público, como que quien

planta un árbol ahorra y coloca al mismo tiempo á interés un capital.

- Queda explicado así que este congreso no es una simple improvisación gubernativa. Ha surgido como lógica resultante de circunstancias que indicaban abiertamente la necesidad de su realización, para ilustrar las medidas que el Gobierno debe adoptar á los efectos de la protección y difusión del árbol. La verdad estadística corrobora este aserto. El censo provincial de 1881 arrojaba una extensión de 29.259 hectáreas destinadas al cultivo de árboles frutales, cifra que lejos de acrecer disminuyó en 1895 á 27.300 hectáreas, según lo afirma el censo nacional de dicho año, y siguió casi estacionaria hasta la época del último recuento agropecuario en 1908, en que sólo aparecen destinadas á esta clase de explotación agrícola unas 28.365 hectáreas. Y si bien es cierto, que el límite de las plantaciones forestales aumentó de 25.340 hectáreas en 1881, á 41.551 en 1895 y á 328.456 en 1908, no acontece lo mismo en cuanto al desarrollo de los viñedos provinciales, en cuyos plantíos, inferiores en extensión en 1908 (3255 hectáreas), relativamente á 1881 (5191 hectáreas), apenas si se hace visible el progreso desde 1895, época en que el cultivo de la vid comprendía 2574 hectáreas de sembrado.

Estas cifras, reveladoras de una acción negativa para el fomento de la selvicultura, de una deficiente legislación económica y hasta de una indiferencia pública y privada á este respecto, aparecen tanto más inexplicables cuando se las examina con relación á la importancia de las necesidades que los plantíos forestales y frutales están llamados á satisfacer en la economía provincial.

No parece sino que todos los factores se interesan en acentuar más aún la urgencia de que el Estado públicamente, y privadamente los agricultores, se preocupen de la selvicultura cuidando de fomentarla en la amplia medida de las conveniencias que ella reporta para el organismo social de todo pueblo civilizado.

En efecto: los prodigiosos adelantos de la herrería mecánica no han podido desplazar la utilización de la madera en los grandes ornamentos de la edificación moderna, y es asombroso el valor de nuestras selvas vírgenes, que van abriéndose

al paso esforzado del leñador. El combustible mineral y la corriente eléctrica prevalecen, es cierto, en el enorme movimiento productor de fuerzas, y no obstante acrece sin cesar la demanda de leña bruta, aconsejando ello la formación y explotación de nuevos bosques; el consumo de la madera nacional aumenta, instante por instante, frente á las exigencias de las necesidades internas del país, y ante la creencia de que ya escasea el producto nacional, falsamente confirmada con la importación de maderas por valor de cinco millones de pesos al año. Surge en la estadística á renglón seguido en las columnas de la exportación, una otra cifra, que con ser tres veces más fuerte que la anterior, resulta eficiente para desvirtuar tan falaz apariencia. Y acontece con la madera lo que con la fruta, cuya importación de dos millones de pesos oro parecería demostrar que la demanda interna del artículo argentino no pudiera alcanzar al año á los ochenta millones de kilos de fruta que anualmente consume la capital federal.

Estas circunstancias, que parecieran contradecir nuestras previsiones, lejos de ser argumentos en contra, aparecen, al mayor análisis, como prestigiando la idea inicial de este congreso.

Todas estas observaciones hubieran justificado por lo menos, sino bastado, para inspirar diversas medidas ministeriales; pero guiado por el preconcepto con que acepté el cargo de Ministro, en el cual comparto serias responsabilidades, como colaborador del Poder Ejecutivo, he debido defenderme del prurito de las improvisaciones tan generalizado en nuestro modo de ser nacional, apartándome del proyecto fugaz ó empírico que, si bien aporta la resonancia ó la notoriedad del momento, concluye en el fracaso cuando llega la hora de su aplicación práctica.

Por ello, el Poder Ejecutivo tiende á recoger el mayor número de antecedentes y observaciones, auscultando las opiniones más calificadas que á mi entender están hoy en esta sala para tutelar mejor, con el apoyo de vuestras sensatas deliberaciones, los grandes intereses que tiene á su cuidado el Gobierno de la Provincia.

La importancia del árbol es indiscutible, como es también indiscutible la necesidad de respetarlo mediante un plan de defensa formal, que evite la cruel devastación de que es ob-

jeto aun cuando ella se ejecute á nombre de la aldea que se extiende ó de la agricultura que avanza, que se extiende en esta tierra, en que, el mismo llano, dando fácil acceso al surco y al arado, parece conjurarse como un factor en contra de la producción forestal.

La prédica que se inicia en el hogar, donde se respeta al árbol que en los lares paternos plantó el abuelo ó atendió con el cuidado de sus manos, debe continuar desde las aulas de la escuela mediante el afable y persistente consejo del maestro; ó desde las columnas de la prensa que, felizmente para el país, brinda con entusiasmo el poder incontrarrestable de su propagación inteligente; ó desde las mismas esferas oficiales, demostrando con acertadas medidas de gobierno que el espíritu civilizador no es inconciliable con la existencia de las selvas ó los montes, é inculcando en la creencia popular que el árbol que yergue su talla con singular rectitud, es tan útil como la siembra que se hace por sobre el claro abierto á fuerza del hacha que arrecia con sus golpes en el bosque, para dar paso á la fertilidad de la semilla.

El Poder Ejecutivo espera con ansiedad conocer el resultado de vuestras deliberaciones. Ellas se utilizarán á título de ilustración, y serán sin duda génesis de diversas medidas gubernativas, que acaso sólo esperan la confirmación de vuestras sanciones para combinarse en un plan armónico y completo, para proteger las actuales plantaciones forestales y frutales, y á impulsar su desarrollo con destino al uso industrial y al consumo interno de la Provincia. Habrán de incorporarse, sin duda, á ese plan diversas iniciativas que ya han comenzado á cumplirse, sea por inspiraciones de distinguidos legisladores ó á impulsos de actos propios de mi departamento.

Esta faz de la economía rural preocupa con interés al señor Gobernador de la Provincia, en cuyo nombre os trasmito sus plácemes como funcionario por el éxito de esta reunión inaugural, convencido como está, que plantar árboles es acumular riqueza y por ende formar la prosperidad privada que es la base de la felicidad pública.

Y si no hemos de adoptar, en pos de estos ideales, exigencias como las que cuenta Garnier en su obra *History of the English Landed Interest*, llevando la severidad hasta obligar á

plantar tres árboles por cada uno que se contaran ó como sucedía en las vecindades de Francfort donde los jóvenes labradores, antes de casarse, debían probar haber plantado cierto número de nogales, por lo menos debemos abrigar la esperanza de que como resultado de la acción popular y oficial se fomente en el país el interés por la selvicultura y por los plantíos frutales, y que cada habitante, haciéndose eco de estas ideas, llegue al arrepentimiento cuando tronche un árbol antes de haber plantado el que debía substituir al derribado.

Señores delegados:

Dejo inaugurado el Primer Congreso Forestal y Frutal, celebrado en la provincia de Buenos Aires bajo el patrocinio del Poder Ejecutivo como un feliz coronamiento de los eficaces trabajos realizados por la división de agricultura de este Ministerio, deseando que celebréis vuestro cometido con singular acierto.

Estáis llamados á realizar en breve término obra patriótica, pues lo es sin duda propender á que la sombra y los halagos del árbol hagan más grata la vida del hombre, más fácil la cría del ganado y más fecunda la producción de esta nuestra tierra, que nos sigue prodigando sus dones y riquezas con generosidades de madre aunque no la tratemos siempre como á tal. Disponéis de escaso tiempo y debemos aprovecharlo. Terminada la tarea habrá llegado la hora de entregarnos á las expansiones patrióticas y á los nobles espejismos del obrero que se deleita en la contemplación de su propia obra.

Yo la presiento grande porque me dirijo á hombres que, venidos de diversas provincias, con su sola presencia, están dando testimonio de su fe profunda en los venturosos destinos de la República.

Encuentro entre ellos á los representantes de esa meritoria estirpe de ricos hacendados que, como los Pereyra Iraola, Casares, Cobo, Tornquist, Roca, Uriburu, Santamarina y otros muchos, han conquistado, con sus parques y arboleda de lujo señorial, un título señalado á la consideración pública; á los que, como Juan A. Fernández, Guillermo Valdés, Cecilio López, Juan Antonio Argerich, Luis Castells, Francisco Barroeta-veña, Muller y Olaso y tantos otros preparan con ahinco y

sin desmayos las riquezas forestales ó frutales de mañana; á los jóvenes agrónomos que con encomiable celo han tomado á su cargo la difusión de los conocimientos necesarios para orientar las opiniones de las clases labradoras, inclinándolas á secundar eficazmente el movimiento iniciado por lo menos. Á la obra, señores, para asegurar el éxito de este primer congreso forestal.

Acaso no esté tan lejano como pudiéramos creerlo, el día en que los árboles, después de hermosear y proteger toda vivienda rural, lleguen á constituir, como en muchas naciones europeas, el ornato obligado de todos nuestros caminos y carreteras.

Mientras llegue esa hora jubilosa no olvidemos, señores, que nos alientan y estimulan en este instante con su presencia y con sus votos, quienes con su gracia y sus virtudes han logrado hermosear también, con el prestigio de lo amable y de lo bello, el difícil camino de la vida.

He dicho.

Concordando con las mismas ideas se expresaron también en términos conceptuosos el presidente del congreso señor Llanos y los señores Carbó y Olmos.

El congreso, después de celebrar varias sesiones, llegó á numerosas conclusiones de importancia que no creo oportuno transcribir aquí. Una de ellas, relacionada con la carestía y el transporte de la fruta, determinó las siguientes notas:

La Plata, Diciembre 13 de 1911.

A S. E. el señor Ministro de Agricultura de la Nación, doctor Eleodoro Lobos.

Tengo el honor de dirigirme á V. S. transcribiéndole las conclusiones á que ha arribado el Congreso Frutal y Forestal de esta Provincia recientemente clausurado, sobre las causas de la carestía de la fruta en los centros de consumo y medidas para reducirla:

- a) Que, con el concurso de la Municipalidad de la Capital Federal, las empresas ferroviarias de Buenos Aires al Pacífico, Central Argentino y Central Córdoba construyan un Mercado de frutas, provisto de las cámaras frigoríficas correspondientes, á inmediaciones del dique número 4 del puerto de la Capital, para servir de depósito á la fruta transportada por ferrocarril y por vía fluvial destinada al consumo interno ó á la exportación, y de la de venta al por mayor, estableciéndose en él la venta á comisión en la forma en que se hace en los mercados centrales de París.
- b) Que mientras no pueda disponerse de este mercado, la Intendencia de la Capital Federal autorice, durante la época de la fruta, su venta libre de derechos en las plazas situadas alrededor de las estaciones de ferrocarril y otros lugares que crea conveniente.
- c) Que gestione de las empresas ferroviarias la supresión del flete para envases vacíos de retorno á la estación de procedencia de la fruta, como hoy lo hacen para los envases de leche, crema y manteca.
- d) Que establezca, por intermedio de la Oficina correspondiente del Ministerio de Agricultura, la inspección oficial de los frigoríficos de alimentación que se dedican á la conservación de frutas, verduras, huevos, aves, etc., y que hoy contribuyen por la especulación á que dan lugar el encarecimiento de éstos artículos de consumo.
- Este Gobierno vería con agrado que V. E. prestara su cooperación á la iniciativa del Congreso Frutal y Forestal.
- Saludo á V. E. con mi consideración más distinguida.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Diciembre 13 de 1911.

A S. E. el señor Ministro de Obras Públicas de la Nación, don Ezequiel Ramos Mejía.

El Congreso Forestal y Frutal que acaba de celebrarse en La Plata, por iniciativa de este Ministerio, ha adoptado varias conclusiones respecto del transporte de frutas por ferrocarril

que me permito someter á su ilustrado criterio para llevarlas á la práctica.

Se trata, en efecto, de exigir, por parte de las empresas ferroviarias, mayor cuidado para el transporte de la fruta. Producto éste muy sensible á la acción de las altas temperaturas que reinan en las provincias productoras, como ser Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza, Córdoba, Santa Fe, Corrientes y en las regiones recorridas para llegar á los mercados de consumo y, particularmente, á los de la Capital Federal, en el que se vende la mayor parte de la fruta producida en el país.

Por otra parte, debe recorrer la fruta varios centenares de kilómetros, y haciendo abstracción de las zonas productoras más lejanas, es decir, Salta y Jujuy, la fruta que se embarca en las estaciones de Catamarca, Corrientes, Resistencia, San Juan, Mendoza, Tucumán, etc., debe hacer unos 1200 kilómetros antes de llegar al mercado consumidor de la Capital Federal.

Estas provincias y la parte sur de Buenos Aires donde está tomando incremento la fruticultura, se hallan, pues, en condiciones análogas á los Estados del Sur y Oeste de los Estados Unidos, cuya producción de fruta debe recorrer centenares y hasta millares de kilómetros para llegar á los mercados del Norte y del Este.

Debemos, pues, aplicar entre nosotros los mismos principios que han adoptado las empresas ferroviarias norteamericanas para el transporte de la fruta, es decir, emplear vagones ventilados y frigoríficos que en 1910 poseían en número de 50.000 y de 100.000, respectivamente.

Como se hizo notar en las sesiones del Congreso Frutal, V. E. ha dispuesto ya con mucho acierto, adelantándose así en varios meses á este pedido, la compra de 50 vagones ventilados en Norte América, para el servicio del Central Norte y, por esto motivo, estoy persuadido de que V. E. tratará de generalizar el empleo de dichos vagones por las demás empresas ferroviarias.

En cuanto á los vagones frigoríficos, ellos son necesarios debido á la conveniencia que hay de fomentar un establecimiento de depositos frigoríficos en los centros de produc-

ción; pues, de lo contrario, el producto al salir de los depósitos se orearía ó echaría á perder del todo, por causa de la carencia de estos vehículos.

La exportación para Europa de uva de Mendoza y San Juan, es hoy posible en gran escala, pero ella no podrá realizarse en debida forma mientras no se disponga de vagones frigoríficos para su transporte hasta las cámaras frías del transatlántico. Por lo demás, el decreto de V. E., de Septiembre 9 de 1911, reglamentando el transporte de leche en vagones especiales y frigoríficos es, en todas sus partes, aplicable al transporte de las frutas. De ahí, pues, que espero obtener de mis gestiones el mismo éxito conseguido respecto del mejoramiento del transporte de leche para el consumo de la Capital, cuyo tráfico es asimismo inferior al de la fruta, puesto que éste alcanzó, para el año 1910, 196.628 toneladas, mientras que el transporte de leche no ha llegado á 160.000 toneladas. Cabe esperar, pues, que V. E. llevará á la práctica las conclusiones que adjunto, adoptadas por el Congreso Frutal y prestará así un nuevo servicio al adelanto de nuestra industria rural.

Saludo á V. E. con mi mayor consideración.

J. Tomás Sojo.

HARAS DE MONTA PÚBLICA

Teniendo en cuenta el Gobierno que es indispensable encauzar el mejoramiento de los tipos equinos á fin de que este ganado contribuya eficazmente á los fines á que se le destina, el Poder Ejecutivo ha solicitado de Vuestra Honorabilidad la sanción del siguiente proyecto de ley que permite la instalación de un «Haras de monta pública».

En el mensaje con que ese proyecto fuera remitido, queda evidentemente demostrada la necesidad de la creación del mencionado haras, que vendrá á llenar una necesidad sentida en la producción ganadera. La transcripción de ambos documentos permite formar claro criterio del asunto. Dicen así:

La Plata, Junio 28 de 1911.

A la Honorable Legislatura:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de someter á la consideración de Vuestra Honorabilidad el adjunto proyecto de ley por el cual se le autoriza á invertir hasta la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional, en la instalación de un haras de monta pública para ganado equino.

Se ha hecho de tal manera conciencia general la necesidad de encaminar racionalmente nuestra producción caballar para los fines á que debe destinarse, que se hace innecesario entrar en las consideraciones que impone la urgencia de atender esta exigencia de una de nuestras industrias fundamentales.

Más de una vez las Honorables Cámaras se han preocupado indirectamente de este importante asunto con iniciativas que favorecieron la tendencia práctica que hoy se concreta en el proyecto de ley que se lleva al juicio de la Honorable Legislatura, y para el que se aprovecha el patriótico ofrecimiento de los señores que forman la comisión provisional del sindicato de criadores, que hace posible la instalación inmediata del haras.

Todos los países, y singularmente Bélgica é Italia, han establecido la monta pública con evidentes y provechosos resultados, pues no solamente aceleran con ella la mestización bien encaminada, sino que determinan con repetidas experiencias la fijación del tipo adecuado y conveniente para los usos y necesidades que se desean satisfacer.

En los últimos años, Italia ha instalado no menos de cuatrocientas estaciones de monta en todo el país, apremiada por la natural impaciencia de disminuir el tributo que paga anualmente al extranjero para surtir á su ejército de los caballos útiles de que ha menester y también para estimular y hacer posible en los pequeños criadores el mejoramiento de las razas que cultivan.

Entre nosotros, es visible la anarquía en las prácticas de los criadores capitalistas, y más visible aun en aquellos que no disponen de la ilustración y los medios exigidos para guiarse científicamente en los cruzamientos que realizan. Y es sabido que la especie equina es la más susceptible de otorgar productos fenomenales ó degenerados sino se la mezcla de una manera inteligente, y en la que se haya hecho experimentaciones con resultado conocido y perfectamente averiguado. Y para esto se exige el auxilio y la presencia del Estado, que no tiene importancia ni interés comercial en las experiencias que verifique, y puede ejecutarlas en el tiempo y con los elementos indispensables.

Un hecho reciente ha espoleado el natural interés que despierta todo cuanto se relaciona con la ganadería argentina; y los estancieros mismos, como es prueba evidente la formación del sindicato de criadores, se han sentido enérgicamente estimulados y ofrecen un provechoso ejemplo de preocupación desinteresada y noble, que es un deber acoger con

entusiasmo por los poderes públicos, obligados á que no caigan en la indiferencia y se pierdan los frutos de las iniciativas que, á la par que son honrosas, determinan movimientos exigentes de progreso.

Y esta consideración no está lejana del espíritu que informa el proyecto de ley adjunto, ni del deseo con que el Poder Ejecutivo anhela la sanción correspondiente.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

PROYECTO DE LEY DEL PODER EJECUTIVO

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional, en la instalación de un haras de monta pública para la raza equina.

Art. 2º El Poder Ejecutivo reglamentará la aplicación de la presente ley.

Art. 3º El gasto autorizado se pagará de rentas generales, con imputación á la presente.

Art. 4º Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

EL CABALLO DE GUERRA

Los informes producidos por las autoridades francesas sobre el caballo de guerra argentino, una vez que fueron experimentadas las condiciones de los animales del Regimiento de Granaderos con que éste ob-
quió á un cuerpo del ejército de aquel país, cuando concurrió á la inauguración del monumento á San

Martín en Boulogne Sur-Mer, decidieron al Gobierno de la Provincia á realizar una investigación á fin de ilustrar á nuestros ganaderos sobre las condiciones que deben llenar los caballos de los ejércitos modernos.

Por estas consideraciones, el Poder Ejecutivo dictó el siguiente decreto:

La Plata, Mayo 18 de 1911.

Visto el informe elevado por la Dirección de Agricultura y Ganadería en el que se demuestra que la producción caballar de la Provincia no está lo suficientemente definida en su tipo como para producir caballos aptos para los distintos servicios del ejército y—

CONSIDERANDO:

Que es un deber del Gobierno aconsejar á los criadores el rumbo á seguir, no sólo en lo que se refiere á las razas que deban intervenir en la formación de los tipos que se buscan sino que es necesario indicar la alimentación y educación á que deben ser sometidos para obtener de ellos el máximo de rendimiento, el Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Art. 1º Desígnase á los señores José Santamarina, Emilio Casares y Jorge Atucha para que, reunidos en comisión, estudien en el extranjero el problema antes planteado y aconsejen el procedimiento que se debe adoptar, sin perjuicio de la tarea que por separado practique la Dirección de Ganadería y Agricultura.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

El informe á que se ha hecho referencia en el preámbulo del decreto transcrito, dice así:

Señor Ministro:

El informe de la comisión militar francesa sobre el caballo de guerra argentino, que se ha podido experimentar en su más bello tipo, ha producido en nuestro país la natural sensación, desde que se tiene opiniones distintas sobre sus calidades para ese uso especial, que es hoy en todas partes una de sus mejores y más abundantes aplicaciones.

Ese informe casi descalifica nuestro caballo asignándole defectos capitales: falta de docilidad para encuadrarlo dentro de las filas, por exceso también de fogosidad, carestía de la alimentación á que está habituado, debilidad ingénita de manos, escasez de resistencia para las marchas.

Desgraciadamente no se tiene conocimiento de la forma y circunstancias en que se han realizado las pruebas á que indudablemente han sido sometidos repetidas veces los ejemplares de que se disponía, lo que es evidentemente necesario para juzgar su validez y dar la importancia que tengan en realidad las conclusiones que se deploran.

Por más que nos sea doloroso y hiera un poco nuestro amor propio nacional, no puedo dejar de afirmar que los defectos que se le inculpan á nuestro caballo son verdaderos, aun cuando se pueda dar de ello una explicación que sirva para dejar establecido que son susceptibles de corregirse.

Y tampoco afectan, precisamente, la cría que podemos llamar nacional, puesto que se ha experimentado sobre caballos de alta mestización. Pero esto no debe halagarnos ó ilusionarnos. Debe hacernos sentir la gravedad del daño acarreado á esa industria importante con el empeño casi exclusivo de dotar á nuestros ejemplares de condiciones estéticas apreciables en los usos lujosos, sin tener en cuenta las aplicaciones de utilidad positiva y necesaria.

Las conclusiones desagradables de la comisión francesa se agravan, recordando que una comisión semejante del ejército de Italia produjo, hace tiempo, un informe en el que se le señalaban defectos parecidos. Hay, pues, doble motivo para no pensar que haya sido una prevención, que pudiera ser natural y explicable, sino el examen y la experimentación los que han producido el resultado que se deplora.

Antes de ahora, ocupándome del caballo argentino, decía:

«Nuestros estancieros del tiempo viejo elegían los reproductores para sus manadas de yeguas no precisamente por las cualidades que para ello deben tenerse en cuenta, sino por otras muy distintas que se los hacían apreciables para el objeto en aquellos campos abiertos. Se consideraba, en primer término, que no fuese bravo con los caballos; que fuera repuntador, ó sea celoso, con su grey, para que impidiera la dispersión. Después venía el pelo, la talla, la belleza. Esta en último caso, pues no se tenía el coraje de privarse de un lindo animal para la silla y mucho menos si en sus sueltas correrías se le había sorprendido agilidad bastante para presumir un parejero ó un buen flete para los gustosos trabajos del aparte y del rodeo. Además, como se les destinaba á la reproducción sin amansarlos, no se tenía conocimiento de su docilidad y menos de su resistencia, ni se sabía de las peculiaridades de su marcha.

«Esta manera de proceder ha influido enérgicamente en la degeneración del caballo criollo, pues por mucho tiempo se ha venido verificando lo que bien pudiera llamarse una selección á la inversa, ya que en el fondo se destinaba á la reproducción, lo que era menos apreciable para la silla, único destino casi del caballo en la época lejana á que me refiero.

«Durante muchos años también la raza entera sufrió una verdadera persecución, pues á su escaso valor se unía que la dureza de su uña estropea el pasto tierno en sus inquietas andanzas, y cuando regocijadas por una lluvia primaveral, se lanzan las manadas en alegres retozos. Nacieron y prosperaron las graserías que han consumido millares y millares de espléndidos animales para aprovechar ruines despojos».

A este motivo de degeneración que señalamos para el tipo del caballo que se ha dado en llamar criollo, base para todas las mestizaciones caprichosas y sin orientación que se han venido produciendo entre nosotros, se debe añadir lo que para otras industrias hemos también indicado como defectuoso en nuestras costumbres de trabajo, es decir, el espíritu especulativo que procura acelerar ante todo las utilidades. El caballo no otorga rápido producto, exige cuidados minuciosos, perseverantes é inteligentes, gastos crecidos y una remuneración casi siempre aleatoria. De ahí que el interés particular

no acuda á cultivarlo con los cuidados que se requieren y que destina al mejoramiento de otras razas ganaderas.

Explicando los defectos que señala la comisión francesa, es indudable que la mestización casi exclusiva que se ha hecho entre nosotros con el caballo de carrera, da á los productos ese exceso de fogosidad que no les permite encajar militarmente dentro de las marchas tranquilas de los escuadrones europeos. Agréguese á esto que la distinta manera de manejarlo produce, muy naturalmente y por sí sola, esa falta de docilidad, pues acostumbrado á tornarse rápidamente, manejadas las riendas con una sola mano, á detenerse á un solo tirón recio y apresurar la marcha cuando se le apreñan las piernas, en vez de detenerse como es uso en la equitación europea, el caballo argentino molestado por estos nuevos hábitos torpea sensiblemente en todos sus movimientos, y se achaca entonces á la falta de docilidad, lo que es simplemente el efecto de una educación diversa.

Dice Carlos Barbier, en su opúsculo *Le cheval de la Plata comme cheval de guerre*: «Las necesidades de los platenses no son las nuestras. Los caballos que hayan apropiado para su uso han adquirido costumbres que serán á menudo defectos para nosotros y que será menester reformar».

Y no observo que el concripto francés necesita mayormente de una gran mansedumbre en su cabalgadura, cosa que nuestro hombre de campo tiene apenas en cuenta, importándosele muy poco los movimientos inesperados con que pueda el animal poner en peligro su estabilidad en la silla. De manera, pues, que este primer defecto señalado, debe ser compartido con el jinete y proviene, más que de otra causa,—aunque se reconozca la fogosidad debida á la craza que indicábamos,—de la educación diferente á que se le quiere someter después del hábito inveterado y hereditario de nuestra manera de amansar y manejar el caballo.

Es verdad reconocida que amansamos sin educar y del modo más torpe, reduciendo al animal por el temor, lo que proporciona defectos á veces incurables. Recuerdo que los estancieros prácticos prefieren el domador que no es jinete—como se dice entre nosotros—porque no siéndolo, los temores se truecan y procura la docilidad por la costumbre y la familiaridad.

Nuestro caballo criollo—empleo la palabra habitual—no es naturalmente fogoso, lo que debe imputarse á la pobreza en la alimentación propia y de la raza que le ha hecho esa miserable virtud. Lo que debe reclamarse, aquí y en Francia, no es la carencia de fogosidad sino la educación y la docilidad que la ocultan, pues ella, como el valor, llega á ser indispensable en momentos supremos de la lucha ó del trabajo.

En cuanto á la carencia de la alimentación puédesse afirmar que nosotros, en ese como en otros muchísimos renglones del presupuesto, somos excesivamente dadibosos y abundantes, y es indudable que los caballos de nuestros regimientos y especialmente los que se llevaron á Francia, estaban habituados á un exceso de alimentación sin tener presente la mejor calidad de ella y atendiendo simplemente á la cantidad de forraje que aquí se les destina. Allí administrado todo esto de un modo más económico, más racional y más científico, si se quiere, se estudia individualmente cada animal y después de un tiempo de observación se le señala la cantidad de alimentación que exige su naturaleza, así como se les disminuye colectivamente en los días en que el trabajo ha sido menor ó no se ha verificado.

Este método, á que indudablemente han sido sometidos nuestros caballos, así como la inferioridad ó la diversidad, por lo menos, de la clase de alimentación, los habrá desmejorado, produciendo la impresión de que su buen mantenimiento y su belleza tiene exigencias superiores á aquéllas que se dispensan á todos y cada uno de los animales en servicio. Como se comprende, este defecto no es fundamental ni incorregible.

Indudablemente, una de las más graves deficiencias señaladas en el informe á que aludo, es la debilidad en el tren delantero del animal nuestro.

Se ha opinado, y probablemente con razón que el cambio de suelo ha hecho notar mayormente esta flojedad en las manos, así como la blandura de nuestros campos ha venido produciéndola en generaciones sucesivas. Tal vez la manera misma de marchar, quitando al caballo de la costumbre de su paso, haya hecho aparecer más en evidencia esta debilidad.

Recordando nuestras costumbres pampeanas, sabemos que

nuestros hombres de campo atendían como una de las cualidades requeridas para los caballos de estimación y de silla el que fuera lo que ellos llamaban «fijos», en su lenguaje pintoresco, ó sea el animal cuya firmeza de manos le permitía galopar y correr en terrenos inadecuados, sin rodar. Y no eran muchos los caballos de silla que ofrecían claramente esta cualidad, lo que importa decir, que, sin determinarla, se reconocía, en la generalidad, esa debilidad que en los mestizos actuales llevados á Europa ha evidenciado la comisión científica.

Basta saber que una de las habilidades necesarias y predilectas de nuestro hombre de campo, es la de «salir parado» para suponer que ella ha nacido de la frecuencia con que el animal rodaba á veces en lo limpio ó simplemente entre las pajas. Esto enunciaría la seriedad del defecto, pues las caídas son efectos de flojedad en el tren delantero.

Refiriéndome á la importante inculpación de falta de resistencia para las marchas, no puedo dejar de mencionar lo que ya se ha dicho: recae sobre un producto que no es nuestro sino por el hecho accidental de su nacimiento. Pero debo repetir el concepto ya expuesto, que casi agrava la acusación, puesto que se la hace al tipo que estamos empeñados en obtener, lo que manifiesta que, en la tarea, no guían á nuestros criadores las razones fundamentales, científicas y prácticas, que se deben tener en cuenta para asegurar los provechos largos y positivos de su industria.

La conquista que el caballo de carrera hizo rápidamente del ánimo de nuestros estancieros, se debe, en primer término, á que además de dar gusto á la afición nacional por las carreras, se exigía velocidad en el caballo para las tareas rurales á que se le dedicaba con preferencia, y aun para las funciones de guerra era estimada la rapidez más por tradición de cargas y persecuciones al enemigo, infiel ó cristiano, que por la exigencia real en campañas regulares en que la resistencia vale más que la velocidad.

Las derrotas infligidas á los «parejeros» criollos famosos, por los caballos importados, determinaron el destronamiento del animal nuestro, el que perdió consideración desde que no servía para su aplicación más gloriosa, la que era al mismo

tiempo el índice para sus demás provechos. Modificóse hasta el tipo de belleza. Se fué alzando la talla sucesiva y vigorosamente.

Para nuestro ejército influyó en esto la moda y no la necesidad. «No se monta á caballo para ver más lejos», y como lo observa el coronel Oliveira Cézár, el soldado argentino es de pequeña estatura y se siente más cómodo en una montura poco elevada.

Se hace difícil determinar la gravedad de la inculpación de falta de resistencia, ya que, como he dicho, no se conoce la forma y modo con que se han realizado las experiencias; pero no podemos suponer la carencia de fundamento.

Fuera de su suelo, de su alimentación y de sus hábitos, indudablemente los caballos dejados en Francia no han ofrecido la misma resistencia á la fatiga que se les ha podido exigir aquí por gente más conocedora de su manejo.

He podido observar, estando en Sud Africa, que á los caballos argentinos se les había inventado esta curiosa teoría: que en su calidad de animales de llanura no podían subir las cuestas.

Es indudable que la falta de ejercicio en suelos quebrados fatiga al animal cada vez que tiene que andar una pendiente hacia arriba, de la misma manera que, entre nosotros, se observa transportando los caballos de la provincia de Buenos Aires hacia nuestro interior montañoso, ó simplemente enviándolos á los terrenos medanosos, en donde el hundimiento en el suelo los fatiga intensamente en los primeros tiempos de su estadía.

Se debe, pues, atribuir mucha parte en el defecto señalado, no sólo á la naturaleza de nuestros caballos sino á su falta de adaptación al medio.

Es una circunstancia averiguada por nuestro hombre de campo, que el «maturrango» cansa el caballo más pronto que quien está muy acostumbrado á la equitación, no sólo porque hace variar á cada instante el aire de la marcha, molesta al animal con indicaciones inútiles ó perjudiciales, sino porque su inestabilidad en la silla hace mayor la fatiga que ocasiona su propio peso.

La cuestión, para nosotros, se hace interesante desde este punto de vista esencial.

¿Es el caballo criollo más resistente que el de raza, en igualdad de condiciones?

Las opiniones son opuestas. Expertos y criadores se manifiestan individualmente de modos diversos. La mayoría, probablemente, es favorable á la mayor resistencia de nuestros ejemplares, á los cuales adornan todavía las leyendas de famosos chasques conduciendo en hora los partes de las victorias, ó de fugitivos transportando en menos tiempo aún las versiones de la derrota.

El señor Domingo Luque, un decepcionado por el caballo criollo, se pronuncia decididamente en su contra: «La reflexión y la experiencia —decía en «El Campo y el Sport», en 1894— me han convencido de que para cualquier destino es inmensamente mejor y más fuerte el caballo de raza que el criollo, cuando se hallan en igualdad de condiciones, de carnadura y preparación». Y agregaba: «Si así no fuera, tendríamos la consecuencia inaceptable de que era necesario cuidar mal una raza y alimentarla peor, para obtener una resistencia que el caballo cultivado y seleccionado no había podido alcanzar».

Por mi parte, pienso que si el cotejo ó contralor se verifica en condiciones deplorables de alimentación y cuidado, la superioridad del caballo criollo es incontestable. Vale decir, que en la intemperie ruda, en la nutrición escasa y mala, nuestros ejemplares caballares son más resistentes. Hereditariamente mantenidos en la penuria, el mal trato ha adquirido condiciones de aguante que aparecen difícilmente superables.

Ahora, la verdadera cuestión que se ofrece es la siguiente, desde que la cría del caballo es para Buenos Aires especialmente, una de las primeras fuentes de riqueza pública y privada: ¿Cuál es la manera de corregir los defectos que se encuentran para nuestro caballo de guerra dado que, como decía, esa aplicación es una de las más extensas en el exterior é interior?

Existen todavía, felizmente, en el país algunos hacendados que no se han desprendido totalmente de la raza criolla. Ellos podrían suministrar planteles para seleccionarlos y constituir con esa base el haras nacional que se necesita en toda la importancia y atención que reclama.

No creo que la tardía selección de nuestra raza puramente y su mejoramiento nos diera el tipo de caballo de guerra, pero sí me atrevo á expresar que es con ella que se puede llegar al tipo más apto y completo.

Sin embargo de los peligros que ofrece la mestización con una raza que es á su vez un producto de cruzamiento, se puede indicar, como lo insinúa V. E., que la cruza con el anglonormando daría las cualidades que se buscan y apetecen.

El caballo liviano europeo es un poco á base arábica y también un tanto artificial, como lo son en el fondo casi todas las razas de animales domésticos que han seguido al hombre en sus conquistas de tierras y progresos. De manera que el tiempo les ha otorgado condiciones de firmeza que hace lejanos los riesgos de los saltos atrás y de los productos fenomenales.

Tanto como el cruzamiento verificado según las leyes que deben presidirlo y guiarlo, para que otorgue los resultados que se buscan, se debe atender el cuidado de los animales, sin condenarlos á una existencia artificial y separada de las exigencias de la naturaleza. Ahora que se reclama, cada vez más, la vida al aire libre para los niños y para el hombre; que prosperan, aun bajo el cielo inclemente de Bélgica, las escuelas abiertas al campo, parece excesivo que se encierren siempre y se cobijen amorosamente los animales, y se mimen hasta hacerles dolorosa la intemperie y la fatiga á que los ha apropiado la madre tierra. La robustez, que da resistencia, no se consigue sino en un ambiente de rudeza.

La grasa y el reposo son los enemigos del caballo, dicen los árabes, que lo usaban en funciones de carácter más ó menos belicoso.

Las aptitudes para soportar la intemperie, pues, y su resistencia en medio de las penurias, á que necesariamente debe condenar una campaña, indican — resumiendo — nuestro caballo como base de mestización con objeto de formar el tipo de guerra.

Esto resignándonos con una menor talla y menos exquisiteces de formas. Ciertamente, siendo la resistencia la cualidad más exigida y apreciable, se ha requerido la mayor altura como una condición para obtenerla, además del tipo estético. Pero eso no es verdad.

La resistencia es cuestión de nutrición de raza, de educación y de entrenamiento.

La República Argentina está en condiciones de producir caballos más baratos que ninguna otra nación: necesita estudiar, para la mestización, razas por las cuales se pueda contar con cualidades fijas y transmisibles, y que puedan dar buenos animales mestizos de silla con la alzada que exigen los ejércitos europeos para la remonta.

Esta reflexión que emite el doctor Antonio Bozzola, veterinario, es la que está en todos los que se preocupan del asunto.

Desgraciadamente, no se puede llegar á conclusiones acertadas y fijas sin una experimentación inteligente, que es, por naturaleza, lenta y tardía en sus resultados.

Las yeguas criollas, supongámoslas destinadas á la mestización, deben ser previamente amansadas y probadas, para excluir las menos resistentes, y porque el animal domesticado cría mejor y vale más para la reproducción.

Muy lejana está la época en que la aplicación del caballo disminuya en nuestro país. La Bélgica cruzada por ferrocarriles de trecho en trecho, con canales que sirven á las fábricas su materia prima, estimula constantemente y por todos los medios la producción de su caballo de tiro pesado, á base de la raza indígena, en la que se encuentran cualidades de fuerza y resistencia.

La Italia, que paga tributo al extranjero para las necesidades de un ejército especialmente, ha establecido estaciones de monta pública en todo el país, para guiar la mestización de su cría caballar y lo ha conseguido famosamente en pocos años, disminuyendo constantemente ese tributo que entrega especialmente á Austria-Hungría, que es, por ahora, el país proveedor.

Más adelante, y oportunamente, con el debido estudio necesario, enviaré al señor Ministro un proyecto creando establecimientos de monta pública, especialmente para la raza caballar, con lo cual creo se influirá rápida y vigorosamente para hacer racional la mestización que se opera, y encuadrarla según las necesidades del comercio exterior y del país mismo.

Creo que esa es la forma y manera de obtener mejor y más rápidamente la vulgarización de los progresos que reclama la industria ganadera.

Actualmente con nuestra cifra, casi fabulosa dada nuestra población, de cinco millones de caballos, puede decirse que no los tenemos, en forma y número, con las condiciones que exigen nuestras propias y ajenas necesidades.

Puede recordarse que cada vez que han venido comisiones europeas y aun del Uruguay y del Paraguay á buscar caballos para sus ejércitos ó sus policías, éstas han realizado muy penosamente sus tareas, encontrando muy diseminados y con tipos diferentes los caballos que necesitaban aplicar á las exigencias que las traían. Lo que poseemos abundantemente es el caballo para coche de plaza, arado liviano, cuidados de haciendas, en una palabra, para todos los usos humildes del noble animal.

Saluda al señor Ministro con la más alta consideración.

Julio Llanos.

DEFENSA CONTRA LOS TRUSTS

Son conocidas las combinaciones realizadas en nuestro país por los capitalistas yanquis que se dedican al negocio de las carnes enfriadas, para subordinar la ganadería á sus intereses particulares, imponiéndole la ley por éstos dictada y que tiene su exteriorización en el trust constituido por las compañías que explotan frigoríficos.

Se impone entonces que los Gobiernos adopten todas aquellas medidas que estén á su alcance para poner á la riqueza ganadera á cubierto de los peligros de esas especulaciones que bajo aspectos halagadores no persiguen sino el beneficio directo y mayor posible en favor de las empresas que las realizan, cuyos esfuerzos tienden á fundar un monopolio y á asegurarle tributarios.

Señalando los peligros del trust, insinuando algunos medios para combatir sus efectos é interesando la atención del Gobierno Nacional sobre el particular, el Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio á mi cargo, con fecha 25 de Marzo próximo pasado dirigió una nota al de Agricultura de la Nación.

En esa comunicación hacía se notar, en primer termino, que nuestra industria ganadera parecía hallarse en vías de sentir los efectos de la radicación del trust que tiene su asiento principal en los Estados Unidos, á cuya intervención atribuíase la acentuada

baja de las carnes argentinas en el mercado londinense.

A este respecto observaba que en 1908 el precio por kilo alcanzó á un término medio de 0,43 con 25; en 1909 á 0,42 con 80; en 1910 á 0,40 con 15 y en 1911 á 0,36 con 25, asegurándose que cargamentos de carne de excelente clase se habían liquidado á la irrisoria suma de quince centavos el kilo. Ese descenso resultaba particularmente sugerente, si se tenía en cuenta que se había producido en proporción contradictoria con los precios á que las reses vacunas fueran pagadas por los frigoríficos en nuestros propios mercados.

Estos hechos acusaban en concepto del Gobierno la existencia de manejos encaminados á herir directamente á la industria frigorífica independiente que no hubiera querido enajenar sus establecimientos al trust. Con este motivo se agregaba en la nota:

«Las consecuencias de este estado de cosas se alcanzan sin esfuerzo, y de ellas surge la necesidad de adoptar una política de sabia protección. A ese propósito responden, sin duda alguna, los trabajos del Ministerio de Agricultura para abrir nuevos mercados á nuestro comercio de carnes, sin perjuicio de la sanción de leyes fundadas en la larga experiencia de los Estados Unidos, país donde si la campaña contra los trusts no ha logrado ni aniquilarlos ni disminuir su número, ha conseguido, por lo menos, servir de prudente advertencia para sus organizadores, obligándolos á no exagerar las ventajas del monopolio conquistado».

Se hacía notar luego que entre los mercados que podían interesarnos figuraba en estos momentos, en

primer término, Italia, teniendo este Ministerio conocimiento de una negociación iniciada por el Gobierno de aquel país con ganaderos de la provincia de Buenos Aires para adquirir y recibir en sólo el curso del año corriente 30.000 novillos en pie, tipo exportación. Sin embargo y después de concertado el precio y demás condiciones de la operación, ésta no podía hacerse efectiva por la falta absoluta de fletes, debido á causas conocidas.

Fundándose en todas estas consideraciones, el Poder Ejecutivo interesaba en la comunicación á que me he referido al Ministerio Nacional de Agricultura, en el sentido de preocuparse de salvar aquella dificultad y toda otra, á lo cual contribuiría el Gobierno de la Provincia en cuanto de él dependiera, á fin de sustraer á la riqueza ganadera á las peligrosas contingencias que la amenazaban.

IRRIGACIÓN

El Gobierno ha debido preocuparse de arbitrar las medidas conducentes á una mejor utilización del agua de los arroyos y ríos que cruzan la Provincia, en el deseo de obtener de esa manera la beneficiación del mayor número posible de campos, ya sea que se destinen á la agricultura ó á la ganadería.

Como consecuencia de las obras de irrigación de Patagones, las primeras á realizarse en la Provincia de acuerdo con un meditado plan, los particulares han podido convencerse de que las hasta ayer consideradas tierras improductivas por su aridez, pueden transformarse en tierras de labor gracias á la irrigación. Este convencimiento ha hecho que se presentaran al Ministerio numerosas solicitudes de concesión de aguas, ante las cuales el Gobierno debió plantearse el problema de la reglamentación del uso de esas aguas, y de ahí nació el proyecto de ley sometido á la consideración de Vuestra Honorabilidad.

La importancia de esa reglamentación es tan indispensable, no sólo dentro del límite de la Provincia, sino que cuando los ríos ó arroyos tienen su origen fuera de ella, se impone que el usufructo sea compartido por igual por todos los Estados que ellos atraviesen, ya que hay de por medio un interés común que afecta cuestiones cuya magnitud no puede ser apreciada con criterio estrictamente localista.

Como caso típico de este pensamiento de gobierno, la Provincia debió reclamar ante el Gobierno Nacional interviniera ante las autoridades de Mendoza, para que ambas provincias pudieran utilizar las aguas del río Colorado. La nota transcripta á continuación, informará minuciosamente á Vuestra Honorabilidad de la mencionada gestión:

La Plata, Agosto 8 de 1911.

A S. E. el señor Ministro del Interior, doctor Indalecio Gómez.

Tengo el honor de dirigirme á V. E. en mérito de la minuta de comunicación del Honorable Senado de la Provincia, que me es satisfactorio adjuntar, rogándole se sirva prestar el valioso concurso de la autoridad de la Nación en el sentido de que se adopten las medidas que la previsión aconseja, para que el caudal de las aguas del río Grande, afluente del río Colorado, no sea desviado por la provincia de Mendoza para las obras de irrigación que proyecta, sino en la cantidad que sea indispensable, procurando con ello que no resulte perjudicada, no sólo una importante fracción de tierra que la provincia de Buenos Aires posee en Patagones, sino una parte de los territorios del Neuquén y la Pampa Central que tienen necesariamente que beneficiar con el aprovechamiento de las aguas del río Colorado para su irrigación.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar á V. E. las seguridades de mi más distinguida consideración.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

El proyecto y mensaje á que he hecho anteriormente referencia, dicen así:

La Plata, Octubre 1º de 1911.

A la Honorable Legislatura:

Los ríos y arroyos de corriente permanente que surcan la Provincia, volcando en los estuarios del Paraná, del Plata y del Océano, más de cinco mil millones de metros cúbicos de agua por año, constituyen una inmensa fuente de riqueza natural, que la Provincia posee y que actualmente se pierde sin beneficio para nadie.

Es evidente que el aprovechamiento de esta agua, perdida al caer á los estuarios mencionados, empleándola en la irrigación de las tierras susceptibles de recibir este beneficio, determinará y asegurará un gran aumento en la producción y valorización de las mismas.

Por consiguiente, hay conveniencia en favorecer por todos los medios posibles toda iniciativa particular que tenga por objeto hacer uso del agua del dominio público en la Provincia, así como fomentar la construcción de las obras necesarias para el regadío de los predios.

El riego asegura y aumenta la producción de la tierra: esta producción constituye la base fundamental de la riqueza y, por tanto, todo cuanto se haga por acrecerla es obra de progreso, es obra de buen gobierno.

No existiendo legislación sobre el aprovechamiento de las aguas del dominio público de la Provincia, y habiéndose presentado varios propietarios solicitando el derecho al uso del agua del río Colorado y otros arroyos, para establecer el riego en sus tierras, el Poder Ejecutivo teniendo en vista la indiscutible conveniencia que reportará para los intereses de la Provincia la utilización inmediata del agua que corre por sus ríos y arroyos y que actualmente se pierde al llegar á sus desagües, se ha apresurado á despachar favorablemente las solicitudes presentadas, con la condición expresa que se sujetarán, para afirmar sus derechos de una manera definitiva, á la ley que la Honorable Legislatura dicte al respecto.

El Poder Ejecutivo ha creído necesario y conveniente proyectar la ley, en la forma más amplia y liberal posible, á fin

de estimular la implantación del riego en la Provincia sin oponer trabas que puedan constituir un obstáculo para su completo desarrollo.

En consecuencia, el Poder Ejecutivo eleva á la consideración de Vuestra Honorabilidad el adjunto proyecto de ley. Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

PROYECTO DE LEY DEL PODER EJECUTIVO

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para que, previo informe de las oficinas técnicas respectivas, otorgue concesiones para el aprovechamiento de las aguas de los ríos y arroyos de la Provincia, cualquiera que sea su categoría, de acuerdo con las disposiciones de esta ley y las condiciones que juzgue necesario imponer para asegurar su cumplimiento en cada caso particular.

Art. 2º El derecho que reconocen estas concesiones, es el del aprovechamiento del agua en la proporción y bajo las condiciones establecidas en la presente ley.

Art. 3º Toda concesión de aprovechamiento de aguas públicas, se entenderá hecha sin perjuicio de tercero y acordada en condiciones tales que no se opongan á las servidumbres legisladas por el Código Civil.

Art. 4º Las concesiones de aprovechamiento de agua, se harán por término indefinido y durarán mientras se haga uso del agua para el objeto con que fué concedida.

Art. 5º Las concesiones de cualquier categoría y carácter, otorgadas por el Poder Ejecutivo con anterioridad á esta ley, se registrarán por las bases y cláusulas establecidas en el decreto que les hubiera dado origen y por las disposiciones

de la presente, debiendo primar en todo caso éstas sobre aquéllas.

Art. 6º El derecho al aprovechamiento del agua, caducará por el abandono de su ejercicio durante cuatro años contados desde la fecha en que otorgó la concesión.

Art. 7º Siempre que en cualquier época, las aguas adquieran propiedades nocivas á la salud ó á la vegetación por causa de la industria para que fueron concedidas, se declarará la caducidad de la concesión sin derecho á reclamo alguno por parte del concesionario.

Art. 8º Vencidos los plazos que hubiera fijado el Poder Ejecutivo al otorgar una concesión, sin que se hayan ejecutado todas las obras de aprovechamiento, caducará de hecho la misma, salvo caso de fuerza mayor, para las hectáreas que no puedan regarse, y sólo se dará el agua proporcionalmente á las hectáreas que pudieran servirse con las obras determinadas.

Art. 9º Decláranse de utilidad pública y sujetas á expropiación las zonas de terreno que ocupen los canales matrices, canales distribuidores y desagües destinados á la irrigación de los predios.

Art. 10. En las concesiones de aprovechamiento de agua, se entenderá comprendida la de los terrenos del dominio público necesario para las obras de represamiento, canales y desagües.

Art. 11. Respecto de los terrenos de propiedad particular, se procederá, según los casos, á imponer la servidumbre forzosa de acueducto cuando corresponda, ó la expropiación forzosa, como se establece en el artículo 9º.

Art. 12. En las concesiones de aprovechamiento de aguas públicas se observará el siguiente orden de preferencia: 1º Para el uso de agua potable ó bebida; 2º Para el riego de terrenos; 3º Para el uso industrial y 4º para el uso como fuerza motriz.

Art. 13. Todo derecho de aprovechamiento está sujeto á expropiación, previa indemnización correspondiente en favor de otro aprovechamiento que le preceda, conforme al orden fijado en el artículo anterior; pero no en favor de los que le igualen ó sigan, á no ser en virtud de una ley especial.

CAPÍTULO II

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS CONCESIONES EN GENERAL

Art. 14. El derecho de aprovechamiento del agua para riego, es inseparable del de propiedad y no puede ser embargado ó enajenado sino con el terreno para que fué concedido, de tal modo que todo contrato sobre terreno beneficiado por una concesión, comprende también el derecho de aprovechamiento del agua correspondiente al mismo.

Art. 15. Ningún concesionario puede aplicar el agua que recibe en virtud de concesión á otro uso para el cual se especifica en ella; en tal virtud no podrán emplearse en el riego de otro terreno sin una nueva concesión.

Art. 16. La Provincia no se hará responsable de la falta ó disminución que pueda resultar en el caudal expresado en la concesión, ya sea que proceda de error ó de cualquier otra causa.

Art. 17. Siempre que en época de escasez de agua de un río ó arroyo aquélla no alcance para la dotación permanente, se establecerá el aprovechamiento por turno entre todos los interesados que rieguen por el río ó arroyo, mientras dure la escasez, debiéndose dar preferencia á los aprovechamientos en el orden de prioridad fijados para las distintas categorías del artículo 12.

El agua que quedare para el riego, se distribuirá entre todos los canales derivados de cada río ó arroyo proporcionalmente al número de hectáreas que cada cual debe regar.

Art. 18. El Poder Ejecutivo fijará las multas en que incurrieran los que violasen el turno ó sacasen agua en los períodos en que corresponda de acuerdo con la importancia de la substracción ó violación.

CAPÍTULO III

DEL RECONOCIMIENTO DE CONCESIONES

Art. 19. Desde la fecha de la promulgación de la presente ley, los propietarios que quieran aprovechar las aguas públicas de los ríos y arroyos de la Provincia para bebida, riego, establecimientos industriales ó fuerza motriz, deberán presen-

tar, con los títulos que acrediten su carácter de propietarios, una solicitud al Ministerio de Obras Públicas en papel sellado del valor que se fije en la ley general de sellos, indicando la ubicación precisa del terreno á regar ó usina á servir, señalando el río ó arroyo de donde pretende hacerse la derivación, la magnitud de la concesión avaluada en litros por segundo para uso de bebida ó industria, hectárea de superficie para el regadío de las mismas, ó en caballos de fuerza nominales para uso de fuerza motriz.

Art. 20. Cuando se trate de una concesión para el aprovechamiento de agua para riego, será indispensable acompañar á la solicitud un plano de la propiedad completa en el que se señalará la parte que se desea irrigar.

Art. 21. En caso de solicitud de agua para fuerza motriz, se acompañará un plano y perfil que contenga todas las indicaciones necesarias para apreciar las condiciones técnicas de la obra y ver si se puede irrogar perjuicios á terceros.

Art. 22. Dentro de cada categoría de las que autoriza el artículo 12, las concesiones se otorgarán de preferencia á las empresas de mayor utilidad ó importancia á juicio del Poder Ejecutivo y en igualdad de circunstancias por orden de prelación en la fecha de la solicitud.

Art. 23. El módulo ó unidad que se considerará por hectarea y por segundo de tiempo será: para las tierras que se rieguen con aguas del río Colorado de (0,08) ocho centésimos de litro en aguas normales y medio litro (0,50) en épocas de crecientes, y para los otros ríos y arroyos de la Provincia un cuarto de litro (0,25) por hectárea y segundo de tiempo.

Art. 24. El módulo ó unidad que se establece en el artículo anterior, será considerado como un *mínimum* y podrá, por tanto, ser aumentado siempre que fuera posible, hasta llenar las necesidades perfectamente comprobadas para que el riego resulte eficiente á los diferentes cultivos.

Art. 25. Siendo los ríos y arroyos de la Provincia abrevaderos naturales, sólo se podrá conceder con carácter definitivo en el aprovechamiento de agua para riego, las (3/4) tres cuartas partes de su caudal de estiaje.

Art. 26. Toda concesión que no alcance á dotarse dentro

del caudal que determina el artículo anterior, será considerada de agua eventual ó accidental, es decir, que se le dará el agua sobrante, una vez llenada la dotación de agua permanente, asignándoseles el mismo módulo establecido por el artículo 23 para los predios con agua permanente.

Serán preferidos los primeros y por orden de fecha, los que hubieran dado cumplimiento á los estipulado en el artículo 29.

Art. 27. Una vez que las oficinas técnicas hayan comprobado que se han llenado todas las formalidades impuestas por la presente ley, elevarán la solicitud informada al Ministerio de Obras Públicas, el cual, reconociéndola conforme á las mismas, dictará el decreto de otorgamiento de la concesión, la que no será considerada como definitiva, hasta tanto no se hayan llenado las condiciones que se estipulan en los subsiguientes artículos.

Art. 28. Ningún concesionario podrá dar comienzo á la construcción de las obras, sin que previamente haya sido aprobado por el Poder Ejecutivo el proyecto de las mismas.

Art. 29. Siguiendo por orden de fechas, se considerarán tierras con agua de riego permanente las primeras en que los interesados hayan construido las obras necesarias para el riego, como canales, acequias ó hijuelas y desagües correspondientes, así como el desmonte y nivelación de los terrenos á regar.

Art. 30. A fin de establecer la fecha por la cual debe considerarse como definitiva la concesión, el Poder Ejecutivo á requerimiento de los interesados, recibirá oficialmente las obras y declarará establecido el riego, lo que se hará constar en una acta que se labrará por duplicado, y se ordenará la escritura de la concesión.

Art. 31. El derecho de agua de concesión que caducare en todo ó en parte, beneficia á los que le siguen por orden de fecha con relación á lo dispuesto en el artículo 29.

Art. 32. A fin de determinar el caudal de estiaje de cada río ó arroyo, de que se hubiera solicitado el uso del agua, el Poder Ejecutivo mandará practicar los aforos de los mismos, así como el estudio de las tierras, para establecer la cantidad de agua que corresponda por hectárea, según la

naturaleza de las mismas y clase de cultivo á que se les destina.

Art. 33. Todos los propietarios que estén actualmente haciendo uso del agua de los ríos ó arroyos de la Provincia, se presentarán en el término de un año contado á partir de la fecha de la presente ley, á hacer registrar en el Ministerio de Obras Públicas el número de hectáreas que tengan bajo riego, solicitando que se les otorgue el título correspondiente por el número de hectáreas cultivadas que justifiquen tener.

Los que no cumplieren con la disposición precedente, serán privados del uso del agua hasta que cumplan y pagarán una multa de (§ 200 m n.) doscientos pesos moneda nacional.

Art. 34. Cuando fuere oportuno, y una vez establecido el riego en la Provincia, se dictarán las leyes correspondientes á que deberán sujetarse los regantes.

Art. 35. El Poder Ejecutivo reglamentará la ejecución de esta ley.

Art. 36. Los gastos que demande el cumplimiento de esta ley, serán cubiertos de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 37. Quedan derogadas todas las leyes y disposiciones que se opongan á la presente.

Art. 38. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sojo.

Las concesiones acordadas á particulares, durante el transcurso del último ejercicio administrativo, son las que se detallan á continuación:

La Plata, Junio 5 de 1911.

Vista la presente solicitud y de acuerdo con los informes producidos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Conceder al señor Felipe Escariz la autorización necesaria para extraer del arroyo Sauce Chico el agua necesaria para

el riego de 30 hectáreas de tierra que dedica al cultivo de quinta, bajo las siguientes condiciones:

1º El caudal de agua concedido será utilizado en la irrigación de terrenos de propiedad del señor Felipe Escariz.

2º El agua será extraída por procedimientos mecánicos, debiendo las instalaciones para la elevación del agua ser ubicadas de modo que el cauce del arroyo quede completamente libre sin la menor reducción en su sección actual de desagüe.

3º El poder de las instalaciones para la elevación del agua no podrá exceder el rendimiento de diez litros por segundo.

4º Dentro de los diez meses, á contar desde la fecha, deberán quedar instaladas las maquinarias elevadoras.

5º Si dentro del plazo señalado no se hubieran hecho las instalaciones indicadas, quedará de hecho caduca la concesión, salvo el caso de fuerza mayor debidamente comprobado.

6º Terminada la instalación de las maquinarias elevadoras y construcción de desagüe del riego y antes de utilizar las aguas del arroyo, deberá el concesionario dar aviso al Ministerio de Obras Públicas para que, previa inspección del Departamento de Ingenieros, constate la forma en que se ha dado cumplimiento á las cláusulas de la concesión y pueda autorizarse el funcionamiento de todas las instalaciones.

7º Esta concesión quedará sujeta en un todo á las disposiciones que se establezcan en la ley de riego que en cualquier momento se sancione, no pudiendo el concesionario alegar derechos adquiridos que estén en contradicción con ella.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente resolución y comuníquese al Departamento de Ingenieros.

ARIAS.

J. Tomás Sojo.

La Plata, Agosto 24 de 1911.

Visto el escrito presentado por los señores Adolfo, Rufino y Carlos Luro en el que solicita la concesión del permiso necesario para desviar del río Colorado Grande, veinte

metros cúbicos de agua por segundo en épocas de creciente, para regar 80.000 hectáreas de terreno en el partido de Villarino y atento lo informado por el Departamento de Ingenieros y lo dictaminado por el Asesor de Gobierno y el Fiscal de Estado, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Concédese á los señores Adolfo, Rufino y Carlos Luro el derecho de desviar del río Colorado Grande, en estiaje, un caudal de agua de cinco metros cúbicos por segundo de tiempo, y en épocas de creciente hasta cuarenta metros cúbicos, es decir, medio litro por hectárea y por segundo para el riego de las tierras ubicadas en el partido de Villarino, limitadas al Norte por la Bahía Brighthman, los lotes del plano oficial 106 y 119; al Este por el Océano Atlántico y río Colorado Chico; al Sud por este mismo río y el río Colorado Grande, y al Oeste por los lotes 118, 119, 120 y 121 del mismo plano oficial, de acuerdo con el plano que corre agregado á este expediente, tierras de que son propietarios los señores mencionados.

2º Esta concesión se hace á las tierras mencionadas de modo que en todo tiempo, cualquiera que sea la subdivisión que ellas experimenten, el derecho de utilizar el agua concedida será proporcional á la superficie que cada propietario tenga bajo riego, de acuerdo con el caudal que se concede para las cien mil hectáreas.

3º La toma en el río Colorado será ubicada dentro del límite de la zona y en el mismo punto que la del canal de abrevadero que se ha desviado de este río en el lote número 122, debiendo dejarse libre en todo momento la corriente del río y sin que las obras á construirse perjudiquen la libre navegación del mismo ni se oponga al ejercicio de las servidumbres legisladas por el Código Civil.

4º La toma se construirá de modo que con el nivel de estiaje no pueda entrar en el canal matriz mayor volumen de agua que el de cinco metros cúbicos por segundo.

5º El canal matriz tendrá una capacidad desde su origen hasta donde empiecen los canales distribuidores para contener cuarenta metros cúbicos por segundo.

6º El conjunto de los canales distribuidores tendrá una capacidad suficiente para desviar del canal matriz hasta cuarenta metros cúbicos por segundo.

7º Cada zona regada por un canal distribuidor debe ser provista de su desagüe correspondiente.

8º El estudio y trazado de la toma, así como el del canal matriz, canales distribuidores y desagües serán presentados á la aprobación del Poder Ejecutivo sin cuyo previo requisito no podrá darse comienzo á las obras.

9º Los estudios y trazados podrán presentarse por secciones dividiendo al efecto la zona total en cuatro secciones. Esta misma división podrá emplearse en la ejecución de las obras, de manera que al terminar cada sección se hará la comunicación correspondiente al Poder Ejecutivo á fin de que éste declare oficialmente establecido el riego en la sección terminada.

10. Se declara caduca esta concesión si dentro de los seis meses subsiguientes á la aprobación de los planos de cada sección no se diera comienzo á las obras que cada una de ellas comprende.

11. En el caso de que parte del volumen concedido fuera necesario para proveer de agua á las poblaciones, el Poder Ejecutivo podrá tomar del mismo la cantidad suficiente para llenar este servicio, sin que los concesionarios por ello tengan derecho á reclamo alguno.

12. El derecho de aprovechamiento del agua del río Colorado para el riego de las tierras mencionadas se perderá por los concesionarios por el abandono que de él hicieran durante dos años consecutivos.

13. Los concesionarios quedan obligados á construir los puentes que sean necesarios en los caminos públicos que atraviesen los canales. En caso de falta de cumplimiento, el Poder Ejecutivo podrá mandarlos construir por cuenta de los concesionarios.

14. El agua que se otorga por la presente debe ser destinada exclusivamente al regadío para agricultura, no pudiendo destinarse á otro objeto.

15. Una vez que entre en vigencia la ley de riego que oportunamente sancionen los poderes públicos, esta concesión se regirá integralmente por la que ella establezca.

16. Esta concesión se otorga sin perjuicio de terceros.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique esta resolución á los interesados previa reposición de sellos.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Agosto 24 de 1911.

Visto el escrito presentado por los señores Carlos, Rufino, Adolfo y José Luro, y Pedro y Juan Loyato en el que solicitan la concesión del permiso necesario para derivar del río Colorado Grande veinte metros cúbicos por segundo en tiempo de creciente para cincuenta mil hectáreas de terreno situado en el partido de Villarino, y atento lo informado por el Departamento de Ingenieros, lo dictaminado por el Asesor de Gobierno y vista del señor Fiscal de Estado, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Art. 1º Concédese á los señores Carlos, Rufino, Adolfo y José Luro, Pedro y Juan Loyato el derecho de derivar del río Colorado Grande, en estiaje, un caudal de agua de tres metros cúbicos por segundo de tiempo, y en épocas de creciente hasta 20 metros cúbicos, es decir, medio litro por hectárea y por segundo, para el riego de las tierras ubicadas en el partido de Villarino, limitadas al Norte por los lotes 106 y 119; al Este por el 119, 123 y 122; al Sud el río Colorado Grande y al Oeste los lotes 101, 100, 99 y 98 del plano oficial, tierras de que son propietarios los señores mencionados de acuerdo con el plano que corre agregado al expediente letra M, 126, de 1911.

Art. 2º Esta concesión se hace á las tierras de la zona mencionada de modo que en todo tiempo cualquiera que sea la subdivisión que ellas experimenten, el derecho de usar el agua concedida será proporcional á la superficie que cada propietario tenga bajo riego, de acuerdo con el caudal que se concede para las 50.000 hectáreas.

Art. 3º La toma en el río Colorado será ubicada dentro del límite de la zona y en el mismo punto que la del canal de abrevadero, que se ha derivado de este río en el lote 101, debiendo dejarse libre en todo momento la corriente del río y sin que las obras á construirse perjudiquen la libre navegación del mismo, ni se opongan al ejercicio de las servidumbres legisladas por el Código Civil.

Art. 4º La toma se construirá de modo que con el nivel de estiaje no pueda entrar al canal matriz mayor volumen de agua que el de tres metros cúbicos por segundo.

Art. 5º El canal matriz tendrá una capacidad suficiente desde su origen hasta donde empiezan los canales distribuidores para contener 20 metros cúbicos por segundo.

Art. 6º El conjunto de los canales distribuidores tendrá una capacidad suficiente para derivar del canal matriz hasta 20 metros cúbicos por segundo.

Art. 7º Cada zona regada por un canal distribuidor debe ser provista de su desagüe correspondiente.

Art. 8º El estudio y trazado de las tomas, así como el del canal matriz, canales distribuidores y desagües, serán presentados á la aprobación del Poder Ejecutivo sin cuyo previo requisito no podrá darse comienzo á las obras.

Art. 9º Los estudios y trazados podrán presentarse por secciones dividiendo al efecto la zona total en dos secciones. Esta misma división podrá emplearse en la ejecución de las obras, de manera que al terminar cada sección se hará la comunicación correspondiente al Poder Ejecutivo á fin de que éste declare oficialmente establecido el riego en la sección terminada.

Art. 10. Se declarará caduca esta concesión si dentro de los seis meses subsiguientes á la aprobación de los planos de cada sección no se diera comienzo á las obras que cada una de ellas comprenda.

Art. 11. En el caso de que parte del volumen concedido fuera necesario para proveer de agua á las poblaciones, el Poder Ejecutivo podrá tomar del mismo la cantidad suficiente para llenar este servicio, sin que los concesionarios por ello tengan derecho á reclamo alguno.

Art. 12. El derecho al aprovechamiento del agua del río Co-

lorado para el riego de las tierras mencionadas, se perderá por los concesionarios por el abandono que de él hicieran durante dos años consecutivos.

Art. 13. Los concesionarios quedan obligados á construir los puentes que sean necesarios en los caminos públicos que atraviesan los canales. En caso de falta de cumplimiento á esta obligación, el Poder Ejecutivo podrá mandarlos construir por cuenta de los concesionarios.

Art. 14. El agua que se otorga por la presente debe ser destinada exclusivamente al regadío para agricultura, no pudiendo destinarse á otro objeto.

Art. 15. Una vez que entre en vigencia la ley de riego que oportunamente sancionen los poderes públicos, esta concesión se regirá íntegramente por lo que ella establezca.

Art. 16. Esta concesión se otorga sin perjuicio de terceros.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente resolución á los interesados, previa reposición de sellos.

Insértese en el Registro Oficial.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Agosto 25 de 1911.

Visto el escrito presentado por la señora Juana E. de Pradere en el que solicita la concesión del permiso necesario, para desviar de los ríos Colorado Grande y Colorado Chico en estiaje un caudal tal que sumando los volúmenes derivados alcancen á 800 litros por segundo de tiempo, y en época de creciente hasta seis y medio metros cúbicos por segundo, para el riego de 19.520 hectáreas de terreno situado en el partido de Villarino, el Poder Ejecutivo atento lo dictaminado por el Asesor de Gobierno, las vistas del Fiscal de Estado en los expedientes L, 126 y 129 del año 1911, y lo informado por el Departamento de Ingenieros —

RESUELVE:

Art. 1º Concédese á la señora Juana E. de Pradere el derecho de derivar de los ríos Colorado Grande y Colorado Chico en estiaje, un caudal tal que, sumados los volúmenes derivados alcancen á 800 litros por segundo de tiempo, y en épocas de creciente hasta seis y medio metros cúbicos por segundo para el riego de las tierras ubicadas en el partido de Villarino, limitadas al Norte por el río Colorado Chico, al Este por la propiedad de don Pedro Luro (hijo), al Sud y al Oeste por el río Colorado Grande, tierra de que es propietaria la señora mencionada, y de acuerdo con el plano que corre agregado al presente expediente.

Art. 2º Esta concesión se hace á las tierras de la zona mencionada de modo que en todo tiempo, cualquiera que sea la subdivisión que estas tierras experimenten, el derecho de usar el agua concedida será proporcional á la superficie que cada una tenga bajo riego, de acuerdo con el caudal que se concede para las 19.520 hectáreas.

Art. 3º La toma en el río Colorado será ubicada dentro del límite de la zona, debiendo dejarse libre en todo momento la corriente del río y sin que las obras á construirse perjudiquen la libre navegación del mismo, ni se opongan al ejercicio de las servidumbres legisladas por el Código Civil.

Art. 4º La toma se construirá de modo que con el nivel de estiaje no pueda entrar al canal matriz mayor volumen de agua que el de 800 litros por segundo.

Art. 5º El canal matriz tendrá una capacidad suficiente desde su origen hasta donde empiecen los canales distribuidores, para contener hasta seis y medio metros cúbicos por segundo.

Art. 6º El conjunto de los canales distribuidores tendrá una capacidad suficiente para derivar del canal matriz hasta seis y medio metros cúbicos por segundo.

Art. 7º Cada zona regada por un canal distribuidor, debe ser provista de su desagüe correspondiente.

Art. 8º El estudio y trazado de la toma, así como el del canal matriz, canales distribuidores y desagües, serán presentados á la aprobación del Poder Ejecutivo, sin cuyo previo requisito no podrá darse comienzo á las obras.

Art. 9º Los estudios y trazados podrán presentarse por secciones, dividiendo al efecto la zona total en dos secciones. Esta misma división podrá emplearse en la ejecución de las obras de manera que al terminar cada sección se hará la comunicación correspondiente al Poder Ejecutivo, á fin de que éste declare oficialmente establecido el riego en la sección terminada.

Art. 10. Se declarará caduca esta concesión si dentro de los seis meses siguientes á la aprobación de los planos de cada sección no se diera comienzo á las obras que cada una de ellas comprenda.

Art. 11. En el caso de que parte del volumen referido fuera necesario para proveer de agua á las poblaciones, el Poder Ejecutivo podrá tomar del mismo la cantidad suficiente para llenar este servicio, sin que la concesionaria tenga por ello derecho á reclamo alguno.

Art. 12. El derecho al aprovechamiento del agua en el río Colorado Grande y Colorado Chico para el riego de las tierras mencionadas, se perderá por la concesionaria por el abandono que de él hiciere durante dos años consecutivos.

Art. 13. La concesionaria queda obligada á construir los puentes que sean necesarios en los caminos públicos que atraviesen los canales. En caso de falta de cumplimiento á esta obligación, el Poder Ejecutivo podrán mandarlos construir por cuenta de la concesionaria.

Art. 14. El agua que se otorga por la presente debe ser destinada exclusivamente al regadío para agricultura, no pudiendo destinarse á otro objeto.

Art. 15. Una vez que entre en vigencia la ley de riego que oportunamente sancionen los poderes públicos, esta concesión se regirá íntegramente por lo que ella establezca.

Art. 16. Esta concesión se otorga sin perjuicio de terceros.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente resolución á la interesada previa reposición de sellos.

Insértese en el Registro Oficial.

ARIAS.
J. Tomás Sojo.

La Plata, Agosto 25 de 1911.

Visto el escrito presentado por la señora Juana E. de Pradere en el que solicita la concesión del permiso necesario para derivar del río Colorado en estiaje, un caudal de mil ochocientos setenta y cinco litros por segundo de tiempo, y en época de creciente hasta 15 metros cúbicos por segundo para el riego de 112.500 hectáreas de terreno ubicadas en el partido de Patagones, el Poder Ejecutivo, atento lo dictaminado por el Asesor de Gobierno, las vistas del Fiscal de Estado en los expedientes letra L, 126 y 129 año 1911 y lo informado por el Departamento de Ingenieros —

RESUELVE:

Art. 1º Concédese á la señora Juana E. de Pradere el derecho de derivar del río Colorado en estiaje un caudal de 1875 litros por segundo de tiempo, y en épocas de creciente hasta 15 metros cúbicos por segundo para el riego de las tierras ubicadas en el partido de Patagones, limitadas al Norte por el río Colorado, al Este por las propiedades de don Santiago Luro, Marchal, Saizar y Erreconds y Pedro Pessans, al Sud por los lotes 63 y 64 del plano oficial y la propiedad de Juan Shar é hijos y al Oeste por la propiedad de don Severo Arce, tierra de que es propietaria la señora mencionada, y de acuerdo con el plano que corre agregado al presente expediente.

Art. 2º Esta concesión se hace á las tierras de la zona mencionada, de modo que en todo tiempo, cualquiera que sea la subdivisión que estas tierras experimenten, el derecho del agua concedida será proporcional á la superficie que cada propietario tenga bajo riego de acuerdo con el caudal que se concede para las 112.500 hectáreas.

Art. 3º La toma en el río Colorado será ubicada dentro del límite de la zona, debiendo dejarse libre en todo momento la corriente en el río y sin que las obras á construirse perjudiquen la libre navegación del mismo, ni se opongan al ejercicio de las servidumbres legisladas por el Código Civil.

Art. 4º La toma se construirá de modo que con el nivel

de estiaje no pueda entrar al canal matriz mayor volumen de agua que el de 1875 litros por segundo.

Art. 5º El canal matriz tendrá una capacidad suficiente desde su origen hasta donde empiecen los canales distribuidores para contener hasta 15 metros cúbicos por segundo.

Art. 6º El conjunto de los canales distribuidores tendrá una capacidad suficiente para derivar del canal matriz hasta 15 metros cúbicos por segundo.

Art. 7º Cada zona regada por un canal distribuidor debe ser provista de sus desagües correspondientes.

Art. 8º El estudio y trazado de la toma, así como el del canal matriz, canales distribuidores y desagües serán presentados á la aprobación del Poder Ejecutivo sin cuyo requisito no podrá darse comienzo á las obras.

Art. 9º Los estudios y trazados podrán presentarse por secciones, dividiendo al efecto la zona total en dos secciones. Esta misma división podrá emplearse en la ejecución de las obras, de manera que al terminar cada sección se hará la comunicación correspondiente al Poder Ejecutivo á fin de que éste declare oficialmente establecido el riego en la sección terminada.

Art. 10. Se declarará caduca esta concesión si dentro de los seis meses subsiguientes á la aprobación de los planos de cada sección no se diera comienzo á las obras que á cada una de ellas corresponda.

Art. 11. En el caso de que parte del volumen concedido fuera necesario para proveer de agua á las poblaciones, el Poder Ejecutivo podrá tomar del mismo la cantidad suficiente para llenar este servicio sin que la concesionaria por ello tenga derecho á reclamo alguno.

Art. 12. El derecho al aprovechamiento del agua del río Colorado para el riego de las tierras mencionadas, se perderá por la concesionaria por el abandono que de él hiciere durante dos años consecutivos.

Art. 13. La concesionaria queda obligada á construir los puentes que sean necesarios en los caminos públicos que atraviesen los canales. En caso de falta de cumplimiento á esta obligación, el Poder Ejecutivo podrá mandarlos construir por cuenta de la concesionaria.

Art. 14. El agua que se otorga por la presente debe ser destinada exclusivamente al regadío para agricultura, no pudiendo destinarse á otro objeto.

Art. 15. Una vez que entre en vigencia la ley de riego que oportunamente sancionen los poderes públicos, esta concesión se regirá íntegramente por lo que ella establezca.

Art. 16. Esta concesión se otorga sin perjuicio de terceros.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente resolución á la interesada previa reposición de sellos.

Insértese en el Registro Oficial.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Octubre 6 de 1911.

Vista la presentación de don Francisco A. Hernández en representación de don Enrique H. Zimmermann, lo informado por el Departamento de Ingenieros y lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno y Fiscal de Estado, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Art. 1º Conceder á la fracción de tierra conocida por Monte Hermoso, situado en el partido de Coronel Dorrego y limitada al Norte por la propiedad de la viuda de Antonio González, al Este por la propiedad de Cecilio López, al Sud por la propiedad del doctor Bibiloni y Francisco Ardaños y al Oeste por la propiedad del mismo Francisco Ardaños y el río Sauce Grande, de acuerdo con los planos agregados, tierras de que hoy son propietarios los señores Farran y Zimmermann, el derecho de derivar del río Sauce Grande un volumen de 150 litros de agua por segundo, cantidad que podrá elevarse hasta 300 litros cuando el nivel de las aguas sea superior al que establece el represamiento proyectado.

Art. 2º Esta concesión se hace á las tierras de la zona mencionada, de modo que en todo tiempo, cualquiera que

sea la subdivisión que estas tierras experimenten, el derecho de usar el agua concedida será proporcional á la superficie que cada propietario tenga bajo riego, de acuerdo con el caudal que se concede para el riego que se proyecta en las 600 hectáreas.

Art. 3º La toma será ubicada en el paraje indicado en los planos aprobados y que llevan el sello de la Sección Hidráulica. El tajamar sobre el río Sauce sólo podrá represar un metro el nivel de las aguas que fijan los planos y se construirá con compuertas elevadizas que alcancen al fondo del río, y cuya luz total será igual al ancho medio normal del mismo, debiendo colocarse el marco interior incrustado en un piso de mampostería hidráulica, cuyo ancho y espesor serán los necesarios para asegurar la estabilidad de la obra.

Art. 4º Los concesionarios están obligados á construir un fondo de mampostería hidráulica al frente del tajamar con el fin de evitar las socavaciones ocasionadas por la caída de las aguas, debiendo estar el plano superior de esta construcción al mismo nivel que el fondo natural del río.

Art. 5º Se establecerán las obras reguladoras de modo tal que el agua corra como si no existiera la presa.

Art. 6º Es obligación de los concesionarios abrir totalmente las compuertas del arroyo por lo menos cuatro veces durante el año y hacer la limpieza del depósito de sedimento que pueda traer la corriente.

Art. 7º La toma se construirá de modo que con el nivel fijado en los planos no pueda entrar al canal de derivación mayor volumen de agua que el de 150 litros por segundo.

Art. 8º El canal de derivación tendrá capacidad suficiente desde su origen hasta donde comienzan los canales de distribución para conducir 300 litros por segundo.

Art. 9º Los desagües provenientes de las aguas sobrantes del riego deberán llevarse al río Sauce Grande dentro de la misma propiedad.

Art. 10. Apruébanse los planos presentados, excepto los que se refieren al tajamar y canal de toma que deberán ejecutarse en la forma indicada en los artículos 3º, 4º, 5º y 7º.

Art. 11. El plazo para la terminación de las obras será de diez y ocho meses contados á partir de la fecha del decreto

que otorga la presente concesión. Este plazo sólo podrá ser prorrogado por tres meses más por causa de fuerza mayor perfectamente justificada.

Art. 12. Será por exclusiva cuenta de los concesionarios el recabar la conformidad de los propietarios de los terrenos que fuesen afectados por las obras, así como abonar las indemnizaciones correspondientes.

Art. 13. Si al finalizar los veintiún meses, incluso los tres de prórroga, no estuviesen las obras terminadas en su totalidad, sólo se dará el agua proporcional á la superficie que pudiera servirse con las obras construídas, declarándose caduca la concesión para la superficie de tierra que quedare sin ejecución de canales y obras.

Art. 14. En el caso de que el volumen concedido fuera necesario para proveer de agua á las poblaciones, el Poder Ejecutivo podrá tomarlo para llenar este servicio, sin que los concesionarios por ello tengan derecho á reclamo alguno.

Art. 15. Esta concesión se otorga sin perjuicio de terceros y sin perjuicio de las servidumbres establecidas en el Código Civil.

Art. 16. Una vez que entre en vigencia la ley del riego que oportunamente sancionen los poderes públicos, esta concesión se regirá estrictamente por lo que aquélla establezca. •

Art. 17. La presente concesión se le escriturará una vez terminadas las obras siempre que fueran aprobadas por el Poder Ejecutivo, á cuyo efecto los concesionarios deberán comunicarlo al superior gobierno.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente al interesado; fecho, vuelva.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Marzo 1º de 1912.

Vista la presentación del señor E. J. Robertson Grant y atento lo informado por el Departamento de Ingenieros, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Concédese á 130 hectáreas del campo denominado « Santa Catalina », cuyo actual propietario es el señor E. J. Robertson Grant, el derecho de elevar por bombeo, del arroyo Sin Nombre que atraviesa el campo mencionado, y desemboca en el arroyo Azul, un caudal de 110 metros cúbicos de agua por hora destinado al riego de esa fracción de 130 hectáreas, ubicada en la estancia mencionada, situado en el partido de Azul.

2º El caudal que menciona la primera condición se elevará por procedimientos mecánicos.

3º Las instalaciones para la elevación del agua en la toma de la misma, serán ubicadas de modo que el cauce del zanjón quede completamente libre, sin la menor reducción en su sección actual de desagüe.

4º El poder de las máquinas á emplearse en la elevación del agua no podrá exceder al máximo de 110 metros cúbicos por hora.

5º Dentro de los quince meses contados desde la fecha de la concesión deberán estar instaladas las máquinas elevadoras.

6º Si dentro del plazo señalado, no se hubieran efectuado las instalaciones indicadas, quedará de hecho caduca la concesión.

7º Terminada la instalación mecánica de agua, acequias de riego, etc., y antes de hacer uso de las aguas, deberá el concesionario dar aviso al Ministerio de Obras Públicas á fin de que por su personal técnico se constate la forma en que se ha dado cumplimiento á las condiciones establecidas.

8º Esta concesión se sujetará en un todo á la ley de riego que oportunamente sancionarán los poderes públicos.

9º La extracción de agua se hará de manera que en todo momento no se carezca de agua para abrevaderos de las haciendas que transiten por los caminos que cruza el campo Santa Catalina.

10. Esta concesión se otorga sin perjuicio de terceros.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente al interesado previa reposición de sellos.

Insértese en el Registro Oficial.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Abril 16 de 1912.

Visto el escrito presentado por el apoderado de don José Santamarina y atento lo informado por el Departamento de Ingenieros, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Concédese á 1500 hectáreas del campo denominado « Los Angeles », cuyo propietario es el doctor José Santamarina, el derecho de derivar de los arroyos Chapaleofú y Melo, situados en el partido del Tandil desde su confluencia y lindando al noroeste con la estancia « La Manuela », un caudal de 400 litros por segundo y en épocas de creciente hasta un metro cúbico por segundo.

2º Esta concesión se hace á las tierras mencionadas de manera que en todo tiempo, cualquiera subdivisión que esas tierras experimenten, el derecho de usar el agua concedida será proporcional á la superficie que cada propietario haya adquirido y que tenga bajo riego, de acuerdo con el caudal que se concede para las 1500 hectáreas que es lo que puede regarse de la zona antedicha.

3º La toma estará ubicada en la confluencia de los arroyos Chapaleofú y Melo con un dique vertedor de mampostería, cuyo umbral se elevará 1 m. 15 centímetros sobre el fondo del arroyo debiendo quedar una longitud de vertedor del lado del arroyo Chapaleofú de metros 32,30 y de metros 21,60 del lado del arroyo Melo.

4º El umbral de la compuerta de toma se colocará á tal altura que no pueda en época de estiaje derivar al canal matriz más de 440 litros por segundo. Fijase el caudal de estiaje en 2 metros cúbicos por segundo.

5º El canal matriz tendrá una capacidad desde su origen hasta donde empiezan los canales secundarios para contener hasta un metro cúbico por segundo.

6º Cada zona regada por un canal distribuidor ó secundario, debe ser provista de su desagüe correspondiente.

7º En el caso de que parte del volumen concedido fuera necesario para proveer de agua á las poblaciones, el Poder Ejecutivo podrá tomar del mismo la cantidad suficiente para llenar este servicio, sin que los concesionarios por ello tengan derecho á reclamo alguno.

8º Apruébase el proyecto presentado juntamente con la solicitud, debiendo sujetarse estrictamente á los planos presentados la ejecución de todas las obras con la modificación indicada en el artículo 4º de estas bases, referente á la altura del umbral de la compuerta de toma.

9º A los efectos de la inspección que hará practicar el Poder Ejecutivo á la terminación de las obras, se dividen éstas en tantas secciones comprendiendo acequias y desagües correspondientes, como caudales haya, de modo que al terminar cada sección se hará la comunicación correspondiente al Poder Ejecutivo á fin de que declare oficialmente establecido el riego en la sección terminada.

10. Las obras deberán principiarse dentro de los seis meses de notificada la resolución al interesado, debiendo terminarse completamente dentro de los dos años contados á partir de la misma fecha.

11. Esta concesión se sujetará en un todo á la ley de riego que oportunamente sancionarán los poderes públicos y sin perjuicio de terceros.

12. Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente al interesado, previa reposición de sellos. Insértese en el Registro Oficial.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

INDUSTRIAS

ELABORACIÓN DE MATERIAS PRIMAS

Es notoria la escasa difusión que han alcanzado en el país las explotaciones industriales que tiendan á utilizar las materias primas que producimos. Podría, sin embargo, ser ese un renglón importantísimo y desde luego remunerativo que se incorporara á nuestras fuentes de riqueza y ninguna más indicada que la provincia de Buenos Aires para iniciar una acción en el sentido indicado.

Pensándolo así, este Ministerio dispuso que la Dirección de Ganadería y Agricultura realizara un estudio sobre el particular dentro de los términos de que informa la siguiente nota:

La Plata, Agosto 31 de 1911.

Al señor Director de Ganadería y Agricultura:

Es deber del Gobierno fomentar la implantación de explotaciones industriales que elaboren las materias primas que se producen en la Provincia.

No hay razones atendibles para que la lana continúe exportándose sin clasificarse y sucia ni para que los cueros se exporten sin curtirse. Por el contrario, los lavaderos serían precursores de nuevas fábricas de hilados y tejidos y podrían dar lugar al establecimiento de industrias para preparar subproductos como grasas, jabones, abonos para la agricultura, etcétera, que son otras tantas substancias desperdiciadas que bonifican á los fabricantes europeos y que por sí solas man-

tienen en Roubaix y Turcoing, por ejemplo, una densa población manufacturera é industrial.

En cuanto á las curtiembres, el tanino extraído del quebracho del Chaco ha llevado esa industria en los Estados Unidos al máximum de su perfección.

Entiendo que convendría hacer estudiar la posibilidad de fomentar el desarrollo de esas dos industrias y afrontar, una vez en posesión de los antecedentes necesarios, la tarea de preparar el ambiente y adoptar las medidas legislativas indispensables para asegurar el progreso de esas industrias.

Al encomendarle este estudio, me es grato saludar al señor Director muy atentamente.

J. TOMÁS SOJO.

En cumplimiento de lo dispuesto, la mencionada repartición confió el asunto al jefe de la Sección Ganadería médico veterinario doctor Martín, quien formuló la siguiente exposición, apuntando una serie de ideas concordantes con el pensamiento enunciado:

Señor Director General:

La iniciativa del señor Ministro de Obras Públicas, referente á la implantación de industrias con el fin de explotar aquí los productos ganaderos ó sus derivados, que son casi en su totalidad exportados á Europa, donde mantienen florecientes grandes fábricas, es digna del mayor estudio, por cuanto su realización implicaría una suma considerable de energías restadas á la exportación en beneficio de la riqueza y población de la Provincia, resultante, sin duda alguna, de los nuevos intereses creados por ellas.

Hasta el presente sólo se han explotado en la Provincia las industrias de lechería, aunque incompletamente y sin orientación bien determinada, como lo diré más adelante al ocuparme de lecherías.

Dos factores de consideración intervienen facilitando la posibilidad de establecer en la Provincia las fábricas que en Europa desarrollan sus actividades manufacturando los productos de nuestro territorio.

Ellos son en primer lugar, el hecho de ser nosotros los productores de la materia prima que esos establecimientos explotan, y por otra parte la situación de absoluta paz de que gozamos hace años sin temor á posibles revueltas, pues que el país afianza día á día su estabilidad, contribuyendo á que los capitales puedan ser empleados en la explotación de esos productos á que me refiero.

Por otra parte, esos capitales que hoy están sometidos en cierto modo á una inmovilización casi completa, serán puestos en giro produciendo así nuevas fuentes de riqueza al país al mismo tiempo que servirían de aliciente á la afluencia de inmigración á la Provincia.

Los frigoríficos, establecidos desde hace tiempo en la República, cuyo objeto es el de la exportación de nuestras carnes á los mercados europeos, dan margen á una serie de industrias secundarias que no por eso dejan de ser otros tantos renglones importantes en los ingresos de esos establecimientos.

PRODUCTOS DE DESECHO DE LOS FRIGORÍFICOS

La preparación del guano artificial mediante el aprovechamiento de los residuos de todo el establecimiento, residuos que arrastran las aguas de limpieza en sus diversas dependencias. Esta explotación no ha sido aún puesta en práctica por casi ningún frigorífico, y en aquellos en que se prepara ese abono se obtienen enormes beneficios de una materia desperdiciada por los otros.

Además, con la preparación del guano se beneficia también la salubridad general, pues las aguas de limpieza que salen de los frigoríficos llegan á sus bocas de desagüe tan puras como fueron tomadas del río, lo que significa la desaparición de un foco probable de contaminación para las poblaciones ribereñas.

Las aguas servidas que se utilizan en la limpieza de las playas, tripería, etc., pasan por una serie de filtros, no menos de treinta, en los cuales quedan los residuos que sometidos á procedimientos especiales dan, en último término, el guano, abono de fácil venta en los mercados de Europa.

El polvo de huesos, resultado de la digestión de los comisos de la playa, utilizados para la preparación del sebo or-

dinario, es otro abono artificial que no me detendré á estudiar pues está ya explotado por los frigoríficos.

Antes de terminar con esta parte de mi informe, debo hacer notar que el guano, así como el polvo de huesos, no sólo puede explotarse aprovechando los desechos de los frigoríficos, sino que al lado de los grandes mataderos públicos es posible también fabricarlo.

PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN

Entre los productos derivados de la ganadería y que los frigoríficos envían á Europa para ser elaborados en sus fábricas se encuentran, en primer lugar, las grasas.

SEBO ORDINARIO

Las reses decomisadas, los restos de cabezas y otras partes de los animales faenados son sometidos á la cocción á grandes presiones en digestores especiales con lo que se obtienen dos productos: el polvo de huesos del que me he ocupado y el sebo ordinario del cual voy á ocuparme.

Obtenida de este modo la grasa impura, es enviada á las fábricas de Europa donde se aprovecha en la preparación de velas, jabones ordinarios y otros productos de consumo semejantes.

Esta elaboración, que es fuente de un activo comercio mundial, está hasta cierto punto monopolizada por las fábricas europeas. En la provincia de Buenos Aires es factible la implantación de esas explotaciones en grande escala, que compitan con sus iguales de Europa ventajosamente desde el momento que somos nosotros quienes las abastecemos con la materia prima necesaria para su preparación.

La preparación de las *grasas*, que en términos técnicos se les llama grasas finas, se hace por destilación de los epíplones, etc., de las reses faenadas en los frigoríficos. Destilación, puede decirse, de estas membranas, aunque en realidad es más bien una cocción á temperatura determinada la que da por resultado la obtención por decantación, del *premier jus* ó sea lo que se conoce en el comercio con el nombre de óleo palmitina (grasa «La Negra») y que se vende aquí ó se exporta.

De la destilación á presión de este primer producto se obtiene el óleo-oil y la óleo-estearina.

El primero constituye la manteca y como tal es vendida en Europa pura ó mezclada con la verdadera manteca. Este preparado no tiene interés para nosotros, pues no tiene otra aplicación que la ya indicada.

En cambio la óleo-estearina ó sea el residuo que deja la filtración del óleo-oil se emplea para la fabricación de jabonería fina, ceras, y otros. Con este fin se exporta á las fábricas europeas.

El frigorífico establecido en Campana ha habilitado una sección de jabonería donde se elabora una gran parte de los jabones que se expenden en determinadas casas de comercio de la Capital Federal, jabones que, por otra parte, no son desconocidos entre nosotros y llevan el nombre del establecimiento que los produce.

Este hecho que acabo de citar, demuestra la posibilidad de la implantación de otras fábricas que consuman aquí mismo la enorme cantidad de óleo-estearina exportada por los frigoríficos y que hoy sólo beneficia á la industria extranjera.

Las mismas consideraciones que hice al tratar del guano con respecto á los mataderos de la Provincia las repito en cuanto se refiere á la explotación de las grasas para la fabricación de jabones, etc.

En el territorio de la Provincia funcionan varias fábricas de jabones, pero no se les ha dado toda la amplitud que pueden alcanzar.

Para terminar con las industrias que pueden desarrollarse dependientes de los frigoríficos y mataderos, señalaré la fabricación de artículos de asta y de hueso, el aprovechamiento de los tendones para preparar la *cola* de carpintero, cuyos materiales son todos enviados á Europa con tal fin.

El curtido y teñido de los cueros es una industria que entre nosotros, puede decirse, está en embrión, pues sólo se manipula una parte mínima de cueros en relación con el total de los que se exportan con igual fin á otros países. Los mataderos y los frigoríficos dan material suficiente para mantener florecientes grandes curtiembres en la Provincia, las que traerían aparejadas necesariamente la preparación y consumo

del tanino fabricado con maderas de los bosques de la República.

LANAS

Este producto ofrece á los capitalistas é industriales vasto campo para explotar en el país. Nuestras lanas que sufren en Europa los manipuleos del lavado, teñido, hilado, etc., pueden perfectamente ser preparadas aquí.

Nuestro país, productor por excelencia de lanas no ha sabido, ó mejor, los capitalistas no se han preocupado de aprovechar en beneficio propio, y, por consiguiente, del país, los enormes recursos que esas lanas proporcionan al capital extranjero en otros países, sin dejarnos más que una parte pequeña de esa riqueza.

Toda la lana que exportamos sirve de base á diferentes establecimientos, los cuales terminan por devolvérselas en forma de mercaderías que benefician así al capitalista y á los estados europeos en perjuicio nuestro.

En la actualidad existen algunos lavaderos de lanas, pero cuyas producción es reducidísima en razón de la poca demanda. Sólo se emplea aquí esa lana para la fabricación de almohadas y colchones. He tenido á la vista muestras de esas lanas lavadas y creo que se encuentran á la altura de las que se lavan en Europa, por su blancura y la falta casi absoluta de impurezas.

Es necesario, pues, llamar la atención de los capitalistas sobre este punto con objeto de impulsar las actividades del capital en el sentido de explotar en la Provincia los lanificios que, como he dicho, reportan inmensos beneficios á los industriales y á los países de Europa donde se hayan establecido.

LECHERÍAS

Esta es la única rama derivada de la ganadería cuya explotación se hace desde mucho tiempo en la Provincia. Conviene advertir, sin embargo, que la industria lechera deja aún mucho que desear á pesar del gran incremento que ha tomado y del desarrollo cada vez mayor de las cremerías y queserías establecidas. Exceptuando la fábrica de quesos del Tandil, no

puede decirse propiamente que exista un gran establecimiento manufacturero para la preparación de quesos de un tipo determinado y estable, como ocurre en algunos países europeos, cuyos quesos tienen todos una fijeza de tipo perfecta.

Nuestras fábricas son solamente pequeños establecimientos que abastecen un radio determinado á su alrededor, sin salir jamas de él y cuyos productos varían según la estación, la raza de vacas y la clase de alimentación á que se las somete. Estas causas influyen en la producción de la leche y, como es natural, en parte también producen sus efectos en la preparación de los quesos.

Directamente relacionada con la industria lechera, ó mejor dicho con las queserías, señalo aquí la utilización de la caseína para la fabricación de artículos llamados de celuloide, industria que está ya establecida en pequeña escala entre nosotros.

Otra fuente industrial á explotarse en la Provincia es la que nos suministra la fauna sub-acuática, es decir, la piscicultura y una de sus ramas principales en Europa, la ostricultura.

La piscicultura entre nosotros sólo desempeña un rol secundario; se limita exclusivamente á proveer al mercado para la venta diaria y no se ha preocupado jamás de explotarla con fines industriales tales como la preparación de conservas, tanto de pescados naturales de nuestras aguas como de los exóticos, importados y cultivados especialmente.

La ostricultura puede ensayarse con éxito en las costas del Atlántico, y creo que el cultivo de ese molusco se haría en buenas condiciones por lo menos para satisfacer las necesidades del consumo, sin perjuicio de que más adelante puedan establecerse fábricas de conservas con destino á exportación.

La Plata, Enero 9 de 1912.

Luis S. Martín.

FABRICACIÓN DE SIDRA

Creando en la posibilidad, principalmente sobre la base de la producción de la manzana en la región del Delta, de crear una nueva industria que podría alcanzar gran desarrollo y constituir un elemento más de riqueza y de trabajo, el Ministerio encomendó á la Dirección de Ganadería y Agricultura que estudiara el asunto y á ese efecto le dirigió la nota siguiente:

La Plata, Mayo 18 de 1911.

Al señor Director de Agricultura y Ganadería:

Interesa á la Provincia fomentar la implantación de una nueva industria llamada á proporcionar utilidades de consideración, á saber: la elaboración de la sidra y sus derivados.

La sidra, como bebida higiénica, está restando consumidores á otros productos y la que actualmente se consume es importada casi en su totalidad.

La materia prima existe en abundancia en las islas del Delta. Convendría, en mi concepto, que la Dirección practicase los estudios necesarios sobre producción económica de la materia prima y la elaboración del producto con las máquinas más modernas y perfeccionadas.

Ya algunos particulares han hecho estudios sobre el particular, pero es indudable que el contralor oficial contribuiría á favorecer cualquier iniciativa encaminada á asegurar la elaboración en la Provincia de un producto que es ya de consumo general.

Saluda atentamente al señor Director.

J. TOMÁS SOJO.

Confiado ese estudio al ingeniero agrónomo don Tomás Amadeo, éste produjo el informe que se transcribe á continuación:

LA MANZANA Y LA SIDRA

I

ANTECEDENTES

OBSERVACIONES SOBRE LA PRODUCCIÓN Y COMERCIO DE LA SIDRA

Con fecha 18 de Mayo próximo pasado se me encomendó realizase un estudio sobre la producción económica de la materia prima para la elaboración de la sidra, así como también respecto á este producto industrial.

En la resolución pertinente, el excelentísimo señor Ministro, doctor Sojo, decía: «La sidra, como bebida higiénica, está restando consumidores á otros productos y la que actualmente se consume es importada casi en su totalidad».

Mi primer acto fué consultar las estadísticas en sus fuentes oficiales.

Por ellas ví ⁽¹⁾ que durante el quinquenio comprendido entre los años 1905-1909 se han importado al país 385.348 docenas de botellas de sidra, siendo su valor de tarifa aduanera de pesos 693.623 moneda nacional.

En sólo el año de 1909 se han importado 94.651 docenas de botellas con un valor de tarifa de pesos 170.371 moneda nacional. Esto representa un excedente sobre la importación del anterior año 1908 de 8784 docenas de botellas y pesos 15.812 moneda nacional.

En lo que respecta á la sidra en cascos, se han importado, durante el año 1909, tan sólo 2090 litros, lo que representa un valor de tarifa de pesos 209 moneda nacional y un miserable rendimiento fiscal de pesos 213 moneda nacional.

En cambio, durante el primer semestre del corriente año 1911, la importación ha ascendido á 3528 litros, es decir, 2880 más que en igual período de 1910.

En los primeros nueve meses del año 1910 se han impor-

⁽¹⁾ *Anuario de la Dirección General de Estadística.*

tado 58.340 docenas de botellas, es decir, 8756 docenas más que en igual período de 1908.

En el primer semestre del corriente año, la importación comparada con el mismo período que del año anterior, ha aumentado en 917 docenas de botellas, siendo esta diferencia doblemente elocuente si se considera el consumo extraordinario del año 1910, que ha sido una consecuencia de las grandes fiestas del Centenario.

De estas cifras se deduce: 1º Que existe una notable importación y consumo de sidra embotellada, la cual va aumentando gradualmente de año en año; 2º Que la importación de sidra en cascos puede considerarse nula; 3º Que el gravamen aduanero constituye, en realidad, una verdadera protección fiscal, establecida *a priori* en favor de una industria que no existe, pero que podría desarrollarse poderosamente aun bajo un régimen aduanero francamente liberal.

La cifra de la importación de sidra en cascos no debe sugerir impresiones pesimistas respecto al porvenir de este consumo en el país ni al progreso de esta industria.

Algunas consideraciones de orden hasta cierto punto técnico confirmarán esta afirmación.

Warcollier (1) distingue tres clases de sidra: 1º La de jugo puro, ó sidra pura que se obtiene sin mezcla por la fermentación del jugo de la manzana, con una proporción de 5 á 9 por ciento de alcohol; es la sidra embotellada, fina de exportación; 2º La sidra de segunda categoría á la que se le agrega una pequeña cantidad de agua durante su elaboración, conteniendo un 3 á 4 por ciento de alcohol; es la que se consume en Europa en los restaurants y los cafés, bajo el nombre simple de *sidra*; 3º La pequeña sidra, bebida de grueso consumo, que circula entre los obreros y campesinos de las regiones sidreras; apenas si contiene un 2 ó 3 por ciento de alcohol, siendo la cantidad adicional de agua más considerable que en la segunda categoría.

La primera categoría de las mencionadas es la constituida por la sidra que podemos llamar de lujo, siendo consumida por la gente regularmente acomodada y llegando hasta á

(1) WARCOLLIER: *Pomologie et Cidrerie*.

hacer cierta competencia al champagne, cuya segunda denominación suelen llevar los rótulos de las botellas en ciertos casos.

La de segunda categoría, de más mediocre calidad, es, sin embargo, consumida por la gente de la burguesía.

A una y otra categoría corresponde la sidra embotellada que se importa al país y que abastece, casi en su totalidad, nuestro consumo; debiendo observarse que, en su mayor proporción, corresponde á la primera categoría. Se trata de una bebida, pues, hasta cierto punto, de lujo para nuestra clase media.

La otra sidra, de gran consumo, la que en las regiones sidreras constituye la bebida general, que desaloja á la cerveza, al vino y á otras bebidas, es la que no entra, sino en proporciones ínfimas y en cascos, al país.

La sidra fina, así llamaremos á la comprendida en las dos primeras categorías, es el resultado de una elaboración industrial más perfeccionada y científica; entra en la esfera de acción comercial de las grandes empresas, con sus exigencias de capital, técnicos, detalles industriales complementarios, etc.

En cambio, la elaboración de lo que Warcollier llama la *pequeña sidra*, no requiere procedimientos costosos ni difíciles; puede realizarse y en realidad se realiza en la chacra misma del productor, sin otra gran exigencia que la de contar en abundancia con la materia prima; esta sidra se vende, según hemos dicho, para su consumo inmediato en las mismas regiones de su producción ó en sus proximidades y constituye, en realidad, una pequeña industria complementaria de la granja. Su conservación es difícil y su transporte resulta caro cuando se trata de exportarla á regiones lejanas de la de su origen, siendo esta última circunstancia agravada por las exigencias de las aduanas, las que, por lo común, son muy poco generosas en materia de gravámenes.

- Pues bien; es esta *pequeña sidra* la que se fabrica ya, aunque en cantidades inapreciables y en forma muy deficiente, en las islas del Paraná; es ella la que sin temer la competencia extranjera cuenta con un mercado consumidor ilimitado, pudiendo constituir una gran industria nacional y

especialmente en la provincia de Buenos Aires; es ella la que por la misma forma de su producción, por sus exigencias de materia prima, está llamada á contribuir poderosamente al fomento de las plantaciones del manzano, á su explotación racional é intensiva, contribuyendo también de una manera indirecta á la subdivisión de la propiedad rural y á la mayor utilización de la mano de obra.

Tenía, pues, razón el señor Ministro de Obras Públicas cuando dedicaba su atención á esta importante cuestión, ordenando el estudio que he realizado.

Mi primer investigación se dirigió, como es natural, al vasto campo de la producción de la materia prima. Lenta tenía que ser mi acción en ese sentido, desprovisto como me encontraba de personal con que realizar rápida y eficazmente la encuesta que debe preceder al trabajo del análisis y de síntesis.

Con la sola cooperación del inspector perito agrónomo señor Francisco Silva Lezama, que con toda actividad é inteligencia me ha secundado en la recolección de informaciones para este estudio, redacté formularios de encuesta, dirigí circulares, escribí cartas especiales, visité establecimientos particulares y los hice visitar también en gran número, por el señor Silva Lezama, quien recorrió varios partidos de la Provincia, con instrucciones y cuestionarios precisos.

A medida que adelantaba en mi estudio, nuevas formas interesantísimas de la cuestión iban surgiendo ante la vista del observador é interesándole en su estudio.

El comercio de la sidra, el cultivo del manzano para la fabricación de dicha bebida y también para la producción de frutas para mesa; la elaboración de ojeones y conservas, las enfermedades del manzano, conocidas en el país ó de posible introducción del extranjero; la determinación de las regiones agrícolas más adecuadas para la producción de manzana, con uno ú otro de los fines indicados, todos estos detalles importantes, de una grande y trascendental cuestión, se encuentran concatenados íntimamente y valía la pena de aplicarles el análisis en el estudio, antes que la síntesis en las deducciones.

No tengo la pretensión de dejar agotado el tema, ni si-

quiera de haberlo exprimido extraordinariamente. Estos estudios, para ser completos, requieren una observación sistemática durante algunos años, y sólo pueden ser realizados en tal forma, por una oficina que cuente con un personal permanente de inspectores.

Por ahora me he reducido á lo que considero más urgente y trascendental, vale decir, la producción y comercio de la materia prima: la manzana.

Se trata tan sólo de una contribución personal modesta para estudios ulteriores; contribución en que han colaborado no menos de doscientos fruticultores, aparte de los numerosos acopiadores, fabricantes y frigoríficos que han sido consultados, así como distinguidos agrónomos que han realizado en el país y fuera de él interesantes estudios especiales que hemos tenido muy en cuenta dada la ilustrada competencia de sus autores.

Constituye, pues, esto, la base de un estudio trascendental y completo que tenía la intención de terminar yo mismo, habiendo reunido ya los elementos necesarios para llevarlo á término.

Circunstancias extraordinarias é imprevistas me hacen suspender ó, por lo menos, postergar la terminación de este trabajo.

Sin embargo, abriga la convicción de que lo ya escrito tiene su interés especial y que constituye un aporte de relativo interés para los estudiosos y aun para los industriales.

CONTRIBUCIÓN AL ESTUDIO DE LA PRODUCCIÓN Y COMERCIO DE LA MANZANA

I

EL COMERCIO E IMPORTACIÓN DE LA MANZANA

En la Dirección General de Estadística, adonde recurrimos en primer término para asesorarnos respecto a la importación

al país de manzana fresca, no pudimos, a pesar de la encomiable perfección con que esta oficina está organizada, encontrar a ese respecto informaciones precisas.

Esto es debido (1) a que en las compilaciones de esa Dirección no se consigna el dato relativo a la importación de manzanas frescas, en virtud de estar éstas englobadas, en la tarifa de avalúos, bajo el rubro «frutas frescas» (partida 21).

Además, a su importación al país su valor es declarado por los importadores y por ende la cantidad la expresan por cajones por lo cual, en el caso de que ellos manifestaran la clase de fruta que importan, siempre quedaría la laguna en lo relativo a la cantidad.

Se nos ocurre que, a pesar de lo dicho, debe de haber alguna falla en la organización de la estadística aduanera, corroborando esta afirmación el hecho de que en Norte América se constata anualmente en el *Year-book of the Department of Agriculture*, la cifra exacta de la exportación de manzana fresca expresada en cantidad de barriles.

En esta forma o en cajones se importa al país la mencionada fruta que viene separada de la de otras especies de modo que su estadística no presentaría mayores dificultades.

Sea como fuere, no nos quedaba otro recurso que la información de los importadores a quienes recurrimos en solicitud de datos que no pueden ser sino aproximados.

He aquí el resultado de nuestras informaciones:

De Norte América se importan, término medio, 1500 barricas de 60 kilos y 1500 cajones de 25 kilos, es decir, un total de 127.500 kilos.

De Italia, quince mil cajas de 25 kilos, es decir, 375.000 kilos.

De Tirol (Austria), cinco mil cajas de 25 kilos, lo que hace un total de 125.000 kilos.

De Portugal 1500 cajas de 25 kilos o sean 37.500 kilos.

De España y Chile se han realizado importaciones por vía de ensayo, sin resultados.

(1) Nota número 277 de fecha 18 de Julio de 1911, de la Dirección General al autor.

La manzana de Chile es un fruto hermoso y fragante, pero resulta a precios muy elevados debido a los fletes exagerados (del ferrocarril; por otra parte, no resiste el viaje por vía fluvial, siendo sensible que, para facilitar el comercio de éste como de otros muchos productos, no existan líneas de navegación con cámaras frigoríficas especiales para este objeto.

De Tasmania (Australia) se importan anualmente alrededor de cincuenta mil cajones de diez kilos, es decir, 500.000 kilos.

En resumen, la cifra total aproximada de la importación, es de 1.170.000 kilos; deduciendo el peso del embalaje y calculando que cada kilo equivale a diez manzanas de buen tamaño, podemos deducir que se importan anualmente del extranjero alrededor de «once millones setecientos mil» manzanas o sean novecientos setenta y cinco mil (975.000) docenas.

Sobre la base de buenas variedades de árboles, bien cultivados y mantenidos, y con un régimen económico medianamente racional según el cual el productor venda de acuerdo con sus justas conveniencias y sin exagerar, podemos calcular el término medio de producción de un manzano de 15 años (1), en quince docenas de frutas, que pudieran venderse fácilmente en el sitio de producción a 0,40 pesos moneda nacional.

Hay pues, en la actualidad, margen para la plantación en el país de un *mínimum* de 65.000 árboles nuevos, cuya producción anual avaluable en 390.000 pesos moneda nacional sería inmediatamente reclamada por el consumo que hoy sirve el producto importado del extranjero.

Esto sin considerar que por la falta de tal producción se pierde la incorporación al valor fundiario de nuestra agri-

(1) El señor Fernando Manduit sostiene que el rinde de un manzano de quince años de plantación puede calcularse en veinte docenas al precio de 20 centavos oro; lo que es un gran resultado si se considera que la plena producción del manzano no se produce antes de los treinta años de edad, a la cual produce *cuatro veces* más que a los quince. La producción va en aumento hasta los cincuenta años.

(Véase monografía del Censo Agropecuario).

cultura, de la apreciable suma de cerca de cinco millones de pesos (2) en que es justo calcular el capital correspondiente á la renta que importa la cifra antes mencionada tomando como base el interés del 8 por ciento.

Esta apreciación, referente tan sólo a lo que pudiera producir la fruticultura argentina en manzana fresca en el momento actual, para reemplazar la que se importa y considerando el término medio del precio a que podría vender dicha fruta, el productor argentino, en su misma quinta.

Pero si consideramos los precios que los consignatarios pagan por la manzana importada (1), tendremos que la riqueza nacional exporta al extranjero, anualmente, la cantidad de quinientos sesenta y un mil pesos moneda nacional, correspondiente al 1.700.000 kilos de manzana fresca que se importa.

*

La cifra enunciada anteriormente, que expresa el valor mínimo de nuestra contribución al extranjero por la deficiencia de nuestra producción, se refiere exclusivamente a la manzana fresca.

A ella debemos sumar más tarde lo que corresponde a la fruta seca que se importa y lo que corresponde, por materia prima, a la sidra introducida anualmente al país.

Pero no es esto solo.

(1) Este valor aumentaría anualmente, hasta los cincuenta años, por la misma razón que se expresa en la nota anterior, relativa a la producción del árbol de manzano, según su edad.

(2) Por la de Norte América se paga: la barrica, de 25 a 30 pesos y el cajón de 10 a 15 pesos; la de Italia, de 5 a 10 pesos el cajón; la de Austria de 8 a 12 pesos; la de Portugal de 8 a 10 pesos; la de España 8 pesos; la de Chile, de 12 a 15 pesos el cajón de diez kilos. Si consideramos que las barricas y cajones americanos contienen, respectivamente, 60 y 25 kilos, las cajas italianas de 20 a 30 kilos, lo mismo que las de Austria, Portugal y España, tenemos el siguiente promedio de valor por kilo:

Norte América	\$ m _n 0,48
Italia	> 0,30
Austria	> 0,40
Portugal y España	> 0,36
Chile	> 0,90

De estas cifras se deduce, el término medio de 0,48 pesos moneda nacional en que basamos nuestro cálculo.

Llenado el margen inmenso, para nuestra producción, que existe en el abastecimiento del consumo interno, quedaría aún el no menos importante representado por la exportación posible de ese producto.

Tanto para dar una idea de lo que representa este comercio en el mercado mundial, como para completar las informaciones ya dadas, conviene mencionar algunas cifras referentes al comercio internacional de manzana fresca.

Los más fuertes países de exportación de manzana fresca son los Estados Unidos y Canadá, siguiéndole luego, a la distancia, Australia y Suiza y en menos cantidades Francia, Bélgica, Holanda, España y Portugal.

Los dos países más grandes consumidores son el Reino Unido y Alemania.

He aquí las cifras medias de importación anual en estos dos países, según la procedencia de la manzana importada:

REINO UNIDO		
Importación de Estados Unidos	kilos	60.000.000
» del Canadá	»	34.000.000
De los demás países exportadores.....	»	20.000.000
<hr/>		
Total de importaciones	kilos	114.000.000

ALEMANIA		
Importación de Austria-Hungría.....	kilos	22.000.000
» de Suiza	»	43.000.000
» de los demás países.....	»	30.000.000
<hr/>		
Total de importaciones	kilos	95.000.000

Estas cantidades se han tomado de la estadística oficial de ambos países, convirtiéndolas, como es natural, al sistema decimal, después de tomado un promedio equitativo, pues hay que observar que las oscilaciones en este comercio son muy variables con los años, debido a una cantidad de causas.

Como se ve, entre Reino Unido y Alemania solamente importan un total medio anual de «doscientos nueve millones» de kilogramos de manzana fresca.

Estados Unidos exporta a estos dos países (al Reino Unido en su más fuerte proporción) casi el total del exceso

de su producción sin que esto quiera decir que no exporte en cantidades apreciables a otros países europeos, a los límites, a las Antillas y, según hemos visto, a la República Argentina.

Considerando a Norte América, particularmente, por ser el país más importante por su exportación, debemos observar que las cantidades exportadas, con ser tan elevadas, no representan normalmente sino el 2 y 2,5 por ciento sobre la cifra representada por el consumo interno de la propia producción, llegando en años excepcionales al 5 por ciento como exponente máximo. Lo dicho dará una idea de la enormidad de la producción, que ha pasado la cantidad de 58.000.000 de barriles, es decir, cerca de cuatro mil millones de kilogramos.

En lo que respecta a la exportación, la estadística de los últimos seis años, estudiada directamente por nosotros en el tomo del *Year-book of the Department of Agriculture* publicado en el corriente año de 1911, arroja las siguientes cifras:

Año 1905	1.499.942 barriles (1)	
» 1906	1.208.989	»
» 1907	1.529.267	»
» 1908	1.049.545	»
» 1909	896.279	»
» 1910	922.078	»

Se ve que la cifra de exportación ha descendido en los últimos años.

¿Se deberá esto a que el aumento del consumo interno tiende a absorber totalmente la producción nacional, o que las circunstancias naturales o comerciales de los dos últimos ejercicios han influido en este descenso?

Es muy posible que ambas circunstancias sean concomitantes, pero aun así, y aunque la cifra de la exportación continuara aumentando, aumenta la población y por consiguiente el consumo en una escala mayor; de modo que es juicioso

(1) El barril tiene 3 bushels; cada bushel 50 libras y cada libra equivale a 0,4596 kilogramo; es decir, que cada barril contiene, aproximadamente y como término medio, 68 kilogramos 940 gramos.

suponer que la relación por ciento, entre la manzana exportada y la que se cosecha, tiende a disminuir hasta anularse por completo.

Ahora mismo se puede asegurar que, en ningún caso, la exportación de manzana fresca se eleva sobre el 5 por ciento de la producción total (1).

Pero, aparte de esto, ¿en qué condiciones económicas se presenta la producción de la manzana en Norte América, y en cuáles ella llega a los mercados extranjeros para su consumo?

¿Es acaso más barata la mano de obra en Norte América que en la Argentina?

¿No se eleva el costo de producción con la adopción de excelentes variedades seleccionadas, con el continuo perfeccionamiento de estas mismas selecciones, con la aplicación sistemática y detallada de los procedimientos preventivos y curativos, que la ciencia aconseja, para combatir todos y cada uno de los males que atacan al manzano, allá como en cualquier otra parte del mundo?

¿Y los gastos de frigoríficos, de embalaje y de transporte? ¿Cómo es que, con todos estos gravámenes, la manzana norteamericana viene a venderse, en nuestro mismo mercado, en este país de las tierras fecundas y baratas, en este país cuyas condiciones de clima son tan justamente alabadas?

Pero deseamos referirnos, por ahora, a los mercados consumidores de Europa, llamando especialmente la atención sobre un punto importante.

Los estados de la República Americana que producen manzanas son los de Oeste, en su parte central y norte, debiendo esta fruta prestar una contribución al ferrocarril, correspondiente a una distancia que muy raras veces baja de 500 millas hasta los puertos de Boston y Nueva York, por donde sale el 90 por ciento de la manzana exportada.

Existe otra circunstancia económica desfavorable, y es la época de producción que en Estados Unidos coincide con la de todos los demás países productores de Norte América y

(1) Véase en el «Boletín Diplomático y Consular», la nota número 107 fechada en Noviembre de 1903 y dirigida por el ministro argentino en Washington, doctor García Mérou.

Europa; es cierto que, por la admirable organización industrial de los yankees, se ha obtenido una liquidación paulatina del producto (1), que abarca todo el año; pero, fuera de estación, la manzana exportada va gravada en su precio por el importe del almacenaje en el frigorífico.

No hemos mencionado estas cifras y antecedentes por puro placer de exhibir una inútil erudición, sino para llegar a conclusiones de interés para la fruticultura argentina; y nos hemos detenido especialmente en las estadísticas americanas, porque los Estados Unidos constituye, según hemos visto, el más fuerte país exportador de manzana fresca.

Resuelto el problema técnico de producir esta fruta en iguales condiciones de calidad y economía que la que produce Norte América, para lo cual no hay inconvenientes naturales ni económicos difíciles de vencer, nuestro producto podría llegar al mercado europeo en el momento más propicio para su venta a precios elevados, con menos recargo de precio (por concepto de fletes, envases y gastos frigoríficos) que su similar americano; podría, pues, competir con él en condiciones muy favorables.

Dejando a un lado la pretensión, de ninguna manera utópica, de reemplazar a Norte América en el término de quince años, en el primer puesto como país exportador de manzana fresca, ¿no podríamos compartir, con dicho país, aunque más no fuera, las migajas de este comercio?

Teniendo en vista, en conjunto, el comercio internacional de esta fruta, ¿no podría la República Argentina aportar a

(1) «Durante el mes de Noviembre de cada año, decía el doctor M. García Mérou, se efectúa la mayor exportación de manzanas de los Estados Unidos. El movimiento comienza en Julio, así que aparecen las clases tempranas de manzanas, y continúa hasta el mes de Abril siguiente. Mayo y Junio son los únicos meses en que la exportación es poco importante. La mayor parte de la exportación que llegó hasta cinco mil bushel al año, se hace entre el mes de Septiembre, en que empieza la venta de las mejores clases de manzana de invierno y el principio del mes de Enero siguiente. La exportación, después de esta fecha, declina considerablemente. Antes, más del 80 por ciento de toda su exportación, se hacía en el Otoño y en Diciembre; pero en los últimos años, con los frigoríficos y los nuevos métodos de envases de las frutas, se ha prolongado el periodo de la mayor exportación, dando a ambos, vendedores y consumidores, los beneficios naturales de una distribución más igual durante todo el año.»

«Boletín del Ministerio de Agricultura»; tomo I, número 1.

los mercados consumidores de Inglaterra y Alemania, aunque más no fuera, el dos por ciento de la manzana fresca que entra por sus puertos marítimos y terrestres, provenientes de los demás países exportadores?

Evidentemente se trata de una empresa que representaría un esfuerzo económico, pero que, sin embargo, habría de reportar beneficios inmensos al progreso agrario de nuestro país, y especialmente al de la provincia de Buenos Aires.

En efecto: tan sólo Alemania y Reino Unido importan anualmente, según hemos dicho antes, en término medio, en conjunto, 209.000.000 de kilogramos. El dos por ciento que correspondería a nuestra exportación sería de 4.180.000 kilogramos, equivalente, según el procedimiento de cálculo antes adoptado (1), a 41.800.000 manzanas, o sean 3.483.300 docenas, cuyo valor (2) en la misma fuente de producción, representa pesos 1.393.320 moneda nacional, que deja de ganar nuestra industria frutícola.

Siguiendo las deducciones, con una orientación prudente y práctica al mismo tiempo, tenemos que hay margen seguro para la plantación y explotación remunerativa de un mínimo de doscientos treinta y tres mil árboles (3).

Esto representaría la incorporación a la riqueza fundiaria de nuestra industria agrícola, de un valor que excede los quince millones de pesos moneda nacional; valor que, como en el

(1) Cada kilo, teniendo en cuenta el embalaje, contiene diez manzanas de regular tamaño.

(2) El señor Manduit avalúa en 20 centavos oro el precio de la manzana de regular calidad, vendida en la quinta del productor; nosotros lo reducimos a 0,40 pesos moneda nacional, precio ínfimo si se tiene en cuenta que el consumidor paga hoy en Buenos Aires, comprada al menudeo, desde 0,80 hasta dos pesos por fruta de tamaño muy reducido y calidad completamente inferior. Nosotros basamos nuestros cálculos sobre la producción de una fruta de buena calidad y sobre un régimen comercial fácil de implantar mediante un leve esfuerzo y un poco de previsión por parte de los fruticultores, así como con alguna ayuda práctica y decidida en lo que atañe á los poderes públicos. Decimos esto para agregar que no ignoramos los precios ridículos a que venden los productores de las islas sus canastos de fruta, por cierto inferior, y lo que queda de beneficio entre los intermediarios, antes de llegar a manos del consumidor.

(3) Esto es considerando árboles de quince años, con una producción media mínima de 15 docenas por árbol. Si hiciéramos el cálculo sobre árboles de cinco años tan solo (término medio de producción: cinco docenas por año) podrían plantarse con el fin arriba indicado, solamente 696.660 árboles.

caso anterior, aumentaría año por año hasta la media centuria, edad en que el manzano llega al máximo de su producción.

Y conste que hasta ahora no hemos dicho nada de lo que se importa de manzana en dulce, conservas y orejones, ni tampoco la cantidad de esta fruta que podría producir el país para la elaboración de la sidra que hoy se importa.

Tampoco tenemos en cuenta el enorme progreso anual de nuestra población, aumentada por el contingente vegetativo y el que nos viene del extranjero; aumento que se traduce por un mayor consumo proporcional.

A esto habría que agregar:

1º Que obtenido un mejor régimen comercial, según el cual los consumidores obtuvieran fruta de mejor calidad a precios muy inferiores a los que hoy rigen en el mercado de Buenos Aires, sin que esto redujera la utilidad que corresponde al productor, aumentaría notablemente el consumo de la manzana fresca, aun cuando la población permaneciera estacionaria;

2º Que una vez iniciada la exportación racional de manzana fresca, ella aumentaría año por año, por las excepcionales condiciones en que puede realizarse nuestra producción.

*

Como en esta parte de América, Chile es el único país que en lo que se refiere al comercio de la manzana y a la producción de la sidra pudiera hacer competencia al producto nacional en nuestro mismo mercado de consumo y en el exterior, hemos requerido informaciones, habiéndolas obtenido por diversos conductos y muy especialmente por el distinguido y activo consul de esa República en Buenos Aires, ingeniero Carlos Henriquez, a quien quedamos agradecidos por su aporte a este estudio.

Algunos datos se han consignado con anterioridad, pero quedan otros que deseamos sintetizar aquí.

No es posible determinar con precisión la cantidad de manzana que se produce en el país vecino, porque, aunque se trata de uno de los mejores negocios conocidos (1), son pocos los que cultivan esta fruta comercialmente.

(1) Comunicación del conocido fruticultor chileno don Manuel Bunster, recibida por intermedio y a pedido del señor cónsul de Chile.

Las dos provincias más fuertes productoras de manzanas son las de Llanquihue y Chiloé, de donde hemos obtenido informaciones más precisas, siempre por intermedio del señor cónsul de Chile.

En la provincia de Llanquihue la producción aproximada es de 60.000 sacos, con peso de 60 kilos cada uno, destinados a fabricación de chicha, y 43.000 sacos que se consumen frescas.

El precio del saco es de 7,50 pesos moneda nacional argentinos.

Las variedades principales que se cultivan en esa provincia son: « Ananás », « Belle de Poscob », « Reineta de Canadá », « Parmesano de Oro », « Huidobro » y « Charlamovosky », variedad nueva esta última, especial para climas húmedos y fríos.

En la provincia de Chiloé la producción, que se calcula en 12.000 sacos de 60 kilos cada uno, se emplea casi totalmente en la fabricación de chicha. La variedad principal es la « Camuesta », y el precio del saco es de tres pesos moneda nacional argentinos.

En lo que se refiere a la producción de sidra, Llanquihue produce anualmente dos millones de litros, y Chiloé apenas 50.000.

Pero, en realidad, la zona en que se cultiva el manzano se extiende desde la provincia de Santiago, y aun más al norte, hasta cerca de la región austral.

Según el señor Bunster, en Chile se cultivan más de doscientas variedades, siendo la mejor viajera la « Newton », que muchos conocen con el nombre de « Bunster », pero hay también muchas otras muy buenas y sobre todo muy bonitas. Las variedades que se han mostrado más resistentes al pulgón son las « Huidobro », « North Ern Spy », « Galloway Pippin », « Hoover », « Reinette Pippin », « White », « Winter Pairmain », « General Koener », « Presidente Montt », « Roja de Treves » y dos o tres más.

La manzana vale en Chile, término medio, 6 pesos moneda nacional argentina (1) y el flete hasta Buenos Aires por mar

(1) Como puede observarse, no hemos exagerado, anteriormente, al informar que nuestros fruticultores podrían llegar a obtener 0,46 pesos moneda nacional por la docena de manzanas de regular calidad, hechas las ventas en las mismas quintas de producción.

pesos 1,75 moneda nacional el cajón de 145 frutos más o menos; y por tierra, hasta Mendoza, tomando vagones completos, cuesta casi las dos terceras partes del flete marítimo y hasta Buenos Aires apenas muy poco más que por mar.

Se han realizado algunos ensayos de envío de manzanas de Chile a Buenos Aires, siendo el mencionado señor Bunster uno de los que ha intentado este negocio. Esta exportación se realiza solamente en invierno, pues las manzanas de otoño y verano casi todas son malas viajeras; naturalmente que este inconveniente se agrava por la falta de depósitos frigoríficos en los transportes.

Según la fuerte casa importadora de Giacomelli y Hermano, la importación de manzana de Chile no ha dado resultado, pues resulta cara por los fletes de los ferrocarriles, temiéndose que no resista el viaje por vía marítima; la que se ha vendido, a pesar de su elevado precio, ha obtenido este resultado porque la manzana de Chile tiene fama, no desmentida en el mercado de Buenos Aires, de ser una fruta hermosa y fragante (2). Esto corrobora lo anteriormente manifestado por el señor Bunster, y enseña a los fruticultores argentinos que la fruta, cuando es buena y selecta, puede obtener precios altos y muy remuneradores, sin temer la competencia del producto inferior aunque esté en venta a vil precio.

La manzana hermosa y fragante alegra la vista del gastrónomo, excita el apetito del goloso y tienta al bolsillo más recalcitrante (1). Quizá con estas condiciones de seducción se explique la intervención decisiva de esta fruta en la fábula bíblica del paraíso terrenal.

(1) Comunicación de los señores L. Giacomelli y Hermano.

(2) La manzana, dice el señor Manduit, es la fruta que más cara se paga; pues no es raro en París y Londres pagar *un peso oro* por *una* Calvil Blanca, a fines de invierno. Conocemos cerca de París huertas enteras plantadas de Calvil Blanca, cuyo rinde anual se calcula de 10 a 15 pesos oro por cada metro cuadrado de espalderas.»

II

IMPORTANCIA DEL CULTIVO DEL MANZANO EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. — ÁREA DEL CULTIVO. — INFORMACIONES ESTADÍSTICAS REFERENTE Á LOS ÁRBOLES.

El cultivo del manzano constituye una fuente de producción verdaderamente bonaerense, según puede comprobarse por las informaciones de la estadística.

No es que circunstancias de suelo y clima, ni aun las especiales condiciones económicas impidan su realización y desarrollo en otras regiones de la República; antes, por el contrario, es muy posible que ciertas regiones del sur y del oeste se encuentren en condiciones naturales superiores para este género de producción, que una vasta zona de la provincia de Buenos Aires y en particular que en la región donde precisamente se cultiva con preferencia el manzano.

Pero estas consideraciones no destruyen la verdad de nuestra aseveración, basada sobre la elocuencia de las cifras.

Según el último censo agropecuario, el número aproximado de árboles de manzana existentes en el país, era de 1.185.065, de los cuales 1.033.773, es decir, el 87,2 por ciento de la cantidad total corresponden a la provincia de Buenos Aires.

He aquí la distribución, por provincias y territorios, del mencionado total:

EXISTENCIA DE MANZANOS EN CADA PROVINCIA Y TERRITORIOS NACIONALES

Buenos Aires	1.033.773	Catamarca	3.741
Santa Fe	12.052	Salta	1.903
Entre Ríos	42.552	Jujuy	3.352
Corrientes.....	5.614	Chaco	407
Córdoba.....	42.199	Chubut	972
San Luis.....	6.284	Formosa.....	110
Santiago del Estero.....	746	Misiones.....	1.859
Tucumán	1.927	Neuquén	4.902
Mendoza	11.657	La Pampa.....	1.266
San Juan	1.759	Río Negro.....	3.269
La Rioja.....	4.655		
TOTAL	1.185.065		

Estas cifras podrán ser modificadas en algunos detalles, pues desde la realización del censo agropecuario se han extendido en algunos puntos las plantaciones de manzanos, así como se han reducido en otros, por causas diversas; pero estas modificaciones no son tan apreciables como para que puedan afectar fundamentalmente la verdad y eficacia de nuestros cálculos y deducciones prácticas.

Por otra parte, debemos hacer notar que en el cálculo correspondiente a la provincia de Buenos Aires, no hemos hecho entrar en cuenta las plantaciones de aquellos partidos donde sólo existen árboles de manzano en cantidad inferior a cien, lo cual rebaja la cifra dada por el citado censo en la insignificante cantidad de menos de dos mil unidades, lo que también se traduce en merma equivalente de la suma total correspondiente a todo el país.

A continuación damos el detalle de la distribución, por partidos, de los manzanos existentes en la provincia de Buenos Aires:

EXISTENCIA DE MANZANOS EN LOS DISTINTOS PARTIDOS DE LA PROVINCIA
SOBRE EL NÚMERO 100

Alvarado	111	Lamadrid	953
Ayacucho	547	La Plata	9.573
Azul	168	Las Conchas (Tigre)	698.335
Bahía Blanca	1.030	Las Flores	287
Balcarce	942	Las Sierras	674
Baradero	320	Lincoln	160
Belgrano	216	Lobos	145
Bolívar	1.182	López (Vicente)	3.066
Bragado	163	Luján	111
Brown	146	Magdalena	167
Castelli	342	Maipú	115
Colón	124	Mar Chiquita	315
Chacabuco	666	Mercedes	339
Chascomús	435	Merlo	189
Chivilcoy	1.563	Mitre (Bartolomé)	199
Campana	26.700	Moreno	1.830
Casares	143	Morón	5.376
Dolores	2.286	Necochea	160
Dorrego	168	Nueve de Julio	453
Guaminí	431	Olavarría	172
Guido	109	Paz General	231
Juárez	175	Pehuajó	338
Junín	4.492	Pergamino	212

Pilar.....	1.075	San Vicente	164
Puán	341	Tuyú.....	155
Pueyrredón	388	Sarmiento	1.135
Quilmes	752	Suárez	677
Ramallo	129	Tandil	407
Rauch	318	Tapalqué.....	556
Rojas	302	Tejedor	835
Saavedra	139	Trenque-Lauquen	532
Saladillo	976	Veinticinco de Mayo	150
San Fernando.....	255.165	Villarino	340
San Martín	136	Villegas	123
San Nicolás.....	1.484	Zárate	1.313
San Pedro.....	340		
Total general en la Provincia.....		1.033.773	
Total general en la República.....		1.185.065	

Volvemos a hacer notar que no incluimos en la anterior lista las cantidades inferiores a cien árboles.

Debemos observar también que estas estadísticas se refieren a las plantaciones en explotación comercial y de ninguna manera a las plantas que se tienen como adorno, para el consumo interno del mismo productor, ni las plantas de viveros. No figuran tampoco los manzanares silvestres de la precordillera.

Como podrá observarse, en sólo los tres partidos de Las Conchas (Tigre), San Fernando y Campana hay 980.100 manzanos, es decir, más del 94 por ciento del total de plantas de manzanas existentes en toda la Provincia, y más del 82 por ciento del total general del país.

Todas estas cifras demuestran que este cultivo se encuentra concentrado por ahora en el norte de la provincia de Buenos Aires y que, por consiguiente, es a este Estado a quien interesa, más que a ningún otro, todo lo que se refiera a su perfeccionamiento técnico y a los diversos factores que pueden intervenir en el comercio de esta fruta.

Por el momento, los grandes mercados consumidores del país lo constituyen la ciudad de Buenos Aires y el Rosario. Para la provisión de ambos mercados están en condiciones superiores sobre los demás centros de producción, la de los partidos de Las Conchas, San Fernando y Campana, siempre que se mejoren y seleccionen las plantaciones y se combatan

tenazmente las enfermedades poniéndose mayor atención en el cuidado de los árboles. Esta superioridad es transitoria en lo que se refiere a la existencia actual de vastas plantaciones en activa producción; es permanente por la proximidad de la región productora a sus mercados de consumo, lo que se traduce en una reducción considerable en los gastos de embalaje y transporte.

Respecto al sur de la Provincia que, en una extensión inmensa, está llamada a ser un emporio de producción de manzana, especialmente para sidra, también tiene superioridad comercial sobre cualquier otra región del país, salvo la inmediatamente próxima de los territorios patagónicos, en su litoral. En efecto: la producción de esta zona puede ir hasta Buenos Aires y Rosario por vía marítima y fluvial, con notable beneficios sobre los fletes ferroviarios que son tan caros (1).

Todo esto teniendo en vista tan solamente el consumo externo, pues si nos ponemos en el caso de que dicho consumo se satisfaga ampliamente con la producción nacional y que esta última exceda, también tendríamos que son el sur y el norte de la provincia de Buenos Aires las regiones en mejores condiciones para iniciar y sostener el comercio de manzana fresca, sea con el mercado oriental, con el litoral brasileño o con Europa.

Las zonas de producción de manzana situadas en la parte

(1) Considerando el partido de Patagones que está en el extremo sur de la Provincia, creemos conveniente consignar los siguientes datos:

El transporte de una tonelada de vino del puerto de Patagones á Buenos Aires cuesta 6 pesos moneda nacional, mientras que desde Mendoza el flete de la tonelada es alrededor de 30 pesos moneda nacional. El flete por canasto de fruta de treinta kilos desde Patagones es de 0,50 moneda nacional cada uno.

En la bahía del Río Negro pueden entrar fácilmente buques de 13 á 14 pies con un tonelaje de 1000 a 1500 toneladas.

Se deduce de esto las condiciones ventajosas en que se encuentra la zona beneficiada por el Río Negro, que en la parte correspondiente á la provincia de Buenos Aires comprende una superficie de más de sesenta mil hectáreas de posible riego.

Añádase a esto casi todo el partido de Villarino, donde se han hecho con éxito ensayos de irrigación con agua semisurgente. La región atravesada por los ríos Colorado y Sauce Grande y el resto de la zona, que tiene por centro comercial y de exportación al puerto de Bahía Blanca y podrá formar una idea del porvenir que ofrecen estas regiones para la producción y comercio de la fruta.

occidental de la región patagónica, en las provincias de Cuyo y demás fuentes del interior, están destinadas a abastecer de esta fruta la parte central y occidental de la República, enviando sus productos al litoral sólo en los casos en que la propia producción de esta zona no alcance para abastecerla y también para cubrir el margen que en la exportación de esta fruta pueda dejar, cuando el caso llegue (lo que no es imposible), la producción de la provincia de Buenos Aires y tierras próximas a ella.

Se ve, pues, que las cifras del consumo internacional y del comercio de importación tiene por el momento un interés capital casi exclusivo para la provincia de Buenos Aires, a la que corresponde hacer un esfuerzo para ponerse a la altura de la misión que está llamada a llenar en esta parte de la producción agrícola, que puede, ella sola, dar un impulso tan vigoroso a la riqueza pública sin dejar por esto de ser un poderoso factor de progreso social agrario.

III

LA PRODUCCIÓN DE MANZANA EN LA PROVINCIA, SUS OSCILACIONES.—CONDICIONES DE LA PRODUCCIÓN Y DE LOS PRODUCTORES.—CIRCUNSTANCIAS NATURALES: ENFERMEDADES, ACCIDENTES, ETC.—MALOS MÉTODOS DE CULTIVO.

En los meses de Julio a Septiembre del corriente año realizamos una minuciosa investigación para darnos cuenta, lo más aproximadamente posible, de la importancia de las plantaciones de manzano en las zonas de fuertes producciones de la Provincia, el carácter de las plantaciones en consideración al número de plantas por hectárea, superficie total de cada explotación, producción por árbol, buen o defectuoso mantenimiento de los cultivos, aumento o disminución del producto en los últimos años, épocas del año de mayor producción, sistema de venta de la fruta en las quintas de los productores.

Nuestra investigación se extendió al comercio acopiador y minorista, así como a los depósitos frigoríficos o de clase, con el objeto de poder comprobar las variaciones del valor

de la fruta entre el momento de su salida del sitio de producción hasta aquel en que pasa a manos del consumidor.

Esta tarea — en que fuimos laboriosa y eficazmente ayudados por nuestro activo auxiliar, el perito agrónomo señor F. M. Silva Lezama, lo cual me es grato constatar como un acto de merecida justicia — representa la visita a más de cuarenta fuertes productores de los partidos de Campana y Las Conchas, principalmente; representa una copiosa correspondencia con un crecido número de productores de otros partidos, así como con más de veinte fuertes acopiadores y consignatarios y otros frigoríficos, a todos los cuales deseamos manifestar también en esta ocasión, nuestro profundo agradecimiento por sus valiosas informaciones.

Hacemos esta advertencia, no por vana satisfacción de dar mayor relieve a nuestra modesta labor, sino simplemente para que se consideren nuestras cifras y deducciones de orden comercial con la confianza que deben inspirar las autorizadas fuentes originarias de las mismas.

Hemos deseado desde un principio alejar de nuestras palabras y de nuestro pensamiento toda inspiración fantástica y hasta la más insignificante exageración, siendo, por otra parte, estas circunstancias las que hemos deseado siempre que caractericen todos nuestros estudios y trabajos.

Volviendo a nuestro asunto, diremos que la primera inspección se efectuó en ocho quintas situadas en el arroyo Caraguatá, partido de Las Conchas (1).

El número de manzanos que plantan por hectárea es de 900 a 1300 plantas como máximo; la producción que obtienen por árbol es de medio canasto de 18 a 20 kilos (2), y por hectárea 500 canastos más o menos.

La venta la efectúan por canastos, y muy rara vez venden el monte.

Al decir canasto, nos referimos siempre al medio canasto que contiene de 18 a 20 kilos de fruta, equivalente a 120

(1) Quinta de los señores: Bautista J. Rebiere, Fernando Cuelle, José Tarante, Bautista Datas, Elvira C. de Rossi, José Masauti, Natalio Rossi y Nicolás Ferretti, personas que se encuentran dedicadas a esta producción desde hace veinticinco años, el que menos.

(2) Aproximadamente diez docenas de manzanas por cada árbol.

o 130 manzanas, según la variedad y el tamaño, debiendo observarse que la manzana Reina del Canadá, variedad de fruta grande y pesada, llena un canasto con solo cien unidades y a veces con menos.

El embalaje les cuesta 0,20 centavos por canasto, entre pasto, papel y alambre, más la mano de obra.

Las variedades más cultivadas por este grupo de productores son la «Cara Sucia», «Blanca» y «Blanquita», cultivándose también las «Reineta», «Montevideana», «Rayada», «Colorada», «Sangre de Toro» y «Reina del Canadá».

Los precios a que se venden estas variedades son los siguientes por canasto de 18 a 20 kilos: Cara Sucia, 2 pesos; Rayada, pesos 2,50; Colorada, pesos 2,50; Sangre de Toro, pesos 3; Reina del Canadá, pesos 3; Montevideana, pesos 2,50; Reineta, pesos 2,50; Blanca, pesos 2,50 y Blanquita, pesos 1.

Estos son los promedios sacados de los precios variables dados por los productores, aun dentro de una misma variedad. Puede verse el detalle de estos precios en la planilla número 1 que agregamos en la página siguiente.

La diversidad de estos precios se funda, en la mayor parte de los casos, en la mejor o peor calidad de la fruta de una misma variedad, según el cuidado que ha puesto en su plantación cada propietario; a veces es también la consecuencia de la habilidad o incompetencia comercial del vendedor.

En esta primera inspección se ha podido observar el miserable promedio del rendimiento por árbol, que es de diez docenas, completamente inferior, si se tiene en cuenta que la mayor parte de los árboles eran de edad suficiente para encontrarse en casi plena producción (1).

Es de notar también el precio medio irrisorio a que se vende la docena de fruta que nosotros calculamos, según la planilla 1, en 0,25, pues si bien es cierto que la Reina del

(1) Nosotros calculamos la producción mínima normal de un manzano de quince años, a razón de 15 docenas por año. El señor Manduit, en el tomo de las monografías del Censo Agropecuario, dice: «Según los datos que hemos recibido de nuestros fruticultores, el rinde de un manzano de quince años de plantación puede calcularse, término medio, en 20 docenas....»

PRECIOS DE LAS VARIEDADES

Planilla No 1

	<i>Cara sucia</i>	<i>Rayada</i>	<i>Colorada</i>	<i>Sangre de Toro</i>	<i>Reina del Canadá</i>	<i>Montevideana</i>	<i>Blanca</i>	<i>Reineta</i>	<i>Blanquita</i>
8	\$ 2,00	\$ 2,50	\$ 2,50	\$ 3,00	\$ 3,00	\$ 2,50	\$ 2,50	\$ 2,50	\$ 0,90 a 1,00
7	2,50	2,50	2,50	—	—	2,50	2,50	2,50	0,90 a 1,00
6	2,00	—	—	—	—	2,00	—	3,00	1,00
5	2,00	—	—	—	—	2,00 a 2,50	—	—	1,00
4	1,80 a 2,00	2,50	2,50	—	—	2,50	—	2,50	0,90 a 1,20
3	2,00	—	—	—	—	2,00	—	3,00	1,00
2	2,00	—	1,50 a 2,00	—	—	1,00 a 1,20	—	—	0,80
1	2,00	—	—	—	—	—	1,50 a 1,80	2,50	1,00
	2,00	2,50	2,50	3,00	3,00	2,50	2,50	2,50	1,00
				Precio término medio					

NOTA.— Los números de orden que están en la primer columna de la izquierda corresponden a las respectivas planillas de informaciones de cada uno de los señores productores que hemos nombrado anteriormente, correspondiendo el número 8 al señor Rebiere, el 7 al señor Cuaile y así sucesivamente.

Canadá, la Sangre de Toro y la Reineta se vende en estos puntos al precio de 2,50 y 3 pesos el canasto de 100 y 120 frutos, en cambio la Blanca y sobre todo la Blanquita (Blanquette) se vende a 2,50, 1,50, 1 y hasta 0,90 pesos moneda nacional el canasto de 120 y 130 frutos.

La enfermedad más desarrollada en estas quintas es el «Gusano del manzano» que se introduce en la parte céntrica de la fruta, haciéndola caer, en cantidad considerable, antes de su total madurez.

*

La segunda inspección, efectuada a fines de Agosto, se realizó en once quintas (1) distribuidas en los arroyos Gelvez, Carapachay, Espera y Toro, comprendiendo, entre todas, una plantación total de cerca de 60.000 árboles de manzano.

Las variedades cultivadas son las mismas que las del arroyo Caraguatá, encontrándose además las denominadas Cordobesa y Mendocina.

En las informaciones de los quinteros hay una verdadera anarquía para determinar el peso de los canastos que en realidad es de 18 a 20 kilos, así como respecto a los precios a que los venden. En la planilla 2 se encontrará una síntesis de estas informaciones y los términos medios respectivos, inferiores a los del arroyo Caraguatá.

Las variedades Cordobesa y Mendocina dan un promedio por canasto de 18 a 20 kilos, de 2,50 pesos moneda nacional ambas.

El número de frutos de cada variedad que, según los productores contiene cada canasto es enorme, en comparación con los datos recogidos en el Caraguatá; y si fuera exacto, daría un promedio en el precio de la docena de manzanas, verdaderamente irrisorio.

Sin embargo la uniformidad de las informaciones, a este respecto, hacen creer que los datos son verídicos y entonces

(1) La lista de los propietarios, es la siguiente: Bautista Sarthou y Juan María Cartery, en el arroyo Gelvez; Juan Perline, Nicasio Otamendi, Juan Bezzo, Eduardo Bussicardi y Francisco Giunsano, en el arroyo Carapachay; Manuel Bonola, Alejandro Bourdieu y Vicente Govetti, en el arroyo Espera; Bautista Sacristán, en el arroyo del Toro.

VARIEDADES Y PRECIOS DE LAS MANZANAS QUE SE CULTIVAN EN EL TIÑRE Y SUS ISLAS

Planilla No 2

<i>Peso del canasto</i>	<i>Núm. de orden de los quinteros</i>	<i>Cara sucia</i>	<i>Rayada</i>	<i>Montevideana</i>	<i>Cordobesa</i>	<i>Sangre de toro</i>	<i>Colorada</i>	<i>Reineta</i>	<i>Mendocina</i>	<i>Blanquita</i>
20 kilos	1	\$ 2,00	\$ 2,50	\$ 2,50	\$ 2,50	\$ —	\$ —	\$ —	\$ —	\$ —
20	2	2,00	—	—	—	3,00	—	—	—	1,00 a 1,20
20	3	2,00 a 2,50	2,00	—	—	2,50 a 3,00	—	2,50 a 3,00	—	1,00
18	4	2,50 a 3,00	—	—	—	—	—	2,50 a 3,00	—	0,80
20	5	1,50	1,00	—	—	—	1,50	—	—	1,00
20	6	2,80	1,50 a 1,50	—	—	—	—	—	—	1,00
18 a 20	7	2,00	1,50	—	—	3,00	—	—	2,50	1,00
20	8	2,90 a 2,50	1,00 a 1,50	—	—	—	2,00 a 2,50	—	—	1,00
20	9	1,80	1,80	2,00	—	2,80	—	—	2,50	1,80
18	10	1,80 a 2,00	—	2,00	—	2,80 a 8,00	—	—	2,50	1,20
20	11	2,50 a 3,00	2,00	—	—	2,50 a 3,00	—	—	—	1,00
Canastos de 20 kilos término medio										
—	—	2,23 ½	1,59	2,00	2,50	2,80	2,00	2,75	2,50	1,17
Canastos de 18 kilos término medio										
—	—	2,22	1,50	2,00	—	2,93	—	2,75	2,50	1,00

sólo cabe suponer que se trate de fruta muy inferior, por su tamaño y por su estado.

A veces también sucede que las personas exajeran deliberadamente ciertos datos para que parezca más precaria su situación como en realidad sucedería si tuvieran que vender a un peso el canasto de Blanquita con 189 manzanas, lo que daría un precio de 0,60 por docena.

El número de unidades que contiene cada canasto de 20 kilos, según manifiestan los productores, es, término medio, el siguiente: Cara Sucia, 144; Rayada, 149; Colorada, 135; Sangre de Toro, 145; Cordobesa, 180; Montevideana, 165; Reineta, 140; Mendocina, 140 y Blanquita, 189.

Según dijimos consideramos exajeradas estas cifras siendo 120 a 130 el máximo que puede contener un medio canasto de 20 kilos; esto consideradas las frutas más bien pequeñas, pues si se hace el cálculo sobre Reina del Canadá, por ejemplo, fácilmente se llena uno de estos canastos con 100 frutos sin que ellos sean de tamaño extraordinario.

Todos estos manzanares se encontraban atacados de varios parásitos, principalmente el pulgón lanígero y algunos por el parásito denominado «quemador».

Esta encuesta se extendió también a los alrededores de San Isidro y a este pueblo mismo, donde hay algunas quintas de importancia aunque más que todo son, algunos, verdaderos jardines o parques, y otros, establecimientos de producción de árboles.

Entre los establecimientos visitados más importantes merecen citarse los jardines del señor Luis Perrolet, la quinta de don Ambrosio Bessis y el establecimiento del señor Anchorena, a cuyo frente está como director el señor Teófilo Perrot. Este último establecimiento, según nos informó el señor Silva Lezama, quien lo visitó detenidamente, es uno de los más importantes del país por la cantidad y mérito de las variedades.

*

La tercera investigación se realizó en el partido de Campana, visitándose quince establecimientos situados en zonas

distintas (1) comprendiendo un total de cerca de 40.000 árboles, aproximadamente, cuyas edades son variables, pero sin pasar, en casi ningún caso, los 20 años.

Las plantaciones por hectárea oscilan entre los 1.000 y 1.400 árboles como máximo.

Respecto a las producciones por árbol, los informes son tan diversos como en los casos anteriores.

Nueve de los fruticultores han manifestado que cada árbol les produce medio canasto en peso variable entre 18 y 22 kilos; dos de ellos dicen que les produce un canasto de 18 a 20 kilos; uno, un canasto de 22 a 23 kilos; otro un canasto de 25 kilos; dos cosechan por árbol un canasto de 15 kilos; finalmente, el último, dice que recoge dos canastos de 22 a 23 kilos.

Podemos considerar, como término medio, el mínimo de medio canasto de 18 a 20 kilos, sin que esto implique que un árbol de veinte años de edad, bien cuidado y podado, no pueda dar perfectamente en años normales hasta dos canastos de 22 y 23 kilos.

La variación de los informes dados, a este respecto, se explica no solamente por la distinta proligidad de los propietarios en el cuidado de sus árboles, sino también por las edades variables de estos últimos, según las plantaciones.

Las variedades que se cultivan en esta región son las mismas ya nombradas anteriormente.

El número de frutas que entran en un canasto de 20 kilos es el siguiente, por cada variedad: de la «Cara Sucia», como máximo, 90; «Montevideana», 100; «Rayada», 100; «Co-

(1) Los establecimientos visitados fueron los de: Angel Dellepiani y José Monsalve, en Paraná las Palmas; Gregorio Rossi, en Paraná las Palmas, Vuelta del Hinojo; Antonio Antelo, en Paraná las Palmas, arroyo Gusto; Lucía M. de Marchione, en Paraná las Palmas, arroyo del Carpincho; Pedro Berga en Paraná las Palmas, arroyo Las Piedras; señora viuda de Labarriere, en Paraná las Palmas, arroyo las Piedras; Pedro Cavacivich, en Paraná las Palmas, arroyo Fermín; José Miguel Betelo, en Paraná las Palmas, arroyo Largo; señora Manuela viuda de López, en Paraná las Palmas, Vuelta de Tordillo; señora Josefa viuda de Cabito, en Paraná las Palmas, arroyo Cruz Colorada; señor Pedro Maneta (encargado Antonio Isasa), señores P. Berga, Aquilino Berga y Kay Company (gerente señor Juan Hunter), sobre el río Carabelas. A este orden se refiere la numeración de la planilla número 3 correspondiente.

lorada », 90; « Sangre de Toro », 80; « Blanquita », 150, más bien más.

En cuanto a los precios por variedades, hemos realizado el cálculo de reducción a kilo, con el siguiente resultado:

« Cara Sucia », 0,09; « Sangre de Toro », 0,11; « Montevideana », 0,07 y medio; « Rayada », 0,07 y medio; « Colorada », 0,09; « Mendocina », 0,10 y « Blanquita », 0,04 y medio.

En la planilla 3 se verán concentrados en un cuadro todos estos datos.

Una de las quintas visitadas, aparte de no tener más que la variedad « Blanquita », tiene el monte casi perdido por el taladro, dejándose además a las plantaciones en el mayor abandono.

En cambio merece una especial mención el notable establecimiento « Los Cisnes » de la compañía Kay Company, administrado por el señor Juan Humber, de mil hectáreas de extensión, teniendo cerca de una legua de frente sobre el río Carabelas. De las mil hectáreas, quinientas están cultivadas con frutales en general (1).

En esta explotación, una de las más bien tenidas sino la mejor y más progresista del país, se realiza desde hace varios años una experimentación minuciosa, constante y metódica por mejorar la producción (2). Las plantaciones de la « Kay Company » debieran considerarse como un ejemplo digno de imitarse por los isleños y los fruticultores todos del país, los cuales, en general, tienen el hábito de quejarse tanto por cualquier motivo sin preocuparse, como debieran en pro de sus propios intereses, en mejorar sus plantaciones, teniéndolas bien cuidadas y defendidas de toda clase de enemigos.

*

(1) En el resto de la propiedad se tienen montes de sauces, álamos y mimbreres colorados y amarillos.

Según un cálculo del señor Hunter, la compañía tuvo en el año 1909 una reducción en sus ganancias, de treinta mil pesos sobre los beneficios sacados, a causa de la invasión de langosta y los fuertes vientos que reinaron durante el verdeo.

(2) Informe del señor Hunter que dice que de los muchos pies experimentados, uno de los que verdaderamente le ha dado resultados excelentes es el pie franco-australiano que se desarrolla muy bien, lo mismo que los injertos traídos.

<i>Peso de los canastos</i>	<i>Base tomada para el término medio</i>	<i>Nº de orden de los productores</i>	<i>Cara sucia</i>	<i>Blanquita</i>	<i>Montevideana</i>	<i>Rayada</i>	<i>Sangre de toro</i>	<i>Colorada</i>	<i>Mendocina</i>
kilos			\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
15	15	1	1,50	0,70	—	1,00	—	—	—
18 a 20	19	2	2,00	—	—	—	—	—	—
22 a 23	22	3	2,00	1,00 a 1,50	2,00	—	—	—	—
25	25	4	1,50	0,70	—	1,50	—	—	—
18 a 20	19	5	2,00	—	1,20 a 1,50	1,20 a 1,50	2,50	—	—
20 a 22	21	6	1,80	1,20	1,80	1,80	—	—	—
18 a 20	19	7	1,50 a 2,00	1,00 a 1,50	1,00 a 1,50	1,00 a 1,50	2,00 a 2,50	1,50 a 2,00	—
20	20	8	2,00	0,80 a 0,90	—	2,00	2,50	0,00	—
20	20	9	1,50 a 2,00	0,90	—	—	—	—	—
20	20	10	—	0,50 a 0,60	—	—	—	—	—
15	15	11	1,00	0,50 a 0,80	1,20 a 1,30	—	—	—	—
22 a 23	22	12	1,00 a 1,20	0,80	—	—	2,00	—	—
20 a 22	21	13	1,80	1,20	1,80	1,80	—	—	—
20 a 22	21	14	1,80	1,20	1,80	1,80	—	—	—
18 a 19	18	15	2,00 a 2,80	1,00	—	—	—	—	1,65 a 2,00

Precio término medio

0,09

0,04 $\frac{1}{2}$ 0,07 $\frac{1}{2}$ 0,07 $\frac{1}{2}$

6,11

0,09

0,10

Aparte de los establecimientos nombrados, se han visitado muchos otros, en excursiones individuales y aisladas, por el litoral norte de la provincia de Buenos Aires, habiéndose también recibido numerosas informaciones por correspondencia.

Tenemos conocimiento también de algunas quintas frutales de importancia por su extensión y el método de su mantenimiento que se encuentran en el centro y sur de la Provincia, algunas de ellas en Dolores, pero deliberadamente no hemos querido considerar por el momento sino la zona del litoral que por ahora es la que llena, según dijimos, el 82 por ciento de la producción total de la República.

Por todas partes, salvo muy raras excepciones, se nos ha informado en forma análoga a la que hemos expresado con anterioridad.

Más tarde diremos cuál es la impresión general que esta investigación ha dejado en nuestro espíritu.

Por el momento, aún nos falta dar algunos detalles respecto a nuestra *enquête* realizada entre los acopiadores, consignatarios y comerciantes de manzana fresca, en el mercado de Buenos Aires.

*

Esta parte de nuestra investigación se realizó en el mes de Julio.

La manzana del país, que se encontraba en plaza en dicha época, era toda conservada en los frigoríficos, desde los meses de Febrero y Marzo, época de la mayor producción. Dicha fruta era en su mayoría del Tigre, pues se calcula (en estas fuentes informativas) que, solamente la producción de las islas del Tigre y de los partidos de Zárate, San Isidro y Campana alcanza a 300.000 canastos de 20 a 25 kilos cada uno, o sean, tomando como término medio a razón de 22 kilos y medio por canasto, 6.615.000 kilos.

Las variedades que predominan son las «Cara Sucia» y «Blanquita», es decir, las más vulgares y ordinarias, especialmente la última.

También se traen, especialmente de Dolores y Las Flores, las variedades «Reineta» y «Blanca».

Existen muchas otras variedades de gran vista y mérito

como la «Rayada», «Colorada», etc.; pero su producción, comparada con la de las demás variedades, es muy reducida, casi insignificante, pues los productores poco se preocupan a este respecto.

La producción del país, según opinión general de los consignatarios, aumenta, como también aumentarán, año por año, las plantaciones; sin embargo, se tiene que la producción del corriente año ha sido de un 30 a un 40 por ciento menor que en 1910, y en 1910 de un 15 a un 20 por ciento menor que en 1909; y en este año de un 20 a 25 por ciento mayor que en 1908.

Este lamentable retroceso se debe, en gran parte, a las pestes, sequías, heladas y langostas que han azotado las plantaciones pero también y sin duda alguna, a la poca preocupación de los fruticultores por cuidar como es debido a sus árboles.

Respecto a los precios es interesante dejar constancia de las informaciones recogidas en estas fuentes, las cuales podrán confrontarse con las que se han obtenido en los mismos sitios de producción.

Dichos precios, según las épocas y tamaños son: en Febrero, Marzo y Abril de pesos 1 y 2 a pesos 6 o 7 el canasto de 90 kilos más o menos, siendo los primeros los precios mínimos a que se ha solido llegar; en los meses de Julio, Agosto y Septiembre, se marcan los precios máximos que oscilan de pesos 9 a 12 en canastos de 25 a 30 kilos o de 12 a 15 pesos el cajón de 30 o 35 kilos, habiendo vez que se ha llegado hasta pesos 18 el canasto, siendo la causa principal del aumento de los precios los gastos que origina la conservación en frigorífico (1).

Detalladas por variedades, los precios a que compran los consignatarios a los productores, según variedades, y adoptando los términos medios, son: de pesos 2,50 a 3 la Cara Sucia; de pesos 1,20 a 1,50 la Blanquita; de pesos 3 a 4 la Colorada y Rayada. Estos precios son puesta la manzana en la estación del Tigre y toda fruta de la planta.

(1) Es bueno hacer presente que la manzana es la fruta que más fácilmente se puede conservar al natural especialmente por el método frigorífico, pudiendo mantenerse durante siete, ocho y nueve meses, en buenas condiciones, según variedades.

Las manzanas de varias clases, recogidas del suelo, se adquieren a pesos 0,50 y 0,60 el canasto; tanto estos dos últimos precios como los que hemos expresado en el párrafo anterior se refieren a canastos de 14 a 15 kilos, más o menos. La variedad Reineta de Dolores les cuesta, puesta en Buenos Aires, de pesos 6 a 8, término medio, el canasto de 25 kilos, neto, llegando en el mes de Julio hasta pesos 15, el mismo canasto.

De Las Flores las variedades Blanca y Reineta, puestas también en la capital, son pagadas más o menos, a los mismos precios.

Los fletes de Dolores y Las Flores a Constitución son de pesos 0,80 a 1 por canasto.

Los gastos generales (1) que ocasiona cada canasto hasta el mercado, pueden calcularse a razón de pesos 0,40 a 0,50.

Claro está que los precios de la manzana que hemos enumerado constituyen términos medios, pues ellos varían según la época del año. En el mes de Julio, en el cual realizamos esta parte de nuestra investigación, los precios al por mayor de los consignatarios eran, término medio, de 8 a 12 pesos el canasto de 25 kilos y durante la época de producción, es decir, Febrero y Marzo, eran de 4 a 8 pesos el canasto de 25 kilos. Debemos insistir que estos precios son de los consignatarios y que la fruta que se vende en el mes de Julio es conservada en frigorífico y que por consiguiente, va a la venta con el recargo que es lógico.

También debe notarse, y esto es de grande interés para los que estudian la economía de esta producción y el régi-

(1) Los gastos generales a los cuales nos referimos, se descomponen en la siguiente forma, para manzana traída del Tigre: Desde estación Tigre a Retiro pesos 4,19 los 1000 kilos cargando cantidades mayores de 5000 kilos, y pesos 4,86 por cantidades no menores de 1000 kilos.

Los gastos de carga, acarreo y descarga en los mercados en general son, término medio, de 3,50 cada 1000 kilos.

El impuesto de sisa es de pesos 0,70 los 1000 kilos, y por entrada al mercado pesos 0,50 la misma cantidad. El derecho del peso se paga a razón de pesos 0,04 el canasto cada veinticuatro horas.

En cuanto al acondicionamiento, cuesta: mano de obra pesos 0,20; alambre, papel y costo de retorno del canasto vacío, pesos 0,05 por canasto.

Por cargar del vagón al carro, se eroga pesos 0,01 y por descargar del carro en el mercado, pesos 0,01 por cada canasto.

men de este comercio, que los consignatarios compran la fruta sin elegir tamaño, seleccionando después, para recién vender y cobrando precios que se diferencian mucho por manzanas que han venido en un mismo canasto; del resultado de esta selección depende casi siempre una buena ganancia, que pierden los productores por imprevisión e ignorancia.

Los canastos que los consignatarios compran son de 15 kilos y los que preparan para la venta, de 30 a 35 kilos.

Respecto a la venta al menudeo, los precios en la época de carestía (Julio, Agosto, etc.), oscilan entre pesos 0,70 y 3 y a veces hasta 4 pesos la docena, según tamaño, teniéndose poco en cuenta la variedad, pues el gusto del consumidor criollo está poco educado y refinado en lo que a esto se refiere; en la época de mayor producción los precios varían entre pesos 0,30 y 1,50 la docena de manzanas del país.

Durante esta investigación hemos tenido oportunidad de conocer la opinión de los más importantes mayoristas en el comercio de manzanas, entre los cuales debemos citar a los señores Bessio y Camuyrano (1), L. Carsoglio, Berisso Hermanos, Oneto, Parodi y Ferrari, L. Giacomelli y Hermano, José y Carlos Badano, Quintilio Faes, Nicolini y Compañía y Alberto Canessa y Hermanos.

Se han consultado también numerosos comerciantes minoristas de manzana, en los mercados del Centro, Abasto Proveedor, de Abasto, Nuevo Modelo, Ciudad Buenos Aires, etc., etcétera, oyéndose también la opinión de no escaso número de vendedores ambulantes.

La opinión general es que los precios no son caros, pero sí los impuestos municipales, de los que están todos quejosos.

Criticán algunos de ellos la ordenanza municipal, que dispone que el papel que se use para la fruta en los canastos y cajones, sea blanco; diciendo que este es caro y que, al parecer de ellos, no tiene objeto desde el momento que es toda fruta que para comer es necesario pelar.

Tomás Amadeo.

(1) Los señores Bessio y Camuyrano tienen su quinta en el Tigre que les produce veinticinco mil canastos de veinte kilos cada uno ó sean medio millón de kilos por año, cantidad esta que ellos colocan en plaza.

INDUSTRIA LECHERA

Os dí á conocer en mi memoria anterior las diversas iniciativas de este Ministerio en el sentido de fomentar y mejorar la industria de lechería que tiene en la provincia tan amplio campo para desarrollarse y constituir una de sus más grandes fuentes de riqueza. Ya lo es sin duda alguna; pero puede y debe alcanzar junto con una mayor expansión un perfeccionamiento superior incorporando á su explotación, que aún paga tributo á los sistemas embrionarios, los procedimientos modernos en lo que se refiere á la selección de los animales y á los medios de aprovechamiento de su producción, obteniendo de ésta no solo el máximum de rendimiento sino también la mejor calidad.

Consecuente con estas ideas, el Poder Ejecutivo dictó por este Departamento la siguiente resolución:

La Plata, Octubre 18 de 1911.

La provincia de Buenos Aires constituye una región eminentemente apta para el desarrollo de la industria lechera, debido á la benignidad de su clima, la riqueza de sus pastos naturales, la extensión de las praderas artificiales y su situación respecto á centros importantes de consumo, internos y externos.

A pesar de todas estas condiciones favorables y la abundancia de materia prima que pueden suministrar sus vacas y

ovejas, la industria lechera no ha alcanzado en ella mayor desarrollo, sino que, por el contrario, ha retrocedido en estos últimos años. Este estado de cosas es debido, entre otras causas, á que los productores de leche no seleccionan metódicamente sus vacas ni aseguran su alimentación en todas las estaciones del año y no dedican á su establecimiento todo el cuidado necesario, implantando los procedimientos tendientes á obtener el mayor rendimiento en cantidad y calidad de la leche.

En los países de industria lechera, para aconsejar á los tamberos la adopción de las medidas más convenientes para mejorar su ganado y aumentar su rendimiento, se han constituido sociedades de control de la industria lechera en numerosas localidades, que toman en cuenta el rendimiento de cada vaca en leche y gordura y la cantidad de alimento que ha consumido durante el período de lactancia, para deducir de ahí la conveniencia de conservarla ó desecharla del tambo. Dada la influencia considerable que han tenido estas sociedades en el adelanto de la industria lechera en numerosos países, los Gobiernos respectivos favorecen su multiplicación, ya sea subvencionándolas ú otorgando premios para los concursos de estas vacas en las exposiciones de lechería y exigiendo que no se inscriban en los libros genealógicos de las razas lecheras sino vacas que alcancen á tener una producción anual determinada de leche y gordura, por lo que es conveniente favorecer la multiplicación de estas sociedades de control en la provincia de Buenos Aires, en la cual la primera sociedad acaba de constituirse en la Estación Germania (partido de General Pinto), por el Ministerio de Agricultura, con eficaz concurso de una empresa de lechería, «The River Plate Dae-rey C^a Lt.».

Como por otra parte, entra en el programa de trabajo de este Ministerio fomentar el desarrollo de la industria lechera por todos los medios á su alcance, al iniciar y llevar á cabo con éxito sus trabajos en favor de la obligación del empleo de vagones especiales y frigoríficos para el transporte de la leche, al propender á la realización de la higienización de la leche, cuyas ventajas para la salud pública y el desarrollo de varias industrias rurales son tan importantes, y al gestionar

del excelentísimo Gobierno de la Nación la instalación de una escuela de lechería en Olavarría en los edificios cedidos por la Provincia, y siendo complemento obligado de estas medidas estimular á los productores de leche á iniciar ó á proseguir racionalmente el perfeccionamiento de su ganado y á implantar los métodos utilizados en los países de industria lechera para aumentar el rendimiento en leche y crema, el Ministerio —

RESUELVE:

1º Encárgase á la Dirección de Ganadería para proyectar las bases y condiciones para una distribución de recompensas entre los miembros de la Sociedad de control de la producción lechera, de la Estación Germania.

2º Se tendrá en cuenta en la distribución de las diversas recompensas la producción de la mayor cantidad de leche y gordura, el mayor rendimiento medio, la aptitud del personal, la utilización del mayor número de vacas de primera parición durante un período no menor de diez meses, etc.

3º Comuníquese.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

APROVECHAMIENTO DE PRODUCTOS DEL SUELO

La explotación industrial en la Provincia se ha reducido hasta el presente al casi exclusivo aprovechamiento de los productos de la ganadería y agricultura y sus derivados. Entendiendo que se hace indispensable abrir nuevos horizontes á los capitales que á diario buscan colocación en nuestro país, este Ministerio ha creído conveniente preparar los elementos concurrentes á ese objeto, por medio de estudios completos sobre los productos de las capas geológicas y cuya explotación industrial pueda prestarse á remunerativos negocios.

A este efecto y para poder disponer de un caudal de datos y antecedentes que en cualquier momento puedan ser facilitados á los que se interesen por ellos, se dispuso que la dirección del Mapa Topográfico y Geológico de la Provincia proyectara la creación de una oficina técnica especial, anexa á esa repartición, á cuyo cargo debía estar la realización de los trabajos de exploración de las capas geológicas y determinación de sus elementos, factibles de ser utilizados.

Respondiendo á esta iniciativa, la mencionada repartición ha proyectado las bases sobre las que debe crearse la oficina de investigaciones, bases que transcribo á continuación, asimismo como la nota dirigida por este Ministerio:

La Plata, Septiembre 24 de 1911.

Al señor Director del Mapa Topográfico y Geológico de la Provincia, doctor Santiago Roth.

Siendo de suma importancia para el progreso y engrandecimiento de la Provincia, que el Gobierno conozca las riquezas de materiales primarios que existen en su territorio, y en vista de la carencia de datos detallados y exactos que se tiene al respecto, sobre canteras para adoquinados, rocas utilizables para construcciones en general, así como toda clase de yacimientos: yesos, calizas, margas, arcilla, conchillas, arenas, etcétera, que puedan ser aprovechados con fines industriales, este Ministerio ha dispuesto que usted presente un proyecto para la creación de una sección que se ocupe especialmente de este asunto.

Con tal fin será conveniente que se establezca en la repartición á su cargo una subsección que practique los estudios en el terreno y otra que efectúe los ensayos y experimentos para el mejor aprovechamiento de estos productos naturales.

Saluda á usted atentamente.

José Tomás Sojo.

El proyecto que en cumplimiento de lo ordenado confeccionó el director de la repartición es el siguiente:

La oficina á crearse, por la naturaleza de estudios en que debe ocuparse, tiene que subdividirse en dos secciones:

Una que tenga á su cargo los estudios y exploraciones en el terreno, y la segunda se ocupará en el examen, ensayos y experimentos de los materiales primos en los laboratorios. Además, se formará un museo en el que se pondrán en exhibición los materiales primos y los productos elaborados.

La subsección, que tendrá á su cargo las investigaciones y exploraciones en el terreno, determinará en los mapas los puntos de las canteras y yacimientos, donde en esta Pro-

vincia se encuentran materiales aprovechables, ya sea rocas para adoquines, piedras de vereda, balastro de caminos ó rocas y sedimentos sueltos para construcciones y cualquiera otra industria, incluso los materiales utilizables para abono de tierras.

Llevará un registro en que anotará las canteras de rocas, yacimientos de sedimentos que están en explotación; determinará la clase y calidad del material y la extensión del terreno que ocupan; la producción anual, el número de empleados y obreros ocupados en ellas, en una palabra, reunirá todos aquellos datos que pueden ilustrar la importancia de esta clase de industrias. Se anotarán también las canteras y yacimientos de materiales que no están en explotación, mencionando el motivo por qué han sido abandonados.

Esta subsección practicará, además, exploraciones con sus propios elementos; hará investigaciones por medio de sondeos y excavaciones sobre la existencia de rocas y sedimentos sueltos, que pueden utilizarse en el estado como se encuentran en la naturaleza, como ser: granito, pórfido, serpentina, gneis, pizarras y otras esquistas, tobas, conglomerado, areniscas, cuarzita, mármol y toda clase de calizas, yeso, depósitos de guijarros, arena, conchillas, etcétera, y de materiales que requieren una elaboración especial para ser utilizables; entre éstos figuran, en primer lugar, las distintas clases de arcillas y margas que se emplean en la fabricación de cementos y cerámica, como también en la de muchas clases de piedras artificiales para construcciones y de adornos, y hasta para adoquines. Se estudiarán las salinas y se averiguará si existen, en la Provincia, depósitos minerales y sales utilizables para cualquiera industria ó como abono de tierra.

La subsección que tiene á su cargo los trabajos de laboratorio, se ocupará en el examen de la calidad del material natural y en ensayos y experimentos de materiales que requieren una elaboración especial. Determinará la composición de las rocas, su resistencia á la presión, su desgaste por acción mecánica, su resistencia á la acción del agua y á la atmosférica, calor y frío, la dureza y facilidad que presenta á la elaboración, pulido, etc. Se examinará también la bondad del material que se emplea en la construcción, como ser cal,

yeso, cemento, ladrillos de barro y silicoso, mezclas, hormigones, etc.

La tarea principal de esta subsección será, empero, los ensayos y experimentos del material primo, estableciendo para qué fines pueda ser utilizado en la industria.

Prestará una atención especial á los enormes depósitos de distintas clases de arcillas, que se hallan en la formación pospampeana, en las islas del Paraná y á lo largo de la costa del Atlántico, así como en los valles del Río Colorado y Río Negro. (Es muy probable, que los depósitos de arcillas que se hallan en la costa atlántica al lado de los bancos de conchilla, puedan aprovecharse con gran ventaja en la fabricación de cementos). Es casi seguro, que en los depósitos del Río Paraná, Río Colorado y Río Negro se encuentren clases de arcillas que se prestarían no sólo para la fabricación de cerámica (caños para cloacas, que todavía hay que importar) sino también para la de piedras artificiales, ladrillos de resistencia y refractarios y adoquines (Klinker). Igualmente es de esperar, que en las antiguas sierras paleozóicas del Tandil y de la Sierra de la Ventana ó en sus inmediaciones, existan depósitos de arcillas y de otros sedimentos aprovechables en la industria.

Hasta ahora se ha tenido que enviar estos materiales primos á Europa ó Norte América para hacer los ensayos, á causa de la carencia de laboratorios con maquinaria en que se pudieran efectuar experimentos de esta naturaleza, y muchos fracasos deben atribuirse á que no se han podido practicar las pruebas necesarias aquí mismo, donde se encuentra el material en cantidad suficiente.

Esta subsección hará los ensayos y experimentos por su propia iniciativa de los materiales que resulten de las investigaciones hechas en el terreno y hará también ensayos con materiales que envíen empresas y particulares, siempre que sean de utilidad pública.

La Plata, Octubre 23 de 1911.

Dr. Santiago Roth,
Director.

PROYECTO DE PRESUPUESTO

Sueldo del encargado de investigaciones en el terreno	§	500.—
2 Ayudantes técnicos, á \$ 300 cada uno	»	600.—
Peones	»	300.—
Gastos del personal técnico y peones	»	850.—
Sueldo de un ingeniero químico industrial	»	500.—
1 Ingeniero técnico industrial	»	400.—
1 Ordenanza de laboratorio	»	100.—
Gastos de laboratorio	»	400.—
Por año, \$ 43.800. Por mes	»	3.605.—
Por una sola vez, para adquisición de útiles de investigaciones en el terreno	»	3.000.—
Para adquisición de máquinas, aparatos, útiles, etc., según lista adjunta	»	14.120.—
Para instalaciones, flete, seguro, despacho de aduana, etcétera	»	7.000.—
		\$ 24.120.—

LISTA DE LOS APARATOS Y ÚTILES PARA LA SECCIÓN TECNOLÓGICA, PRECIOS EN MARCOS, SEGÚN LOS CATÁLOGOS DE « VEREINIGTE FABRIKEN FÜR LABORATORIUMSBEDARF » DE BERLIN.

PARTE I

Aparatos para la determinación de resistencia

Cátalogo No 62

864. 1 Máquina para el examen de cementos y mezclas de Martens (Betonprüfungsmaschine) Ms. 3.000.—

Partes accesorias

860.	2 Cubos de 5 centímetros	Ms.	31.—
	2 Cubos de 7,07 centímetros	»	36.—
	2 Cubos de 10 centímetros	»	50.—
	2 Cubos de 20 centímetros	»	105.—
861.	4 Zócalos (Aufsatzkasten)	»	62.75
862.	1 Pisón normal (Normal Stampfer)	»	16.—

860.	1 Molde para presión (Druckform)	Ms.	70.—
867.	Repuestos (Einsatzstücke)	»	115.—
868.	1 Máquina para mezclar automáticamente..	»	300.—
900.	1 Aparato para determinar la resistencia con- tra presión completa	»	1.250.—
901.	1 Aparato para la determinación de adhesión	»	125.—
902.	10 Cuerpos de adhesión de mármol (Haftkör- per)	»	30.—
903.	10 Cuerpos de adhesión de hierro fundido...	»	15.—
906.	1 Tamiz, 7 milímetros. 1 Metro cuadrado...	»	8.—
909.	1 Regla	»	6.—
910.	1 Juego de números de acero.....	»	10.—
912-920.	1 Aparato para hacer moldes de presión y tensión	»	87.—
921.	1 Aparato para examinar la deformación por tensión	»	35.—
922.	1 Aparato para examinar la deformación por presión	»	40.—
925.	3 Moldes de bronce (Messingzugform).....	»	30.—
926.	1 Plancha de hierro fundido	»	17.50
928.	2 Espátulas normales para tensión, 750 grad ^{os}	»	11.—
929.	2 » » para presión, 1150 grados	»	13.—
944.	1 Aparato de Tetmayer (Rammapparat).....	»	490.—
946.	1 » de tensión	»	205.—
947.	1 Conductor de munición (Schrotzuführer)...	»	25.—
948.	10 Kilos de munición	»	10.—
949.	10 Formas de bronce, número 1.....	»	90.—
952.	10 Moldes de hierro fundido	»	78.50
953.	2 Embudos	»	4.50
960.	50 Kilos de arena normal (Normalsand).....	»	7.—
963.	1 Instalación para la prueba de adhesión...	»	120.—
969.	2 Aparatos de Vicat	»	80.—
970-71.	2 Juegos, partes accesorias	»	18.—
973-74.	3 Cajones de zinc para la estabilidad de volumen	»	26.50
975.	1 Aparato para vapor de alta presión.....	»	420.—
976.	1 Horno para el mismo	»	85.—
977.	1 Aparato de desgaste de Bauschinger (Tast- apparat).....	»	180.—

979 - 80.	100 Fixplättchen	»	34.25
982.	1 Prensa hidráulica para cementos	»	1.525.—
988	1 Darr- und Kochapparat	»	60.—

PARTE II

Aparatos y utensilios para los ensayos técnicos de arcilla, tierras calcáreas, etc.

Catálogo No 60

3541.	1 Molino á mano	Ms.	110.—
3544.	1 Molino tambor de porcelana, para 2 kilos (Porzelantrommelmühle)	»	38.—
3548.	1 Molino tambor de porcelana, para 6 kilos (Porzelantrommelmühle)	»	65.—
3564.	1 Molino á balines (Kugelmühle), núm. 1	»	90.—
3593.	1 Horno de mufla, 80 : 160 : 245 milím., Crösse II. (Muffelofen)	»	72.50
3603.	1 Horno de mufla núm. 1, 350 : 350 : 500	»	350.—
3636.	1 Horno de fundición, contenido 3 litros	»	95.—
3643.	1 Horno de fundición, número 4	»	50.—
3645.	1 Horno Déville, número 1	»	135.—
3657.	1 Horno Wiessnegg	»	38.—
3655.	10 Muflas	»	15.—
3656.	1 Horno de mufla para gas, temperatura 1200° C., número 3	»	175.—
3663.	1 Horno de Heinich para ensayos, núm. 2	»	400.—
3667.	1 Horno de mufla para gas, número 1; temperatura 1500° C.	»	160.—
3691.	1 Horno de Fletcher, nº 1, (Gebläseofen)	»	17.—
3693.	20 Crisoles refractarios	»	4.—
3694.	10 Crisoles Salamander	»	5.—
5288.	1 Estufa, 100 : 80 : 40	»	200.—
5290.	1 Estufa de Chamotte	»	12.—
5317.	1 Estufa para 100° C., 25 : 30 : 20	»	130.—

Catálogo No 62

7.	1 Máquina para amasar	»	160.—
15	1 Máquina para triturar	»	275.—
	2 Prensas para hacer moldes (Stampf und Schraubformpresse)	»	5.000.—

Ms. 7.596.50

PARTE III

Aparatos y utensilios para análisis especial de arcillas, tierras calcáreas, cementos y de los productos elaborados con ellas

Catálogo 62

853.	1 Aparato para determinar la permeabilidad, según Michaelés	Ms.	155.—
855.	1 Aparato para separación de arcillas	»	8.50
857-58.	1 Aparato para determinar el cambio de temperatura	»	16.50
870.	1 Volumenómetro común	»	15.—

Catálogo No 60

892.	1 Volumenómetro de Seger	»	60.—
------	--------------------------------	---	------

Catálogo No 62

871-74.	10 Tamices diferentes	»	110.—
875-76.	Tela de bronce para tamices de 60, 120, 144, 1600 y 2500 mallas.....	»	99.—
876.	Tela metálica de 5000 mallas, un metro cuad.	»	33.—
882.	2 Embudos para tamices	»	55.—
888.	1 Volumenómetro Michaelés	»	55.—
889.	1 Volumenómetro Schumann	»	7.—

Catálogo No 60

2847.	1 Bomba para hacer vacío de Geryk.....	»	93.—
4329.	500 Prismas de Seeger	»	30.—
3373	4 Morteros de acero (2 de 15 milímetros y 2 de 20 milímetros).....	»	43.—
3353.	3 Morteros de ágata	»	53.50
4333.	2 Termoelementos Pt. Pt. Rh. T. 1600° C.	»	300.—
4340.	1 Galvanómetro, T. 1600° C.	»	180.—
4356.	2 Tubos de porcelana	»	54.—
4330.	10 Cápsulas de Chamotte (Hängeschalen)....	»	25.—
5050.	10 Termómetros de 0° 250° C.	»	30.—
1645.	1 Gasvolumetro, aparato univ. de Lunge... ..	»	160.—
5532.	2 Balanzas de Sartorius, 100 grs., —0,1 mg.	»	450.—
5530.	1 Balanza de Sartorius, 500 grs., —0,15 mg.	»	300.—
5647.	1 Balanza hidrostática de 5 kilos	»	105.—
5648.	1 Balanza hidrostática de 0,01 gramo.....	»	30.—
5644.	1 Balanza decimal para 25 kilos.....	»	48.—
	1 Balanza común para 10 kilos.....	»	26.—

2244.	1 Juego de pesas de 1 mg. á 500 gramos	<i>Ms.</i>	45.—
.	1 Juego de pesas de 1 mg. á 100 gramos	»	28.—
2268.	1 Juego de pesas comunes	»	16.35
Catálogo No 60			
4114.	6 Cápsulas de platino	<i>Ms.</i>	800.—
4163.	6 Crisoles de platino	»	263.—
			<hr/>
			<i>Ms.</i> 3.698.85

RESUMEN

Parte I.	<i>Ms.</i>	8.922.—
Parte II.	»	7.596.50
Parte III.	»	3.698.85
Para completar las existencias del labora- torio en útiles y drogas	»	5.000.—
		<hr/>
Suma total.....	<i>Ms.</i>	25.217.35

CONCURSO DE MOTORES

Organizado el concurso de motores á explosión con el objeto de poner en evidencia el sistema más conveniente para los agricultores, si bien no se logró la concurrencia de competidores, sirvió para despertar el interés y preparar el ambiente para un nuevo certamen que ya se ha resuelto celebrar á principios del año entrante.

El jurado del primer concurso se expidió en los siguientes términos:

La Plata, Septiembre 3 de 1911.

El jurado instituído por decreto de Noviembre 26 de 1910, vistas las experiencias realizadas en el campo de experimentos de la Escuela Regional de Agricultura de la Universidad de La Plata (Santa Catalina) durante el mes de Agosto del corriente año, y —

CONSIDERANDO:

Que á pesar de la publicidad dada al concurso por todos los medios al alcance de la comisión, sólo concurrió el motor «Oruga», construído por la casa Holt de California é introducido á esta plaza por los señores Casterán Hermanos;

Que muchas casas del ramo pidieron oportunamente datos para solicitar su inscripción, sin llegar á formalizar sus pedidos, exceptuándose dos de ellas que una vez inscriptas pidieron su eliminación á última hora;

Que teniendo en cuenta los altos intereses afectados por el decreto del Poder Ejecutivo aludido, el jurado resolvió some-

ter al único motor concurrente á todas las pruebas y exigencias necesarias para satisfacer las condiciones estipuladas en el programa y bases aprobadas, las que fueron formuladas de modo que pudieran aplicarse indistintamente á uno ó varios motores concurrentes;

Que el jurado, al formular estas bases, tuvo en cuenta las necesidades de nuestras explotaciones rurales, de acuerdo con las exigencias económicas de las mismas;

Que sometido á los ensayos del programa formulado el motor « Oruga », los que fueron llenados en todas sus partes, el jurado —

RESUELVE:

1º No declarar desierto el concurso, á pesar de haber sido uno solo el motor concurrente.

2º Adjudicar el primer premio, consistente en tres mil pesos moneda nacional y diploma, al motor « Oruga », fabricado por la casa Holt de California é introducido á esta plaza por los señores Casterán Hermanos.

3º Dar cuenta de este veredicto al Poder Ejecutivo, para que se haga efectivo el premio.

4º Comunicarle á los interesados, agregando el programa de experiencias realizadas y sus resultados.

5º Solicitar de la prensa nacional la difusión de este fallo en bien de los intereses agrícolas de la Provincia.

Dado en La Plata á 3 de Septiembre de 1911.

*Julio Llanos, Ignacio Unánue, Pedro T. Pagés,
Marcelino Conti, Sebastián Godoy.*

*Conrado Martín Uzal,
Secretario.*

El Poder Ejecutivo dictó entonces la siguiente resolución:

La Plata, Octubre 14 de 1911.

Habiéndose llenado los requisitos establecidos en el decreto de 28 de Noviembre de 1910, para el concurso de motores á

explosión y atento el veredicto del jurado nombrado por dicho decreto, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Aprobar el veredicto de la Comisión.

2º Librar orden por separado al Ministerio de Hacienda para la entrega á los señores Casterán Hermanos, introductores del motor «Oruga», la suma de (§ 3000 m.n) tres mil pesos moneda nacional, importe del primer premio.

3º Por el Ministerio de Obras Públicas se expedirá el correspondiente diploma.

4º Pase al Taller de Impresiones á fin de que proceda á la impresión de (2000) dos mil ejemplares en folleto que comprenda el decreto de 28 de Noviembre de 1910 y el fallo del jurado.

Impútese al ítem 145 del presupuesto vigente.

Comuníquese al presidente del jurado la presente.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

En atención á la importancia del asunto y en el deseo de comprobar con más eficacia la bondad de los motores, se ha llamado á un nuevo concurso, en la fecha y condiciones que establece el decreto siguiente:

La Plata, Abril 11 de 1912.

CONSIDERANDO:

Que persisten las mismas razones aducidas en el decreto de fecha 28 de Noviembre de 1910, referentes á un concurso de motores á explosión;

Que en vista de los resultados obtenidos por el concurso anterior, á pesar de haber sido uno solo el mecanismo concurrente, se impone la realización de otro nuevo concurso, al que se presenten distintos tipos de motores á explosión y de vapor de mayor y menor fuerza, que se adapten á las necesidades de la grande, mediana y pequeña explotación rural;

Que la solución del problema de la tracción de los instrumentos agrícolas y necesidades de fuerza motriz en las estancias y chacras de la Provincia, está en la adopción de los tipos apropiados de motores á explosión y de vapor, según las regiones en que han de actuar;

Que siendo deber del Gobierno procurar la solución de un problema de tanta importancia para el porvenir económico de la Provincia, orientando á los productores en la adquisición de los mecanismos que su industria requiere, el Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Art. 1º Llámanse á concurso para el mes de Enero de 1913, á los fabricantes y representantes de motores á explosión y de vapor, movidos á petróleo, bencina, etc., para que, en presencia de una comisión especial, realicen las pruebas necesarias á fin de demostrar cuáles son los tipos más aptos para las necesidades de nuestra agricultura.

Art. 2º Dichos motores deben ser de tracción y adaptables á todas las faenas agrícolas, de labranza, siembra, trilla, etc.

Art. 3º Los gastos necesarios para la presentación de los mecanismos, el personal que ha de manejarlos, etc., serán por cuenta de los concurrentes, exceptuando el transporte ferroviario de ida y vuelta que será por cuenta del Gobierno.

Art. 4º La Dirección de Agricultura y Ganadería se encargará de la propaganda en el país y en el extranjero, y de las atenciones permanentes exigidas para el buen éxito del certamen.

Art. 5º El presente decreto, los programas y antecedentes se imprimirán en un folleto, en idioma inglés, francés y castellano, para hacerlo circular entre todos los fabricantes de Europa y Norte América.

Art. 6º Los ensayos serán dirigidos por una comisión especial, presidida por el Director de Agricultura, y de la que forma parte un senador, un diputado y cuatro ingenieros agrónomos, de los cuales uno de ellos actuará como secretario *ad honorem*. Esta comisión constituirá el jurado y sus fallos serán inapelables.

Art. 7º Los premios serán: un primero de 15.000 pesos moneda nacional; un segundo de 10.000 pesos moneda nacional y un tercero de 5.000 pesos moneda nacional. Cada uno de estos premios irá acompañado del correspondiente diploma refrendado

por el señor Ministro de Obras Públicas y el presidente y secretario del Jurado.

Art. 8° Autorízase al Director de Agricultura para que recabe de los propietarios rurales la extensión de tierra laborable necesaria para los ensayos, á razón de 100 hectáreas por cada motor concurrente, siendo de cuenta de dicho propietario los gastos del laboreo, para lo cual se fijan éstos en un máximo de cuatro pesos con cincuenta centavos moneda nacional por hectárea.

Art. 9° En caso que á juicio del Jurado existan dos motores uno á explosión y otro á vapor, acreedores á cualesquiera de los premios instituídos, éstos serán otorgados á ambos á la vez, haciendo constar en el diploma la clase del motor premiado.

Art. 10. Las funciones de los miembros del jurado serán honoríficas y sólo devengarán un viático de quince pesos diarios mientras ejerzan su cometido, proporcionándoseles, además, por el Ministerio de Obras Públicas, los pasajes necesarios para trasladarse al lugar de las experiencias, tantas veces como sea necesario.

Art. 11. Con el objeto de que sirvan de ayudantes en las experiencias, la Dirección de Agricultura recabará los servicios honoríficos de cuatro estudiantes de agronomía, los que recibirán un viático de diez pesos diarios, mientras desempeñen su cometido.

Art. 12. El concurso se celebrará de acuerdo con las siguientes bases, ensayos y condiciones:

1° Los motores á que se refiere este concurso deberán ser utilizables por medio de poleas para el funcionamiento de bombas, desgranadoras, máquinas de trillar, etc., y servir á la vez de tractores.

2° Los pedidos de inscripción para tomar parte en el concurso serán dirigidos al Director de Agricultura y Ganadería de la Provincia de Buenos Aires, calle 7 número 1268, en La Plata.

3° El registro de inscripciones quedará cerrado el 30 de Diciembre de 1912.

4° En el acto del pesaje de las máquinas, los constructores ó apoderados deberán entregar una hoja firmada en la cual consten, bajo la garantía de la casa constructora, los siguientes datos:

Potencia del motor. Alesaje de los cilindros. La *course* (carrera ó recorrido) de uno ó de varios pistones. Número de vueltas del motor por minuto de marcha. Número de cilindros ó pistones. Modo del allumaje del motor. Número de tiempos. Naturaleza de

la transmisión. Peso sobre los ejes de adelante y atrás y el precio de venta corriente, puesto en Buenos Aires.

5° Los fabricantes pueden agregar, además, todos los datos concernientes á la cantidad de trabajo, combustible y lubricantes y todos aquellos que juzguen convenientes para ilustrar al jurado.

6° Los motores deberán hallarse en Buenos Aires, en condiciones de embarque para el lugar de las experiencias, antes del 15 de Enero de 1913, acompañándolos de las piezas y repuestos que consideren necesarios.

7° Los arados especiales para los ensayos de labranza serán costeados por los concurrentes y deberán acompañarse á cada tractor.

8° Los motores y mecanismos deberán ser de tipo corriente y no fabricados especialmente para el concurso.

9° Los motores deberán ser sometidos á todos los ensayos que el jurado estime conveniente, y en todos los casos serán manejados por el personal de la casa concurrente.

10. Los ensayos serán efectuados dentro y fuera del establecimiento donde se inicien, si así lo dispone el jurado. En este último caso, los gastos que demande la traslación de los mecanismos serán por cuenta del Gobierno.

11. El concurrente que se niegue á someter el motor que presente á una sola de las pruebas que exija el jurado, será retirado del concurso.

12. La apreciación de los motores se hará clasificando numéricamente las siguientes aptitudes y cualidades:

- 1° Número de caballos.
- 2° Cantidad de hectáreas aradas en ocho horas.
- 3° Consumo de combustible.
- 4° Duración de las piezas.
- 5° Precio del motor.

13. Los primeros premios en cada categoría corresponderán á los que obtengan una mayor suma de puntos, y los segundos y terceros á los que siguen en progresión.

14. Los puntos serán cien, distribuídos en la siguiente forma:

- | | | | |
|----|------|----|---------|
| 15 | para | el | primero |
| 30 | » | » | segundo |
| 15 | » | » | tercero |
| 30 | » | » | cuarto |
| 10 | » | » | quinto |

15. En caso de empate se someterán los mecanismos á pruebas especiales, cuyo programa será sometido á la aprobación de los interesados, premiándose al que resulte vencedor.

16. Los premios serán adjudicados á los que hayan presentado las máquinas que resulten premiadas.

17. Si á juicio del jurado los mecanismos sometidos al concurso no satisficieran las necesidades de nuestra agricultura, podrá rechazarlos sin más apelación.

ENSAYOS Á QUE SE SOMETERÁN LOS MOTORES Y CONDICIONES QUE SERVIRÁN
DE BASE AL JURADO PARA LA APRECIACIÓN DE LOS MISMOS

1° Se entenderá por trabajo útil, el tiempo que tarde un motor en arar una superficie determinada; dicha superficie nunca será menor de cien hectáreas.

Para ello se tendrá en cuenta el número de caballos, la rapidez, el consumo de nafta y aceite y el desgaste de las piezas.

2° La nafta á usarse deberá ser la común de 700 grados á 710 grados 15 centígrados.

3° Se puede usar alcohol carburado al 50 por ciento.

4° Para el precio del combustible se tomará como base el promedio de éste durante los últimos seis meses.

5° El combustible será provisto por los concurrentes y siempre será de la misma calidad y naturaleza.

6° Los tanques serán sellados; en marcha ó trabajo no podrán ser llenados sin consentimiento del comisario *ad hoc* propuesto por el Jurado, aunque siempre llevarán una ó dos latas de repuesto para el caso de rotura del tanque ó pérdidas de las canalizaciones, bien comprobadas por el comisario.

7° El comisario podrá exigir muestras del combustible cuando lo crea conveniente y aun hacer desarmar los tanques para la comprobación final.

8° El concurrente que no se someta á esta exigencia será descalificado.

9° Piezas que pueden llevarse en cada vehículo para cambiarlas á voluntad:

Bujías, válvulas, pasadores, resortes diversos de mecánica, cojinetes á bolillas ó bolillas aisladoras, uniones y tubo de cautchou, piezas interiores del carburador y cepillos de magneto.

10. Piezas selladas que no pueden ser reemplazadas sino por otras piezas igualmente selladas:

Allumaje por magneto, éste y su cadena; allumaje por acumuladores, una bobina, cuatro elementos de dos volts. Allumaje por magneto y bobina, un magneto, una bobina. Allumaje por magneto y acumuladores, un magneto y su cadena (transmisión), una bobina, cuatro elementos de un volt, un juego de frenos, un cardán, una cadena de transmisión.

Para máquinas á vapor: un quemador completo, un tubo de caldera de repuesto y sus elementos de unión.

11. Las otras piezas no comprendidas en estas dos categorías, no podrán ser cambiadas bajo ningún pretexto. Toda tentativa de fraude dará lugar á que se excluya y descalifique inmediatamente la máquina.

No podrán emplearse más de dos hombres por máquina y solamente ellos podrán manejarlas.

12. Los motores, una vez terminado el trabajo del día, serán encerrados en un sitio *ad hoc*, teniendo los mecánicos dos horas para preparar el combustible, engrasarlos, revisarlos y limpiarlos, todo esto bajo la vigilancia del comisario.

Pasado este tiempo deberá dejar su máquina hasta el día siguiente.

13. El tiempo ocupado en el arreglo se contará como si el motor hubiera estado trabajando en el terreno.

14. Dada la orden de marcha, el vehículo debe partir inmediatamente.

15. El tiempo de trabajo empezará á contarse desde el momento en que se dé la señal de marcha al motor.

16. Sólo podrán tener acceso al sitio donde se depositen los motores los miembros del Jurado, los controladores ó comisarios, el servicio de orden y los dos mecánicos de cada máquina. Un representante de cada casa concurrente, acreditado oficialmente, también podrá entrar y salir al mismo tiempo que los mecánicos del motor que le corresponda, pero sin poder tocarlo.

17. Cuando una máquina no llegue á la hora indicada por el comisario, para comenzar el trabajo, á las operaciones de pesaje y contralor, éstas serán hechas cuando el comisario lo crea conveniente, pero después de haberse pagado por el concurrente en retardo una multa de cien pesos moneda nacional.

18. Los comisarios estarán encargados de vigilar el aprovisiona-

miento y el consumo de la máquina y el tiempo de trabajo de ésta; para ese efecto anotarán en las planillas especiales, que deberá elevar y firmar, la cantidad de combustible y aceite, el trabajo útil del motor, la cantidad de agua gastada, las reparaciones ó arreglos hechos en las diferentes piezas del mecanismo del motor ó de la transmisión, indicando su importancia, naturaleza y duración.

19. Será permitido el cambio de conductores ó mecánicos.

20. Las responsabilidades civiles y penales estarán á cargo de los concurrentes, siendo bien entendido que el Gobierno declina toda responsabilidad de cualquier naturaleza que ella sea.

21. Toda persona que tome parte en este concurso, se infiere que conoce perfectamente este reglamento y declara someterse á él, sin reservas de ninguna clase, y á las consecuencias que de él puedan resultar. El caso de fuerza mayor no será admitido como justificativo de un retardo ó de una falta cualquiera al reglamento.

22. Todos los puntos de detalle no previstos en este reglamento serán resueltos por la Comisión del concurso ó por un delegado especial nombrado por ella.

23. Las reclamaciones deberán ser hechas dentro de las veinticuatro horas de motivadas, acompañadas de la suma de cien pesos moneda legal y dirigidas, hasta la conclusión del concurso, al presidente del jurado.

24. Si la reclamación es justa, los cien pesos serán devueltos inmediatamente.

25. Los concurrentes se comprometen, en caso de dificultades de interpretación ó de otras diferencias de cualquier naturaleza que sean, á someterse al fallo único de la Comisión del Jurado, el que será inapelable, y renuncian desde ya á intentar ningún juicio ante los tribunales por cuestiones que se relacionen con el concurso.

26. El presidente del Jurado queda encargado de asegurar todos los detalles que exija la aplicación del presente reglamento.

Las experiencias de labranza se harán en las condiciones que á continuación se establecen y servirán para constatar en la práctica los inconvenientes y defectos de cada uno de los mecanismos. La profundidad de la labranza en los ensayos comparativos, debe ser uniforme para todos los motores ensayados. Los arados pueden ser de discos ó de rejas. El término medio de arada será de

diez hectáreas por día, debiendo cada motor arar un mínimo de cien hectáreas.

27. Los gastos de aradas serán pagados por el propietario del campo donde se efectúe, á razón de \$ 4,50 máximo por hectárea.

28. El Gobierno adjudicará los tres siguientes premios á los motores que obtengan las mejores clasificaciones:

Primer premio—Quince mil pesos moneda nacional (\$ 15.000).

Segundo premio—Diez mil pesos moneda nacional (\$ 10.000).

Tercer premio—Cinco mil pesos moneda nacional (\$ 5.000).

Art. 13. Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

SALUBRIDAD PÚBLICA

VACUNACIÓN ANTIVARIÓLICA

Si bien la vacunación se efectúa en la Provincia con apreciable amplitud y se ha logrado quitar á la viruela el carácter grave que revestía hasta hace algunos años, se tropieza con inconvenientes para aplicarla con la rigidez necesaria, de modo de desterrar por completo esa enfermedad ya eliminada en algunos países merced á la energía con que se ha hecho efectivo el tratamiento de preservación. La ignorancia popular, no obstante los adelantos alcanzados en la educación pública, se mantiene y entorpece la acción de la autoridad sanitaria, á la cual es preciso dotarla de mayores atribuciones, de suerte que le sea dado cumplir su misión con la eficacia reclamada. En este sentido he procurado una ley autoritativa, que permita la práctica de la vacuna en forma permanente.

El año anterior tuve oportunidad, consecuente con estos propósitos, de someter á vuestra consideración el proyecto que transcribo, al que acompañaba el siguiente mensaje:

A la Honorable Legislatura:

Consecuente con lo manifestado en el Mensaje, al inaugurar el presente período legislativo, tengo el honor de someter á la consideración de Vuestra Honorabilidad el adjunto proyecto de ley sobre vacunación y revacunación obligatoria en la Provincia.

Los propósitos que principalmente ha tenido en vista el Poder Ejecutivo al confeccionar ese proyecto, han sido, en primer término, establecer las acciones penales para los que resistan su cumplimiento, toda vez que en la ley que ha regido hasta ahora, los infractores quedaban en la impunidad, haciendo estériles las medidas adoptadas para combatir esa enfermedad, y en segundo lugar crear otras disposiciones complementarias, tendientes á formar una ley que consulte más ampliamente las necesidades de la higiene pública.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

PROYECTO DE LEY DEL PODER EJECUTIVO

Art. 1º Es obligatoria la vacunación antivariolosa de los habitantes de la provincia de Buenos Aires:

- a) Durante el primer año de edad, los nacidos después de la promulgación de la presente ley.
- b) Después del primer año de edad, los que no comprueben haber sido vacunados.

Art. 2º Cumplida la obligación expresada en el artículo anterior, será también obligatoria la revacunación cada ocho años, á partir de la última inoculación positiva.

Art. 3º Si el resultado de las inoculaciones practicadas fuera negativo, deberán éstas repetirse por lo menos una vez cada año, hasta la obtención de un resultado positivo.

Art. 4º Cuando reinase la viruela con carácter epidémico, en uno ó varios partidos, la autoridad sanitaria, no obstante el cumplimiento de las disposiciones de los artículos 1º y 2º, podrá ordenar la vacunación y revacunación de los habitantes del partido ó zona infectada, así como también á los de aquellos que amenazaren estarlo.

Art. 5º Los padres, tutores y en general toda persona que tenga niños á su cuidado ó servicio, serán responsables del cumplimiento de las prescripciones de los artículos 1º, 2º y 3º.

Art. 6º Los directores de las escuelas públicas, ó particulares ú otros institutos de enseñanza, no podrán admitir alumnos ó

miembros del personal docente que no comprueben debidamente haber cumplido con las obligaciones de esta ley.

Art. 7º Los directores de institutos oficiales de la Provincia ó que reciben subvención de la misma, los de hospitales en general, los de cárceles ó departamento de presos ó detenidos, son responsables de las infracciones á esta ley, que cometan las personas que tienen bajo su dirección y custodia.

Art. 8º Los directores, ó los que estén al frente de fábricas, talleres, casas de industrias y de comercio de cualquier ramo; los de empresas de cualquier orden; los de bancos; los de casas de beneficencia; los propietarios ó arrendatarios de campos ganaderos ó agrícolas; en las casas de habitación, los jefes ó personas al frente de las mismas, no podrán admitir en sus establecimientos ó domicilios respectivos á persona alguna bajo su dirección ó servicio, que no posea comprobante de haber cumplido con las disposiciones de los artículos 1º y 2º.

Art. 9º Los que dedicados al ejercicio de un comercio, cualquiera que sea su naturaleza, necesiten para ese objeto autorización ó patente municipal, deberán presentar á la autoridad municipal, al solicitar la autorización ó efectuar el pago de la patente que les corresponda, los comprobantes de haber cumplido con la ley de vacunación y revacunación.

Art. 10. Los empleados provinciales, cualquiera que fuera su categoría sean civiles ó militares y las personas á que se hace referencia en los artículos 5º, 6º, 7º y 8º, están igualmente obligados al cumplimiento de las disposiciones de la ley sobre vacunación y revacunación.

Art. 11. La comprobación del cumplimiento de las disposiciones establecidas en los artículos 1º y 2º, debe hacerse por certificado de vacunación, extendido por médicos ó personas autorizadas por la Dirección de Salubridad, en la forma que lo determine el reglamento de esta ley.

Art. 12. La persona que practique la vacunación, en cada caso, está obligada á extender el certificado correspondiente, y los padres ó tutores ó sus representantes y en particular cada persona que lo posea deberá presentarlo á la autoridad sanitaria, cada vez que le sea requerido.

Art. 13. Quedan eximidos de cumplir con las disposiciones de los artículos 1º, 2º y 3º:

a) Las personas que comprueben con certificado médico, haber tenido viruela.

b) Las que á juicio de un facultativo la inoculación del virus antivariólico puede ser de peligro para su salud.

En el caso del inciso *a)*, esta excepción será por un tiempo menor de ocho años á contar de la época en que tuvo lugar la infección variólica.

En el caso del inciso *b)*, la excepción será por el tiempo que dure el impedimento.

PENALIDADES

Art. 14. Los que infringieran lo dispuesto en los artículos 1º, 2º, 3º y 4º, incurrirán en una multa de cincuenta pesos moneda nacional, sin perjuicio de que se les practique la inoculación del virus antivariólico. En caso de no ser satisfecha la multa, se procederá al arresto de la persona, el que durará mientras exista la causa de su detención.

Art. 15. Las personas mencionadas en los artículos 5º, 6º, 7º y 8º que no cumplan con las disposiciones de estos artículos, incurrirán en una multa de cincuenta pesos moneda nacional, por cada infracción.

Art. 16. La municipalidad de cada distrito ó partido, rechazarán todo pedido de autorización ó patente que al ser presentado no esté acompañado de los comprobantes que se indican en el artículo 9º de esta ley.

Art. 17. Los empleados provinciales, cualquiera que sea su categoría que se negasen á cumplir las obligaciones que esta ley les impone, serán separados de sus puestos mientras no satisfagan esta obligación.

Art. 18. Se aplicará una multa de cien pesos moneda nacional:

a) Al que extienda un certificado falso, de vacunación ó revacunación.

b) Al médico que, falseando la verdad, certifique que el interesado se encuentra comprendido en las excepciones de los incisos *a)* y *b)* del artículo 13.

c) Por cada inoculación á la persona no autorizada, que practique la vacunación.

d) A la que estando autorizada no observe los cuidados y

el procedimiento prescripto para la vacunación, en el reglamento de esta ley.

Los que infrinjan los incisos *c)* y *d)* de este artículo, serán responsables ante la justicia de los daños ó perjuicios que causaren á la persona vacunada.

Art. 19. Las multas y penas establecidas por esta ley, serán aplicadas directamente por la Dirección General de Salubridad ó bien por intermedio de la policía ó el juzgado de paz del lugar de la infracción.

Art. 20. El producido de las multas se destinará á cubrir los gastos que ocasione la presente ley, y mientras sea éste insuficiente se proveerá á ellos de rentas generales, imputándose á la misma; debiendo el Poder Ejecutivo, en caso necesario, establecer el personal complementario que se requiera para la estricta aplicación de ella.

Art. 21. La Dirección General de Salubridad, es la autoridad sanitaria encargada de la aplicación, vigilancia y reglamentación de la presente ley, debiendo en todos los casos prestarle su cooperación los jueces de paz, las municipalidades y autoridades policiales.

Art. 22. Derógase toda otra ley y demás disposiciones administrativas que se opongan á la presente.

Art. 23. Comuníquese, etc.

Sojo.

LA HIGIENE EN EL CAMPO DE MAYO

El señor Ministro de Guerra de la Nación llamó la atención del Ministerio á mi cargo respecto al peligro que amenazaba á los conscriptos alojados en el Campo de Mayo por la descomposición de las aguas del río Las Conchas, producida, según informes que obraban en su poder, por el derrame de residuos que hacía la fábrica de alcoholes que en esas inmediaciones posee el señor Mattaldi.

Inmediatamente se encomendó la investigación del caso á la Dirección de Salubridad, la que comprobó

que no era el establecimiento mencionado el responsable de los inconvenientes apuntados, sino que éstos provenían de la utilización del río para volcar los residuos de los cuarteles de la referencia.

El informe técnico respectivo se remitió al señor Ministro de la Guerra. De ese trabajo se anotan más detalles en el anexo correspondiente.

PROVISIÓN DE AGUA POTABLE

Entretanto se aborde definitivamente el importante problema de la provisión de agua potable á las localidades de la Provincia, donde la existencia de ciertas enfermedades sólo reconoce por causa la mala calidad del líquido que se consume, el Ministerio ha creído conveniente disponer medidas que tiendan á evitar la contaminación de la napa utilizable. El medio más eficaz, dentro de los recursos disponibles, toda vez que la construcción de obras de salubridad impone un gasto crecido, es el empleo de estanques sépticos.

Para buscar el sistema más práctico de esta clase de depuración de las materias orgánicas, se encomendó un estudio especial á un técnico de reconocida competencia, dictándose al efecto el siguiente decreto:

La Plata, Enero 22 de 1912.

CONSIDERADDO:

Que en diversos trabajos científicos producidos por reparticiones técnicas dependientes de este Ministerio, se ha hecho resaltar la urgencia y la necesidad de proveer de agua potable á las poblaciones de la Provincia que carecen de ella, y especialmente á los centros urbanos donde es más general la contaminación de las napas común y semisurgentes;

Que estas indicaciones están abonadas por el examen directo de más de dos mil muestras de aguas analizadas por la Oficina Química de la Provincia y por las secciones química y bacteriológica de la Dirección General de Salubridad Pública;

Que en la investigación técnica llevada á cabo en 1907, respecto del agua de las escuelas públicas, consta que de 683 análisis sólo 233 dieron un resultado positivo de potabilidad, clasificándose el resto como inapto para la alimentación, resultado tanto más alarmante cuanto que el 49 por ciento del agua proveniente de pozos semisurgentes fué declarado de uso malo y peligroso para la salud pública;

Que no existiendo en diversos pueblos de la Provincia la segunda napa ó semisurgente, y hallándose obligadas sus poblaciones á surtirse de agua de pozos comunes, la autoridad pública está en el deber de proteger al subsuelo de toda contaminación, muy particularmente donde no sea posible la construcción de obras de salubridad, por medio de tanques sépticos generales, como lo aconseja la higiene pública moderna, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Disponer que se realice un estudio especial sobre esta materia, que comprenda:

- a) Condiciones generales y especiales de funcionamiento y resultados prácticos de los diversos sistemas de fosas sépticas, lechos bacterianos y sus anexos.
- b) Utilización y destino que debe darse á los líquidos provenientes de dichos tanques, según el grado de depuración de los mismos.
- c) Relación de los pueblos en que, por falta de ríos caudalosos ó su lejanía del mar, debe aplicarse con preferencia para la eliminación de los residuos cloacales el sistema de los tanques sépticos generales.

Art. 2º Encomendar este estudio al doctor Pedro J. Pando, profesor de química médica y biológica de la Facultad de Ciencias Médicas de Buenos Aires y ex jefe de la Oficina Química de la Provincia.

Art. 3º Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

LA PLATA

RADICACIÓN DE INDUSTRIAS

Os daba cuenta en mi anterior Memoria del propósito decidido que me anima de estimular, por todos los medios posibles, la radicación de establecimientos industriales en la capital de la Provincia, con el fin de dar impulso á los progresos que viene realizando, acentuándolos y consolidándolos de modo que su vitalidad se arraigue por medio de obras de positivo provecho.

Debo declararos que mis empeños no han sido vanos, sintiéndome satisfecho por los resultados obtenidos hasta la fecha y que permiten prever uno más completo tan pronto los capitalistas se compenentren de las ventajas que se les ofrece.

La Plata dejará de ser, en no lejano tiempo, la ciudad exclusivamente burocrática y si bien no me ilusiono al extremo de imaginarme una transformación absoluta é inmediata que la convierta en emporio industrial, pienso que prepararemos el terreno para lograr en el futuro una saludable evolución económica.

Lanzada la iniciativa hace un año, se ha conseguido interesar á muchos industriales, dispuestos á aprovechar los beneficios positivos que les reportará instalarse en esta ciudad.

Efectuado un estudio previo acerca de las condiciones de La Plata para determinar dentro de su ejido

una zona especial con destino á la ubicación de fábricas, tuve oportunidad de remitiros un proyecto al que le prestasteis favorable acogida. Dicho proyecto, que transcribo á continuación, iba acompañado del siguiente mensaje explicativo:

La Plata, Octubre 9 de 1911.

A la Honorable Legislatura:

El Poder Ejecutivo somete á vuestra deliberación, como resultado de sus estudios, el adjunto proyecto de ley, tendiente á impulsar el desarrollo de las industrias existentes en la capital de la Provincia y á promover, á la vez, la implantación de nuevos é importantes establecimientos fabriles.

No se ocultará á Vuestra Honorabilidad que la idea de fomentar el desenvolvimiento industrial de la Provincia debe ser prestigiada por todo Gobierno que estime como una consecuencia de la prosperidad privada, el crecimiento de la riqueza pública; pero el propósito particular de especializar la atención gubernativa en el desarrollo económico de la ciudad de La Plata, ha de coincidir más aún con vuestro pensamiento legislativo, por requerir la capital de Buenos Aires una vitalidad cada día más intensa, no sólo para responder al ascendiente que legítimamente tiene su territorio, sino también para promover decididamente el progreso provincial con el influjo de sus adelantos materiales. El censo general de La Plata levantado en los últimos días de Mayo de 1909, evidenció en sus capítulos relativos al movimiento comercial é industrial, que la capital había realizado grandes progresos desde la época de su fundación, no obstante el sacudimiento de crisis que se produjo en su incipiente organismo económico. Y así, su comercio — exclusión hecha de los capitales bancarios — representaba una suma de cerca de diez y ocho millones de pesos nacionales, distribuídos entre 1697 casas; su industria con 932 establecimientos, superaba á esa cantidad al registrar un padrón de veintiún millones; y sus principales bancos, con una cartera de diez y siete millones de pesos nacionales, tenían en depósito, entre sus diferentes cuentas, un total de veinti-

nueve millones, habiendo descontado en ese mismo año cuarenta y ocho millones de igual moneda.

Esta estadística reveladora de los progresos realizados en pocos años, debía llamar fundadamente la atención del Poder Ejecutivo, siquiera sea como un exponente indubitable de la capacidad económica de la capital bonaerense, amén de las observaciones sugerentes que ella provocaba, desde el primer momento, considerando este asunto bajo el punto de vista de lo que es capaz el esfuerzo privado aun desprovisto de la acción protectora oficial.

Pero un razonable espíritu de observación no podía atribuir sino cierta relatividad á esas cifras halagüeñas. Si bien la estadística retrospectiva anotaba un crecimiento gradual y definitivo hasta el presente, la comparación censal acusaba la deficiencia de algunas otras manifestaciones ó el retardo en la evolución de los procedimientos industriales. Así, por ejemplo: el comercio exterior de exportación fué descendiendo desde 1907 hasta el año de 1910, en que se exportó tres millones menos que en 1909 y aun seis millones menos que en 1908, representando el movimiento exportador del puerto de La Plata, con relación al del país, el 40 por ciento en 1910, cuando los cuatro años anteriores arrojaban porcentajes superiores y el de 1908 alcanzó hasta un 57 por ciento. En el orden agrícola la intensidad de los cultivos con relación al área sembrada, exceptuando la sementera del maíz que arrojó el 42,4 por ciento, solamente alcanzó á 0,8 por ciento para la cebada, á 3,4 por ciento para la avena y á 0,4 por ciento para el lino; lo que demuestra la poca extensión de las explotaciones agrarias, no obstante el buen rendimiento que podría dar á los pequeños agricultores el cultivo intensivo de sus chacras.

La productiva industria de las aves de corral, cuyo aliciente está principalmente en la proximidad de los grandes centros de consumo, no ha prosperado en La Plata en la medida que deja suponer la cercanía de la Capital Federal, con su gran mercado interno capaz de atraer con prescindencia de la competencia local, toda la producción de esta clase que ofrecen sus alrededores. Sin embargo, dentro de su ejido hay posiciones como las de Abasto, Melchor Romero, Hernández, Ringuelet,

Elizalde, Arana y Circunvalación, todas ellas servidas por el Ferrocarril del Sud que están llamadas á la implantación de granjas y de otras explotaciones derivadas de la agricultura y la ganadería.

Por otra parte, la estadística revela también que la evolución industrial no ha llegado aún á su mayor desarrollo desde que una de sus características, el concurso que la mujer y el niño prestan á la producción fabril, no ofrece en La Plata la importancia que reviste en otros centros industriales.

La participación del trabajo femenino y la del pequeño industrial, es menor aún en esta ciudad que en Mendoza, donde existían en 1910 cien establecimientos menos que en La Plata. Ambos elementos representan en la Capital Federal sobre el total del elemento obrero, el 25 por ciento; en el Rosario el 18,5 por ciento; en Mendoza el 14,6 por ciento y en La Plata solamente el 11 por ciento.

Surge de lo expuesto, ya que puede decirse que de cada fábrica se costean con modestia numerosos presupuestos domésticos, la necesidad de atraer hacia la capital de la Provincia, aquellos establecimientos que ocupen á la mujer y al niño en sus manufacturas.

Fueron todas estas deducciones las que impulsaron al Poder Ejecutivo á prestar á este asunto una dedicación especial, á cuyo efecto dictó el decreto de 20 de Abril del corriente año, ordenando diversos estudios estadísticos y amplias investigaciones, á fin de que á base de sus resultados se adoptasen medidas adecuadas para atraer hacia La Plata la radicación de grandes industrias. Y aun cuando estas monografías no han terminado definitivamente, el Poder Ejecutivo tiene noticias de algunas de sus condiciones, tal vez las más indicadas para determinar una orientación acertada á la acción gubernativa.

En efecto, si el desenvolvimiento industrial de la ciudad ha sido relativamente rápido, en medio de las dificultades que ofrecían los primeros medios de transporte, el Poder Ejecutivo abraza la esperanza de un mejoramiento efectivo de sus actuales condiciones económicas, trabajadas por la acción privada con el aliciente del concurso oficial.

El proteccionismo que desea desarrollar el poder administrador no consistirá ni en la exención total de los impuestos,

ni en la fijación de altas tarifas á la producción extranjera — materia ésta que no es del resorte provincial, — sino en poner al alcance de las industrias que se radiquen en La Plata los elementos necesarios para labrar su prosperidad futura, de manera que las empresas de bases sólidas se abran camino por la bondad de sus productos, obtenidos dentro de la jurisdicción provincial al amparo de un régimen económico francamente liberal. Y aparece este pensamiento gubernativo en un momento propicio. La red fluvial y ferrocarrilera que une á La Plata con las zonas más importantes del país, comenzará en breve á explotarse en toda su extensión.

No ha de ser difícil al Gobierno Nacional obtener del Ferrocarril del Sur una tarifa mínima para las mercaderías que vayan del puerto de La Plata á los depósitos fiscales de la Capital Federal; la acción del Ferrocarril Midland proyectará toda su eficacia sobre la zona provincial cuando termine el trazado de sus concesiones; la Compañía General de Ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires ha establecido ya el servicio de carga entre los puertos del Rosario y La Plata, vinculando á esta ciudad, además, por medio de todas las líneas de trocha angosta del país sin necesidad de trasbordo, con las provincias de Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca y Jujuy; y, por último, la línea provincial al Meridiano V servirá dentro de poco para vincular á La Plata con el interior de la Provincia, lo que significará desde el punto de vista material, dar vida propia al comercio mayorista local y atraer hacia su puerto toda la producción agropecuaria que sea exportable de esas ricas zonas provinciales.

No extrañará, pues, á Vuestra Honorabilidad, que el Poder Ejecutivo al proyectar esta ley haya querido, como medida previa, substraer á toda otra jurisdicción que no sea la provincial, el régimen legal ó administrativo de las industrias á establecerse en La Plata, en el radio de la zona especial que se destinará á concentrar en el futuro la mayor parte del movimiento fabril de la ciudad.

De otra manera, el ejercicio de varias jurisdicciones dentro del mismo radio de acción, mantendrá un régimen de trabas y dificultades que el industrial mira con justificable aprensión.

La experiencia confirma las prevenciones que surgen de un estado de cosas que, en el mejor de los casos, cuando ninguna perturbación obsta á la marcha regular de las explotaciones, es molesto, gravoso é inarmónico en los medios de fomentar el interés privado. Cuando puede llegarse al mismo resultado consultando las necesidades edilicias, las exigencias de la industria y hasta los intereses del Estado, la simplicidad es un progreso; por ello el Poder Ejecutivo reclama para la jurisdicción provincial la facultad exclusiva de intervenir en la zona industrial que se proyecta desentendiéndola de toda otra autoridad pública, como no sea la atribución impositiva que corresponde al Gobierno Nacional como un poder manante de su soberanía.

Fuera de otras cualidades del proyecto de ley sometido á la consideración de Vuestra Honorabilidad y sobre las que no insiste el Poder Ejecutivo para no alargar demasiado este mensaje, conviene, sin embargo, recalcar lo suficiente sobre lo que dispone el artículo... respecto al sistema impositivo á regir especialmente dentro de las zonas industriales á crearse.

De nuevo el Poder Ejecutivo manifiesta su creencia de que el fomento industrial de La Plata no dependerá de un exagerado proteccionismo que lleve á los poderes públicos á liberación absoluta de todo impuesto fiscal; bien por el contrario, considera que la ayuda á las industrias será contraproducente, cuando se parta de una base equivocada, como sería la de pretender dar vida próspera á establecimientos cuya capacidad financiera sea tan efímera que no pueda atender al pago religioso de los impuestos. Pero el legislador, y muy principalmente tratándose de una ley especial como en el presente caso, no puede olvidar cuál es en el momento actual la opinión ambiente del gremio para el que se legisla. Y si el interés general de la atracción ó fomento de industrias está por encima del interés fiscal, afectado con la implantación de un sistema rentístico moderado y de excepción, lógicamente los poderes públicos deben inclinarse ante la influencia de las circunstancias, ya que contradecirlas sería inconducente.

Es esta reflexión la que ha inspirado la fijación de un plazo prudencial de quince años, dentro del cual un solo impuesto, por todo concepto, sea el que grave el desenvolvimiento de

las industrias radicadas dentro de las zonas de influencia de esta ley. Quítase, así, la posibilidad de que una aplicación disconforme con estas ideas dé á distintos sistemas rentísticos el carácter de un régimen parcial ú opresivo. Además, consulta el proyecto de ley los principios de igualdad y uniformidad que consagran las constituciones de la Nación y de la Provincia, desde que no se les lesiona con la distribución del impuesto, proporcional y equitativamente entre todas las personas que se encuentran en identidad de situaciones.

El Poder Ejecutivo conoce los antecedentes que existen en la Provincia, respecto á los propósitos de fomentar distintas manifestaciones industriales, pero sin desconocer la eficacia que cada uno de ellos haya podido tener en la práctica ó simplemente como medio de propaganda, considera que la forma propuesta es la que consulta mejor las características de este problema tan fundamental para los intereses económicos de la capital de la Provincia. Por eso solicita de Vuestra Honorabilidad una preferente atención sobre este asunto.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ I. ARIAS,
José Tomás Sojo.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Con destino á formación de una zona industrial en la capital de la Provincia, facúltase al Poder Ejecutivo para reservar hasta cuatrocientas hectáreas de la tierra fiscal que posee en las inmediaciones de la Ensenada, lindando con el Camino Blanco, que conduce á la Ensenada y al Puerto de La Plata.

Art. 2º Los establecimientos industriales que se instalen dentro del radio que comprenda la mencionada zona, ya sea adquiriendo, arrendando ó usufructuando del Gobierno dicha tierra fiscal, gozarán de las franquicias que esta ley establece, y quedarán sujetos exclusivamente á la jurisdicción provincial, por lo que respecta al sistema impositivo, á la vigilancia é inspección de salubridad, al régimen legal ó administrativo,

y al contralor ó fiscalización sobre el cumplimiento de las disposiciones legales y administrativas.

Art. 3º Una vez que el Poder Ejecutivo haya determinado la ubicación de esta zona industrial, ofrecerá en venta, arrendamiento ó usufructo distintas fracciones de tierra fiscal adecuadas para establecimientos de industria en grande y pequeña escala, bajo las condiciones siguientes:

- a) Que antes del año, contado desde la celebración del contrato con el Poder Ejecutivo, se dé comienzo á la respectiva explotación industrial.
- b) Que la falta de cumplimiento de las obligaciones que contraiga cada industrial, autorizará al Poder Ejecutivo á rescindir sin indemnización alguna.
- c) Que los derechos correspondientes á los compradores, arrendatarios ó usufructuarios de dichas tierras, no podrán transferirse sin el previo asentimiento del Poder Ejecutivo.

Art. 4º Dentro del plazo de quince años, contados desde la fecha de la promulgación de esta ley, todos los establecimientos, sin excepción, que se instalen en la zona industrial, sólo pagarán el impuesto que ella establece; quedando exentos del pago de todo otro impuesto, gravamen, servicio ó contribución de carácter provincial ó municipal, cualquiera que sea su naturaleza ó denominación.

Dichos establecimientos pagarán al tesoro provincial un único aporte del cinco por mil sobre el valor venal de los productos industriales correspondientes á los doce meses anteriores á la declaración de sus propietarios. Su pago se hará en dos cuotas: una en Febrero y la otra en Octubre.

Este impuesto se cobrará en la siguiente proporción:

- 1º Sobre el valor declarado, íntegramente, á todas las industrias no enumeradas en los incisos siguientes.
- 2º Sobre las dos terceras partes, las fábricas de artículos rurales, y las industrias derivadas de la agricultura y la ganadería, así como las que exporten sus productos por el Puerto de La Plata.
- 3º Sobre la mitad, las industrias de alimentación, vestido y de construcción.

Del producido de este impuesto, el Poder Ejecutivo entregará á la Municipalidad en compensación de los servicios municipales que preste el 20 por ciento de la recaudación anual.

Art. 5º En los radios que no están actualmente favorecidos por los servicios de aguas corrientes, obras de salubridad y desagües pluviales, los propietarios industriales podrán construir para uso de sus explotaciones pozos semisurgentes y tanques sépticos sin estar obligados á modificar posteriormente estos sistemas.

Art. 6º Los industriales cuyos establecimientos fabriles ó talleres estén actualmente ubicados ó se instalen en adelante fuera del radio de la zona creada por esta ley, podrán acogerse á sus beneficios dentro de los seis meses contados desde su promulgación para las industrias existentes, y desde la instalación definitiva de las respectivas explotaciones, si se trata de industrias nuevas. A unos y á otros no les comprenderá el beneficio de la jurisdicción exclusiva á que se refiere el artículo 2º; así como tampoco á los propietarios no industriales, respecto del impuesto único con relación á la propiedad inmueble en que se radiquen ó estén radicadas las industrias de referencia.

Art. 6º Para la aplicación del artículo anterior es requisito indispensable que los establecimientos que deben acogerse á esta ley, representen un capital fijo, como minimum, de cien mil pesos, ó cuya producción al año alcance ó sobrepase la suma de cincuenta mil pesos nacionales.

Art. 7º El Poder Ejecutivo dará toda clase de facilidades y promoverá la formación de barrios obreros. Los terrenos destinados á la construcción de viviendas para trabajadores, que contengan un número no menor de diez casas, quedan exentos de todo impuesto provincial ó municipal.

El Poder Ejecutivo gestionará de las empresas de transporte, la adopción de tarifas especiales para los artículos provenientes de la zona industrial, y queda autorizado para extender las obras de salubridad, aguas corrientes, alumbrado y pavimentación, como asimismo, para hacer las obras de desagüe que fueran necesarias en la zona que se destina por esta ley, para instalación de industrias.

Art. 8º Una comisión formada de tres funcionarios depen-

dientes del Ministerio de Obras Públicas, tendrá á su cargo la tarea de intervenir en todos los asuntos que deriven de la ejecución de esta ley, correspondiéndole, precisamente, asesorar al Poder Ejecutivo sobre las diversas relaciones que se sometan á resolución y estudio.

Art. 9º El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley, quedando facultado para invertir hasta la suma de diez mil pesos moneda nacional en los gastos relativos á esta clase de estudios, imputándose el gasto á esta ley.

Art. 10. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sojo.

Sancionada la ley, se dictó el siguiente decreto reglamentario:

La Plata, Mayo 1º de 1912.

Siendo necesario reglamentar la ley de fecha 19 del pasado, que establece una zona industrial en la ciudad de La Plata, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Desígnase para formar la comisión creada por el artículo 9º de la ley de 19 de Marzo de 1912, sobre fomento industrial de la ciudad de La Plata, al presidente del Departamento de Ingenieros y al oficial mayor del Ministerio de Obras Públicas, bajo la presidencia del funcionario encargado, por decreto de Abril 20 de 1911, de realizar un estudio especial sobre esta materia. Se constituirá de un presidente y dos vocales, que durarán dos años en sus funciones y cuyos trabajos serán *ad honorem*.

Art. 2º Tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Asesorar al Poder Ejecutivo respecto de la mejor forma de impulsar los trabajos relativos al mejoramiento industrial de la ciudad de La Plata.
- b) Entender de los asuntos relacionados con la administración y régimen de la zona industrial.
- c) Administrar la tierra fiscal comprendida dentro del radio de cuatrocientas hectáreas que afecta especialmente la Ley de industrias.

- d)* Dictaminar en los expedientes que sobre esta materia se sometan á la resolución del Poder Ejecutivo.
- e)* Llevar un registro especial en que se especifiquen los contratos relativos á cada uno de los industriales que se radiquen en la zona, y en el que se anoten las transferencias autorizadas por el Poder Ejecutivo y todas las resoluciones de carácter definitivo.
- f)* Promover la legislación industrial en la Provincia, proyectándola y sometiéndola á la consideración del Ministerio de Obras Públicas.
- g)* Fomentar la formación de barrios obreros, gestionando del Poder Ejecutivo las facilidades necesarias para difundirlos en los distintos centros industriales existentes ó que se formen en adelante.
- h)* Realizar la propaganda necesaria á fin de que se conozcan los beneficios que reportará á los industriales la radicación en La Plata de sus respectivos establecimientos.
- i)* Elevar trimestralmente al Ministerio de Obras Públicas un informe de los trabajos realizados.
- j)* Dirigir al personal administrativo que se ponga á sus órdenes, para el mejor cumplimiento de su misión.

Art. 3º Queda facultada la comisión para solicitar del Departamento de Ingenieros la mensura y amojonamiento de las 400 hectáreas de tierra fiscal á que se refiere el artículo 1º de la ley; así como para recabar de la Dirección General de Salubridad el análisis de las aguas y tierras respectivas. Podrá también requerir informes directamente de las oficinas públicas provinciales, y adoptar todas las medidas que requiera la buena ubicación de la zona industrial.

Art. 4º A este efecto se tendrán en cuenta las necesidades y exigencias de industrias de distintas naturaleza, con relación al lugar de adquisición de la materia prima y á su transporte; al sitio ó distancia de los mercados y los medios de comunicación que los sirven; á la importancia de las construcciones fabriles y á los demás elementos de juicio que puedan motivar el más rápido progreso de la mencionada zona.

Art. 5º El Poder Ejecutivo determinará oportunamente el radio que abarcará la zona industrial, pudiendo subdividirla en lotes, si así conviniese á los intereses económicos de La Plata.

Podrá igualmente distribuir las 400 hectáreas en fracciones distintas, linderas ó no, una de otras.

Art. 6º Una vez determinada su ubicación definitiva, el Ministerio de Hacienda dispondrá que la administración de dicha tierra fiscal pase al Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con lo que dispone el artículo 3º de la Ley de Contabilidad.

Igual medida se adoptará en los casos en que alguna otra fracción de tierra fiscal se afecte al servicio de la Ley de industrias.

Art. 7º Las respectivas secciones del Departamento de Ingenieros proyectarán la extensión, alumbrado y pavimentación hasta la zona destinada á la instalación de industrias; así como también las obras de desagüe ó saneamiento requeridas.

Art. 8º El Ministerio de Hacienda adoptará las medidas que correspondan para que la Dirección General de Rentas liquide y deposite anualmente á la orden del intendente ó comisionado municipal de La Plata, el 20 por ciento del impuesto único que por esta ley les corresponde abonar á los industriales comprendidos en sus disposiciones.

Art. 9º De acuerdo con lo prescripto en el artículo 4º de la ley, el pago del impuesto único del cinco por mil (5 0/00) se hará sobre la totalidad del valor declarado para todas las industrias no especificadas en los dos artículos siguientes.

Art. 10. Corresponde abonar el impuesto industrial sobre las dos terceras partes del valor declarado, á los siguientes establecimientos industriales:

- a) Fábricas de artículos y máquinas rurales.
- b) Industrias derivadas de la agricultura y la ganadería.
- c) Establecimientos fabriles que exporten su producción por el puerto de La Plata.

Art. 11. Corresponde abonar el impuesto sobre la mitad del valor declarado á los siguientes establecimientos:

- a) Cremerías y queserías; fábricas de embutidos, de fiados y de especias.
- b) Frigoríficos, graserías, saladeros y molinos de harina.
- c) Las industrias de alimentación en general.
- d) Fábrica de peinado é hilado de lana, é hilanderías de seda.
- e) Talleres de confecciones y fábricas de calzado y sombreros.

- f) Fábricas de casimires y tejidos diversos.
- g) Industria de vestido en general.
- h) Alfarerías, yeserías, aserraderos y herrerías mecánicas.
- i) Hornos de ladrillos, fábricas de cal y de mosaicos.
- j) Industrias de construcción en general.

Art. 12. En los casos en que algún establecimiento industrial se encuentre comprendido conjuntamente en las categorías de los artículos anteriores, el Poder Ejecutivo fijará la escala sobre la que deberá aplicarse el pago del impuesto, favoreciendo preferentemente á los establecimientos fabriles, talleres ó industrias cuya producción sea de artículos de primera necesidad y se destinen al consumo interno de la población de la Provincia.

Art. 13. Por el corriente año de 1912, el pago del mencionado impuesto podrá efectuarse durante el mes de Octubre, acumulando sobre la segunda cuota el importe de la primera, vencida en el mes de Febrero.

En lo sucesivo, se hará en la proporción y plazos que determine la ley.

Art. 14. Los industriales que el Poder Ejecutivo declare acogidos á los beneficios de la Ley de industrias, y que hubieren abonado ya otros impuestos, podrán reclamar del Ministerio de Hacienda, por intermedio del de Obras Públicas, la devolución de las sumas pagadas, á las que se deducirá el importe que debe oblarde de acuerdo con la ley citada y el presente decreto.

Art. 15. La declaración á que se refiere el artículo 4º de la ley se hará en formularios especiales, que contendrán los datos estadísticos que requiera el Poder Ejecutivo á fin de poseer los elementos de juicio comprobatorios que se conceptúen necesarios.

Art. 16. El Poder Ejecutivo realizará trabajos de propaganda en favor de la zona industrial en el país y en el extranjero, á cuyo efecto la comisión especial formulará publicaciones periódicas é ilustrativas.

Art. 17. Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, dése al Registro Oficial y archívese.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

Anticipándose á la sanción de la ley y á fin de formar juicio exacto del medio en el cual debe tener su aplicación, el Poder Ejecutivo encomendó á fines del ejercicio anterior una investigación amplia, nombrando para realizarla al doctor Arturo Condomí Alcorta, que con motivo de su intervención en la obra del censo de La Plata, había tenido oportunidad de especializarse en estas materias.

El designado presentó en su oportunidad un informe minucioso, demostrando por los diversos antecedentes consignados, las condiciones propicias de la capital de la Provincia para hacer en ella efectivo el pensamiento que informa la ley de que me ocupo.

Creo oportuno incorporar á esta Memoria y como elemento ilustrativo, algunos de los puntos que trata el doctor Condomí Alcorta en su informe:

DATOS GENERALES SOBRE LA POBLACIÓN DE LA PLATA

(Según el censo general de 1909)

Población total.....	95.126 habitantes
Extensión.....	1.139 km ²
Densidad.....	83,5 pnr km ²

CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN DESDE SU FUNDACIÓN,
AÑO 1882

FECHAS DE REFERENCIA	Habitantes (cifras censales)	CRECIMIENTO		Años de cada periodo	Creci- miento anual %
		Absoluto	Por ciento		
(1) Noviembre de 1882..	7 662	—	—	—	—
(2) Marzo de 1884	16 778	9 116	119	2	59
(3) Noviembre de 1884 ..	22 849	6 071	36,2	—	—
(4) Octubre de 1885	27 643	4 794	21	1	21
(5) Enero de 1890	65 610	37 967	137,3	5	27,4
(6) Mayo de 1895	60 991	—	—	—	—
(7) Mayo de 1909.....	95 126	20 516	45	19	2,4

LA EDIFICACIÓN EN LA PLATA

La propiedad edificada, según la forma en que se la ocupa, está clasificada así: para familia solamente, 65,58 por ciento; para familia y negocio ó taller, 11,24 por ciento; para inquilinato, 1,54 por ciento; para diversos destinos, 2,52 por ciento y sin especificarlos, 19,12 por ciento.

Censos:—

1884	1 169 edificios
1890	10 857 »
1895	9 925 »
1909	12 975 »

Edificios á fines de 1910:—

Censo 1909	12 975 edificios
Edificado en el año 1909.....	1 131 »
» » » 1910.....	1 281 »
	—————
	15 387

Aumento en veinticinco años:—

Censo 1909	12 975 edificios
» 1884	1 169 »

Aumento..... 11 806 = 1009 %.

PERSONAL EMPLEADO EN LAS INDUSTRIAS DE LA PLATA

				<i>Total</i>
Maestros.....	969 varones	40 mujeres		1009
Oficiales	2203 »	199 »		2402
Aprendices	664 »	102 »		766
Peones	724 »	2 »		726
Otros.....	1215 »	131 »		1346
	—————	—————		—————
Total.....	5775 varones	474 mujeres		6249

NÚMERO Y CAPITAL DE LOS ESTABLECIMIENTOS

ESPECIFICACIÓN	Número de establecimientos	Inmuebles	Máquinas, herramientas, etc.	Materia prima	Productos elaborados	TOTAL
Alimentación	118	927 400	895 590	336 950	361 433	7 108 653
Madera	99	216 750	85 620	62 330	110 593	476 302
Metales y anexos	109	658 000	343 340	120 107	141 850	1 263 297
Vestidos y tocador	360	1 043 550	476 295	518 079	510 258	2 548 182
Mueblaje y utensilios de menaje	48	224 500	30 820	485 040	169 080	472 940
Artísticos y de adorno	64	153 400	91 130	78 400	113 100	436 030
Cueros	14	22 000	19 050	13 860	51 950	106 860
Artes gráficas, papel y anexos	29	411 000	476 905	107 060	160 540	1 155 505
Productos químicos y artículos sanit. .	8	137 500	144 750	24 320	32 300	338 870
Materiales de construcción	42	684 400	413 950	612 650	412 220	2 123 220
Medios de transporte y servicios púb. .	36	837 500	1 072 200	69 050	25 950	2 904 700
Empresas e industrias varias	5	9 000	14 500	20 300	7 000	50 800
TOTAL	932	5 325 100	4 955 159	2 011 646	2 096 274	18 985 359

* Includido en este total 4 587 180 pesos moneda nacional, capital del frigorífico que no tiene distribución.

MÁQUINAS Y MOTORES QUE UTILIZAN LOS ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES DE LA PLATA

Movidos por electricidad	470
» » vapor	527
» » gas	31
» » viento	6
» » fuerza animal	16
» » el hombre	560

Motores:— 136 con una fuerza máxima de 9292 caballos.

LA INDUSTRIA LECHERA

Capital de sus establecimientos:—

En inmuebles	\$ ^{m/n}	1.568 000
» animales	»	1.243 495
» máquinas y útiles	»	28 600
» productos elaborados	»	2 800
Total	\$^{m/n}	2.842.895

BANCOS — AÑO 1910

NOMBRE DE LOS BANCOS	Cartera existente al 31 de Diciembre 1910	DEPÓSITOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1910					Total de descuentos efectuados durante el año
		Cuentas corrientes	Caja de Ahorros	Plazo fijo	Judiciales	TOTAL	
De la Provincia de Bs. As	4 654 657,98	1 088 048,32	879 463,37	149 578,70	25 816 597,11	28 833 687,50	17 226 856,64
De la Nación Argentina.....	4 665 814,54	1 555 708,11	2 405 695,08	487 321,34	1 526 975,23	5 975 699,76	9 979 269,82
De la Nación, Enseñada....	258 662,68	247 479,99	229 218,74	1 071,00	145,00	477 914,73	436 331,19
Español del Río de la Plata.	3 233 883,67	1 015 768,38	976 583,58	695 195,48	—	2 687 547,44	11 683 341,73
Italia y Río de la Plata....	4 873 564,19	1 533 833,42	2 084 573,05	1 338 006,70	—	4 956 413,17	8 355 481,24
Comercial Argentino	200 171,90	19 191,64	23 131,53	—	—	42 323,17	547 934,44
La Defensa del Hogar	445 901,43	21 560,00	183 559,98	—	—	205 119,98	854 292,00
Popular, La Plata	524 161,87	27 400,59	33 412,26	3 072,58	—	63 885,43	815 278,25
El Económico.....	36 706,75	—	660,00	—	—	660,00	72 709,35
Total.....	18 893 485,01	6 408 990,45	6 816 297,59	2 674 245,80	27 343 717,34	43 243 251,18	49 771 494,86

ESTADÍSTICA RETROSPECTIVA — AÑOS 1905 Y 1910

AÑOS	Número de Bancos	Cartera existente al 31 de Diciembre	DEPÓSITOS AL 31 DE DICIEMBRE					Total de descuentos efectuados durante el año
			Cuentas corrientes	Caja de Ahorros	Plazo fijo	Judiciales	TOTAL	
1905.....	4	6 726 650,19	4 003 252,38	3 252 938,17	5 155 247,91	178 042,85	12 589 481,31	16 043 837,68
1906.....	5	9 198 954,21	2 807 686,81	3 741 290,46	2 420 347,63	8 469 762,73	17 439 087,63	20 445 091,84
1907.....	6	10 026 788,23	3 832 886,55	4 112 904,09	2 034 953,29	16 766 140,55	26 746 884,48	25 185 780,53
1908.....	6	13 925 677,27	3 817 451,14	4 614 979,64	2 081 413,10	18 632 707,32	29 146 554,20	36 662 281,00
1909.....	6	16 929 704,91	4 929 674,63	5 706 344,38	2 625 702,03	16 014 064,47	29 275 785,11	48 657 224,26
1910.....	9	18 893 485,01	6 408 990,45	6 816 297,59	2 674 245,80	27 343 717,34	43 243 251,18	49 971 494,86

COMERCIO EXTERIOR

Año de 1910:—

Exportación.....	\$ oro	14.962.638
Importación.....	»	9.164.280

Corresponde sobre el comercio exterior del país:—

A la exportación.....	40 por mil
A la importación.....	26 »

CAPITALES EMPLEADOS Y SU ESPECIFICACIÓN (1)

ESPECIFICACIÓN	Número de casas	Inmuebles	Instalaciones, envases, &	Mercederías	TOTAL
Alimentación	759	2 428 800	655 240	3 142 415	6 226 455
Mueblaje y utensilios de mensaje..	40	113 000	35 570	371 820	521 390
Vestidos y tocador	211	680 780	267 060	2 909 300	3 857 140
Materiales de construcción	25	164 500	36 950	441 150	642 600
Productos primos de agric. y gan.	373	951 800	89 247	690 825	1 781 872
Agencias, etc.	7	—	11 220	30 000	41 220
Medios de transporte	8	1 607 000	111 500	395 000	2 113 500
Artísticos, adornos y recreo	157	245 700	205 150	367 577	818 427
Higiene, sanidad y química	35	242 500	173 550	458 500	874 950
Artes gráficas y sus productos	52	172 500	34 135	177 920	384 555
Diversos	29	68 000	21 900	142 900	232 800
Total.....	1 697	6 674 580	1 642 922	9 127 407	17 444 999

(1) Los establecimientos bancarios no figuran en esta compilación.

CONDICIONES EN QUE SE EFECTÚA EL TRABAJO
EN LAS INDUSTRIAS DE LA PLATA

La evolución industrial de esta ciudad no tropieza con los serios inconvenientes que la lucha entre el capital y el trabajo presenta en la Capital Federal, ni con los entorpecimientos que acarrea la acción del proletariado en la conquista de su mejoramiento gremial. En La Plata, la costumbre por una parte y la influencia del ambiente metropolitano por la otra, presiden el desarrollo de la vida obrera, que es normal y pacífico.

La legislación industrial provincial no existe, en verdad, si se exceptúa la ley de descanso dominical de Enero 7 de 1907, y una que otra reglamentación con respecto á las industrias insalubres, en las que la Dirección General de Salubridad en unos casos, y la Municipalidad en otros, toman intervención con fines de higiene pública. El derecho consuetudinario es el que preside las relaciones del trabajo.

Los salarios, en igualdad de condiciones, son relativamente menores á los que devenga el obrero en la ciudad de Buenos Aires, donde la carestía de la habitación ha determinado exigencias gremiales que han sido satisfechas por los capitalistas. La demanda constante de operarios mantiene sin duda el precio de los salarios del hombre adulto, no obstante ser menor el costo en La Plata de la vida proletaria; notándose, á la inversa, un descenso en el salario de la mujer y del niño, cuya participación en la tarea industrial no ha tomado aún mucha importancia en la capital de la Provincia.

En efecto, mientras en la Capital el elemento de obreros adultos, el de mujeres y el de menores industriales está representado, respectivamente, por el 75 por ciento, 17 por ciento y 8 por ciento, en La Plata la proporción resulta desfavorable á los dos últimos, en la siguiente forma: hombres, 89 por ciento; mujeres, 7,5 por ciento; menores, 3,5 por ciento.

Es esta una faz que han de tener en cuenta, para el futuro principalmente los talleres de trabajos manuales (1), en atención á la posibilidad de obtener el concurso de la mano de obra barata, que economiza en la producción.

TOTAL DEL PERSONAL DE OBREROS

Alimentación	1 951
Madera	302
Metales y anexos	598
Vestidos y tocador	1 687
Mueblaje y menaje	170

(1) Industrias de tocador y vestido. Talleres de trabajos manuales, como los heliográficos, de tejidos, de fabricación de sombreros, fábricas de tabacos, etc.

Artísticos y de adorno.....	160
Cueros	52
Artes gráficas, papel y anexos.....	364
Productos químicos y artículos sanitarios.	71
Materiales de construcción	481
Medios de transporte y servicios públicos.	381
Empresas é industrias varias.....	32
Total.....	6249

RESUMEN

REFERENCIAS	Mayores de 14 años	Mejores de 14 años
Argentinos	2308	244
Extranjeros	3669	28
Saben leer y escribir	5515	245
No saben leer ni escribir...	462	27
Trabajan 8 horas.....	1869	169
> 8 á 10 horas	3338	85
> más de 10 horas..	770	18

El progreso industrial de La Plata, aun en la hipótesis posible de un rápido desenvolvimiento, no ha de encontrar dificultades permanentes en su relación con los elementos obreros, para quienes dicha ciudad ofrece la perspectiva de alcanzar en día no lejano el cumplimiento de una de las aspiraciones más nobles del proletariado: la que se refiere á su vivienda amplia é higiénica. Y ello no como una solución de orden local, si no más amplia con referencia á la misma ciudad de Buenos Aires, donde el problema del hogar propio para el obrero se aleja cada vez más de la realidad con la ascendente valorización de sus alrededores, y las dificultades de su tráfico urbano.

Para el Gobierno de la Provincia, la solución de este importante asunto vendrá cuando la industria radique sus núcleos obreros, en la medida que su fomento vaya demandando mayores elementos de trabajo.

Villa Elisa, Tolosa, Los Hornos, Ensenada, Circunvalación y otros centros, igualmente importantes, reúnen todas las condiciones para la vida cómoda y saludable del trabajador.

SISTEMA RENTÍSTICO: LA NACIÓN, LA PROVINCIA, LA COMUNA

Los establecimientos industriales radicados en la ciudad de La Plata se hallan sometidos, en cuanto á la aplicación de los impuestos, á tres jurisdicciones distintas: la nacional, la provincial y la municipal, de acuerdo con las disposiciones legales siguientes, y con la salvedad referente á las industrias comprendidas dentro de la zona franca del puerto de La Plata, que están libres de todo gravamen cualquiera que sea su origen, categoría ó denominación.

ORDEN NACIONAL

Los únicos gravámenes que contribuyen á formar el tesoro nacional, con relación á los productos industriales de la Provincia, son los impuestos internos y los derechos de importación, en la misma forma para todos los establecimientos del país, sin distinciones de lugar ó residencia.

Pero conviene tener presente, que tanto los impuestos indirectos que cobra la Nación sobre el azúcar, la cerveza, los vinos, tabacos, naipes y alcoholes, como los llamados derechos de importación ó sea impuestos sobre el consumo, no gravan en definitiva al que produce ó introduce los artículos industriales, pues si es cierto que ellos lo pagan, no lo es menos que esos gravámenes se incorporan al precio de los productos ó de las mercaderías, que luego es satisfecho por los consumidores en general.

Bajo el punto de vista del industrial, en el primer caso de los impuestos indirectos, si bien por incidencia efectiva ellos los pagan, debe tenerse en cuenta que bien pronto repetirán su importe del consumidor, en virtud de la conocida teoría económica de la repercusión ó difusión del impuesto; y en el segundo caso, tratándose de los derechos de aduana, menos aún deben preocupar á los industriales argentinos, porque ellos importan un proteccionismo que les favorece.

ORDEN PROVINCIAL

Impuesto á la producción agropecuaria. — Recae este gravamen solamente sobre los ocupantes de los predios rústicos. Su importe representa el cuatro por mil (4 ‰) sobre el valor del inmueble, según la estimación oficial, que es, por regla general, un treinta ó cuarenta por ciento más bajo que el costo real de la propiedad. Las municipalidades no pueden, por prohibición legal, establecer ningún impuesto sobre los ganados, frutos del país, forrajes ó cereales, con excepción del derecho de abasto. Se abona en dos cuotas. No pagan esta contribución las propiedades urbanas.

Impuesto de contribución territorial. — Los terrenos y edificios de propiedad particular, pagan por este concepto, el cuatro por mil (4 ‰) sobre su valor venal, y el dos por mil (2 ‰) como contribución escolar, cuyo importe total se abona en dos cuotas.

Impuesto al comercio é industrias. — No pagan este impuesto, las industrias que explotan los siguientes ramos: Lavado de lanas y pieles. Fundición de tipos de imprenta. Fabricación de tejidos de lana, seda ó algodón. La elaboración de aceites vegetales y azúcar de remolacha. Los tambos y fabricación de manteca. La fabricación de caseína.

El impuesto creado por la ley respectiva grava todo ramo de comercio é industria que se ejerza en la Provincia, con las limitaciones y excepciones que se establecen más adelante. Su tasa es proporcional al giro del capital de cada establecimiento, es decir, que se cobra sobre el valor de los productos industriales correspondientes á los doce meses anteriores á la declaración de los contribuyentes. En ningún caso su cuota podrá ser menor de treinta pesos (§ 30) moneda nacional.

El criterio para la fijación del impuesto es el siguiente: El Poder Ejecutivo, en presencia del padrón de todos los capitales declarados, fija anualmente la cuota que correspondería pagar á los comerciantes ó industriales. Este porcentaje fué hasta 1910 de 3,75 por mil, habiéndose aumentado, actualmente, á 5,25 también por mil.

El impuesto se cobra de acuerdo con el promedio citado:

- a) Sobre el capital íntegro á cualquier ramo de comercio ó industria en general.
- b) Sobre las dos terceras partes del capital, á las fábricas de artículos rurales y á las imprentas que editan diarios.
- c) Sobre la mitad del capital, los frigoríficos, saladeros, gra-serías, casas de comercio al por mayor, fábricas de fi-deos, fábricas de jabón y velas, panaderías y las cre-merías independientes ó anexas á una fábrica de man-teca.
- d) Sobre la tercera parte del capital, los molinos harineros y los acopiadores de frutos, cereales ó ganados.
- e) Sobre la cuarta parte del capital, los comisionistas ó corredores en general y consignatarios de frutos, cerea-les ó ganados.

Impuestos de salubridad. — Se cobra el 10 por ciento men-sual sobre la renta, que corresponde 4 por ciento por el ser-vicio de cloacas y el 6 por ciento por el de aguas corrientes.

ORDEN MUNICIPAL

Los establecimientos que se dedican á explotaciones indus-triales, pagan por este motivo algunos derechos municipales, que derivan de las funciones de contralor y fiscalización ejer-cidas por la comuna en sus relaciones con las actividades in-dividuales. Ellos son los siguientes:

Inscripciones, por valor al año, de un peso moneda nacional.

Patente de letrero y chapas, un peso moneda nacional, al año.

Impuesto de pesas y medidas, por contraste y revisión anual:

Por peso de 5 kilos ó más, 35 centavos.

- » » » 2 kilos, 35 centavos.
- » » » 1 kilo, 30 centavos.
- » » » 500 gramos, 30 centavos.
- » » » 200 gramos, 25 centavos.
- » » » 100 gramos, 25 centavos.
- » » » 50 gramos, 20 centavos.
- » » » 20 gramos, 20 centavos.
- » » » 10 gramos, 15 centavos.

Cada medida que no exceda de 2 litros, 30 centavos.

Cada medida para líquidos, que exceda de 2 litros, 60 centavos.

Cada báscula que no exceda de 500 kilos, 5 pesos.

Cada báscula que exceda de 500 kilos, 50 centavos por cada 100 kilos ó fracción.

Cada metro, 1 peso 50 centavos.

Cada balanza ó romana, 3 pesos.

Balanza granatoria para botica ó joyería, 5 pesos con su juego de pesas.

Por el derecho de visita anual, 3 pesos cada casa.

Medidores de grano ó carbón, etc.: un hectólitro 3 pesos; medio hectólitro 2 pesos; cuarto hectólitro 1 peso.

Derecho de inspecciones de seguridad, establecido en forma de inscripción de calderas y motores, cuyo monto, varía de diez á veinte pesos nacionales al año, según correspondan á las tres categorías en que son clasificados.

Inspección sanitaria. — Las curtiembres, los saladeros de cueros, las cremerías, las fábricas de jabón y los hornos de ladrillos, pagan una tasa de veinticinco pesos anuales, por este concepto.

Servicios municipales. — Ellos son los de alumbrado, limpieza y barrido, cuyo importe se involucra en una sola cuota que varía entre el ocho y el diez por ciento sobre la renta de la propiedad inmueble; deduciéndose por cada servicio que el contribuyente no reciba, el 25 por ciento del importe total. Este pago se efectúa por bimestres, y no puede considerarse excesivo si se considera que los arrendamientos en la ciudad de La Plata y sus alrededores son todavía relativamente reducidos.

MEDIOS DE COMUNICACIÓN: FERROCARRILES, EL PUERTO, TRANVÍAS
LÍNEAS TELEGRÁFICAS Y TELEFÓNICAS, ETC.

Las líneas férreas que convergen al partido de La Plata son el Ferrocarril del Sud, con 105 kilómetros; el Ferrocarril La Plata, con 16 kilómetros en explotación y 28 kilómetros en proyecto; el Ferrocarril Oeste, en combinación con el Ferrocarril del Sud, por el ramal de Haedo á Mármol; el Ferro-

carril Meridiano V, con 30 kilómetros construídos, cuya explotación se hará en breve; y el Ferrocarril Compañía General en la Provincia, con 33 kilómetros y entrada directa al puerto de La Plata. Corresponde agregar, además, el Ferrocarril Midland, en proyecto, con 33 kilómetros, y el Ferrocarril Eléctrico (concesión Otto Francke) con 17 kilómetros, también por construirse.

La importancia de cada una de estas líneas puede apreciarse con las breves explicaciones que siguen:

Ferrocarril del Sud.— Esta empresa, que es sin duda la que mayores servicios presta al desenvolvimiento social y económico de La Plata, tiene el mérito real de ponerla en comunicación con el resto de la Provincia, ya sea directamente por el ramal principal de Ferrari, ó por vía Temperley sin traspordo. Basta decir, para exponer toda la importancia que tiene para La Plata este ferrocarril, que, sin diferencias fundamentales en sus tarifas de encomienda y de carga, pueden atenderse, y se atienden, absolutamente todos los servicios que se realizan por la ciudad de Buenos Aires.

Bajo el punto de vista de las conveniencias industriales, pueden citarse estas ventajas principales del Ferrocarril del Sud:

a) Extensión de sus líneas.

b) Importancia de los centros que ponen en comunicación con La Plata, así como de las zonas agropecuarias.

c) Acceso directo al Puerto por las estaciones Dock Central y Río Santiago.

d) La existencia de quince estaciones dentro del partido, que dan origen á la formación de núcleos importantes, donde pueden desarrollarse con economía toda clase de industrias.

El siguiente resumen estadístico corrobora las afirmaciones anteriores, con toda la elocuencia de sus cifras.

TRANSPORTE DE PASAJEROS, ENCOMIENDAS Y CARGAS
ESTACIONES SITUADAS DENTRO DEL PARTIDO DE LA PLATA

Ferrocarril Sud — Año 1910

ESTACIONES	PASAJEROS			CARGA		ENCOMIENDAS		HACIENDA PARA FRIGORÍFICO	
	<i>Primera clase</i>	<i>Segunda clase</i>	TOTAL	<i>Recibida</i>	<i>Despachada</i>	<i>Recibidas</i>	<i>Despachadas</i>	<i>Hopinos</i>	<i>Ovinos</i>
				ton.	ton.	ton.	ton.	u.	u.
La Plata ...	831 596	506 811	1 423 407	184 086	19 869	9 251	13 257	—	—
D. Central.	115 045	231 085	346 130	166 914	57 027	1 476	650	106 849	698 458
R. Santiago	33 624	106 456	140 080	3 460	133 988	482	252	—	—
Ringuelet ..	3 440	9 040	12 480	578	5 344	19	12	—	—
Hernández.	958	2 641	3 599	370	2 140	32	74	—	—
Villa Elisa.	8 171	28 855	37 026	3 166	4 684	608	1 080	—	—
Hipódromo.	—	—	—	57 334	6 117	—	—	—	—
M. Romero.	2 077	6 428	8 505	2 220	533	47	22	—	—
Abasto	1 741	6 076	7 817	1 902	2 029	94	353	—	—
Circunval..	2 909	12 506	15 495	97 179	3 418	445	146	2 442	—
Arana	1 299	4 292	5 591	1 074	542	277	1 020	—	—
Tolosa ...	4 340	14 283	18 623	19 204	9 742	148	156	—	—
Elizalde ...	789	2 488	3 277	1 562	3 357	13	188	—	—
Punta Lara.	567	2 671	3 238	431	51 000	57	517	—	—
Ensenada..	574	2 858	3 432	4 997	1 440	255	2 241	—	—
Total....	1 007 210	1 026 750	2 033 750	544 477	206 130	13 205	20 568	199 291	698 458

Ferrocarril Oeste. — El radio de acción de esta línea férrea se halla extendido por la Provincia entre sus zonas agrícolas más importantes, en una distancia de dos mil kilómetros. Y si bien es cierto que sus líneas no llegan directamente á La Plata, ni á su puerto, conviene advertir que uno de sus ramales, el de Haedo hasta Mármol, salva esta dificultad, al establecer un servicio de combinación especial para estos fines, con el Ferrocarril Sud.

Ferrocarril La Plata. — Tranvía Municipal á vapor, en su origen, este ferrocarril atiende á las necesidades locales, desde el centro de la ciudad hasta la población denominada Abasto. Y si bien sus servicios se hallan en cierto modo restringidos.

en la actualidad, no escapa á las autoridades provinciales el papel principal que desempeñaría esta línea para el progreso de la zona que recorre.

En opinión personal del que esto escribe, no ha de tardar el momento en que el Gobierno ó alguna empresa particular adquiera el dominio de dicha línea y active su explotación, extendiendo sus vías hasta el puerto y prolongándolas hacia el centro de la Provincia, para todo lo cual habilita la concesión primitiva.

Ferrocarril Provincial Meridiano V. — De pertenencia de la Provincia, esta línea está llamada á prestar enormes beneficios á las zonas comprendidas en su trazado, y de una manera especial á la ciudad de La Plata, vinculándola directamente con el interior de la Provincia, y activando, en consecuencia, su comercio local y exterior.

Sus líneas abarcan el siguiente recorrido:

1º Del Puerto de La Plata hasta las proximidades del Meridiano V pasando por la ciudad de La Plata y los partidos de Brandzen, Monte, Saladillo, Veinticinco de Mayo y Nueve de Julio, con los siguientes ramales:

- a) Arrancando de un punto conveniente entre el Monte y Saladillo, doscientos setenta kilómetros en dirección al Meridiano V pasando por Alvear y entre las dos líneas existentes de la empresa del Ferrocarril del Sud.
- b) De Alvear á Olavarría pasando por Sierra Chica.

2º De un punto conveniente de la línea anterior entre Brandzen y Monte hasta la ciudad de Mar del Plata, pasando por los partidos de Ranchos, Chascomús, Pila, Rauch, Ayacucho y Balcarce, con los siguientes ramales:

- a) De Pila á Tuyú, pasando por Dolores, Conesa y Lavalle.
- b) De Mar del Plata á General Alvarado.
- c) De Mar del Plata á Olavarría pasando por Balcarce y Tandil.

La enunciación que antecede es terminante en el sentido de mostrar los beneficios que recibirá la Provincia y su Capital, cuando se realice la explotación completa del trazado mencionado, muchos de los cuales comenzarán á realizarse en el corriente año, cuando el Poder Ejecutivo esté en condiciones de utilizar los primeros cien kilómetros ya construídos.

Ferrocarril Midland. — Esta empresa aún no ha construído sobre el distrito de La Plata el recorrido que le corresponde, según la concesión respectiva; pero es una promesa cercana su realización, para los intereses comerciales de esta capital.

Fuera de la utilidad general que representa toda nueva vía férrea, la Compañía Midland ofrecerá al puerto de La Plata una oportunidad más para que se intensifique su movimiento, relativamente inactivo en la actualidad.

Ferrocarril eléctrico y camino pavimentado desde La Plata hasta Avellaneda. — Aun cuando la construcción del ferrocarril no está definitivamente asegurada por las dificultades ajenas á las autoridades provinciales, el Poder Ejecutivo confía en su próxima realización debido á las persistentes gestiones del Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, puede adelantarse, que el camino pavimentado se construirá próximamente, abriendo así una nueva arteria para la circulación de los productos industriales, entre ambas capitales y los pueblos circunvecinos.

Tanto el ferrocarril como el camino llegarán hasta el puerto de La Plata.

Cuando esta obra se realice, será su primer consecuencia la baratura de los fletes entre Buenos Aires y La Plata, provocada por la concurrencia ferrocarrilera que se establecerá con la empresa del sud.

Compañía General de Ferrocarriles en la provincia de Buenos Aires. — Esta empresa tiene ya en explotación sus líneas, habiendo establecido el servicio de carga entre los puertos del Rosario y de La Plata. Su trazado en la Provincia es el siguiente: Nueve de Julio y General Villegas, pasando por Marcos Paz, Navarro, Mercedes, Salto y Pergamino, con ramales de González Catán á La Plata, de Pergamino á Vedia y de Patricios á Salliqueló.

La importancia de este ferrocarril es notoria. Se halla en combinación con todas las líneas de trocha angosta, y sus servicios unen á la ciudad de La Plata con el norte de la República, por medio de los ferrocarriles de Santa Fe, Central Norte, Central Córdoba, Córdoba y Rosario y Argentino del Norte.

Debido á este amplio servicio de combinación, puede conducirse toda clase de carga á las provincias de Santa Fe, Cór-

doba, Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Jujuy, y en tránsito de y á la República de Bolivia, sin necesidad de trasbordo.

El Puerto de La Plata. — Es sabido que la comunicación por agua es relativamente más económica que la terrestre; y por ello las ciudades, como La Plata, que poseen un puerto de grandes condiciones naturales, están á un paso de numerosos progresos industriales. La Capital de la Provincia goza de estos beneficios.

Como un medio de justipreciar la importancia de este medio de comunicación, por el cual La Plata se pone en contacto con todos los puertos nacionales y los del extranjero, se anota más adelante su estadística.

Tranvías. — Este medio de vialidad está perfeccionándose ampliamente en la ciudad de La Plata, en la medida de sus crecientes progresos, y contribuye de un modo eficaz al adelanto de las poblaciones suburbanas.

Basta á los fines de esta publicación, con la representación gráfica que en otro lugar se hace respecto al recorrido de las líneas de tranvías, pues ello demuestra que es factible trasladar la población obrera desde su vivienda al taller y viceversa, en forma rápida y económica.

Líneas telegráficas. — Este servicio está atendido por la Provincia y por la Nación, en la misma forma y extensión que se presta en la Capital Federal.

Líneas telefónicas. — El servicio telefónico está actualmente á cargo de dos compañías: «La Unión Telefónica» y «La Cooperativa». Sus líneas se extienden desde Buenos Aires y están en comunicación con las respectivas oficinas de ambas compañías.

En la actualidad se está instalando una nueva red telefónica, que estará igualmente en comunicación con la Capital Federal. Su explotación está á cargo de una sociedad denominada «La Positiva».

EL PUERTO DE LA PLATA SUS VENTAJAS PARA LA INDUSTRIA PLATENSE

Es indudable que el movimiento comercial del Puerto de La Plata es aún susceptible de mayor desarrollo, con la adop-

ción de ciertas medidas que se consideran indispensables; pero este hecho, que es una esperanza para el porvenir, no desmerece en nada las condiciones inmejorables que posee, relacionándolas con las exigencias del comercio y de la industria.

Tan es así, que su propia estadística demuestra con la importancia de sus cifras, que su movimiento en 1910 alcanzó á cerca de 25.000.000 de pesos oro, entre las importaciones y exportaciones, alcanzando un 66 por mil sobre el total del comercio exterior de la Nación.

He aquí los datos obtenidos en la aduana nacional:

<i>Importación: —</i>	<i>Valor en pesos oro</i>	<i>° oo sobre el total</i>
Año 1906.....	5.651.458	21
» 1907.....	4.715.811	16
» 1908.....	5.026.470	18
» 1909.....	4.439.014	15
» 1910.....	9.164.280	26
 <i>Exportación: —</i>		
Año 1906.....	12.256.099	42
» 1907.....	16.240.607	55
» 1908.....	20.981.523	57
» 1909.....	17.415.499	44
» 1910.....	14.962.638	40

Debido á los estudios especiales que la Comisión Portuaria viene realizando de tiempo atrás, es de esperar que se active mucho más aún este movimiento cuando se lleven á la práctica los siguientes propósitos:

- a) Habilitación del Puerto de La Plata como depósito de la aduana de la Capital Federal, para las mercaderías destinadas al Puerto de Buenos Aires, que entren por el de esta ciudad.
- b) Clausura del Puerto de la Capital y habilitación del de La Plata, para las operaciones de embarque de ganado en pie.
- c) Fijación de un sitio especial, que posiblemente sería Punta Lara, para el depósito de inflamables.

d) Ampliación de los muelles actuales del Puerto, en una longitud de 800 metros más ó menos, de modo de facilitar el atraque de mayor número de buques.

Juntamente con estas medidas, en el Honorable Congreso se tramita el siguiente proyecto de ley, patrocinado por la diputación de Buenos Aires:

« Art. 1º El Poder Ejecutivo invertirá hasta la suma de 10.000 pesos moneda nacional en la rectificación de los estudios realizados en el año 1898 por el Gobierno de la provincia de Buenos Aires para ampliar el Puerto de La Plata, prolongando el Gran Dock por la zona reservada entre canales laterales.

« Art. 2º Practicada esta rectificación, el Poder Ejecutivo procederá á realizar la obra, ya sea por administración ó por licitación pública.

« Art. 3º Queda autorizado el Poder Ejecutivo á tomar la suma que importe la obra de rentas generales, á hacer uso del crédito, así como á enajenar las tierras de propiedad fiscal dentro del Puerto, hasta cubrir la cantidad que represente el valor de aquellas obras ».

No puede ocultarse, pues, la eficacia del Puerto de La Plata en el sentido de impulsar el progreso de las industrias platenas, y mucho más para aquellas que exportan directamente al extranjero ó al litoral argentino sus productos, ó á las que introducen del exterior la materia prima para sus elaboraciones fabriles.

UBICACIÓN DE INDUSTRIAS

Dentro del perímetro de la ciudad de La Plata hay algunos radios que reúnen condiciones favorables para el establecimiento de industrias, entre los cuales esta crónica anota los siguientes:

Planta urbana de la ciudad. — Las industrias que aspiren á satisfacer las necesidades del consumo local, disponen dentro de la planta urbana del máximum de comodidades, en vista de la fácil utilización de la fuerza motriz, y de las ventajas edilicias de que hoy disfruta La Plata.

Por otra parte, hay todavía posibilidad de adquirir á bajo precio, terrenos relativamente amplios y bien situados.

Igualmente, las grandes fábricas que utilicen el trabajo de la mujer y del niño, encuentran en este radio ventajas de consideración.

Puerto—Ensenada.—Todas las industrias de exportación tienen en estos parajes la ubicación propicia para un rápido desarrollo debido á las condiciones inmejorables del puerto de La Plata, cuyo movimiento acrece anualmente. Se consultaría así una de las exigencias más importantes de la industria: el abaratamiento del transporte, por medio de la vía fluvial. A ello concurriría la circunstancia de que hacia los alrededores del puerto convergen tres ferrocarriles de importancia.

Además, la zona franca podría utilizarse ventajosamente por los industriales, una vez que sus beneficios se generalicen y que sus depósitos y elementos accesorios reúnan las condiciones necesarias á esta clase de instituciones.

Tolosa.—Es un barrio que podría llamarse industrial, por el origen de su formación y por las circunstancias especiales que lo rodean. Tiene su estación ferroviaria importante y los grandes talleres del Ferrocarril del Sud, cuya rehabilitación se anuncia para dentro de breve tiempo. Posee, además, las condiciones edilicias que requiere todo radio industrial: obras de salubridad, aguas corrientes, luz eléctrica, gas, etc.

Circunvalación.—Este es uno de los puntos destinados á un gran porvenir fabril por las siguientes circunstancias: 1º Su proximidad al centro de la ciudad; 2º La existencia de medios fáciles y cómodos de vialidad; 3º Cercanía á las estaciones del Ferrocarril del Sud y Meridiano V y á las líneas de la Compañía General de Ferrocarriles; 4º Facilidades para la adquisición de la tierra; 5º Comodidades para la radicación próxima de la población obrera; y 6º Posibilidad de llevar á dicha zona todas las comodidades que requiera la industria.

Abasto.—Este centro, sin la importancia del anterior, posee, sin embargo, condiciones particulares para el desenvolvimiento de ciertas industrias derivadas de la ganadería, que prosperarían sin mayores obstáculos en razón de su cercanía á la esta-

ción del mismo nombre, del Ferrocarril del Sud, y de comunicarse con la ciudad por el Ferrocarril La Plata. A ello contribuiría, con eficacia, el camino pavimentado que unirá dicho punto con la planta urbana, valorizando los alrededores y permitiendo el desarrollo de las pequeñas industrias rurales, destinadas á vivir del consumo local y del mercado de Buenos Aires.

Al favor de la ley de radicación de industrias, se presentó una importante firma industrial interesada en instalarse en esta ciudad. Los documentos que van á continuación os informarán circunstanciadamente del alcance de la nota.

La Plata, 18 de Diciembre de 1911.

Excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas,
doctor José Tomás Sojo.

Campomar y Soulas, fabricantes, con domicilio en la Capital Federal, calle Alsina número 930, acuden ante V. E. y respetuosamente exponen:

Que leído con el mayor interés el estudio estadístico que sobre el progreso económico de la ciudad de La Plata se ha publicado á iniciativa de V. E., los recurrentes vienen á llevar á su conocimiento algunos datos encaminados á obtener ciertas reformas que persiguen hace ya mucho tiempo, y que favoreciendo la más importante rama de la industria nacional, se vendría con ella á ponerla en condiciones de poderla desenvolver y darle facilidades para nuevas implantaciones.

Se trata, excelentísimo señor, de la industria de peinados é hilados de lana, por una parte, y de la otra la fabricación de casimires, á cuyo respecto los recurrentes tuvieron la honra de llevar al Ministerio de Hacienda de la Capital Federal, con fecha 7 de Marzo último, una razonada exposición en pro de las reformas aludidas, y cuyos argumentos se permiten reproducir en la presente y someterlos á su elevado criterio.

Dichas industrias tienen como base principal el empleo como

materia prima, de todas las clases de lana que produce la República.

Para su instalación, han tenido los recurrentes que levantar construcciones especiales y muy costosas, así como adquirir maquinarias lo más modernas y de mayor costo todavía que los edificios, todo lo cual, agregado á las lanas y demás materias primas que son necesarias para el desarrollo y explotación de dichas dos industrias, hacen que tenga invertido un capital de *cinco millones de pesos moneda nacional*.

El personal que actualmente ocupan, técnico, administrativo y obrero, alcanza á mil quinientas personas de ambos sexos, y duplicarían este personal si el Gobierno, con sus disposiciones, les concediera la protección que merecen y que tienen todas las demás industrias en el país, pues la de hilados es la única que está desamparada por el Superior Gobierno, á pesar de ser la más noble y la de más porvenir.

Conceptúan como falta de apoyo los derechos de aduana que sobre el particular rigen actualmente, y acerca de los cuales se permiten los recurrentes hacer las siguientes observaciones:

MATERIAS PRIMAS

Según la Tarifa de Avalúos, los hilados extranjeros son considerados como materia prima y favorecidos extraordinariamente en su avalúo y derecho de entrada, como lo demuestra la partida número 87 de dicha Tarifa al disponer que *la lana hilada para el telar sea aforada á pesos 0,80 oro sellado el kilo y la tasa del derecho el 5 por ciento de su valor*.

Dicho aforo viene á resultar, por término medio, dos terceras partes del valor que en realidad vale el hilado, y tenemos que el kilo paga tan sólo *cuatro centavos oro*, derecho éste tan insignificante que mata por completo la industria de hilados.

Hará próximamente veinticinco años que el Superior Gobierno, para proteger á unos cuantos fabricantes de tejidos de punto, dictó una ley, la que aun subsiste, reduciendo los derechos á los hilados importados. Esta disposición, que se dictó sin duda no previendo el atraso y perjuicio que oca-

sionaría al país en general, vino á destruir toda iniciativa para la implantación de fábricas hilanderas, cabeza principal de la industria textil.

Se trataba en aquel entonces de una época en que no existían en el país hilanderías de lana, y se estaba seguramente en la creencia de que no se podrían implantar.

Nada más convincente y demostrativo de que aquellas creencias eran erróneas es el hecho de que hoy en día tienen los recurrentes una importante fábrica de peinados de lana é hilandería, instalada con los adelantos modernos y en la que se producen hilados tan perfectos como los importados europeos.

Los dos principales países como productores de lana son la República Argentina y Australia.

A la Australia, según un informe que tenemos á la vista de una importante casa europea, se la concede por el gobierno inglés toda su protección y franco apoyo, hasta el extremo de que para estimular el progreso y fomentar la industria textil de aquel país, tienen establecida una prima en favor del industrial, de 40 céntimos de franco por cada kilo de hilado que se exporta.

Lógico es pues suponer que, si se protege hasta tal punto la exportación, el impuesto vigente en dicho país sobre el artículo que se importa constituirá por sí solo la mayor defensa en pro de las industrias laneras.

Otro dato más podemos facilitar á V. E., y es que en Montevideo poseen los infrascriptos otro establecimiento de hilados y peinados de lana, cuya industria prospera y se desarrolla, debido á que dichos artículos están sujetos al derecho de aduana del 36 por ciento según la tarifa de aduana uruguaya, que favorece en gran modo su industria nacional.

No se concibe que siendo la República Argentina un coloso como productor de lanas y proveedor mundial, aparezca tan insignificante para la transformación de esa materia, y todo por la falta de protección que se requiere.

La protección del Gobierno es urgentemente necesaria, bajo todos conceptos, para corresponder á los sacrificios y esfuerzos que se hacen, implantando en el país una industria que lo enaltece y lo habilita para poder competir con los demás centros fabriles del extranjero.

Debe el Gobierno con sus prerrogativas facilitar el desenvolvimiento de tan importante industria, que lo es nacional, y en este sentido tener á bien modificar el avalúo y derechos de entrada sobre los hilados que se importan, del mismo modo que se favorecen á otras industrias implantadas en el país con los derechos de aduana que se aplican sobre los artículos de procedencia extranjera.

Todo el interés de los recurrentes no es otro que llevar su industria al mayor grado de perfección y hacer que en el país ocupe el puesto que merece; mas si á pesar de sus esfuerzos y sacrificios no pudieran lograr el fin que se proponen, por la falta de apoyo que entienden merecer, no tendrán otro remedio que liquidar su industria y desistir del noble fin que se habían propuesto.

Es una industria la de peinados é hilados de lana, que puede considerarse como indispensable y necesaria en el país, pues, dada su importancia como productor de dicha materia prima, en nada puede favorecer á la Nación el hecho de que para transformarla en hilado, tenga que exportarse la lana y rendir tributo á la fabricación extranjera.

La Tarifa de Avalúos debería ser objeto de reformas en el siguiente sentido:

Lana hilada para el telar, cruda: aforo, pesos 1,10 kilo; derecho, 25 por ciento.

Lana hilada para el telar, teñida: aforo, pesos 1,30 kilo; derecho, 25 por ciento.

Dichos aforos de pesos 1,10 y 1,30 son como *mínimum* los precios que valen los hilados en Europa.

ANILINAS Y SUS DERIVADOS Y DEMÁS DROGAS NECESARIAS PARA EL TINTE DE LAS LANAS

Es éste otro de los puntos dignos de atención, toda vez que su empleo sólo sirve para el colorante de la materia prima, lana, y que se halla gravada con el *25 por ciento de derecho*, según la Tarifa de Avalúos que rige.

Este derecho recargado en gran modo, debería igualmente ser objeto de atención por parte del Superior Gobierno, pues se trata de un artículo que debería considerarse como materia prima al igual que otras substancias.

El azafrán, el extracto de tanino y de soda, cuya aplicación es similar á las anilinas y drogas aludidas, se conceptúan por la Tarifa de Avalúos materias primas, y como tales son introducidas en el país con un derecho de sólo 5 por ciento.

En cambio, las referidas drogas que *sólo nos sirven como colorantes para las lanas*, pagan el 25 por ciento, siendo así que constituyen una materia prima y como á tal debería también pagar por concepto de entrada *el 5 por ciento de derecho.*

Como argumento en apoyo de ello, se permiten los infrascriptos observar, excelentísimo señor Ministro, que los hilados que se importan pagan igual derecho, tanto los crudos como los teñidos; de lo que se desprende que las drogas empleadas en el tinte de los hilados no se tienen para nada en cuenta ni sufre derecho alguno, y en cambio, las drogas que se introducen en el país para el colorante de las lanas, se las sujeta á un derecho no de materia prima, sino muy crecido como es el de 25 por ciento de su valor aforado.

TEJIDOS DE LANA

Perjudica en gran modo á los recurrentes y con ellos á la industria nacional, los preceptos de la Tarifa de Avalúos referente á la Sección Tejidos.

En su nota tercera se dispone que *será aforado como tejido de lana toda tela que contenga hasta el 15 por ciento de otras fibras excluyendo la seda.*

De modo que un tejido que contenga más del 15 por ciento de algodón es considerado por la Tarifa como mezcla, y paga un derecho mucho menor que si fuera pura lana.

No es posible distinguir á simple vista ni aun por los más expertos estas mezclas, y mucho más si se tiene en cuenta que actualmente se prepara hilado de algodón mercerizado que se confunde con la seda, lo cual viene á perjudicar en primer lugar al fisco, porque no percibe los derechos que le corresponderían; en segundo lugar, al público, porque se le vende como lana; y por último, á la industria nacional, por la competencia que se le hace.

La aplicación de la indicada nota perjudica la fabricación

de tejidos de lana, y para evitarlo entienden los infrascriptos que debería rectificarse la Tarifa en el sentido de que *para ser considerado un tejido como mezcla, debería contener la mitad ó sea el 50 por ciento de otras fibras excluyendo la seda.*

Los aforos de nuestra Tarifa son muy inferiores á los que en realidad corresponden al tejido importado, con sólo tener en cuenta el verdadero valor del casimir y el precio á que se le vende en plaza.

Una reforma de la Tarifa aumentando á *pesos 3,50 el kilo para el aforo del casimir de verano y pesos 3,00 para el de invierno*, además de conceptuarla justa y equitativa, vendrá á favorecer los tejidos de producción nacional, hoy día perjudicados por los beneficios de que disfrutaban los de procedencia extranjera.

Igualmente debería elevarse al *35 por ciento de derecho*, como pagaba en el año 1905 y que no se comprende el motivo de haberse rebajado, pues, si para el tejido de pura lana ó mezcla rige el 35 por ciento de derecho conforme á lo dispuesto en la partida 2036 de la Tarifa de Avalúos, con mayor motivo debe implantarse para el casimir, cuya fabricación es de sí mucho más complicada y exige esfuerzos, capital y sacrificios de mayor importancia.

Otro argumento lo tenemos en los artículos cueros y pieles curtidas, folio 45 de la Tarifa, que tanto los cueros vacunos como las pieles de carnero, además de estar gravadas con un fuerte aforo, pagan el 40 por ciento de derecho.

Las tarifas del Brasil y del Uruguay dan un ejemplo de su protección en favor de su industria nacional.

En el Brasil es aforado el casimir á 8000 reis el kilo, que al cambio actual equivalen á pesos 2,52 oro sellado, sobre cuyo aforo paga un derecho de 60 por ciento, que representa pesos 1,51 oro.

En Montevideo, que según queda indicado, tienen ubicado los infrascriptos un establecimiento industrial y en el que, además de peinados é hilados, tienen también la fabricación de casimires, pagan éstos, según la tarifa uruguaya, un derecho de 36 por ciento sobre su avalúo.

Varios otros argumentos se podrían aducir en apoyo de

las reformas que se interesan, y que se omiten hacer para no molestar más su ilustrada atención; pero si para mayor conocimiento del caso V. E. juzgara oportuno una visita á las fábricas propiedad de los recurrentes, se complacen en hacerle presente que, además de sentirse muy honrados por ello, procurarían facilitar en el acto todos cuantos datos y antecedentes se estimarían pertinentes.

Ruegan á V. E. con el mayor respeto, se digne tomar en consideración los conceptos expuestos y someterlos á su estudio y elevado criterio, en la confianza de que emprendida por V. E. la obra tendiente á promover el desarrollo económico de la capital de la Provincia, tendrá á bien coadyuvar en favor de las indicadas reformas que se persiguen, y contribuir con ello de un modo poderoso á facilitar los propósitos de V. E., como son los de radicar grandes industrias en la ciudad de La Plata.

Dios guarde á V. E.

Campomar y Soulas.

Señor Ministro:

Sin perjuicio de la visita que oportunamente efectuaré á los establecimientos de los industriales recurrentes, creo que en la solicitud anterior existen suficientes elementos de juicio para dictaminar sobre la oportunidad y justicia de esta presentación.

En efecto: se demuestra con claridad que la legislación aduanera vigente lejos de proteger, como sucede en los países ganaderos, el desarrollo de la industria textil, establece tarifas de favor para la producción ganadera, que compite así con ventaja sobre el artículo argentino.

La industria de peinados é hilados de lana tiene en este país, y principalmente en la provincia de Buenos Aires, su porvenir asegurado, pero á condición de que los derechos de importación graven á la manufactura del extranjero, con un criterio protector del artículo argentino.

Tratándose de un asunto que por su índole puede y debe ser resuelto por el Congreso de la Nación, creo que podría llevarse á conocimiento de los señores diputados nacionales

por Buenos Aires, interesando su atención para que lo resuelvan consultando los intereses generales, sin descuidar que con ello podría atraerse á La Plata, con una industria más, todos los beneficios que reportaría tal progreso económico.

Saluda al señor Ministro muy atentamente.

A. Condomí Alcorta.

CONSIDERANDO:

Que la solicitud de los industriales señores Campomar y Soulas, encuadra dentro de los propósitos que animan al Poder Ejecutivo, en el sentido de impulsar el progreso de los establecimientos fabriles radicados en la Provincia y especialmente, de los que desean establecerse en La Plata con industrias nuevas ó con sucursales de importancia;

Que la protección que se solicita del Congreso Nacional, en el caso de ser acordada, favorecería notoriamente una de las industrias derivadas de la ganadería, llamada á grandes desenvolvimientos, por razón de la abundancia de la materia prima que produce la provincia de Buenos Aires;

Que la actual tarifa de avalúos, al considerar como materia prima á los hilados extranjeros y recargar con un 25 por ciento de derecho á las drogas necesarias para el tinte y preparación de las lanas del país, coloca en situación desventajosa á la industria nacional, por la competencia que hace el producto extranjero á la producción argentina, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Extráctese y distribúyase impresa entre los señores diputados al Congreso Nacional por la provincia de Buenos Aires, la solicitud de los señores Campomar y Soulas, tendiente á obtener algunas mejoras protectoras de su industria, al sancionarse la tarifa de avalúos para el año de 1912. Y en el concepto que la protección y la defensa de esta industria favorece á la producción provincial y puede contribuir á fomentar el desarrollo fabril de la ciudad de La Plata, hágaseles conocer que el Poder Ejecutivo vería con

agrado que se dedicase á este asunto la atención y el estudio que su naturaleza é importancia requieren.

Art. 2º Publíquese, hágase conocer á los interesados y archívese.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

Otra presentación de importancia hizo la sociedad anónima «Peletería Argentina» dispuesta á radicarse en esta ciudad, siempre que se obtenga la modificación de la tarifa de avalúos, que contiene cláusulas poco favorables al desarrollo de esa industria, pues impide la competencia con los productos extranjeros.

Convencido de la conveniencia de protegerla, el Gobierno interesó la atención del Honorable Congreso de acuerdo con la resolución siguiente:

La Plata, Septiembre 4 de 1911.

CONSIDERANDO:

Que la radicación en La Plata del establecimiento que posee la sociedad anónima «La Peletería Argentina», consultaría los intereses públicos que impulsaron al Poder Ejecutivo á dictar el decreto del 20 de Abril del corriente año, sobre fomento industrial de la capital de la Provincia;

Que el presente caso tiene un significado especial, por cuanto se trata de implantar una industria nueva en el territorio de la Provincia y de tal importancia que, al acrecentar el movimiento económico platense, daría también lugar á la formación de un barrio obrero de más de doscientas familias;

Que es evidente la situación desventajosa en que la actual tarifa de avalúos coloca á esta industria con relación á su similar extranjera, cuyos productos se introducen al país favorecidos con un aforo mucho menor á los derechos aduaneros que gravan la materia prima y los accesorios destinados á la misma fabricación nacional, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Dirigir nota al Ministerio de Hacienda de la Nación y á las Comisiones de Impuestos de las Honorables Cámaras Nacionales, sometiendo á su consideración las manifestaciones hechas por los industriales que forman la sociedad ya mencionada, las cuales, al parecer del Poder Ejecutivo, son atendibles y justas.

2º Extractar las constancias de este expediente y ponerlas en conocimiento de los señores diputados al Congreso de la Nación por la provincia de Buenos Aires, para facilitar así el estudio de este punto, cuya solución en el sentido que lo solicita la sociedad recurrente, promovería el desarrollo industrial en la ciudad de La Plata.

3º Comuníquese y publíquese en el «Boletín Oficial».

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

En su oportunidad se dirigieron las notas acordadas al Ministerio Nacional de Hacienda y á los Presidentes de las Cámaras de Senadores y Diputados de la Nación, estando concebido ese documento en los siguientes términos:

El Gobierno de la provincia de Buenos Aires, dispuesto á fomentar el desarrollo industrial de la misma, y muy especialmente el de la ciudad de La Plata, por ser capital de su territorio, está adoptando diversas medidas tendientes á impulsar el desenvolvimiento económico de algunas actividades industriales. Una de ellas — precisamente la que motiva esta nota — se refiere á la implantación en dicha ciudad del establecimiento que posee actualmente «La Peletería Argentina», que es una sociedad anónima, seria y próspera.

El Poder Ejecutivo ha analizado la petición que dicha institución formula á los poderes públicos nacionales, y la encuentra justa, puesto que tiende á que se reconozca y valore, á los efectos de las tarifas aduaneras, como materia prima

á las pieles en bruto destinadas á la fabricación nacional, y á que, á la inversa, se afore por su mayor valor, á las pieles que lleguen al país ya elaboradas en el extranjero.

Por estas circunstancias, cuyo alcance se explica ampliamente con la lectura del decreto del 4 de Septiembre del corriente año, que obra á fojas 14 y 15 del folleto adjunto, es que el Poder Ejecutivo se ha decidido á prestigiar la solicitud de referencia.

Esperando que el señor Presidente tomará nota de las argumentaciones que la sociedad mencionada formula en abono de su pedido, consultando ante todo las conveniencias de orden general, me es grato saludarlo con mi consideración más distinguida.

J. Tomás Sojo.

OBRAS DE SALUBRIDAD

Habiendo demostrado la experiencia la necesidad de ampliar el plan primitivo de las obras de saneamiento como asimismo el de extender la provisión de aguas corrientes, el Poder Ejecutivo os sometió el año próximo pasado un proyecto que convertisteis en ley elevando la cantidad pedida á la suma de dos millones de pesos.

El mensaje y proyecto que transcribo expresan el motivo y los objetos de esa iniciativa:

La Plata, Junio 1º de 1911.

A la Honorable Legislatura:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de remitir á la consideración de Vuestra Honorabilidad el adjunto proyecto de ley sobre ampliación de títulos de la deuda interna ó externa, asignándole hasta el 6 por ciento de interés si se coloca en el país y hasta el 5 por ciento si lo fuera en el extranjero, y el 1 por ciento de amortización acumulativa en ambos casos

que autoriza la ley de 3 de Octubre de 1905, relativa á la ejecución de obras de saneamiento y ensanche del servicio de aguas corrientes de esta ciudad.

Esta ampliación se hace necesaria por haber resultado insuficientes las cantidades acordadas por las leyes de 3 de Octubre de 1905 y 21 de Enero de 1910, para la terminación de las obras que se indican en el artículo 22 de la última ley citada y que se detallan en la planilla presentada por la Dirección de Obras de Salubridad que se acompaña.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Ampliase en la cantidad de un millón setecientos mil pesos moneda nacional (\$ 1.700.000 m n.) ó lo equivalente en títulos, las sumas autorizadas á invertir por los artículos 7º y 10 de la ley 3 de Octubre de 1905 y en las mismas condiciones en ellos establecidas para la terminación de las obras que se indican en el artículo 22 de la ley de 21 de Enero de 1910.

Art. 2º Comuníquese, etc.

Sojo.

PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LAS OBRAS DE CLOACAS Y AGUAS CORRIENTES
EN LA CIUDAD DE LA PLATA

1º Tanque de hierro de 3.700.000 litros, instalado	\$ 200.000
2º Cañerías maestras, de distribución, en La Plata, Tolosa y Ensenada, para servicio de aguas corrientes	„ 380.000
3º Cloacas colectoras, Hospital Misericordia	„ 55.000
4º Cloacas colectoras, Policlínico San Martín.	„ 25.000
5º Cloacas colectoras, Penitenciaría Nueva	„ 60.000
6º Ampliación de colectoras	„ 200.000
7º Prolongación del conducto de aguas pluviales desde 18 y 58 á 60 y 22, y construcción de la zanja hasta el cementerio	„ 210.000

8º Compra de una draga con dos chatas de transporte	§ 120.000
9º Conservación del canal del Gato y de los canales laterales á Los Talas	„ 40.000
10. Compra de materiales, de caños, de un depósito y de la vía Decauville	„ 50.000
11. Construcción de cloacas domiciliarias para edificios públicos	„ 225.000
12. Arreglo de la Plaza de Armas, para la construcción del parque San Martín	„ 45.000
13. Construcción de casa habitación, para el jefe y capataz de la usina	„ 35.000
14. Terminación del terraplén del conducto principal de cloacas en terrenos del bañado	„ 40.000
15. Galpón para la usina de aguas corrientes	„ 15.000

Suma total	§ 1.700.000

De acuerdo con esta ley se han realizado ó están en ejecución las obras indicadas. Licitada la construcción del tanque en la Plaza de Armas se aceptó, de las diversas propuestas que se presentaron, la de los señores Bianchetti hermanos, quienes posteriormente solicitaron autorización para transferir á favor de los señores R. von Restorff la ejecución de los trabajos. A este respecto se dictó en Julio 18 de 1911 la siguiente resolución:

Aceptar la transferencia que hacen los señores Bianchetti hermanos á favor del señor R. von Restorff, de todos los derechos y obligaciones de que son concesionarios para construir un tanque elevado de hierro en la Plaza de Armas de esta ciudad, por la suma de (§ 185.925 m n.) ciento ochenta y cinco mil novecientos veinticinco pesos moneda nacional, debiendo este último hacer el depósito respectivo como garantía de los trabajos que por la presente se le adjudican.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que, previa notificación de los recurrentes, proceda á extender el contrato respectivo.

Comuníquese á la Contaduría General y á la Dirección de Obras de Salubridad.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

LA CONSTRUCCIÓN DE CLOACAS

No obstante las ventajas que para la salud pública constituye la construcción de cloacas, las facilidades concedidas para el pago de las mismas y las obligaciones impuestas por la ley que autorizó la ejecución de las obras de saneamiento, el vecindario de esta capital se ha mostrado remiso, y con el fin de estimularlo para que se acogiera á los beneficios de dicha ley, ampliando el margen de tiempo que se le concediera, se dictó el siguiente decreto:

La Plata, Enero 31 de 1912.

CONSIDERANDO:

Que ha llegado la oportunidad de fijar plazo á los propietarios que no se acojan á los beneficios de la ley de 21 de Enero de 1910 y decreto reglamentario de 22 de Marzo de 1911, de acuerdo con lo que dispone el artículo 1º de la citada ley, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Los propietarios de fincas ubicadas en esta capital dentro del barrio servido por las obras de salubridad, quedan obligados á presentar dentro del plazo de seis meses, á contar de la publicación de la presente resolución, los planos para la construcción de las obras domiciliarias en las citadas fincas; debiendo construirse dichas obras dentro de los seis meses subsiguientes.

Art. 2º Los propietarios que no diesen cumplimiento á lo dispuesto en el artículo anterior, incurrirán en una multa de cien pesos moneda nacional, de acuerdo con el artículo 6º de la ley citada.

Art. 3º Comuníquese á quienes corresponda y publíquese por el término de treinta días en los diarios *Boletín Oficial*, *El Día*, *La Reforma* y *La Verdad*.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

ALUMBRADO ELÉCTRICO

Atendiendo á las justas necesidades de la ciudad que se extiende hacia los barrios excéntricos, donde la población se torna densa é importante, se ha dispuesto el aumento del servicio de alumbrado público en crecida cantidad.

La empresa que suministra corriente, en el deseo de reanudar el contrato con el Poder Ejecutivo para la provisión del servicio, se presentó ofreciendo continuar haciéndolo en condiciones más favorables. La oportunidad se fundaba para obtener algunas ventajas más, que consultaran no sólo el interés fiscal sino también el del vecindario, llegando á convenir un nuevo contrato *ad referendum* que sometí á vuestra consideración con el siguiente mensaje y lo aprobasteis:

La Plata, Diciembre 11 de 1911.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de someter á la consideración de Vuestra Honorabilidad el contrato celebrado «ad referendum» con la Compañía de Electricidad del Río de la Plata.

Motiva este contrato la conveniencia de modificar la ubicación de cinco mil postes de alumbrado gestionada por la

Municipalidad y que la compañía se niega á efectuar á causa de las erogaciones que le produciría.

Además, el número de focos que el Poder Ejecutivo ha ordenado colocar, es superior al establecido en el contrato primitivo.

Por esto, el Poder Ejecutivo ha creído conveniente modificar dicho contrato ampliando el plazo de la concesión en cambio de varias exigencias que importan para la compañía fuertes erogaciones de dinero y rebajas de los precios que actualmente cobra por el servicio de alumbrado y fuerza motriz.

Fundado en estas consideraciones y creyendo que es equitativo y muy aceptable el contrato «ad referendum» celebrado, no dudo que Vuestra Honorabilidad, previo estudio del mismo, le prestará su sanción.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. Tomás Sojo.

CONTRATO

Entre el señor Ministro de Obras Públicas, doctor don José Tomás Sojo en representación del excelentísimo Gobierno de la provincia de Buenos Aires, por una parte, y el señor Vernon Lindop como representante de la Compañía de Electricidad del Río de la Plata, por la otra, se ha convenido en modificar el contrato que las mismas partes celebraron el 10 de Octubre de 1904, conviniéndose á ese efecto en las siguientes cláusulas:

Primera — La compañía se obliga á ampliar sus actuales instalaciones, á fin de poder hacer funcionar hasta mil trescientas lámparas de arco, con destino al alumbrado público de la ciudad de La Plata

Segunda — Una vez vencido el plazo del actual contrato el precio mensual del servicio público de que se trata, quedará reducido á pesos 7,85 oro sellado y 7,85 moneda nacional por cada lámpara. Este mismo precio reducido regirá para todas las lámparas cuya instalación se disponga desde el 1º de Octubre de 1911

Tercera. — En todas las reparticiones que dependen del Gobierno y en las cuales el consumo de energías para producir trabajo mecánico en general (talleres, calefacción y ventilación) domine sobre el consumo por alumbrado, la compañía suministrará la corriente eléctrica en idénticas condiciones que las que la misma compañía tiene contratadas con las empresas de tramways establecidas en esta capital.

Para las reparticiones públicas que no están comprendidas en estas condiciones, el precio de la corriente será de 10 centavos oro por unidad, hasta el vencimiento del contrato actual, y de 8 centavos oro para los diez años siguientes, no comprendiendo las iluminaciones extraordinarias, cuyo precio se establecerá en cada caso.

Cuarta. — La compañía se obliga á retirar todos los cables conductores y soportes existentes en la vía pública, dentro del radio comprendido por las calles 1, diagonal 78, diagonal 73, calle 57, calle 14, calle 47, diagonal 74 y avenida 44, substituyéndolos por instalaciones subterráneas. Esta obligación comprende no solamente los cables conductores y soportes destinados al servicio público, sino también los que se usan para el servicio particular concedido á la misma compañía.

La obra de la instalación subterránea de los cables deberá estar terminada dentro de los tres años siguientes á la aprobación de los planos respectivos, incurriendo la compañía en una multa de pesos 1000 moneda legal por cada mes de retardo, salvo fuerza mayor, debiendo las huelgas considerarse como tal.

Quinta. — La compañía se obliga á substituir por columnas de fierro, las de madera destinadas á soporte de las lámparas de alumbrado público, dentro del mismo radio fijado para la colocación de cables subterráneos, con excepción de las calles cuyo ancho sea menor de 20 metros, y por las que circulen líneas de tramways, en las que empleará el método de suspensión por medio de cables transversales. Tanto el tipo de las columnas como el de los cables de suspensión, deberán ser aprobados por el Ministerio de Obras Públicas.

Sexta. — Las obras de nuevas instalaciones para el ensanche

del actual servicio, las que requiera la colocación subterránea de los cables conductores, la substitución de las columnas de madera por las de fierro y la provisión y mantenimiento de las lámparas, serán de cuenta exclusiva de la compañía á la que se concede como única compensación, la prórroga por diez años del término del actual contrato sobre suministro de alumbrado público.

Séptima.— La compañía deberá someter á la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, dentro de los tres meses siguientes á la conclusión definitiva de este contrato, los planos completos de las obras que se obliga á realizar, en los que se designará también la ubicación de los circuitos para el alumbrado público, debiendo tenerse presente en la preparación del plan de trabajo, que debe evitarse en lo posible las remociones ulteriores del subsuelo, para prevenir los perjuicios consiguientes de las calzadas y aceras. Una vez ejecutadas esas obras por la compañía con arreglo á los planos aprobados, será de cuenta del Ministerio de Obras Públicas cualquiera modificación que el Ministerio resuelva introducir, y será de cuenta de la compañía ó de los particulares, según los casos, las modificaciones que se realicen en interés exclusivo de aquélla ó de éstos.

Octava.— Este contrato no implica monopolio alguno para la Compañía de Electricidad, pero el excelentísimo Gobierno no acordará obras ni concesiones ni autorizará la transferencia de las ya concedidas, ni celebrará contrato alguno, sino con las condiciones de que los cables conductores se instalen subterráneamente dentro de la zona establecida en la cláusula cuarta, y que las usinas generadoras se instalen á una distancia mayor de setecientos metros de ese radio.

Novena.— La compañía se obliga á extender sus instalaciones subterráneas, á razón de no menos de dos kilómetros cada dos años, después que haya cumplido la obligación á que se refiere la cláusula cuarta.

Décima.— Queda vigente el contrato aprobado por la ley de 10 de Octubre de 1904 en todo cuanto no haya sido modificado por el presente.

Undécima.— Este contrato es «ad referendum» de la aprobación de la Honorable Legislatura.

Duodécima. — Dentro del plazo de cinco años de la escrituración del presente, la empresa dejará de generar electricidad en la usina actual situada en la manzana comprendida entre las calles 3, 4, 44 y 45, y no podrá instalar usinas generadoras, á una distancia de 700 metros del radio que se establece en la cláusula cuarta.

En prueba de haberlo así convenido, se firman dos ejemplares, en La Plata á diez y seis de Noviembre de mil novecientos once.

V. Lindop, J. Tomás Sojo.

También fué sometido á vuestra consideración el proyecto que se transcribe, relacionado con la concesión del establecimiento de una nueva usina en Tolosa:

La Plata, Diciembre 18 de 1911.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de elevar á la consideración de Vuestra Honorabilidad el adjunto proyecto de ley, por el cual se faculta al Poder Ejecutivo para conceder al señor Pedro L. Ferreyra, la autorización necesaria para la instalación y explotación de una usina de luz eléctrica y fuerza motriz en esta ciudad.

Tratándose de introducir un nuevo factor de progreso en la vida comunal de La Plata, el Poder Ejecutivo espera que Vuestra Honorabilidad le prestará su superior aprobación.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. Tomás Sojo.

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo, á conceder á don Pedro L. Ferreyra, la instalación y explotación en la finca de su propiedad situada en la manzana 340 de la sección B de quintas del ejido de Tolosa, de una usina de luz eléctrica, tracción y fuerza motriz, dentro de las mismas condiciones y bajo las

mismas tarifas máximas del consumo particular, establecidas por el contrato y la ley de fechas 21 de Enero de 1905 y 10 de Octubre de 1904, respectivamente.

Art. 2º El Poder Ejecutivo contratará con el señor Ferreyra la provisión y conservación de 100 focos de arco voltaico, como *mínimum*, destinados al alumbrado público de La Plata, al precio mensual de pesos 7,85 oro sellado y pesos 7,85 papel cada uno, obligándose el concesionario á instalar al mismo precio la cantidad de 500 focos más, cuando el Poder Ejecutivo lo crea conveniente, y en la ubicación en que lo resuelva.

Art. 3º Las tarifas para el alumbrado y fuerza motriz de las oficinas y talleres que dependan del Gobierno, serán las mismas que establezca la Compañía de Electricidad del Río de la Plata, de acuerdo con sus contratos.

Art. 4º El concesionario construirá subterráneas todas las instalaciones comprendidas en el radio limitado por: calle 1, diagonal 78, diagonal 73, calle 57, calle 14, calle 47, diagonal 74 y avenida 44.

Esta obligación comprende no solamente los cables conductores y soportes destinados al servicio público, sino también los que se utilizan para el servicio particular.

Art. 5º El señor Ferreyra instalará los focos del alumbrado público en columnas de fierro, dentro del radio establecido en el artículo 4º, con excepción de las calles cuyo ancho sea menor de 20 metros, y por las que circulen tranvías, en las que empleará el método de suspensión por medio de cables transversales. Tanto el tipo de las columnas, como el de los cables de suspensión, deberán ser aprobados por el Ministerio de Obras Públicas.

Art. 6º El concesionario no podrá instalar usinas generadoras á una distancia menor de setecientos metros del radio establecido en el artículo 1º.

Art. 7º El concesionario se obliga á extender sus instalaciones subterráneas á razón de dos kilómetros cada dos años.

Art. 8º El concesionario deberá firmar la escritura de contrato dentro de los ciento ochenta días de promulgada la presente; y dentro de los doce meses de la misma fecha, presentar al Poder Ejecutivo, para su aprobación, los planos y estudios pertinentes.

Art. 9º Al firmar la escritura, el concesionario deberá presentar un certificado de depósito en el Banco de la Provincia de Buenos Aires á la orden del Poder Ejecutivo, por valor de cinco mil pesos moneda nacional en efectivo ó en títulos de la Provincia, de renta pública, en cantidad equivalente, el que será devuelto una vez que entre á funcionar la usina.

Art. 10. Si dentro del plazo de dos años, contados desde la aprobación de los planos, no funcionara la usina, caducará de hecho la concesión con pérdida del depósito de garantía, como caducarán también, en las mismas condiciones, en caso de no cumplirse las obligaciones establecidas en el artículo 8º.

Art. 11. Esta concesión gozará de los mismos privilegios y exenciones concedidas á empresas análogas, y regirán á su respecto iguales obligaciones.

Art. 12. Comuníquese, etc.

TRANVÍAS ELÉCTRICOS

Las empresas de tranvías eléctricos de la capital han continuado prestando útiles servicios al vecindario, fomentando la edificación en los barrios distantes que el riel los ha acercado y hecho progresar.

Las exigencias de la población han determinado la necesidad de extender las líneas de esos tranvías y modificar sus recorridos, de manera que consulten mejor los intereses públicos.

En este sentido se sometió á la consideración de Vuestra Honorabilidad el siguiente proyecto y se dictó la resolución que se transcribe en seguida:

La Plata, Mayo 11 de 1911.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de dirigirme á Vuestra Honorabilidad sometiéndole á vuestra consideración el adjunto proyecto de ley,

por, el cual se autoriza á la Compañía de Tramways Eléctricos de La Plata para modificar el recorrido de su línea á la Ensenada, concedida con fecha 31 de Julio de 1908.

El Poder Ejecutivo considera conveniente esta modificación, por cuanto ella no sólo beneficia el mejor servicio público, sino que también evita los inconvenientes y demoras si se tiene en cuenta las obras costosas que motivaron los cruces con las vías férreas á la Magdalena y al Dique de Cabotaje en la prolongación de la calle 50 que sería necesario efectuar.

En mérito de estas breves consideraciones, el Poder Ejecutivo espera que Vuestra Honorabilidad le prestará preferente atención á este asunto.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1º Autorízase á la Compañía de Tramways Eléctricos de La Plata, para modificar el recorrido de su línea á la Ensenada, en la siguiente forma:

- a) Desde la diagonal 80 de 1 y 44 hasta 120 y 33; por 120 hasta 32 y Camino Blanco, y por éste hasta la Ensenada, debiendo empalmar con la línea actual.
- b) Construirá un ramal que, partiendo de la intersección de las calles 38 y 120, llegue hasta la 47, siguiendo por ésta hasta llegar á la usina de gas y fábrica de sombreros, debiendo empalmar en ángulo recto con la línea actual de tracción á sangre.
- c) La línea de tracción á sangre, que parte de las calles 1 y 50 hasta la cabecera del Dique de Cabotaje (número 1), deberá ser electrificada, de modo á cerrar el circuito con el ramal anterior.

Art. 2º La empresa deberá someter á la aprobación del Poder Ejecutivo, los estudios y planos definitivos, perfiles longitudinales y transversales, en el término de sesenta días, á contar desde la promulgación de la presente ley.

Art. 3º La empresa deberá dejar concluidas las obras de la primera sección, á que se refiere el inciso *a*), en el término de ocho meses. Igualmente deberá terminar los trabajos de la segunda sección á que se refiere el inciso *b*), en el término de tres años; así como la electrificación del ramal á que se refiere el inciso *c*).

Art. 4º Mientras la empresa no transforme la tracción de la línea, á que se refiere el inciso *c*), deberá renovar el servicio actual de tracción á sangre.

Art. 5º La empresa incurrirá en una multa de mil pesos moneda nacional, por cada mes de retardo en el cumplimiento de las obligaciones para las que se estipulan plazos en la presente ley.

Art. 6º Las tarifas para los nuevos ramales, deberán ser sometidas á la aprobación del Poder Ejecutivo.

Art. 7º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sojo.

La Plata, Enero 30 de 1912.

Por lo que resulta de las presentes actuaciones, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Art. 1º Conceder al señor Juan A. Tettamanti, empresario del Tranvía Nacional Eléctrico, la autorización necesaria para modificar el recorrido de la sección primera indicado en los estudios definitivos aprobados por resolución de fecha 23 de Abril de 1911 en la forma establecida en los planos de fojas..., y sujeta á las bases contenidas en la ley de concesión, de 6 de Agosto de 1903 y á las siguientes:

- a*) Dentro de los cuatro meses de la modificación de la presente, presentará por triplicado los planos y perfiles definitivos de todo el recorrido, debiendo servir de punto de referencia para la nivelación la cota 19 (bronce de la verja de entrada del edificio del Departamento de Ingenieros).

- b) La colocación de la línea deberá ser tal que en forma alguna se perjudique el tráfico general.
- c) Los trabajos deberán empezar un mes después de aprobados los estudios ordenados por la presente y quedar terminados dentro del año de su iniciación.

Art. 2º Antes de iniciar la construcción de la línea, el concesionario obtendrá de quien corresponda la autorización para construir la parte de la misma, proyectada en terreno de propiedad de la Nación.

Art. 3º Comuníquese á la Municipalidad de La Plata y Departamento de Ingenieros y pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente al interesado; fecho, vuelva.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Diciembre 11 de 1911.

Vistos los planos presentados por la empresa de tranvías eléctricos «La Plata y Ensenada», para la construcción de su línea de La Plata á la Ensenada, y atentos los informes producidos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Aprobar los planos presentados.

2º En el boulevard 120, las columnas de sostén del trolley deberán colocarse sobre el cordón de la vereda y no sobre la calzada como está indicado en los planos.

3º Encomendar la inspección de las obras á la sección Ferrocarriles y Anexos, por intermedio de las oficinas dependientes de la misma, inspección de máquinas y electricidad é inspección de afirmados de La Plata.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

AFIRMADO DE LA CALLE 50

Al ceder la Provincia á la Nación los distintos establecimientos que constituyen la Universidad, se contrajo el compromiso, de parte del Gobierno Federal, de costear las obras de pavimentación de la calle 50, desde 1 hasta el dique de cabotaje. En diversas oportunidades el Poder Ejecutivo gestionó el cumplimiento de la obligación, sin conseguirlo, hasta que, últimamente, se obtuvo la entrega de cien mil pesos, suma que si bien no alcanza para sufragar por completo el importe de la obra, cuando menos contribuye con eficacia á atender al gasto.

En posesión de ese recurso, se dispuso licitar la construcción del adoquinado, incluyéndose el de las calles que dan acceso á la estación del ferrocarril al Meridiano V que reclaman una vialidad perfecta. La resolución respectiva dice así:

La Plata, Enero 12 de 1912.

Visto el pliego de bases y condiciones formulado por la Municipalidad de esta Ciudad para la construcción del adoquinado de las calles 50 desde la avenida 1 hasta la calle 122 y 71, desde la calle 12 hasta la 20 y avenida 13 de 71 al boulevard 72 inclusive, y atento lo manifestado por el ingeniero Claps, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Dejar sin efecto la resolución de fecha 1º de Diciembre de 1911 que corre á fojas...

2º Aprobar el pliego de bases y condiciones á que se ha hecho mérito en el exordio de la presente, con las siguientes modificaciones:

a) El artículo 1º quedará en la siguiente forma:

«Las obras á ejecutarse son todas las necesarias para cons-

truir el nuevo afirmado de la calle 71 desde 12 hasta 20, de la avenida 13 desde 71 al boulevard 72 inclusive y el de la calle 50 desde 1 hasta cruzar las vías del ferrocarril al Puerto y las precisas para substituir el empedrado de la actual calle desde el cruce mencionado hasta la cabecera del Dique número 1. Uno y otro afirmado serán hechos con granito ó granitullo sobre base de hormigón. A los efectos de la comparación de las propuestas, se cargarán las de «granitullo» en la cantidad de pesos 2,05 por metro cuadrado de superficie pavimentada, y pesos 1 por metro lineal de cordón. El resto de las partidas entrará á formar el precio total de comparación con sus importes respectivos»

- b) En los artículos 4º y 10, donde se refiere á títulos de renta de la Provincia, se agregará «aforado al valor actual en plaza», y donde dice Ministerio de Obras Públicas, se substituirá por «Departamento de Ingenieros».
- c) En el artículo 10 se elevará á 5 por ciento el porcentaje del importe total de la obra, que deberá depositar el adjudicatario como garantía del fiel cumplimiento del contrato.
- d) En el artículo 20 el descuento de los certificados mensuales será elevado al 15 por ciento de su importe.
- e) El artículo 26 quedará establecido en esta forma:

«No obstante lo consignado en los planos y en este pliego de condiciones, la inspección de las obras podrá introducir modificaciones ó hacer ampliaciones ó supresiones en las obras previa autorización del Poder Ejecutivo en cada caso, y, en consecuencia, aumentar hasta un 10 por ciento ó disminuir un 20 por ciento el total de cada partida, sin que el contratista pueda pretender por ello aumento en los precios unitarios».

- f) El segundo párrafo del artículo 52 quedará en la siguiente forma:

«Los adoquinados tipo granitullo deberán ajustarse á las mismas condiciones establecidas para los comunes especiales, pero serán de forma cúbica de ocho á diez centímetros por costado. Se admitirá un 5 por ciento de adoquines de forma especial para el enlace de las curvas».

Pase al Departamento de Ingenieros para que llame á licitación pública por el término de quince días, publicándose los avisos respectivos en los diarios «Boletín Oficial», «La Prensa», «La Nación», «El Argentino», «El Día» y «La Argentina».

Comuníquese al comisionado municipal de La Plata é insértese en el Registro Oficial.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

MERCADO DE FRUTOS EN EL PUERTO

La importancia cada vez mayor que adquiere el puerto de La Plata por medio de la comunicación directa que con zonas muy ricas y productoras de la Provincia, han venido á establecer los ferrocarriles provincial al Meridiano V y la Compañía General, reclama que se le dote de los elementos necesarios para convertirlo en un gran centro de exportación, donde las casas que se dedican al negocio de frutos del país cuenten con los medios indispensables para operar en gran escala. La instalación de un mercado general de frutos, que facilite las operaciones de los productores y comerciantes, debe figurar en primer término. Al entenderlo así he creído que, si la idea no prosperaba de inmediato, serviría cuando menos para que más adelante pudiera llevarse á la práctica sin dificultad.

Con estos propósitos se dictó el decreto que va á leerse:

La Plata, Diciembre 6 de 1911.

CONSIDERANDO:

Que dotado el Puerto de La Plata, gracias á la construcción del Ferrocarril al Meridiano V y á la red de la Com-

pañía General, de la zona de influencia de que estaba privado, es urgente proveer á intensificar su movimiento y á darle caracteres de permanencia y estabilidad;

Que por ello es indispensable la instalación en el Puerto de un Mercado General de Frutos, adonde puedan remitirse á consignación los productos del país, cereales, lanas, cueros, etc., pues mientras ese mercado no exista sólo se consignarán al Puerto de La Plata los cereales adquiridos ya en campaña por los exportadores, que sólo representan una parte de la cosecha;

Que mientras no se habilite el mercado de frutos en cuestión, los productos servidos por las líneas férreas que convergen al Puerto de La Plata se encuentran en una situación desventajosa con relación á las zonas de influencia de otros ferrocarriles, y obligados casi á prescindir de los que convergen á La Plata, para la remisión de todos los productos que se venden actualmente en los mercados de frutos;

Que tratándose de un asunto en que tienen intereses concurrentes la Nación, la Provincia, las empresas de transporte, los productores, consignatarios y el mismo Mercado General de Frutos, existente en Avellaneda, es posible asegurar desde ya una instalación provisoria y establecer, consultando los intereses generales, las bases para una organización definitiva, el Poder Ejecutivo —

DECRETA :

Comisionar al señor Jefe de Ganadería y Agricultura para que, dedicando preferente atención á la realización de este propósito, proyecte la forma más conveniente para hacerlo efectivo.

Comuníquese á quienes corresponda.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

COMUNICACIONES FERROVIARIAS CON LA PLATA

Son notoriamente deficientes los servicios que presta la empresa del Ferrocarril del Sud á la capital de la

Provincia, particularmente en lo que se refiere al tráfico de pasajeros, malgrado haber éste adquirido un desarrollo extraordinario, cuya circunstancia, sin embargo, no ha sido tenida en cuenta, dejándose subsistente un orden de cosas que, si puede resultar conveniente á los intereses de dicha empresa, contraría ó perjudica á los del público y de una manera muy directa á La Plata, en cuyo desenvolvimiento debe cooperar como un factor muy principal, un sistema de comunicaciones rápido y bien ordenado.

De acuerdo con estas ideas y persiguiendo el propósito de obtener un mejoramiento efectivo en ese sentido, este Ministerio dirigió la siguiente comunicación:

La Plata, Abril 2 de 1912.

Al señor Director General de Ferrocarriles de la Nación, ingeniero don Pablo Nogués.

Este Ministerio, empeñado en mejorar las condiciones en que se encuentra la Capital de la Provincia en lo que se refiere á su vinculación con el resto de las poblaciones de alguna importancia de la misma, ha resuelto dirigirse al señor Director para llamar su atención sobre algunas mejoras en el tráfico, que serían de positiva utilidad para la vialidad de la provincia de Buenos Aires.

En lo referente á la empresa del Ferrocarril del Sud, este Ministerio cree que la tarea será fácil, ya que con prestar alguna mayor atención al servicio de la línea que va de La Plata á Ferrari, que podrían mejorar en grande escala las comunicaciones de la Capital de la Provincia con los partidos de Brandzen, Chascomús, Castelli, Dolores, Maipú, Coronel Vidal, Mar del Plata, Balcarce, Lobería, Necochea, Ayacucho, Tandil, Juárez, Tres Arroyos, Bahía Blanca, etc., es decir, con toda la parte sur y sudeste en la Provincia.

En la actualidad, la carga, pasajeros y encomiendas que vienen de esos partidos hacia La Plata, no encuentran, en la

mayor parte de los casos, sino pocos trenes de combinación en Ferrari y aun los pocos que sirven este tráfico lo hacen con un trasbordo molesto.

Como se aproxima la época en que las empresas cambian sus horarios de verano por los de invierno, debiendo empezar éstos á regir desde el 1º de Mayo, sería indispensable, para mejorar la situación actual, que se aumentaran los trenes que circulan entre Ferrari y La Plata, de acuerdo con las consideraciones siguientes:

El horario que rigió el invierno pasado, es decir, á partir del 1º de Mayo de 1911, comprendía solamente un tren de pasajeros que salía de La Plata á las 6,30 a. m. y llegaba á Ferrari á las 7,40 a. m., y un tren mixto que salía á las 2,40 p. m. y llegaba á Ferrari á las 4,27 p. m.

Los regresos eran: uno para pasajeros, á las 9 a. m. de Ferrari con llegada á La Plata á las 10,15 a. m., y otro mixto que salía á las 5,30 p. m. de Ferrari para llegar á La Plata á las 7,15 p. m.

La velocidad media (comercial) para el tren más rápido de los indicados que emplea 73 minutos en recorrer los 43,9 kilómetros comprendidos entre La Plata y Ferrari, es de 36 kilómetros, lo que no sería defícil elevar á 44 kilómetros haciendo el trayecto en una hora, lo que ya representaría un adelanto.

En el mismo horario de invierno tenemos, que el tren número 21 á Tandil, Juancho, Miramar y Mar del Plata, sale de Ferrari á las 8,18 a. m., en forma que sería fácilmente combinable con el de las 6,30 a. m., haciéndolo para los habitantes de La Plata tan cómodo como para los de la Capital Federal. Bastaría para ello poner un vagón á destino de Tandil á Juancho, etc., en el 275 de La Plata, el cual sería enganchando al 21 de la Capital Federal, suprimiendo así el trasbordo incómodo que hoy en día tienen que soportar los numerosos pasajeros que van por esa vía. Además, el tren 275 podría sin dificultad salir á las 7 a. m., más ó menos, en vez de las 6,30, lo que sería más cómodo.

El tren 131 á Dolores y General Belgrano, que sale de Ferrari á las 6,34 p. m., podría ponerse en combinación con el tren 281, de pasajeros que va, por el momento, sólo hasta Abasto.

Habría para ello solamente que hacerlo correr dos estaciones más y acrecentar su velocidad, de modo que partiendo de La Plata á las 5,30 llegase á Ferrari á las 6,30, una hora para 43,9 kilómetros.

En lo demás, se procedería como se indica para el tren anterior.

El tren 187 que va á Juancho, Mar del Plata, Miramar, Necochea, Orense y Bahía Blanca, pasa á las 9,38 p. m. por Ferrari los martes, jueves, sábados y domingos. Con este tren podría en los mismos días formarse un tren que saliera de La Plata á las 8,40 más ó menos, siendo éste el único tren que se aumentaría en el servicio actual del Ferrocarril del Sud, en el sentido del kilometraje ascendente.

En este tren podrían ir también los pasajeros de La Plata que debieran tomar el tren 303 que va hasta Bahía Blanca y sale de Ferrari á las 10,32 p. m.

Análogamente, tenemos en los regresos que vienen de afuera hacia la Capital, los trenes 168 y 180 que podrían ser servidos por el 276, aumentando un poco su velocidad el 80 que combina con el 272 y cuyo recorrido podría durar una hora.

Quedarían solamente el tren número 30 y el 48 que podrían ser servidos por el 270 (coche motor) haciéndolo salir de Ferrari y anticipando su salida que podría ser á la llegada del tren número 48.

Con estos antecedentes, no dudo que el señor Director General, ya sea llevando á la práctica las ideas del Ministerio ó realizando otras modificaciones en el horario, ha de conseguir que la Capital de la Provincia, tenga, con el territorio de la misma, la unión estrecha que su organización política exige.

Por otra parte, lo que se pide á la empresa del Ferrocarril del Sud, como necesario para que dicha unión sea efectiva, es muy poco y estará seguramente compensado por el rendimiento que le dará su línea á Ferrari, hoy completamente descuidada.

Saluda al señor Director con toda consideración.

J. TOMÁS SOJO.

BAÑOS PÚBLICOS

Funciona desde el verano pasado en esta ciudad una casa de baños públicos dotada de todas las comodidades exigibles.

Corresponde dejar constancia que este establecimiento es el primero que existe en el país.

La resolución disponiendo su instalación es la siguiente:

La Plata, Septiembre 4 de 1911.

Aproximándose la época de los calores y siendo de urgencia la instalación de baños públicos en esta Capital, el Poder Ejecutivo, haciendo uso de la facultad que le confiere el inciso 4º del artículo 59 de la Ley de Contabilidad —

RESUELVE:

Autorizar á la Dirección de Salubridad de La Plata para que, administrativamente, proceda á efectuar la instalación de baños públicos con sus accesorios correspondientes en la casa destinada á este objeto, ubicada en la calle frente á la Plaza Italia entre la calle 7 y la diagonal 77, dentro de la suma de 25.000 pesos moneda nacional.

El número de baños será de diez y nueve: doce para hombres y siete para mujeres.

Por el Ministerio de Hacienda se entregará al habilitado de dicha repartición la expresada suma con el fin indicado.

Impútese al ítem 151 del presupuesto vigente; comuníquese á quienes corresponda é insértese en el Registro Oficial.

ARIAS.

J. TOMÁS Sojo.

En vista del éxito alcanzado, se proyecta la ampliación de las instalaciones.

LA RETRIBUCIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS

La compañía de Tranvías Eléctricos de La Plata, formuló un reclamo ante el Ministerio por el cobro que le hacían las oficinas respectivas del impuesto de cloacas y aguas corrientes, por el servicio en su estación.

Entendía la empresa que, habiéndola exceptuado la ley del pago de impuestos generales, estaba exonerada de la obligación de abonar el mencionado, confundiendo el carácter del impuesto propiamente dicho con la retribución de servicios, que es cosa bien distinta, según lo tiene declarado el más alto tribunal de justicia de la Nación.

El Asesor de Gobierno, doctor Reyna Almandos, produjo al respecto un interesante y bien claro dictamen que el Poder Ejecutivo adoptó como resolución del asunto, según puede leerse en seguida:

La Plata, Septiembre 19 de 1911.

Téngase por resolución el precedente dictamen del señor Asesor de Gobierno.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente resolución á la Compañía de Tranvías Eléctricos de La Plata.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

Dictamen del Asesor

Señor Ministro:

La Empresa de Tramways Eléctricos de La Plata, se resiste á pagar los servicios de cloacas y aguas corrientes adeu-

dados por la misma, en cuanto al uso que de ellos hace en el edificio de la estación.

En su defensa alega estar exenta de pagar toda clase de impuestos tanto provinciales como municipales durante los primeros diez años de su instalación, con arreglo á lo prescripto en el artículo 5º de la ley de concesión, fecha 6 de Agosto de 1908.

La protesta carece de base, pues responde á la confusión vulgar de dos conceptos jurídicos diferentes, cuya extensión ha sido bien determinada por los Tribunales del país en casos conocidos.

En un caso semejante tuve ocasión de dar opinión con fecha 20 de Junio pasado (expediente promovido por la municipalidad de Necochea ante el Ministerio de Gobierno, letra L, número 36). Dicha municipalidad, consultaba si correspondía obligar al Banco de la Nación y al Ferrocarril del Sud al pago del alumbrado público suministrado por la misma.

Al dictaminar hice la distinción de lo que se entiende por impuesto y por servicio y recordé el fallo pronunciado por la Suprema Corte de Justicia Nacional en la demanda promovida por la municipalidad de Tucumán contra el Ferrocarril Buenos Aires al Rosario sobre el pago de los servicios de alumbrado y limpieza de la estación y de la oficina de informes.

En este fallo quedó claramente determinada la diferencia que existe entre el impuesto y el servicio, y sería sin duda inoficioso repetir á este respecto, los conceptos de la sentencia.

Sin embargo se ofrece de nuevo el caso ya dilucidado por el más alto Tribunal de la Nación en el citado juicio y en otros de la misma naturaleza, pues la jurisprudencia se ha pronunciado no sólo en el juicio de la municipalidad de Tucumán sino también en el de la municipalidad de Córdoba, que promovió contra la empresa del Ferrocarril Central Argentino y que dió lugar á que la Suprema Corte de Justicia Nacional determinará la verdadera y justa interpretación del artículo 8º de la ley 5315 llamada «Ley Mitre».

A pesar de haber quedado clara y definitivamente establecido que en la exención de impuestos concedida en las

leyes á ciertas empresas, no quedan comprendidos los impuestos que importen retribución de servicios, la Compañía de Tramways Eléctricos de La Plata, se niega á pagar los servicios de cloacas y aguas corrientes apoyándose en las mismas razones que lo hicieron las empresas citadas.

La Compañía La Plata, tiene celebrado con el Gobierno un contrato aprobado por la ley de 6 de Agosto de 1908 en virtud de cual (artículo 5º) está exenta durante los diez primeros años de la concesión de todo impuesto provincial ó municipal creado ó por crearse.

Esta franquicia se refiere únicamente á los impuestos propiamente dichos, es decir, á las contribuciones de carácter general, nunca á las de carácter particular, mucho más cuando éstas importan un gasto.

El contrato del Gobierno con la empresa no tiene disposición alguna que la exima del pago de ninguno de los servicios, que tanto el Estado como la Municipalidad suministra. El impuesto á que se refiere el artículo 5º, es la contribución general pagada por todos aquellos que están obligados á satisfacerla aunque no reciban directamente los beneficios consiguientes. El carácter distintivo del impuesto propiamente dicho, es precisamente el indicado. Cuando un propietario paga la contribución territorial destinada á satisfacer en parte los gastos de la administración pública, no espera á recibir un determinado servicio, sino el que esa administración presta á todos los habitantes por igual.

Cuando un comerciante satisface el impuesto con que las leyes gravan su comercio está muy lejos de pretender que el dinero correspondiente á su parte le sea devuelto en la luz que consume su almacén, en el agua que utiliza para su bebida, ni en higiene de su establecimiento, obtenida por el costoso servicio de cloacas, barrido y riego de la calle pública.

Espera solamente justicia para su derecho, garantía para su persona, educación para sus hijos, libertad para sus actos. Nada más.

Y volviendo al caso de la Empresa de Tramways Eléctricos, ha de decirse que si la ley contrató la libertad de todo impuesto provincial y municipal durante un plazo es por que

se ha convenido en que es justo y útil facilitarle la acción que le es propia y favorecer á la ciudad al dotarla de comunicaciones modernas.

Esta franquicia del impuesto general, no la deja desamparada de justicia para su pleito y de garantía para sus derechos, ni de libertad para sus actos. Mas no puede pretender que el Estado lo sea de su gerente ni de sus mecánicos, ni lave graciosamente el enlozado de los patios de su edificio, ni extraiga residuos cloacales de sus oficinas y talleres porque ella recibe directamente el servicio que el Estado presta á costa de gastos ingentes y trabajos prolijos.

Aunque estos ejemplos son tan claros como las verdades más exactas, considero útil apoyar el argumento fundamental de la cuestión en citas auténticas.

El Tramway Eléctrico de La Plata es un ferrocarril: luego pues las sentencias que se refieren á estas constancias pueden ser citadas como si hubieran sido dadas para el tranvía.

La sentencia del 7 de Julio de 1910 pronunciada en el mencionado juicio de la municipalidad de Tucumán contra el Ferrocarril Buenos Aires al Rosario por el pago de impuestos de alumbrado y limpieza correspondiente á la estación y oficina de informes que aquél tiene en la ciudad de Tucumán, es el modelo más completo en que podemos inspirarnos.

«Lo expuesto en los considerandos precedentes (dice la Suprema Corte de Justicia Nacional) se robustece por los documentos de juicio que se desprenden en la discusión de la ley 5315, pues habiéndose preguntado por uno de los señores diputados cuáles eran los impuestos municipales mencionados en aquélla de que eximía á las empresas y si entraban en ellos el servicio de alumbrado, afirmados, etc., el miembro informante de la comisión que había despachado el proyecto, manifestó sin observaciones de los otros miembros de ella ni de otros diputados: «Los antecedentes administrativos de la Constitución establecen lo que es un servicio y lo que es un impuesto: El impuesto tiene un carácter general, mientras el servicio tiene un carácter particular; paga el que lo recibe. El impuesto es general, lo paga todo aquel que recibe ó no su beneficio». Por consiguiente, lo que se

ha consignado en este artículo, son los impuestos de la Constitución, aquéllos que tienen que ser pagados y también por los ferrocarriles si no fueran exonerados por la ley. De ahí entonces que los servicios de carácter comunal que beneficiaren á los ferrocarriles, por lo mismo que tienen su carácter particular, los ferrocarriles particulares tendrán que abonarlo. (Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados 1907, página 1209).

Igual resolución recayó últimamente en el también recordado juicio de la municipalidad de Córdoba contra la empresa del Central Argentino. La sentencia fué criticada por algunas personas que creyeron afectados los intereses de los ferrocarriles y atacada en sus fundamentos la ley nacional. Pero aunque el fallo del Supremo Tribunal se defienda por sí solo, no porque es inapelable, sino porque es justo é interesante llamar la atención sobre la defensa ulterior que el doctor Julio B. Etchegaray, abogado de la municipalidad de Córdoba, hizo de la sentencia un largo y fundadísimo artículo publicado en «La Nación» en la primera quincena de Agosto del corriente año.

Atacar el fallo — dice el doctor Etchegaray — no es defender la ley de Mitre, es apenas defender las conveniencias unilaterales de la empresa ferroviaria (en nuestro caso los del tranvía La Plata), es seguir á los perjudicados hasta el sofisma inventado contra el sólido y luminoso veredicto del más alto tribunal del país».

Son particularmente dignos de nota algunos párrafos sucesivos del defensor de la buena doctrina: «El impuesto propiamente dicho no abarca ante la ciencia de la administración todas las rentas de la economía pública, y sólo debe entenderse por tal la contribución exigida á los individuos por su parte en los gastos «generales» del Estado. Es un tributo que grava á todos por igual en nombre de la solidaridad nacional.

Este es el fundamento del impuesto en su entidad técnica y legal «el principio es la solidaridad de todos los habitantes de un mismo país, dice Leroy Beaulieu, y de las generaciones de cada nación legitiman el establecimiento de los impuestos que no son el precio de un servicio social correspondiente».

El carácter distintivo que separa las *retribuciones* y las *contribuciones particulares del impuesto*, usual y propiamente dicho, reside como enseña Wagner: tomo II, pág. 15, y tomo I, págs. 344 y 351, edición francesa de 1909—que en aquella hay «contraparte especial» y «reembolso especial» de los gastos del Estado, mientras que en los impuestos sólo hay «contraparte general» y «reembolso también general» de las prestaciones del mismo, y de ahí resultan todas las otras diferencias en los principios relativos á la explicación, medidas y mecanismo de las retribuciones de un lado y de los impuestos de otro.

Mientras que para los impuestos se presume, como base de la imposición, que todos los ciudadanos participan en proporción de las ventajas del Gobierno, y deben, en consecuencia, pagar el impuesto proporcionalmente á sus facultades ó á sus rentas, es indispensable en los otros procurar la avaluación exacta de la importancia del servicio que se hace en cada caso, para así establecerlas en su justa equivalencia; porque, con los impuestos, se subviene á los gastos y deudas públicas, determinadas por las necesidades colectivas «indivisibles» y con estas otras cargas legales, el costo de los servicios públicos «divisibles» que se satisfacen al Estado ó á la Comuna, según el individual y afectivo consumo de tales servicios.

« En el terreno jurídico no es posible involucrar estos cobros por alumbrado, limpieza, riego, barrido y pavimentos en la acepción técnica y administrativa del impuesto «*stricto sensu*» é interpretar que el artículo 8º de la ley 5315, cuando exceptúa á los ferrocarriles de todo impuesto nacional, provincial ó municipal, se refiera «*lato sensu*» á estos servicios locales de las comunas, que los pagan hasta los Gobiernos Nacional y Provincial en cuanto afectan sus propiedades; esto es, que las empresas puedan estar exentas de retribuciones que abonan los mismos edificios públicos y dependencias del Estado, como el Banco de la Nación, respecto de los cuales fuera absurdo el gravamen de verdadero impuesto.

Estas últimas palabras confirman absolutamente lo aducido por mí, en el dictamen que produjo en el expediente ya citado de la municipalidad de Necochea, en que se consultó

si la corporación tiene derecho á exigir del Banco de la Nación y del Ferrocarril del Sud, el pago de los servicios municipales que benefician las oficinas de las instituciones nombradas.

« La doctrina aceptada en la sentencia (la de 7 de Junio de 1910) decía — que es perfectamente aplicable al caso propuesto, pues en éste como en el punto citado, se trata de obligar á un establecimiento y á una empresa que gozan legalmente de la excepción de impuestos, al pago de servicios municipales.

Después de citar el doctor Etchegaray las opiniones del constitucionalista doctor Joaquín V. González, la de Albert Sharr (*Municipal Government in Great Britain*) y la de Dillon (*Municipal Corporations*), da término á su alegato con estas palabras: « No es justo que el alumbrado, el barrido, el riego de la calzada, etcétera, de las calles á que dan acceso sus extensos terrenos y la limpieza de sus edificios, galpones y talleres sean costeados con los dineros de los demás vecinos á quienes á su vez sólo se les puede exigir la retribución proporcional á su respectivo servicio y menos equitativo todavía que con el aporte de la generalidad, con los tributos, la comuna atiende á necesidades particulares de los ferrocarriles que son precisamente los propietarios más opulentos.»

Durante la redacción del presente dictamen, se publica el despacho de la concesión acordada por el Congreso Nacional á favor de la sociedad Vickers Sons y Maxim, Limitada, de Londres, para construir un dique y astillero en Río Santiago.

La ley de concesión, al tratar de los beneficios acordados á la empresa, se inspira en la doctrina sustentada en el presente, pues expresamente establece que aquélla gozará de «exención de todo impuesto nacional que no importe la retribución de un servicio».

Esta forma precisa de sancionar leyes, esta claridad, esta certeza del concepto, despejan toda sombra de duda en la interpretación de los textos legales.

La disposición de la ley sancionada para la compañía Vickers y Maxim se inspira á ojos vistos en la doctrina aceptada por la Suprema Corte de Justicia Nacional interpretativa del ar-

título 8º de la ley Mitre y aplicación sana de los principios jurídicos en que se basa la percepción de la renta pública.

Ahora bien: paréceme del todo vano decir que la compañía del Tramway Eléctrico de La Plata, que se resiste á pagar el doble servicio de salubridad establecido por el Gobierno, se encuentra exactamente en el mismo caso que cualesquiera de las empresas ferroviarias que han discutido el derecho de las municipalidades de Tucumán y de Córdoba.

En tales circunstancias, mi opinión es que la empresa no está exenta de pagar los impuestos de cloacas y aguas corrientes.

En cuanto á la constitución del tribunal arbitral, previsto en el artículo 23 del contrato, su improcedencia es manifiesta, porque éste sólo se puede constituir cuando se susciten cuestiones entre la municipalidad y la empresa sobre la interpretación y ejecución del contrato, no cuando la cuestión se plantea entre el Gobierno y la Compañía. En tales condiciones, queda ésta en libertad de acudir á los tribunales, denegado que sea lo que solicita.

La Plata, 14 de Septiembre de 1911.

Luis Reyna Almandos.

ASUNTOS VARIOS |

LOS TERRENOS DEL GOLF CLUB DE MAR DEL PLATA

El Poder Ejecutivo, por decreto que se transcribe más adelante, del 15 de Marzo de 1911, concedió con carácter precario á la sociedad «Mar del Plata Golf Club», la ocupación gratuita de los terrenos de aluvión que hasta entonces utilizara para sus links.

El hecho dió motivo á una interpelación en la Cámara de Diputados, á la que debí concurrir á fin de hacer conocer, en nombre del Poder Ejecutivo, los motivos que éste había tenido para acordar aquella concesión, que en el concepto del diputado interpe-lante entrañaba un despojo por parte de la Provincia en perjuicio de un particular.

Teniendo en cuenta la trascendencia que para los intereses públicos reviste la demostración de los propósitos que animan la gestión del gobierno del que formo parte, transcribo á continuación el debate á que el asunto del Golf Club dió lugar, ya que en el transcurso de aquél quedó claramente explicado y justificado el procedimiento administrativo en esa cuestión en que estaban de por medio valiosos bienes del Estado.

(Del Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, del 9 de Junio, correspondiente á la 6^a sesión ordinaria del periodo legislativo de 1911.)

MINUTA DE INTERPELACIÓN

La Cámara de Diputados—

RESUELVE:

Invitar al señor ministro de obras públicas para que concurra á su sala de sesiones, con el objeto de informar sobre los fundamentos y motivos que ha tenido en cuenta el Poder Ejecutivo para dictar el decreto de fecha 15 de Marzo próximo pasado, referente á los terrenos que ocupa el Golf Club de Mar del Plata, y sobre la actitud que piensa asumir en presencia de la demanda de reivindicación de los mismos, entablada por los herederos de don Patricio Peralta Ramos contra el gobierno de la provincia, ante la suprema corte federal.

José Arce.

*Sr. Arce—*Pido la palabra.

El 15 de Marzo próximo pasado, señor presidente, el Poder Ejecutivo, por el departamento de obras públicas, entiendo que á propósito de una petición de la sociedad Golf Club de Mar del Plata, en que se solicitaba la ocupación de algunos terrenos y después de haber oído la opinión del señor comisionado municipal de Mar del Plata y del señor fiscal de estado, dictó un decreto por el que se otorgaba la posesión de dichos terrenos á la referida sociedad, por cuanto de las constancias y de los antecedentes recogidos se evidenciaba que las tierras ocupadas por el Golf Club eran fiscales.

Tengo en mi poder todos los documentos necesarios á disposición de la Honorable Cámara, y en particular, de cada uno de los señores diputados, para poder afirmar con el más íntimo convencimiento, que los terrenos que ocupa el Golf Club no son terrenos fiscales y que, por lo tanto, el decreto que lleva la firma del señor ministro de obras pú-

blicas implica lisa y llanamente el despojo de una propiedad particular para otorgarla, á título precario, á una sociedad, como se dice en la parte dispositiva del decreto, hasta tanto la legislatura resolviera lo que creyera pertinente.

Los fundamentos de ese decreto, así como también la información suministrada por el señor fiscal de estado y el señor comisionado municipal de Mar del Plata, son, en mi concepto, erróneos, en cuanto se refieren á la traza aprobada por el Poder Ejecutivo en mil ochocientos setenta y cuatro, cuando el señor Patricio Peralta Ramos solicitó autorización del Poder Ejecutivo para fundar el referido pueblo, porque implica la afirmación de que una calle de circunvalación que debía de lindar con el mar, y que fué trazada, justamente contra el mar, hoy se encuentra á una distancia determinada de la costa y es así como ha podido llegarse á la conclusión, por cierto original, de que si el decreto que autorizaba la fundación del pueblo de Mar del Plata, por el señor Patricio Peralta Ramos, ordenaba que una calle de circunvalación de cuarenta varas de ancho, debía ir todo á lo largo de la costa del mar, sobre las barrancas, todo lo que actualmente exista entre esa calle y el mar no puede deberse sino al acrecentamiento y puede entonces clasificarse como terreno de aluvión, el que de acuerdo con las disposiciones expresas de la ley civil, pertenece al estado y no á los particulares.

Pero tanto la afirmación del comisionado municipal como la del señor fiscal de Estado, que son los fundamentos por los cuales el Poder Ejecutivo ha podido dictar ese decreto, son erróneas, por cuanto la calle que ordenaba el Gobierno de la Provincia en 1874 que debía circunvalar al pueblo de Mar del Plata, no ha sido trazada como se afirma, sino que ha sido respetado el terreno necesario para trazarla, tal como ordenó el decreto, vale decir, sobre la costa del mar, y que no hay tales tierras acrecentadas entre la referida calle y el mar, sino que lisa y llanamente lo que hay es que entre esa calle y diversas ventas que sucesivamente hizo el fundador de Mar del Plata, en primer término á don Juan Barreiro y posteriormente á don Pedro Luro, quedó una fracción de tierra comprendida entre lo vendido y la calle á que hemos estado haciendo referencia; y por lo tanto, si no se enajenó más que una parte,

la parte que quedaba comprendida entre lo vendido y la calle que da al mar, no ha salido del dominio del vendedor.

Yo no quisiera entrar en mayores detalles, á fin de no tomarle más tiempo á la Cámara para demostrar los asertos que formulo, por más que tengo aquí todos los elementos para hacerlo; pero sí deseo hacer notar á la Cámara, en primer lugar, que el decreto á que me estoy refiriendo, en vez de basarse sobre hechos ó sobre argumentos de derecho, fundados en título de propiedad, se basa en una serie de argumentaciones más ó menos hábiles, á veces hasta en la interpretación de palabras, y otras hasta en la situación que han ocupado determinadas personas que han actuado en este asunto, entre ellas el mismo fundador de Mar del Plata, en vez de entrar, como decía, á argumentar con títulos de propiedad ó argumentos de hecho.

La cuestión es simplemente una cuestión de hecho y ella debe resolverse con los planos aprobados por el Departamento Topográfico de aquella época y con la escritura del señor don Patricio Peralta Ramos y con el decreto del Poder Ejecutivo que autorizó la fundación del pueblo.

Ahora bien: en esas condiciones, en lugar de tratarse de terrenos de aluvión, aquí se trataría lisa y llanamente de una propiedad privada de la cual ese decreto del Poder Ejecutivo ha privado á un particular para darle la posesión, á título precario, á una sociedad. Los herederos de don Patricio Peralta Ramos, justamente alarmados por esta situación, han ocurrido á la Suprema Corte Federal demandando de reivindicación esos terrenos, y yo puedo adelantar á los señores diputados que, por elementos que poseo, tengo el íntimo convencimiento de que la Provincia ha sido demandada en un asunto que deberá perder con costas.

Son estos los motivos por los cuales, con un propósito de orden administrativo y hasta el de llegar, si fuera posible, á una solución que evitara ese pleito, que evitara que la Provincia apareciera, en cierto modo, como despojando de su propiedad á un particular, yo me he permitido presentar á la consideración de mis distinguidos colegas este proyecto de resolución á objeto de que, en la sesión que lo determine el señor Presidente, de acuerdo con el reglamento, ó la Honora-

ble Cámara en su defecto, concurra el señor Ministro de Obras Públicas á darnos informes al respecto, porque si argumentos que no están á mi alcance, ó hechos ó razones de derecho que tampoco están á mi alcance, demostraran que yo estoy en lo incierto, en ese caso no tendríamos absolutamente nada que hacer; pero si, por el contrario, quedase convencido de que yo estoy en lo cierto, el Poder Ejecutivo tendría la oportunidad siempre, desde que recién se ha iniciado la demanda, de llegar á un avenimiento, á un arreglo que suspendiese este enojoso pleito que se ha suscitado contra la provincia de Buenos Aires.

Por estos fundamentos, yo rogaría á los señores diputados quisieran dar su voto á ese proyecto de resolución á objeto de dejar completamente aclarado este asunto en el que un diputado, que en este caso procede con toda sinceridad, cree que el Poder Ejecutivo se ha equivocado y desearía firmemente convencerse de que el equivocado es él.

No tengo nada más que decir.

Sr. Presidente—Está en discusión en general la minuta presentada por el señor diputado Arce.

Sr. Cretti—Pido la palabra.

Como lo ha manifestado el señor diputado Arce, he intervenido en este asunto como comisionado en la ciudad de Mar del Plata; pero no tengo en este momento los antecedentes necesarios para poder contestarle, y si la cámara resuelve la interpelación que acaba de formular en su proyecto el señor diputado, oportunamente los presentaré, así como las razones del informe que he producido en el expediente de la referencia, por más que este asunto ya está en los Tribunales, como lo ha manifestado el señor diputado Arce.

Sr. Presidente—Se va á votar en general la minuta.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee en particular.

Sr. Cortejarena—Pediría que se votara por partes, siendo la primera hasta las palabras «Mar del Plata».

Sr. Presidente—Se va á votar por partes.

— Se lee:

Invitar al señor Ministro de Obras Públicas para que concurra á su sala de sesiones con el objeto de informarla sobre los fundamentos y motivos que ha tenido en cuenta el Poder Ejecutivo, para dictar el decreto de fecha 15 de Marzo próximo pasado, referente á los terrenos que ocupa el Golf Club de Mar del Plata.

Sr. Presidente—Si no se observa, se dará por aprobada esa parte.

— Aprobada.

Sr. Presidente—Está en discusión la segunda parte.

Sr. Cortejarena—En cuanto á ésta, creo que sería de estrategia jurídica no obligar al señor Ministro á que manifestara qué actitud va á asumir; y como creo que el propio autor no tiene mayor interés en que esa cláusula se incluya....

Sr. Arce—Como es consecuencia de la anterior...

Sr. Facio—Yo haría moción para que se suprimieran las palabras «y motivos».

Sr. Presidente—La observación del señor diputado se refiere á la primera parte que ya ha sido aprobada; pero, si no hay oposición, se puede dar por reconsiderada. Está nuevamente en discusión. Se va á leer.

— Se lee nuevamente.

Sr. Cortejarena—De la segunda parte se ha pedido la supresión total.

Sr. Niño—¿Y no dice cuándo va á venir el señor Ministro? Podría ponerse el viernes.

Sr. Presidente—Se va á leer tal cual ha sido presentada por el autor la moción de interpelación al señor Ministro. Se leerá la primera parte.

— Se lee nuevamente.

Sr. Facio—Había oído «sin motivo», en lugar de oír «y motivos», por eso retiro la indicación.

Sr. Quesada—Iba á hacer moción, señor presidente, para que esta interpelación al señor Ministro de Obras Públicas,

se verificara en sesión secreta, porque aun cuando se suprima, á mi juicio, la segunda parte...

Sr. Presidente—Si me permite, la cuestión de procedimiento que propone resolver el señor diputado, deberá tratarse después de votada la segunda parte.

Sr. Quesada—Precisamente, á eso iba á referirme, á la segunda parte.

Sr. Presidente—Pero debe votarse nuevamente la primera parte.

Sr. Cortejarena—Está retirada la indicación.

Sr. Presidente—No puede dejar de votarse, porque ha habido una reconsideración de la Cámara. Lo que corresponde es votar la primera parte.

Sr. Quesada—Pido la palabra.

Iba á decir, señor Presidente, que tal vez el señor Ministro, para dar una explicación suficientemente amplia, se vea obligado á dar las razones de derecho que ha tenido el Gobierno y por lo tanto forzosamente tendrá que referirse á la faz jurídica, que no se evitará aunque se suprima la segunda parte. Por estas razones hacía moción para que la sesión fuera secreta, con el objeto de que el señor Ministro pueda expedirse con toda amplitud.

Sr. Presidente—Esa es una cuestión de orden que la Cámara resolverá después, y se votará en el orden que le corresponde. Si no se hace uso de la palabra, se va á votar nuevamente si se aprueba la primera parte de la minuta.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—El señor diputado autor de la minuta, ¿retira la segunda parte?

Sr. Arce—Yo no veo la necesidad de retirarla, á propósito de lo que acaba de decir el señor diputado Quesada. Si el señor Ministro se encontrara en la disyuntiva de dar razones que no conviene dar en sesión pública, el autor de la interpelación no tendrá inconveniente—como no puede tenerlo, tratándose de los intereses de la Provincia—en aceptar la sesión secreta.

El autor de esta interpelación, no desea que ella se trate en sesión pública, por el hecho de publicarla ó hacer un poco

de escándalo, sino que lo que quiere es solucionar un asunto que ha sido mal tratado. Si el señor Ministro deseara que este asunto fuera tratado en sesión secreta, podría pedirlo en la misma sesión, pero ahora no veo por qué se ha de establecer así.

Sr. Presidente—Se va á volver á leer la segunda parte.

— Se lee nuevamente.

Sr. Presidente—Se va á votar si se aprueba.

Sr. Gnecco—Yo creo que no podemos aprobar esta segunda parte, porque como muy bien ha dicho el señor diputado Arce, la cuestión está sometida á la consideración de los Tribunales, y por consiguiente, el señor Ministro no puede decir la actitud que va asumirse en presencia de ese pleito.

Sr. Jofré—Yo creo que no hay inconveniente en que el señor Ministro venga á decirnos cuál será la actitud que va á asumir. El señor Ministro deberá mantener el pleito si es que el Poder Ejecutivo está seguro de triunfar, ó bien desistir y reconocer el derecho del actor, en caso contrario. Es lo único que puede decirnos el señor Ministro, y por mi parte, voy á darle mi voto á la segunda parte de la minuta.

Sr. Cortejarena—Si el señor Ministro dice que va á desistir, entonces exagerarán sus pretensiones los demandantes.

Sr. Quesada—Puede darse el caso de que el señor Ministro de Obras Públicas, manifieste que va á continuar el pleito, porque así lo considera conveniente, y entonces el miembro interpelante podría entrar á la cuestión de derecho.

Sr. Jofré—No veo que haya inconveniente en que se discuta esa cuestión de derecho.

Sr. Niño—Pido la palabra.

Sr. Presidente—Tiene la palabra el señor diputado Arce que la había pedido anteriormente.

Sr. Arce—No voy á hacer uso de ella.

Sr. Presidente—Puede usar de la palabra el señor diputado Niño.

Sr. Niño—Voy á apoyar la segunda parte de la minuta, porque no creo que el señor Ministro tenga razones de orden reservado.

El Gobierno siempre debe ser pleitista sincero y no debe ser pleitista siguiendo trámites ocultos y secretos. Debe de-

cir claro lo que va á hacer, y es por eso que voy á votar por la segunda parte de la minuta.

Sr. Quesada—Pero el señor Ministro puede tener fundamentos de derecho que no convenga hacerlos conocer antes de tiempo.

Sr. Niño—¿Por qué no le va á convenir si son argumentos de buena fe, el hacerlos conocer, puesto que de todas maneras los va á presentar en sus escritos y la otra parte los va á leer antes?

Sr. Quesada—Cuando llegue su oportunidad.

Sr. Niño—Tampoco nos va á venir á leer escritos.

Sr. Quesada—Eso no lo sabe el señor diputado.

Sr. Niño—¡Cómo no lo voy á saber!

Sr. Quesada—Forzoso es pensar que tendrá que darnos algunas razones de derecho.

Sr. Cortejarena—Primero podría votarse si será en sesión secreta ó pública.

Sr. Presidente—La forma es la inversa. Primero se vota la minuta y después lo que ha propuesto el señor diputado Quesada. Se va á votar la segunda parte de la minuta.

Así se hace y resulta negativa.

Sr. Niño—¿De cuántos votos?

Sr. Secretario García—Hay cuarenta y nueve señores diputados presentes y han votado veinte por la afirmativa.

Sr. Presidente—Quedará entonces reducida la minuta de interpelación, á la primera parte aprobada.

Como lo ha referido el autor de la minuta, la presidencia tiene facultad por la segunda parte del artículo 96 del reglamento, para determinar el día en que la interpelación se ha de verificar; pero como es la Honorable Cámara la que acostumbra á señalar ese día, de acuerdo con la tradición, la Honorable Cámara también lo señalará es este caso.

(Del Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, del 16 de Junio, correspondiente á la 7ª sesión ordinaria del período de 1911.)

— Ocupa su banca en el recinto el señor Ministro de Obras Públicas doctor José Tomás Sojo.

Sr. Presidente—Señor Ministro: La Honorable Cámara, como he tenido oportunidad de hacérselo saber por nota al señor Ministro, ha resuelto invitarlo á concurrir á su sala, á objeto de que tenga á bien informarla de los fundamentos y motivos que ha tenido el Poder Ejecutivo para dictar el decreto de fecha 15 de Marzo del corriente año, referente á los terrenos que ocupa el Golf Club de Mar del Plata. Tiene la palabra el señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas—El Poder Ejecutivo se hace un honor en concurrir al seno de la Honorable Cámara para informarla de los motivos y fundamentos que ha tenido para dictar el decreto de 14 de Marzo pasado, referente á los terrenos del Golf Club de Mar del Plata.

He de ocupar por este motivo, acaso por más tiempo de lo que habría deseado, la atención de la Honorable Cámara, solicitada por tantos otros asuntos de importancia é interés público; pero abrigo la esperanza de que he de contar hasta el fin con su benevolencia, porque en ella se ha afirmado que el decreto del Poder Ejecutivo, subscripto por el señor Gobernador y refrendado por su Ministro de Obras Públicas, importa lisa y llanamente el despojo de una propiedad particular; y como quiera que tal aseveración—de suyo grave—lo es más por emanar de un diputado particularmente adicto á la persona y á la política del señor Gobernador, el Poder Ejecutivo está interesado en que la Cámara y por su intermedio el pueblo de la Provincia, disponga de antecedentes suficientes para formular un juicio definitivo sobre el cargo que se ha hecho.

En 5 de Febrero del corriente año, el Mar del Plata Golf Club, se dirigió al Poder Ejecutivo manifestando que ocupa desde hace tres años un terreno de propiedad pública en el extremo sudeste de la ciudad de Mar del Plata sobre el Atlántico y en una extensión aproximada de treinta hectáreas—y ha de serme permitido referirme en este caso, á los documentos mismos, para que la Cámara pueda disponer de elementos suficientes de juicio y evitar que queriéndolo relacionar suprima alguna parte que pueda ser de positivo interés para la cámara—en dichos terrenos ha construído uno de los fields de golf más hermosos de los existentes en las

ciudades europeas y uno de los mejores del mundo, según opiniones autorizadas de personas competentes.

Firman esta nota los señores doctor Pedro O. Luro, como presidente; doctor José María Ahumada, como vicepresidente; el doctor Julio Pueyrredón, Enrique Anchorena y otros caballeros, todos ellos invocando la representación que ejercen de los demás miembros, que son legión, y que no suscriben la nota.

En presencia de esta afirmación hecha por personas caracterizadas de que el Mar del Plata Golf Club ocupa terrenos de propiedad pública, el Poder Ejecutivo resolvió pasar ese expediente á informe del comisionado municipal de Mar del Plata. Con fecha 6 de Marzo del corriente año, el comisionado se expidió diciendo que los hechos expuestos en la solicitud son exactos, y refiriéndose á la parte que más nos interesa en el debate, á saber si el terreno ocupado era ó no de propiedad pública, el señor comisionado informa:

«En cuanto al carácter fiscal que se atribuye al terreno ocupado por el «Golf Club» las autoridades comunales lo han considerado siempre así, según antecedentes existentes aquí y otros que deben encontrarse en ese ministerio. Según esos antecedentes una parte del terreno, en un ancho de 220 metros, se halla fuera de los títulos del fundador del pueblo, puesto que el mojón esquinero sud. del campo está situado á esa distancia del mar y es la ribera de éste en ese punto; y otra parte en un ancho de 150 metros más ó menos queda como calle pública, por la gran pendiente del terreno en este paraje antes de llegar á la barranca, según se expresa en las diligencias de delineación del pueblo. Tan cierto es esto, agrega el señor comisionado de Mar del Plata, que ni los sucesores particulares ni los universales de los fundadores del pueblo, jamás han pretextado derecho á esos terrenos. Lejos de eso los primeros, señores Pedro Luro y Jacinto Peralta Ramos, la escritura de donación de las cuatro manzanas ocupadas hoy por el cementerio, lo hacen limitar por el este con el mar y los segundos, cuando arreglaron la testamentaria de la señora Cecilia Robles de Peralta Ramos, ni siquiera hicieron mención de esos terrenos como bien testamentario. Por lo que respecta á la utilidad de los links lo reputo indiscu-

tible y evidente, á tal punto que pienso que los poderes de la Provincia deben solucionar este asunto á la mayor brevedad para que el club pueda practicar las mejoras que indica y asegurar la subsistencia del golf en el balneario, no sólo como un ejercicio saludable, culto, sino como un exponente de civilización, de progreso, como bien se dice en la solicitud».

Recibido este informe del señor comisionado municipal, el Poder Ejecutivo resolvió pasar la actuación á dictamen del señor fiscal de estado, el que dice, en Mayo once de mil novecientos once: para informar respecto al pedido que hace el Golf Club de Mar del Plata, debo plantear las dos siguientes cuestiones: primero, si la tierra que se pide por dicha asociación es fiscal ó no.

«Segundo, en caso afirmativo, puede y debe concederse su ocupación á la sociedad recurrente. Para resolver la primera, he consultado el expediente Patricio Peralta Ramos, formación del pueblo de Mar del Plata, año mil ochocientos setenta y tres. De estas actuaciones, resulta que la tierra que se solicita pertenece á la Provincia.

En efecto, Mar del Plata, como pueblo, se funda por iniciativa del señor Peralta Ramos, en terrenos de su propiedad por propuesta que él hace al gobierno en el año mencionado.

Las tierras en que debía fundarse el nuevo pueblo quedaban sobre el lado noreste á la orilla del Océano Atlántico, comprometiéndose el proponente á dejar como boulevard de circunvalación una calle de un ancho de cuarenta varas, la que quedaría ubicada sobre el límite mencionado sobre las barras que corren contra las playas del mar.

Esto es lo que el actor decía al gobierno y lo que se desprende de la diligencia de mensura que practicó en 1874 el ingeniero Chapeaurouge, quien manifestaba que colocaba los mojones esquineros del nuevo pueblo, sobre el costado del mar sobre las últimas barrancas que dan sobre las playas del océano.

La propiedad del señor Peralta queda limitada por el costado noreste, por la calle de cuarenta metros que corre á la costa del mar, calle que se interpone entre lo que destina á pueblo y las playas del Atlántico.

De esta manera viene á tener la tierra que se destinaba un límite fijo: la calle mencionada, ya que la propiedad del señor Peralta tenía á su vez un límite exactísimo, indiscutible: las playas del océano.

Ahora bien: resulta de las informaciones que he reunido, que la tierra que aquí se pide sobre el costado de la calle que da sobre el mar y al pie de las barrancas — hecho que indica que ellas no estuvieron dentro de los límites que tenía la propiedad del señor Peralta Ramos, — que, como he dicho, éste manifiesta sólo llegaba hasta las barrancas donde comenzaba la playa, ¿cómo ha podido producirse este hecho? El no puede ser producto sino de estas dos situaciones: ó el señor Peralta Ramos le quedó del otro lado del boulevard que da al mar algunas fracciones de tierra que él debió reservarse expresamente, ó sobre lo que eran plazas entonces se ha producido un acrecentamiento por aluvión, convirtiendo así las playas cubiertas antes por las aguas en tierras utilizables.

«De estas dos hipótesis, la primera resulta rechazada por el mismo señor Peralta, porque en sus escritos no se reservó nada sobre el mar. Declaró que su propiedad llegaba á las barrancas, lindando con las playas; que sólo el boulevard debería separar la futura población del océano, boulevard que correría sobre las barrancas allí existentes, que eran las que delimitaban su propiedad.

«Por lo tanto, el terreno que hoy se pide no formaba parte del dominio del fundador de aquel pueblo, porque allí eran las playas del océano; y siendo playas marítimas era un bien público del estado, y como estas playas, en razón de las arenas que ellas depositan, las corrientes se han transformado á punto tal que las aguas que antes las cubrían las han dejado libres en razón de la mayor altura que han adquirido.

«Como las tierras que se forman por aluvión pertenecen al Estado cuando ellas están sobre el mar, en el caso actual las tierras que hoy se encuentran al costado del boulevard que da al mar son pertenencia de la Provincia.

«Caracterizada la fiscalidad de las tierras que se expiden en la forma que dejo expuesta, queda por resolver la segunda cuestión que planteé, es decir, si debe acordarse su ocupación al Golf Club.

«Como esta petición se funda en motivos que son atendibles

y que no le es dable al poder público desentenderse, creo que debe acordarse la ocupación que se pide; pero como este permiso sería precario, opino que lo mejor sería obtener una sanción legislativa en virtud de la cual se acordara, por ejemplo, sino se cree la propiedad, por lo menos el usufructo de ella como se hizo, por ejemplo, con una fracción de tierra ubicada sobre el río Paraná en la ciudad de San Nicolás á la Sociedad Tiro Federal que existe allí».

Después de reunidos estos antecedentes, si el Poder Ejecutivo hubiese pensado declarar que esta tierra no era fiscal, sino de propiedad de un particular, me explico que hubiera necesitado un esfuerzo extraordinario para llegar á esta conclusión. Pero para llegar á la conclusión contraria, es decir, para llegar á declarar que la tierra que los miembros del Golf Club y comisionado en Mar del Plata y el señor Fiscal de Estado, con tanta abundancia de razones demostraban que era de propiedad de la Provincia, necesitaba muy poco esfuerzo y quizá pudo hacerlo por un simple decreto, refiriéndose á los antecedentes de estos últimos funcionarios.

Sin embargo, el Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta que se trataba de una cuestión que necesariamente daría lugar á una reclamación judicial, y queriendo definir de una vez por todas, con claridad y definitivamente los derechos que al fisco le correspondían, dictó un decreto dando y aduciendo todas las consideraciones que en su concepto eran bastantes para justificar sus derechos, excluyendo sólo algunas de aquellas que pudieran, en cierto modo, prestarse á interpretaciones que rozaran á las personas que habían intervenido en estos asuntos y que era preferible dejar de lado.

El decreto del Poder Ejecutivo dictado en 15 de Marzo de 1911 dice lo siguiente:

La Plata, Marzo 15 de 1911.

Vista la presente solicitud «Mar del Plata, Golf Club» en la que pide se le acuerde la ocupación de la fracción de tierra en que dicha sociedad ha construído sus instalaciones, lo informado por el señor comisionado municipal de General Pueyrredón y el dictamen del señor Fiscal de Estado, y —

CONSIDERANDO:

1º Que el pueblo de Mar del Plata se fundó por el señor Patricio Peralta Ramos, en terreno de su propiedad, por gestiones que hizo ante el Gobierno de la Provincia, en 1873, manifestando en el escrito correspondiente que el límite sudoeste del nuevo pueblo sería la costa del mar, del que la separarían una calle de circunvalación, de cuarenta varas de ancho, etc.

2º Que de acuerdo con esta propuesta, el agrimensor Carlos Chapeaurouge, en 1874, mensuró y delineó el nuevo pueblo; y al hacer esta operación, de conformidad con lo convenido entre el gobierno y el propietario, la ejecutó rodeando el ejido por una calle de cuarenta metros de ancho que corría del lado sudeste sobre las barrancas, en tal forma, que la propiedad del señor Peralta resultaba llegar sólo hasta la mencionada calle, después de la cual venía el mar.

3º Que esto lo manifestó el mismo señor Peralta, cuando respondiendo á observaciones que le formulara el entonces fiscal, doctor Juan Segundo Fernández, dijo: «Que la traza del pueblo sobre las barrancas no debía ser modificada, quedando sobre su altura como está ya proyectada, y así se ubicaría en toda esa parte una calle de cuarenta varas de ancho. Debe tenerse presente que la ribera verdadera del mar es abajo de esas barrancas, que tiene una altura media de veinte varas perpendiculares sobre esa costa baja que es la única que sufre el efecto de las mareas», agregando: «Que retirar á más de cuarenta varas las poblaciones á construirse, es perjudicar considerablemente los intereses de un punto comercial que requerirá la mayor proximidad al lugar de embarque y desembarque.

4º Que esta manifestación del señor Peralta Ramos es decisiva, para evidenciar que su propiedad quedaría sobre el boulevard circunvalación y sobre éste el mar, pues nada debía existir allí, por cuanto las nuevas propiedades debían quedar sobre el mar, calle por medio para facilitar el embarque y desembarque.

5º De acuerdo con estas propuestas, el señor agrimensor Chapeaurouge realizó la operación de mensura y delineación

del nuevo pueblo, por lo que en la diligencia respectiva establece que al determinar el límite noreste, es decir, el que da sobre el océano, lo señala con una línea cuyos mojones esquineros los coloca en las últimas barrancas á doscientos veinte metros de la orilla del mar, siendo sobre esta línea, cuyos esquineros quedan ubicados en la forma mencionada, que viene á quedar el boulevard de circunvalación.

Este límite noreste de estas chacras, agrega el mismo señor, aparente en la costa del mar, con excepción de las que se hallan comprendidas entre las calles principales que lo son por una línea recta tirada á más de cuarenta metros de la costa por la gran pendiente del terreno en este paraje antes de llegar á las barrancas.

6º Que de esas mensuras se hace llegar la propiedad del señor Peralta hasta las barrancas, pues en seguida viene el mar, calle por medio, fué ejecutada por el agrimensor nombrado, acompañado del interesado, de modo que esta circunstancia da mayor fuerza á dicha operación, por cuanto si ella hubiera perjudicado en algo al interesado, éste al momento hubiera puesto á salvo sus derechos ya observando al agrimensor, ya protestándole la mensura; y al contrario, prestó á ella su conformidad, con lo cual el departamento topográfico aconsejó su aprobación y en la diligencia respectiva se deja establecido que se han dejado á la costa del mar las expresadas cuarentas varas.

7º Que si alguna duda pudiera existir respecto de la propiedad del señor Peralta que daba sobre el mar, ella desaparece con recordar lo que él manifiesta en un escrito en que, refiriéndose á la ubicación que debía darse á los establecimientos públicos, dice al ocuparse del cementerio, que éste deberá situarse en la parte sur del pueblo sobre la costa. Esta manifestación hecha en Enero de 1874, se repite con posterioridad cuando se escritura este terreno en Diciembre 3 de 1888, estableciéndose en ese acto que será el terreno mencionado como el límite al sudeste de la costa del mar.

8º Que por lo que queda relacionado se deduce que la propiedad del señor Peralta Ramos, donde se funda el nuevo pueblo, llegaba sobre el lado del océano á los mojones esquineros que refiere el agrimensor operante y que fueron

colocados sobre las últimas barrancas contra el mar, pues si el propietario hubiera tenido más terreno sobre esa parte, hubiera hecho colocar los mojones esquineros más adelante, lo que no era posible, por otra parte, porque como él lo manifestó en sus escritos y lo establece la diligencia de mensura, los mojones en cuestión fueron ubicados sobre la costa del mar y quedando el camino de circunvalación de cuarenta varas entre la propiedad medida y el mar.

9º Que si como se desprende de los escritos del señor Peralta Ramos, su propiedad que llegaba hasta la playa terminaba en las barrancas contra la costa del mar, costa que sufría los efectos de la marea; la tierra que al pie de esas barrancas existiera, claro es que no podía ni puede ser de su propiedad, no sólo porque él declara que lo suyo llega á las barrancas, y allí hace colocar los mojones y traza el camino que habría de rodearla, sino porque ahí él mismo reconoce comienzan las playas del océano y éstas no son pertenencias de los ribereños, sino son bienes públicos del Estado, según el artículo 2340, inciso 4º de la Ley Civil.

Por lo tanto, el dominio del señor Peralta resulta no alcanzar sino hasta la calle Circunvalación, por cuanto la superficie que ésta tiene él la donó para calle pública, como una de las cláusulas para que se le acordara la fundación del pueblo.

10. Que delimitado, pues, en esta forma las tierras que el señor Peralta destinaba á la fundación del pueblo Mar del Plata, como determinado asimismo el punto de arranque de las playas, éstas, de lo que va desde el año 1874 á la fecha, han sufrido acrecimientos grandes por efecto de las corrientes que encauzadas por diversas obras han depositado allí enormes cantidades de arenas, dejándolas consolidarse y levantándose así el nivel que tenían hace años, quedando al descubierto de las aguas por el alejamiento de las mismas, produciéndose un acrecentamiento por aluvión; y las tierras así formadas por prescripción del Código Civil, las gana el Estado y son pertenencia exclusiva de éste.

11. Que el artículo 2572 del Código Civil dispone que son accesorios confinantes con la ribera de los ríos, los acrecentamientos de tierras que reciban paulatina é insensiblemente por efecto de las corrientes de las aguas, y pertenecen á los due-

ños de las propiedades ribereñas, y que siendo en las costas del mar ó de los ríos navegables pertenecen al Estado.

12. Que el artículo 2575 ha establecido, además, si lo que confina con él no fuese un camino público, el terreno de aluvión pertenecerá al Estado ó Municipio.

13. Que aplicando entonces estas disposiciones al caso «sub judice», resulta que en las playas del Océano Atlántico ocupadas por el Golf Club que quedaron contra el boulevard de Circunvalación, se ha producido un acrecentamiento de ellas por aluvión, quedando libres de las aguas que la cubrían, y que estas tierras así formadas son fiscales, y que, por lo tanto, el Gobierno, como poder administrador, puede disponer de ellas en la forma que crea del caso de acuerdo con la legislación respectiva.

Por estas consideraciones —

DECRETA:

Art. 1º Acuérdate á la Sociedad Mar del Plata Golf Club la ocupación gratuita de la tierra de aluvión que hoy ocupa hasta que se solicite de la Honorable Legislatura lo que corresponde.

Con tales antecedentes, señor Presidente, yo me explicaría una interpelación si el Poder Ejecutivo hubiese decidido desestimar el pedido del Golf Club y renunciase al ejercicio del derecho que la Comisión del Golf, el Comisionado Municipal y el Fiscal de Estado reconocen; pero el diputado interpelante entiende que todos estos antecedentes no constituyen elementos de derecho.

Lamento tener que disentir con el señor diputado. Acaso podrán los argumentos no parecer suficientes y decisivos al señor diputado, pero si hay algo evidente es que el Poder Ejecutivo ha tratado de dejar agotada la cuestión para definir claramente su derecho y en verdad que las circunstancias parecen indicar que el Poder Ejecutivo ha logrado su objeto; y lo ha logrado, porque no obstante lo que afirmó el señor diputado al fundar su minuta de interpelación, no es exacto que los herederos del señor Peralta Ramos hayan interpuesto demanda de reivindicación por este decreto.

Los herederos del señor Peralta Ramos son siete ú ocho

personas, la mayor parte de ellas de conocido arraigo y figuración en la Provincia, y el único que ha entablado esta demanda es don Alberto Peralta, vecindado en la capital donde ejerce la procuración. No son todos los herederos sino uno solo de ellos, y no es aventurado suponer que el resto de los herederos del señor Peralta Ramos que no se han adherido á esta demanda, quizás no comparten el pensamiento, que de un modo categórico aseguró el diputado interpelante, de que la Provincia sería condenada con costas.

Por otra parte, estos herederos del señor Peralta Ramos han procedido acertadamente al no acompañar al demandante, porque ellos saben perfectamente que no obstante haber sido adquirido durante la sociedad conyugal del señor Patricio Peralta Ramos y de su esposa todo el campo, en parte del cual se formó el pueblo después, cuando se liquidó la testamentaria de la señora Cecilia Robles de Peralta Ramos, y esto después de formado el pueblo, no se hizo figurar en el inventario como terreno perteneciente á la sucesión el terreno ocupado por el Golf Club, no obstante haberse hecho cinco adjudicaciones de terrenos de ejido.

La razón es clara, pues los terrenos comprendidos entre el boulevard de Circunvalación y el mar, como los del Golf al pie de las barrancas, no estuvieron nunca dentro de la propiedad que, según propia declaración y diligencias de mensuras, llegaban á las barrancas con exclusión de las playas; y tan es así, que todo el terreno ocupado hoy por el paseo General Paz que todos los señores diputados conocen y saben está comprendido entre el boulevard marítimo y el mar, constituyen un bien público cuya reivindicación á nadie se le ha ocurrido intentar.

Los terrenos ocupados por el Golf están en la misma situación y condiciones que los ocupados por el paseo General Paz. Si el decreto del Poder Ejecutivo implica un despojo como se ha afirmado, hay que convenir en que el atentado viene cometiéndose de tiempo atrás, sin haber tenido la suerte de interesar la atención de los presuntos damnificados ni la de ningún señor legislador. He dicho. (*¡Muy bien!*).

Sr. Arce—Pido la palabra.

Mucho podría decir, señor Presidente, á propósito de los

rumores y noticias que en estos últimos días, después de formulada la interpelación á que asiste la Honorable Cámara, han circulado y se han publicado con respecto á la misma. Pero hoy, en esta ocasión, como en todos los momentos de mi vida, quiero levantarme todo lo más alto que me sea posible, quedar por encima de estas intrigas, que podrían clasificarse de tartamudeces inconfesables de entretelones, con el objeto de levantar el debate, creyendo que al proceder así no sólo lo hago en virtud de que mi situación personal y mi situación política, — como por otra parte el señor Ministro ya lo ha dicho, — están perfectamente definidas: sino también porque así creo interpretar los unánimes sentimientos de mis honorables colegas y los del muy digno representante del Poder Ejecutivo aquí presente.

Dicho esto, entro al fondo del asunto, empezando por analizar el decreto del Poder Ejecutivo que ha dado margen á esta interpelación.

No tengo nada que observar á lo que se dice en el considerando 1º del decreto que es la expresión de la verdad; pero en lo que respecta al 2º — y el señor Ministro lo ha leído — se afirma que el ingeniero Chapeaurouge al hacer la operación de mensura de conformidad con lo convenido entre el Gobierno y los propietarios (y aquí viene la parte sobre la cual deseo insistir ante la Honorable Cámara) la ejecutó, se dice, «rodeando el ejido por una calle de cuarenta metros de ancho que corría del lado sudeste sobre las barrancas en tal forma, que la propiedad del señor Peralta Ramos resultaba sólo llegar hasta la mencionada calle, después de la cual venía el mar».

No es exacto, señor Presidente, que el ingeniero Chapeaurouge «rodease» el ejido por una calle de cuarenta metros de ancho, que corría sobre las barrancas, pues él no fué á trazar ni dicha calle ni tampoco las demás del ejido de Mar del Plata. El fué á delinear los lotes que el fundador de Mar del Plata pensaba entregar á la venta; y al delinear esos lotes que figuran no sombreados en la parte pertinente del plano que corre en manos de los señores diputados, al delinear esos lotes, decía, no sólo respetó en todo momento las cuarenta varas que indicaba el decreto de 10 de Febrero de 1874 del Gobernador Acosta, sino que en la mayoría de los lotes des-

lindados más próximos al mar, esa cantidad de cuarenta varas, fué enormemente superada.

Más adelante he de explicar cuál es la razón por la cual se produjo este hecho, debiendo en este momento sólo insistir sobre que, por ejemplo, en la delineación de los lotes comprendidos entre la loma y el límite de separación del ejido con el campo del señor Peralta Ramos, más al sudeste, quedó una faja de terreno de un ancho variable desde doscientas á trescientas varas, entre el deslinde de los referidos lotes que delineó el ingeniero Chapeaurouge y la costa del mar.

En el plano que tienen sobre sus bancas los señores diputados, lo que deslindó el ingeniero Chapeaurouge es todo lo que está de blanco, y lo que él no deslindó, lo que no comprendió entre calles para formar lotes para la venta, es todo lo que está sombreado.

En el tercer considerando se hace una relación de hechos que son exactos, pero hay que tener en cuenta que al delinearse el pueblo, los lotes con frente al mar quedaron todos, ó la inmensa mayoría, como lo acabo de decir á propósito del considerando segundo, á más de cuarenta varas de la barranca, lo que pudo hacerse porque no se violaba el decreto que autorizó la fundación del pueblo, y de lo que en ningún caso pudo derivarse — insisto sobre ello — que los terrenos no loteados comprendidos entre las cuarenta varas donadas para calle pública sobre la barranca y los lotes delineados lejos de la barranca, dejasen de ser de la exclusiva propiedad del señor Peralta Ramos, dueño único de todo el ejido, salvo lo donado para calle de circunvalación y para calles y edificios públicos.

En el cuarto considerando se hace mención de que la propiedad del señor Peralta Ramos llegaba hasta las cuarenta varas sobre la barranca, que estaba obligado á respetar para viabilidad pública. Ello es exacto, pero no es exacto que las nuevas propiedades debían quedar sobre el mar, calle por medio, por cuanto ya se ha visto que el deslinde de los lotes más próximos al mar, en el mayor número de los casos, quedaban á mucho más de cuarenta varas de la barranca.

En el quinto considerando se afirma, señor Presidente, lo siguiente: que el señor ingeniero Chapeaurouge realizó la operación de mensura y estableció en la diligencia respectiva

al determinar el límite sudeste, es decir, el que da sobre el Océano, que lo señaló — y llamo la atención de la Honorable Cámara sobre esto — « que lo señaló con una línea cuyos mojones esquineros (estoy leyendo el decreto) los coloca en las últimas barrancas á doscientos veinte metros de la orilla del mar, siendo sobre esta línea que viene á quedar el boulevard de circunvalación ».

Si los mojones esquineros estaban á doscientos veinte metros de la orilla del mar y el boulevard de circunvalación quedaba al lado, ó no se cumplió el decreto que ordenaba que las cuarenta varas del boulevard quedaran á la orilla del mar sobre la barranca y no á doscientos veinte metros, ó si no, que es lo exacto, el boulevard quedó sobre la barranca, y los mojones esquineros lejos de ella. El ingeniero Chapeaurouge no se preocupó del boulevard, porque no iba á trazar el boulevard, sino lotes para la venta y quedaron respetadas las cuarenta varas del boulevard y delineó á doscientos metros más ó menos una línea recta por las razones que daré más adelante.

« Este límite sudeste de estas chacras, agrega el mismo señor operante, es la costa del mar con excepción de lo que se halla — llamo la atención de la Honorable Cámara — de lo que se halla comprendido entre las calles principales que lo son por una línea recta », una línea recta que separa los lotes blancos de los sombreados, « tirada á más de cuarenta metros de la costa por la gran pendiente del terreno en este paraje antes de llegar á la barranca ». Ya empezamos á iluminar la cuestión y á saber por qué el señor ingeniero Chapeaurouge y el señor Patricio Peralta Ramos, fundador del pueblo, no delinearon sus lotes contra el boulevard. En el sexto considerando, se dice que el señor Peralta Ramos acompañó al ingeniero Chapeaurouge á hacer la traza y en ningún momento protestó de la mensura, siendo así que podía haberlo hecho y obligar á que los mojones fuesen colocados más á la izquierda.

Pero cuanto hizo el ingeniero Chapeaurouge en nada perjudicó al señor Peralta Ramos, ni lo podía perjudicar, por cuanto cualquiera que fuese la traza y la delineación de los lotes, todo el ejido loteado ó no, dentro de los límites de la

calle de cuarenta varas de circunvalación, era de su exclusiva propiedad. Fuera de los límites de esta calle, no se reservó nada ni expresa ni tácitamente; pero tampoco hoy — y he tenido ocasión de ver publicado el escrito de demanda, hecho ante la Suprema Corte — sus sucesores universales ó para ser más exacto, como lo ha dicho el señor Ministro, uno de sus sucesores universales, reclama nada que esté fuera del mencionado límite de la mencionada calle. Lo reclamado está dentro de esa calle. Prueba de que el ingeniero Chapeaurouge no trazó ni delineó la calle de cuarenta varas es la transcripción hecha al final de este considerando, cuando dice de que en la diligencia de mensura, se establecen «que se han dejado á la costa del mar, las expresadas cuarenta varas». Pero ni Chapeaurouge ni otro colocó mojones para delinear esa calle, ni limitó el espacio destinado á viabilidad pública con alambrados ni con ninguna cosa: él *ha dejado y respetado* las expresadas cuarenta varas, pues el decreto lo obliga á ello; pero ha ido á delinear lotes para la venta mucho más lejos.

En el séptimo considerando se dice que «cualquier duda que pudiera existir respecto de que la propiedad del señor Peralta Ramos quedara sobre el mar, desaparece recordando lo que él manifiesta en un escrito, en que, refiriéndose á la ubicación que debía darse á los establecimientos públicos, dice, refiriéndose al cementerio, que éste debía situarse en la parte sud del pueblo, sobre la costa».

Así es, en efecto. Dice en uno de sus escritos el señor Peralta Ramos, en 1874: «limítome á expresar donde deberá situarse el cementerio, que es en la parte sud del pueblo, sobre la costa, paraje el más alto y ventilado, y á no menos de tres mil varas del centro del pueblo». Pero á riesgo de aparecer aquí como abogado de mala fe, haciendo distingos siquiera al pasar, por más que tengo argumentos de mucho más peso del que voy á dar, deseo dejar bien establecido de que «sobre la costa» no quería decir lo mismo en 1874 que en 1911. En 1874, don Patricio Peralta Ramos, y muchos otros propietarios, tenían extensiones de campo, que por un lado iban hasta la sierra, y por otro hasta la costa, y cuando se estaba en la sierra y se decía, sobre la costa, no quería significarse á un metro de la misma, sino que deseábase sig-

nificar hacia la costa y más ó menos cerca de ella; lo mismo sucedía estando en la costa al referirse á la sierra.

Yo que he nacido en el campo, dentro del territorio de la Provincia, he alcanzado también después de 1880 á oír expresiones semejantes no tratándose ya de extensiones de treinta y dos leguas sino de cuatro ó cinco; decir: allá sobre el río, allá sobre el Quequén, para emplear una expresión que me es familiar, quiere decir no fatalmente á treinta ó cuarenta varas sino á cuarenta ó cien varas y aun á tres, cuatro ó cinco cuabras. Se agrega también en este considerando que con posterioridad, cuando se escrituró este terreno del cementerio el 3 de Diciembre de 1888, se estableció en ese acto que se ña el terreno mencionado como límite al sudeste la costa del mar.

A pesar del error del escribano que redactó la escritura de cesión de los terrenos del cementerio, y én el supuesto caso de que esta escritura fuera válida, no por eso deja de ser menos cierto que ya en 1874, en 1888, como en la actualidad, el cementerio no sólo no ha estado en ningún momento lindando *inmediatamente* con el mar, sino que ha estado tal como en la actualidad, á más de doscientos metros de la playa.

Los hechos no se admiten como ciertos mientras no están probados, á pesar de todas las afirmaciones, y lo digo con todo el respeto que las expresiones dentro de un parlamento deben merecer, así provengan esas afirmaciones de la pluma de un escribano, de las afirmaciones erróneas de un comisionado municipal, por el que tengo el mayor respeto, de la imaginación de un abogado de nota como es el señor Fiscal de Estado, por el que tengo más respeto todavía si cabe, ó de una inadvertencia del señor Ministro.

Pero, señor Presidente, si se agrega que la escritura de cesión de los terrenos del cementerio es un acto jurídico perfectamente nulo, el presente argumento de los límites del cementerio, naturalmente que desaparecería.

Ahora bien, dicha escritura de cesión de los terrenos del cementerio es nula. Don Patricio Peralta Ramos, fundador de Mar del Plata, donó para el cementerio veinte mil varas cuadradas, las mismas que no fueron escrituradas á favor

de la Municipalidad en vida del donante. Desaparecido éste, sus sucesores universales estaban obligados á legalizar la donación, de acuerdo con el artículo mil setecientos noventa y cinco del Código Civil, ya que por otra parte los bienes donados habían salido, desde el momento que estaba aceptada la donación, del dominio del donante para convertirse en bien público del Estado, al igual de las calles y demás reservas para uso de la colectividad, que se estipularon en el expediente de fundación del pueblo.

De manera que, cuando en Diciembre 3 de 88 don Jacinto Peralta Ramos y don Pedro Luro, este último entiendo que por intermedio de un representante, hacen cesión gratuita de los terrenos del cementerio á la Municipalidad, ceden en realidad una cosa que no les pertenece y que no está en el comercio, y por lo tanto, el acto de la cesión es nulo de acuerdo con los artículos 953, 954 y 955 del mismo Código Civil. Yo podría citar á propósito de este asunto, la opinión del doctor Gil, ex abogado de la Dirección de Escuelas en que, con motivo de las dificultades en que se podría ver esta rama de la administración pública para vender un terreno ubicado en Mar del Plata, dió un dictamen que está conceptualizado en los siguientes términos y que me voy á permitir leer, dice así:

« Señor Director General:

« En vista de los nuevos datos que en la conferencia que celebramos tuvo la deferencia de suministrarme, considero el caso de modificar mi dictamen anterior, expresando lo siguiente: que para poder vender en remate público la manzana número 46 á que se refiere este expediente», — *para poder vender en remate público*, y yo diría, *para ejercitar cualquier acto de dominio* — « es necesario se otorgue una escritura pública, por la cual los hijos de don Patricio Peralta Ramos, en su carácter de herederos del mismo, realicen las donaciones que su causante hizo para escuelas, al fundar á Mar del Plata, según las constancias del expediente que en copia simple encabeza el presente ».

« En la escritura á otorgarse, se puede hacer constar que se autoriza á la Dirección General de Escuelas, y al Consejo Escolar de Pueyrredón, para que puedan vender en remate

público la manzana 46 objeto de la donación, con cargo de intervenir el producido en la construcción de edificios escolares, dentro de la planta urbana de General Pueyrredón.

«De este modo se evitan los inconvenientes que habrían surgido con otro procedimiento desde que *los únicos autorizados* para cumplir la donación por don Patricio Peralta Ramos son sus herederos y *no sus sucesores singulares desde que el título de éstos es, además de independiente, limitado (por su fecha posterior á la donación) á los inmuebles que abarcaba. La donación fué anterior á la venta á don Juan Barreiro y don Jacinto Peralta Ramos, siendo en consecuencia lógico que no comprendía lo donado con anterioridad para usos públicos, como escuelas.*» (Firmado): A. L. GIL. — Mayo 1º de 1909.»

Podría citar también, en apoyo de esta tesis, señor Presidente, la jurisprudencia de la Cámara de Apelaciones de la Capital Federal al resolver repetidas veces, que, puesto un terreno fuera del comercio por haber sido destinado á uso de la colectividad, la extinción del dominio privado es absoluto y se opera de hecho y de derecho, sin necesidad de escritura, para quedar convertido en bien público del Estado, el cual es inalienable é imprescriptible. (Bessaba, versus Municipalidad de la Capital, tomo CXVIII, causa 167; Cisneros y Diaz: versus Municipalidad de la Capital, tomo CXLVIII, página 3, causa 315).

Y por último, señor Presidente, yo podría recordar aquí la vieja sentencia del derecho romano: *Nemo plus juris ad alium transferre potest, quam et ipse habet*. Nadie puede transferir á otro más derecho del que tenga, y si Jacinto Peralta Ramos y Pedro Luro no tenían derecho á esa tierra que había sido donada anteriormente y que ya era bien público fuera del comercio, no podían ejercer actos de dominio sobre esa tierra, no podían cambiar la situación de derecho de una cosa que ellos no tenían.

En el considerando quinto se dice que los mojones fueron colocados á 220 metros de la orilla del mar y en el considerando octavo — oigan bien los señores diputados — «la propiedad del señor Peralta Ramos, donde se fundaba el nuevo pueblo, llegaba sobre el lado del Océano á los mojones esquineros que refiere el agrimensor operante y que

fueron colocados sobre las últimas barrancas *contra el mar*. Si *sobre la costa*, al referirse al cementerio, era *contra el mar*, *contra el mar* ahora debe también ser inmediatamente *contra el mar*; pero como los mojones, según el considerando quinto, fueron colocados á doscientos veinte metros de la costa, y según el octavo los mojones fueron colocados *contra el mar*; como *contrà el mar* quiere decir *inmediatamente contra el mar*, entonces no pudieron estar á doscientos veinte metros. Ahora si *contra el mar* es una frase elástica que puede significar *cerca el mar*, y no *inmediatamente contra el mar*, también se debe aceptar la misma tesis de aceptación elástica para *sobre la costa* que puede significar más ó menos cerca de la costa. De manera que, en el considerando quinto, los mojones estaban á doscientos veinte metros y en el considerando octavo están *contra el mar*! Y todavía después encontraremos más contradicciones!

«Ahora se afirma aquí, que si el propietario hubiera tenido más terreno sobre esa parte, hubiera hecho colocar los mojones esquineros más adelante, lo que no era posible, por otra parte, porque como lo manifiesta en sus escritos y lo establece la diligencia de la mensura, los mojones, en cuestión, fueron ubicados sobre la costa misma del mar y quedando el camino de circunvalación de cuarenta varas entre la propiedad medida y el mar».

Ruego á los señores diputados quieran notar bien que mientras en el considerando quinto se dice á doscientos veinte metros del mar, en el primer párrafo del octavo se dice *contra el mar* y en el último párrafo del mismo, á cuarenta varas del mar!

Yo, en realidad, si he de atenerme á los antecedentes suministrados por el informe del Fiscal de Estado y del Comisionado del Mar del Plata y por los considerandos del decreto, en realidad, digo, que no sé dónde el ingeniero Chapeaurouge colocó los mojones!

Por otra parte, del hecho de que el propietario hubiera tenido más terreno entre las líneas de los mojones y el mar, no se deduce que estaba obligado á reclamar que los mojones se colocaran más adelante, pues estuvieran éstos á cien ó doscientas varas de la barranca, todo el terreno ubicado más

acá de cuarenta varas, á contar de la cresta de la barranca, era y seguiría siendo de propiedad del señor Peralta Ramos mientras no dispusiera él de esa propiedad.

En el considerando noveno, hace el señor Ministro una cita de orden legal refiriéndose al artículo 2340 del Código Civil.

Yo le voy á pedir al señor Ministro que me permita hacer respetuosamente una reflexión ante la Honorable Cámara. Yo creo que él vivamente interesado, indiscutiblemente interesado, por el patrimonio de la Provincia y á pesar de ser abogado, no ha fijado bien claramente en este considerando del decreto el alcance del inciso 4º del artículo 2340 del Código Civil.

Otro tanto podría decir del dictamen del Fiscal de Estado en que se afirma que las playas del Océano son bienes públicos.

El artículo citado *define* lo que son playas del Océano y admite implícitamente que puede haber playas que no sean del Estado sino del ribereño únicamente; son bien público del Estado las playas del mar, entendiéndose por tales la extensión de tierras que las olas bañan y desocupan en las más altas mareas y no en ocasiones extraordinarias de tempestades, y aquí cabe recordar que los títulos originarios del señor Patricio Peralta Ramos son del año treinta, si bien llegaron á sus manos el año sesenta por compra al señor Coelho Meyrelles y que esos títulos dicen: que la propiedad debe llegar hasta *la lengua del agua*; de tal manera que esa propiedad no tiene que respetar más que lo que el Código Civil le obliga á respetar, y eso es lo que este inciso 4º del artículo 2340 define como playas del mar, bien público del Estado.

En el considerando décimo se afirman hechos que no se pueden probar, porque creo que son absolutamente falsos como voy á tratar de demostrarlo.

Del año 1874 á la fecha no ha habido tales aluviones y basta recorrer los terrenos en cuestión para darse cuenta de que su constitución geológica se parece tanto á la de los terrenos de aluvión como los que están en la parte más alta de la loma.

Las citas legales de los considerandos 11 y 12 son exactas;

pero la aplicación que de esas citas se hace en el considerando 13 á los terrenos ocupados por el Golf es tan pertinente como si se la aplicase á cualquier campo de las sierras del Tandil ó de Balcarce. Es absolutamente inexacto y de ello tengo el íntimo convencimiento, la existencia de tal acrecentamiento por aluvión, por cuanto los terrenos materia del decreto han existido siempre tal como son ahora y en ningún momento desde el año 74 hasta la fecha han estado cubiertos por las aguas del Océano, ni han sido playas del mismo.

El señor Fiscal de Estado cuyo dictamen ha leído el señor ministro, desarrolla su argumentación sobre la base de que los terrenos ocupados por el Golf están al pie de la barranca, en las playas del mar, entre éste y la calle de circunvalación, de cuarenta varas.

Partiendo de una premisa semejante, de que esos terrenos que ocupa el Golf están sobre las playas, al pie de las barrancas, no es difícil llegar por inducción á demostrar que se está en presencia de terrenos de aluvión; naturalmente, que no podrían haberse formado de otra manera que por acrecentamiento.

Pero la inducción, señor Presidente, cuando se trata de hechos, yo por mi parte no la acepto; no acepto otra que la que se acepta en física, la inducción magnética, la inducción eléctrica. (*Risas*). La inducción filosófica, tratándose de hechos, está demás cuando los hechos son ciertos y están bien averiguados. Y cuando los hechos no son ciertos, conduce á las conclusiones más monstruosas.

En cuanto al informe del señor Comisionado Municipal, está dividido en dos partes: en la primera se hace una minuciosa relación del aristocrático deporte que constituye el Golf. Y aquí deseo aprovechar, para no demorar más, la oportunidad para hacer constar, que yo en ningún momento he podido dudar de la importancia de ese deporte ni de la distinción y honorabilidad de las personas que constituyen la comisión del Golf; que estoy en un todo de acuerdo con la exposición del señor Ministro respecto á la consideración y respeto que merecen dichas personas al Poder Ejecutivo, así como con todo lo referente á la culta sociedad porteña que allí concurre.

Decía, entonces, señor Presidente, que el Comisionado Municipal divide su informe en dos partes: la primera es la que se refiere al deporte mismo, especificando el número de hoyos de que se disfruta por separado, para las damas y los menores, por una parte, y los caballeros por otra, en los *links*. Así como también que debido al excelente servicio de aguas de que se dispone allí, en ningún momento han dejado de mantenerse en perfecto estado los *greens* y los *grounds*. Se describe prolijamente el local del *club-house* sin descuidar la existencia de una casilla que se ha construido para los *caddies*. (*Risas*). Pero al referirse á la topografía accidentada y naturaleza arenosa del suelo, no dice una sola palabra, sobre la constitución geológica del mismo, cuestión que hubiera sido más importante conocer, antes de informar que esos terrenos eran de aluvión: ya que esta es una cuestión de hecho que se resuelve técnicamente; y francamente, sin ánimo de molestar al señor Comisionado Municipal, no con citas de barbarismos ó extranjerismos.

En la segunda parte del informe se refiere al carácter fiscal de los terrenos; informa el señor comisionado que son fiscales, pero no indica si lo son por aluvión ó por otra circunstancia.

Del análisis del decreto del Poder Ejecutivo; de la vista del Fiscal de Estado y del informe del señor Comisionado Municipal, se desprende que estos tres documentos están basados en errores de hecho, porque yo no puedo discutir, señor Presidente, no refiriéndome al señor Comisionado Municipal que no es abogado, pero sí á la alta personalidad jurídica del señor Fiscal de Estado y á un distinguido abogado como es el señor Ministro, que puedan incurrir en errores de derecho; pero naturalmente á base de hechos falsos, las aplicaciones legales que se hayan hecho sobre ellos puede haber conducido al error. Ahora bien, ¿cómo ha ocurrido esto en lo referente á los hechos? Yo creo que, en primer lugar, por falta de conocimiento exacto de los hechos ocurridos referentes á las dos trazas que han existido para el ejido de Mar del Plata, desde su fundación hasta la fecha; y en segundo lugar, porque quizás se ha procedido demasiado ligero, prescindiendo de las disposiciones de la ley de contabilidad

y de los informes que hubieran podido suministrar diversas reparticiones de la administración si hubieran sido consultadas. ¿Cuáles son los hechos ocurridos? En primer lugar, la propuesta del señor Peralta Ramos para fundar un pueblo en Mar del Plata.

El señor Peralta Ramos decía: «Si su excelencia me permite — dirigiéndose al señor Gobernador de la Provincia — me propongo delinear y amojonar convenientemente un pueblo de cien manzanas, de cien varas por costado, cada una, divididas unas de otras por calles de veinte varas de ancho, las comunes; las principales de cuarenta y del mismo ancho las de circunvalación, cuyo pueblo será rodeado por quintas y chacras de conveniente extensión, formando su totalidad un área de dos leguas y un quinto».

Insisto sobre esto: no sólo había de haber terrenos que eran manzanas de cien por cien varas, sino que había de haber quintas y chacras que rodeasen las manzanas y por cuanto no especificaba dónde y no se especificó tampoco en el decreto de aprobación, podía serlo á capricho del que hacía la donación, porque quizás en esto se puede encontrar otro de los fundamentos por los cuales el señor Peralta Ramos podía delinear lotes para la venta de cien por cien ó de más por más lejos ó cerca de la barranca siempre que respetase las cuarenta varas del decreto.

He aquí lo que informó el departamento topográfico en la solicitud del señor Peralta Ramos: «Las generalidades en que se apoya el señor Peralta Ramos para la creación de un nuevo pueblo en terrenos de su propiedad no puede menos de ser muy atendibles» y siguen algunas consideraciones de orden general sin importancia y añade: «en el plano que se acompaña demuestra el proyecto de las futuras delineaciones» y aquí subrayo «siempre que no se opongan circunstancias superiores en el levantamiento del plano de los hechos existentes ó la mejor conveniencia al hacer la ejecución natural de cuyo trabajo deberá archiversse un duplicado en esta oficina».

Es el Departamento Topográfico constituido por técnicos tan distinguidos como don Saturnino Salas, Germán Kuhr y Pedro Benoit que sabían que un decreto del Poder Ejecutivo podía ordenar que se conservase una calle de cuarenta varas

sobre la costa; pero los hechos sobre el terreno pueden obligar á que, por circunstancias particulares, no fuera posible que nadie transitase por esas cuarenta varas tomadas al pie de la letra del decreto.

El Fiscal Fernández informó al Poder Ejecutivo en 1874 en la siguiente forma: «4º Que la traza se modifique en la parte que da frente al mar más ó menos en la forma que indican las líneas color violeta que me he permitido trazar, entendiéndose que la ribera en ningún caso no podría tener menos de cuarenta varas», quiere decir que la traza podía ser más ó menos modificada; pero lo que no puede ser modificado, en ningún momento, es que esa traza avanzara sobre las cuarenta varas que debían ser respetadas; pero al hacerse la delineación el propietario no estaba obligado á llegar justo hasta las cuarenta varas que es precisamente lo que ocurrió.

En el decreto del Poder Ejecutivo subscripto como he dicho, por el señor Gobernador Acosta y su Ministro el doctor Amancio Alcorta el 10 de Febrero de 1874, se establece en la parte dispositiva en el artículo 1º: Aprobar la traza que se proyecta para la formación de un pueblo en los terrenos de propiedad del señor Peralta Ramos en el partido de Balcarce.

El Poder Ejecutivo reconocía en 1874 que los terrenos en los cuales se iba á fundar el pueblo de Mar del Plata, eran de propiedad del señor Peralta Ramos, y en el artículo 2º de esa misma parte dispositiva, se dice: «se fijan cuarenta varas de ribera en toda su extensión». Y si el señor Peralta Ramos reservó esas cuarenta varas sobre la ribera, él había cumplido con este segundo artículo del decreto.

— Ocupa la presidencia el vicepresidente primero señor Aquileo González Oliver.

Ahora veamos qué es lo que ocurre en el hecho, y que ya había sido previsto por el departamento topográfico, al dar su informe en el momento de hacerse la delineación. El ingeniero Chapeaurouge, como ya lo he dicho anteriormente, fué á los terrenos del señor Peralta Ramos y delineó lotes y no calles, ni tampoco especialmente la calle de cuarenta varas, y empezó la operación de la mensura en la parte norte, á la

altura donde hoy se encuentra el hotel de La Perla, y allí se encontró con que la barranca es á pique, y más abajo de la barranca apenas hay un poco de playa, porque las olas chocan con el pie de la barranca.

Encima de esta barranca de quince á veinte varas de altura se encontró que el terreno era plano y se podía transitar y como esa era la parte más próxima á la bahía, que hay en Mar del Plata, donde se encuentra actualmente la rambla, se dió cuenta que era posible una delineación inmediata al mar respetando las cuarenta varas que ordenaba el decreto del Poder Ejecutivo y tuvo buen cuidado de utilizar la mayor parte del terreno; y en la inmensa mayoría de los puntos, en la parte norte, los lotes delineados en su deslinde más próximo al mar estaban á cuarenta ó á lo sumo á sesenta ú ochenta varas de la barranca según fuera la configuración de la costa, porque tampoco sobre el terreno se puede tomar como tipo de traza una línea paralela siguiendo las entradas y salidas de la costa, tenía que trazar líneas rectas y allí donde hay una curva, fatalmente no ha podido seguir la configuración del terreno. ¿Quiere decir esto que desde el deslinde hasta llegar á las cuarenta varas á que hace alusión el decreto de 1874, la tierra no loteada no era del señor Patricio Peralta Ramos? En mi concepto, de ninguna manera.

Cuando llegó á la loma el señor ingeniero Chapeaurouge, para hacer la delineación de los lotes, se encontró que si sólo dejaba las cuarenta varas de la calle de circunvalación, el tráfico se debería hacer poco menos que oblicuamente y no perpendicularmente como obligan las leyes de la gravedad, porque el terreno, y así lo ha referido el señor Ministro al leer alguno de los considerandos, en la parte más alta de la loma, donde el terreno es mucho más elevado que el nivel de La Perla, viene en pendiente rápida hacia el mar; y al llegar á la cresta de la barranca cae á pique la barranca á la playa. Naturalmente que si se dejaban solamente cuarenta varas á contar de la cresta de la barranca, hubiera sido necesario hacer el tráfico en la situación oblicua á que he hecho referencia, y no en la que se hace ordinariamente. ¿Qué importancia tenían cuarenta, cincuenta ó cien varas en la

costa del mar, sobre un total de dos leguas y un quinto, en 1874? Ninguna! Entonces, el ingeniero y el propietario dijeron: no se va á poder edificar en esta situación oblicua, sin transitar, en esa forma; y cuando vayamos á vender no habrá quien compre. Vamos entonces encima de la loma, y delimitemos allí los lotes. Y eso fué lo que ocurrió y ello se deriva de las constancias del expediente, de la mensura referida, alguna de cuyas partes han ido transcriptas en los considerandos del decreto.

El ingeniero Chapeaurouge, como decimos, se vió obligado á irse á la parte más alta de la loma, para deslindar los lotes, y cuando llegó á esa altura, para no tener que andar trazando líneas quebradas, tomó, como transcribe uno de los considerandos del decreto, una sola línea recta, pero arbitraria, mucho más acá de las cuarenta varas que estaba obligado á respetar. Esa línea fué á cortar el deslinde del ejido con el campo del señor Peralta; es la línea que se entiende por los asesores del Poder Ejecutivo como la presunta calle de circunvalación en 1874 y es la línea que en el plano que tienen los señores diputados en sus bancas, separa la parte blanca de la sombreada.

De tal manera que los lotes quedarían á distinta distancia de la costa del mar; en unos casos quedarían á cincuenta varas, en otros á doscientas, y allí, al nivel donde se colocaron los mojones, á doscientos veinte metros de la orilla del mar. Por supuesto que las cuarenta varas que obligaba el decreto para la vialidad pública á contar de la cresta de la barranca, habían sido respetadas, tanto en los casos en que se habían dejado sesenta como doscientas varas.

Yo no sé, señor Presidente, porque no he tenido en mis manos el expediente de mensura; pero tengo el presentimiento que así se diga en él, si el ingeniero Chapeaurouge, después de trazada esta línea, dijo que entre ella y la costa del mar quedaba una gran extensión de tierra y si dijo que esa gran extensión de tierra, serviría para el tráfico; pero no es una expresión del señor Chapeaurouge, la que puede hacer variar la situación del dominio de la tierra, más allá de lo que había donado el fundador de Mar del Plata, vale decir, hacer variar la situación de derecho de los terrenos com-

prendidos entre las cuarentas varas contra el mar, y esta línea, que separa en el plano repartido lo blanco de lo sombreado. Yo he recibido, señor Presidente, á propósito de esta interpelación, una carta que dice lo siguiente:

« Los que suscriben, vecinos de esta ciudad, en conocimiento de la interpelación promovida por usted en la Honorable Cámara de Diputados, nos hacemos un deber en declarar que desde la fundación del Mar del Plata — « el cementerio » *esta línea á que me estoy refiriendo pasa por el cementerio y llega hasta el límite del ejido con el campo del señor Peralta Ramos* — « el cementerio, ha estado ubicado donde está, á una distancia no menor de doscientos metros del mar, y éste en ningún momento ha estado calle por medio con el referido cementerio ».

Esto, de ser exacto, como lo es, sería fatalmente concluir con el razonamiento del señor Fiscal de Estado, en el cual el señor Ministro ha basado su decreto. « En cuando á los terrenos que ocupa actualmente el Golf que ocupaba anteriormente el señor Félix Cayrol, han existido siempre tal cual son ahora, y en ningún momento han estado cubiertos por las aguas del Océano. Esto mismo afirmamos de los terrenos de ubicación semejante, que se encuentran más hacia la ciudad, calle por medio con el Golf Club ». Hay esta circunstancia curiosa, por otra parte; que estos lotes 422, 423, 424, 425, ocupados por el Golf son de aluvión; pero los que siguen 421, 420, 419, etc. de la parte también sombreada del plano repartido á los señores diputados, que tienen exactamente la misma situación con respecto al mar y la traza primitiva aprobada por el Poder Ejecutivo en 1874, esos no son de aluvión, tanto que han sido vendidos por el señor Peralta Ramos á distintas personas. Además es un aluvión raro, es un aluvión con piedra, donde hay cantera para proveer á las obras de la esplanada, pero, en fin, se averiguará eso posteriormente.

Yo tengo aquí un plano de la traza primitiva del ejido de Mar del Plata — el que tienen los señores diputados se refiere únicamente á la parte sudeste, á la ocupada por el Golf Club — y en este plano que está hecho de acuerdo con la traza primitiva, y que pongo á disposición del señor Ministro y de la Honorable Cámara, se puede ver cómo es que la dis-

posición de los lotes exige, obliga á que en un caso los lotes estén más cerca de la costa que otros.

Las cuarenta varas han sido siempre respetadas; pero la tierra que está más allá de las cuarenta varas, aunque no esté dentro de ningún lote de los delineados, es de propiedad del señor Peralta Ramos, según mi convencimiento. Aquí figuran los terrenos del Golf Club, así como los de la testamentaria de doña Cecilia Robles de Peralta Ramos, á que se ha referido el señor Ministro, y parece ser, señor Presidente, que los herederos de don Patricio Peralta Ramos tienen título de todo esto!

El 22 de Diciembre de 1875, ante el escribano don Emilio Morales, el señor don Patricio Peralta Ramos vende á favor de don Juan Barreiro Bavio, un terreno de su propiedad ubicado en el paraje denominado «Laguna de los Padres»: le vende un quinto de las dos leguas y un quinto que constituyen todo el ejido del pueblo. El 17 de Julio de 1876 el mismo señor Patricio Peralta Ramos le vende al mismo Barreiro Bavio una legua de las dos que le quedaban dentro de las dos leguas y un quinto mencionadas; y al especificar los linderos de los terrenos que vende, dice así: «Cuya legua de terreno se halla entre los linderos siguientes: por el frente al mar linda con el vendedor...» ¿Cómo podría lindar por el frente al mar con el vendedor, si no hubiera algo interpuesto entre la calle de cuarenta varas de avenida pública que estaba obligado á respetar el señor Peralta Ramos y la traza primitiva? Porque al vender el señor Peralta Ramos una legua y sin especificar lotes, vendió como si hubiera sido campo, de manera que caen dentro de esa legua los lotes delineados y las partes de terreno no delineado dentro de los límites que se especifican en la escritura.

Por el frente al mar, repito, linda con el vendedor, que es don Patricio Peralta Ramos; por el fondo, al oeste, también con el vendedor; por el norte con el señor Camet y por el sud, la parte que está sobre el Golf, tiene por lindero en una parte al vendedor, y en otra á doña Petrona Cardoso. Posteriormente una tercera escritura en que don Juan Barreiro Bavio hace una aclaración para hacer constar cómo el bien que él ha comprado, la legua y media que ha comprado al

señor Patricio Peralta Ramos, no es solamente de él, sino en condominio, mitad por mitad, con un hijo del señor Patricio Peralta Ramos, que es el señor don Jacinto Peralta Ramos.

Esta escritura se realizó en cuatro de Enero de mil ochocientos setenta y ocho, ante el mismo escribano Morales. Aquí, al especificarse los límites de la propiedad, dice Barreiro que ella la tiene por compra hecha á Patricio Peralta Ramos y al marcar los límites dice: linda al frente al mar con el vendedor, al fondo y al oeste con el vendedor, al norte con el señor Camet y al sur con doña Petrona Camet de Cardoso y don Patricio Peralta Ramos, ya no dice con el vendedor.

En el mismo año, en 1878, ante el escribano Bernabé Burgos, don Juan Barreiro vende á don Pedro Luro, el padre de los distinguidos caballeros del mismo apellido que todos conocemos, la parte indivisa que tiene en condominio con don Jacinto Peralta Ramos, con los mismos linderos; pero cuando se refiere al límite del sud no dice con el vendedor, sino con don Patricio Peralta Ramos, lo que quiere decir que don Patricio Peralta Ramos, al sud de la legua y quinto vendida dentro del ejido de dos leguas y quinto, había reservado alguna fracción de terreno para él al sud y sudoeste (puesto que la flecha de los puntos cardinales allí corre oblicuamente), se había reservado alguna parte de la propiedad, porque si no, no podía tener límite al sur ó sudoeste con el vendedor, ó sea con don Patricio Peralta Ramos, si no con el mar.

Pero vengamos todavía á otro hecho tanto ó más importante que los anteriores, puesto que lleva el sello de un decreto del Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires, vengamos á la ampliación de la traza del ejido de Mar del Plata concedida por decreto del Poder Ejecutivo en ese entonces desempeñado por el doctor Udaondo, cuya firma va refrendada por el Ministro Frers, y que es de fecha 1º de Julio de 1897.

Don Jacinto Peralta Ramos se presentó y solicitó la ampliación del ejido con terrenos de su propiedad, y discúlpeme la Honorable Cámara, pero tiene tanta importancia esto, en el asunto que debatimos, que me voy á permitir leer algu-

nas constancias de este expediente: Dice el señor Peralta Ramos: «que por resolución de 22 de Enero de 1874, el Poder Ejecutivo aprobó la traza de un pueblo en formación en terreno de pertenencia de mi señor padre don Patricio Peralta Ramos.

«El pueblo proyectado es el conocido por Mar del Plata. De acuerdo con ese decreto se ha cumplido con todas las condiciones estipuladas, algunas con exceso, como sucede con la del cementerio, cuya área es doble de la que se había establecido. La traza es la misma que resulta de los planos adjuntos que levantó el ingeniero don Carlos Chapeaurouge, menos en la parte marcada con viso rosa» — esa parte marcada es la sombreada en los planos que tienen á su disposición los señores diputados — «límite que mi señor padre creyó entonces oportuno, pues nadie pensaba hace veinte años en la formación de un centro balneario, y salvo como era natural, el derecho que tenía de ampliarlo en cualquier momento, vale decir, el derecho de lotear aquellos terrenos que no hubieran sido loteados y pedir la ampliación del ejido.

«Los terrenos eran de propiedad de mi señor padre, cuyos títulos se extienden hasta la lengua del agua, con excepción de la parte de cuarenta varas de ribera.

«Ésta faja de tierra de propiedad de mi padre es la marcada con viso rosa en los adjuntos planos» (y que es la sombreada en los planos que tienen los señores diputados), etc.

Hace una serie de otras declaraciones y pasa el expediente á informe del Departamento de Ingenieros y va también á informe de la Municipalidad de General Pueyrredón. Pasa á informe del Asesor de Gobierno, doctor Velar, quien dice que se puede conceder.

Lo mismo dice el Departamento de Ingenieros y la Municipalidad de Pueyrredón, que se puede conceder la ampliación siempre que se dejen á salvo los derechos de terceros; y entonces el 1º de Julio de 1897 el Poder Ejecutivo resuelve: «Aprobar el ensanche del ejido de Mar del Plata hecho por el señor Jacinto Peralta Ramos en terrenos de su propiedad, en la forma que indica el plano de fojas 1 de este expediente». El plano que se indica á foja una de este expediente, es este que no muestro á la Honorable Cámara; donde está teñido

de blanco, una parte que resalta sobre el resto que es azul; es el plano que reducido tienen los señores diputados sobre las bancas: «Esta aprobación se otorga dejando á salvo los derechos de terceros que pudiesen resultar afectados en el ensanche de la referencia. Comuníquese al Departamento de Ingenieros, Municipalidad de General Pueyrredón, pasen estos antecedentes á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique al interesado y expida testimonio de las actuaciones producidas, de fojas 2 hasta la presente inclusive, repónganse las fojas, etc. (Firmado):— GUILLERMO UDAONDO. —*Emilio Frers*».

Sigue en seguida la escritura del Escribano Mayor de Gobierno, don Jerónimo Barros.

¿Qué se desprende de este decreto del Poder Ejecutivo de 1º de Julio de 1897? Se desprende fatalmente que el Poder Ejecutivo en ese entonces, como ahora, después de escuchar á sus asesores, después de escuchar á la Municipalidad de Pueyrredón, después de escuchar al Departamento Topográfico, llegó á la conclusión de que los lotes números 419, 420, 421, 422, 423, 424 y 425, los cuatro últimos son los ocupados actualmente por el Golf, así como también otros cuyos números no recuerdo, que siguen á lo largo de la costa hasta llegar á la loma, el Poder Ejecutivo, presidido entonces por el doctor Udaondo, el 1º de Julio de 1897 declaró que esos terrenos eran de propiedad de don Jacinto Peralta Ramos.

Yo creo que quizá el Poder Ejecutivo pudo estar equivocado en cuanto á que esos terrenos fueran de don Jacinto Peralta Ramos; pero allá se arreglen los intereses privados, que yo no defiendo aquí sino los intereses públicos; pero lo cierto es que el Poder Ejecutivo declaró que esos terrenos no eran de la Provincia y concedió la ampliación y aprobación del trazado. En cambio, esos mismos terrenos, cuyo trazado aprueba el Poder Ejecutivo por el decreto de primero de Julio, resulta ahora de acuerdo con las constancias de los asesores legales, que son de aluvión, ó que no habían existido. Y hago honor al Poder Ejecutivo de 1897 al suponer que no habrá decretado la ampliación del ejido de Mar del Plata sobre terrenos que no existían!

He expresado que en segundo lugar yo creo que estos errores de hechos se habían producido por errores de forma, y uno de esos errores es el siguiente: la Ley de Contabilidad ha establecido que la administración de la tierra pública, así sean bienes privados como públicos del Estado, se debe hacer por intermedio del Ministerio de Hacienda.

Y sin que esto importe decir que ello pudiera tener importancia para discutir el fondo del asunto, es indiscutible que, como todas las oficinas de la Administración relacionadas con la administración de la tierra pública, son, á su vez, dependientes del Ministerio de Hacienda, la ley ha dispuesto que sea este Ministerio quien haga la administración de la tierra pública, porque éste tiene á la mano é inmediatamente todos los elementos para poderla administrar en la mejor forma.

Por otra parte, la Escribanía Mayor de Gobierno podía haber informado que allí existe una escritura de aprobación de la ampliación de los lotes primitivos del ejido de Mar del Plata. La Dirección General de Tierras pudo haber informado si eran tierras de aluvión ó si eran fiscales en su opinión. El Departamento de Ingenieros hubiera informado que había dos trazas, una aprobada en 1874 y otra en 1897, y finalmente, señor Presidente, la Dirección General de Rentas habría informado que los presuntos propietarios de esas tierras, y digo presuntos porque parece que son fiscales, según el Fiscal de Estado y el decreto del Poder Ejecutivo, le pagan al Gobierno de la Provincia la contribución territorial que es exigida á todos los que tienen propiedades dentro del territorio de la misma. Yo tengo aquí una boleta del pago de contribución de esos mismos terrenos para el año 1910 y tengo aquí una información de la Dirección de Rentas, por la cual el impuesto de contribución territorial correspondiente á ellos, á los 422, 423, 424 y 425, está pagado hasta el año 1910 inclusive. En presencia de esa información, y á pesar de los datos que se daban para creer lo contrario, yo creo que quizás el señor Ministro de Obras Públicas hubiera tenido alguna duda con respecto á si los terrenos eran de aluvión ó de propiedad fiscal ó de particulares.

En fin, señor Presidente, y para no cansar más la atención de la Honorable Cámara, yo reasumo, diciendo que las

tierras ocupadas por el Golf Club no son tierras de aluvi6n, no son fiscales; parece que los se~ores Peralta Ramos tienen t6tulo legal de ellas. Como si esto no bastara, el Poder Ejecutivo en 1897 lo ha reconocido as6 desde que ha reconocido que esas tierras eran de propiedad de un recurrente, ll6mese X, pero que eran de propiedad de alguien que no era el Estado, y en el caso de no tener t6tulo, como el se~or Patricio Peralta Ramos compr6 las treinta y dos leguas de campo, conocido por estancia «La Armon6a», «Laguna de los Patos» y otra cuyo nombre no recuerdo, en 1860, los sucesores universales del mismo comprador tendr6an la ocupaci6n, la posesi6n tranquila de m6s de cuarenta a~os y como un agravante pagar6an contribuci6n territorial al Estado.

En presencia de estos hechos, la Provincia, en mi opini6n, no podr6a menos de ser condenada 6 restituir los terrenos concedidos al Golf Club con m6s los frutos y posiblemente los costos, como se ha solicitado en el escrito de demanda ante la Suprema Corte Federal, que he tenido ocasi6n de leer en un diario, como acabo de decir; pero yo pienso que el Poder Ejecutivo est6 a~un en tiempo de resolver este asunto en forma tal que queden 6 salvo los intereses de la Provincia y queden 6 salvo los intereses de los propietarios 6 de los que yo supongo propietarios de las tierras cuya ocupaci6n se ha concedido al Golf Club, y el diputado que habla se felicitar6a vivamente si el 6nico resultado de esta interpelaci6n que 6l ha promovido tambi6n con el 6nico fin de salvar, en lo que ha cre6do necesario, los intereses p6blicos, se felicitar6a vivamente si esta interpelaci6n se solucionase en forma semejante, dejando 6 salvo, conjuntamente con los intereses de la Provincia, los intereses de los particulares.

Para concluir, recoger6 alguna de las apreciaciones que el se~or Ministro ha hecho en su discurso para dejar bien aclarado aquello de que al fundar la minuta de interpelaci6n, yo dije que el decreto constitu6a lisa y llanamente un despojo, lo he hecho empleando el t6rmino jur6dico con todo el respeto que me merece la autoridad de quien lo dict6, no solamente por parte de quien desempe~a el Poder Ejecutivo, sino tambi6n por parte del se~or Ministro 6 quien le he guardado y le guardar6 siempre las consideraciones que 6l se merece.

Ahora, para contrarrestar en parte la seguridad que él ha dado sobre que esta tierra es fiscal y de aluvi6n, yo har6 notar que al dictar ese decreto el Poder Ejecutivo, tuvo en cuenta de que necesariamente se suscitarían incidencias judiciales, lo que me hizo pensar, y es lógico, que haya alimentado la duda de que éstas pudieran promoverse.

El señor Ministro ha dicho que no son todos los herederos de Peralta Ramos quienes han promovido la cuestión ante la Suprema Corte, y así es en efecto; sólo fué uno, el señor Alberto Peralta Ramos, distinguido caballero, padre de un distinguido médico, amigo mío, que vive en la Capital Federal, pero que tiene bienes en la Provincia, lo que no es un óbice para que entable la acción de reivindicación de los terrenos á que él cree tener derecho. Y por otra parte recordaré que eso podrá ser una situación hábil del resto de los herederos, porque el Código Civil autoriza á que uno solo de los herederos reclame la parte que está en condominio, es decir, que puede hacerse la reivindicación por uno solo de ellos, sin que se requiera el consentimiento de los otros.

Sr. Jofré—No dice eso el Código Civil.

— Ocupa nuevamente la presidencia el señor diputado Massa.

Sr. Arce—En cuanto al argumento invocado por el señor Ministro, de que estos terrenos actualmente están ocupados por el Golf Club, no han figurado en la testaméntaria de doña Cecilia Robles de Peralta Ramos, podrá servir para demostrar bien claramente que el diputado que habla no ha promovido esta cuestión porque A ó B sea el dueño de la tierra, sino porque cree que sea ella de A, B ó C y todas las letras del alfabeto continuadas, el hecho es que no son de la Provincia.

Esto implicaría que puede haber una duda sobre si son los sucesores universales del señor Patricio Peralta Ramos, los dueños de estas tierras, ó si son sus sucesores singulares los señores don Pedro Luro y don Jacinto Peralta Ramos, pero no implicaría que esa tierra no ha sido primitivamente de don Patricio Peralta Ramos; y en ningún caso de la Provincia, y con esto dejo terminada la cuestión que me he visto obligado á hacer en esta Honorable Cámara, repi-

tiendo una vez más que este último argumento que ha hecho el señor Ministro, me ha complacido sobremanera, porque deja bien establecido (el argumento) de que yo podré no saber ó podré dudar de qué particular es la tierra, y por lo tanto no podría hacer la defensa de los intereses del verdadero propietario; pero sí sé que esa tierra no es de la Provincia, la que, si fuera vencida en el pleito, sufriría un perjuicio, y al tratar de evitárselo creo defender celosamente sus intereses. *(Aplausos en las bancas y en la barra).*

Sr. Ministro de Obras Públicas— He escuchado con singular atención y he seguido paso á paso lá interesante, levantada y bien documentada exposición del señor diputado, sin sorprenderme en lo más mínimo y he experimentado, por el contrario, una discreta complacencia. Tenía que suceder lo que sucede, señor Presidente. Hace poco llegó á mi despacho una persona de mi amistad, químico de renombre, á quien mucho respeto y me pidió con urgencia que lo escuchara un momento. Me exhibió en seguida una microfotografía que acababa de obtener del agua que la empresa de aguas corrientes suministra al vecindario de Bahía Blanca.

Difícil es, señor Presidente, concebir nada más espeluznante. Toda clase de organismos de los aspectos más siniestros y poco tranquilizadores llenaban el campo microscópico. Aquel distinguido químico agregó después: La salud de Bahía Blanca está en peligro; bebiendo esas aguas, va á estallar la peste, van á venir las enfermedades y es indispensable tomar medidas radicales y urgentes...

Mi primer impresión no pudo ser más desconsoladora. Empero, antes de acudir á los remedios heróicos y provocar el pánico en la gran ciudad del sud, recurrí al concurso de los especialistas, de los bacteriólogos, les exhibí las microfotografías aterradoras, y... ¡loado sea Dios! cesó por encanto el sobresalto. Aquellos agentes microbianos de aspecto tan poco tranquilizador, eran absolutamente inofensivos. El agua podía seguir bebiéndose sin peligro.

Si mi distinguido contrincante, el diputado señor Arce, hubiera estado en mi caso y hubiera sido el Ministro de Obras Públicas, seguramente se hubiera ahorrado el mal momento, porque sus profundos conocimientos del mundo de lo pe-

queño le habrían hecho ver que aquellos microorganismos no eran temibles; pero yo no puedo evitarme el mal rato, porque desde que salí de las aulas de la escuela no había tenido oportunidad de preocuparme de esos microorganismos ó infusorios que combaten y se agitan en una gota de agua con el mismo empuje y con el mismo afán del que pretende conquistar un mundo.

Ahora, le pasa, señor Presidente, al señor diputado, con este asunto del Golf Club, lo que hubo de ocurrirme con los huéspedes revelados por el microscopio. El señor diputado ha escuchado algunos argumentos hábilmente formulados para rebatir un decreto dictado por el Poder Ejecutivo de acuerdo con el dictamen del Fiscal de Estado, y esos argumentos le han parecido aplastadores; y sin más trámite, con el entusiasmo que consagra á todo lo que lo apasiona, ha hecho sonar la campana de las alarmas, ante este despojo irritante que el Poder Ejecutivo viene á perpetrar contra un ciudadano, dispuesto á evitar el atropello y á salvar también á los contribuyentes del inevitable pago de las costas del proceso, con que castigará la Suprema Corte á la Provincia por su conducta temeraria!

Si hubiera estado yo en el caso del señor diputado, seguramente no me habría dejado impresionar tan intensamente por los alegatos de la parte, y antes de empeñarse en buscar...

Sr. Arce—Si me permite el señor Ministro, no ha sido esa mi mente.

Sr. Ministro de Obras Públicas—No sé si me he explicado bien, señor diputado; quería decir esto: que si yo hubiera estado en el lugar del señor diputado, al conocer el escrito de demanda que el señor diputado dice que conoce y de la que la Provincia no ha sido aún notificada, en vez de darme por convencido y tratar de estudiar aquel asunto en la forma que lo ha hecho, valiéndose de los recursos que émanan seguramente de la misma parte demandada ó del ingeniero que trazó el plano...

Sr. Arce—O de cualquier otra persona.

Sr. Ministro de Obras Públicas—O de cualquier otra persona: tratándose, como seguramente se trata, porque nadie lo pone en duda, que el interés del señor diputado es coo-

perar al mejor éxito y acierto de la gestión del gobierno de la Provincia, personificado en este caso en un ciudadano tan lleno de merecimientos y á quien el señor diputado se muestra tan adicto, habría procurado, repito, informarme más circunstanciadamente de lo que hubiese sobre el particular, requiriendo también antecedentes que le habría suministrado gustoso el Poder Ejecutivo y de que no ha hecho mérito porque entendió que no convenía hacerlo por no rozar susceptibilidades y por no exagerar...

Sr. Arce—¿Me permite el señor Ministro? Al señor Ministro le consta que el diputado que habla, se lo ha hecho presente al señor Gobernador de la Provincia.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pero como los datos relacionados con estos asuntos no están de ordinario en el despacho del señor Gobernador, sino en los archivos de los Ministros, como el señor diputado me ha dispensado el honor de favorecerme en estos últimos tiempos con algunas visitas...

Sr. Arce—Efectivamente, señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas—...declaro que me habría sentido íntimamente complacido en poderle ofrecer en aquel momento algunos de esos antecedentes, que, por lo menos, si no hubieran convencido al señor diputado, habrían sido eficaces y bastantes para disminuir las proporciones de este debate, porque estoy seguro que sobre muchos de los puntos en que hemos discutido, tanto el señor diputado como yo, habría desaparecido la discusión...

Sr. Arce—Garanto al señor Ministro con toda sinceridad que lo tendré en cuenta para en adelante. Quizá por creer que el señor Ministro, á pesar de esa benevolencia que mucho me honra, no habría podido darme los datos, es que no he acudido al señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas—No voy á seguir analizando los argumentos formulados por el señor diputado, porque esa tarea corresponderá al representante legal de la Provincia cuando deba contestar ante la Suprema Corte; pero me ha de ser permitido suministrar algunos antecedentes complementarios, que por lo visto el señor diputado no conoce y que tienen, á mi ver, importancia capital en el asunto.

En primer término deberé ocuparme, y lo haré ateniéndome literalmente á las constancias del respectivo expediente, de la adulteración de los planos de Mar del Plata denunciada al Poder Ejecutivo por la municipalidad de aquel partido.

Esos datos, señor Presidente, constan en el expediente letra C, número 28.859...

Sr. Arce—Y en esta escritura.

Sr. Presidente—Ruego al señor diputado que no interrumpa.

Sr. Arce—Muy bien, señor Presidente.

Sr. Ministro de Obras Públicas—En 1893, la Municipalidad de Mar del Plata se dirigió al interventor nacional, adjuntando un plano adulterado que los interesados habían estado haciendo pasar por auténtico, en que modificaban el plano oficial de Mar del Plata, afectando seriamente los intereses del municipio.

La Municipalidad protestaba de ese abuso, calificándolo de tal; ponía de relieve la circunstancia de que los Peralta Ramos, al escriturar la chacra 218 destinada á cementerio, daban como lindero al sudeste la costa del mar; es decir, el que tiene en el plano oficial; y en los adulterados aparecen entre el cementerio y el mar la chacra 422 con una extensión de sesenta mil metros cuadrados, chacra que destruye el lindero del sudeste que figura en el título de propiedad del cementerio. Al mismo tiempo pedía la Municipalidad se ordenara al valuator del partido suspendiera la cobranza de la contribución directa que se estaba efectuado desde dos años á la fecha, sin título y solamente por las delineaciones del plano adulterado. El Departamento de Ingenieros informó que las adulteraciones introducidas en el plano eran evidentes, agregándose un número de quintas sobre la costa del Océano y otras modificaciones no autorizadas, y pidió se diese vista al señor Asesor para que informara sobre el derecho que pudiera tener el señor Peralta Ramos sobre los terrenos de la ribera para agregar las modificaciones que por sí y ante sí se habían permitido introducir en una traza ya aprobada.

Solicitados nuevos informes por el señor Asesor, el Departamento de Ingenieros formuló fundadas objeciones contra los procedimientos empleados para apropiarse y disponer de nuevas manzanas y quintas agregadas sobre la ribera ma-

rítima, pues ellas se interponían entre las que tenían antes frente al mar ó á la orilla de éste, privando así á los propietarios de las promesas de un derecho adquirido que, tratándose de una población balnearia, como es Mar del Plata, puede revestir suma importancia.

Pasado en vista al señor Asesor Julio Velar, éste contestó: «Después del informe del Departamento de Ingenieros, fecha 9 de Marzo próximo pasado, no queda duda que don Jacinto Peralta Ramos, sin autorización ninguna, ha modificado el plano para la formación del pueblo de Mar del Plata, que fué acordado á don Patricio Peralta Ramos por resolución del Poder Ejecutivo fecha 10 de Febrero de 1874.

La traza y mensura de aquel pueblo fueron practicadas por el agrimensor Chapeaurouge y aprobadas por el Poder Ejecutivo con fecha 18 de Junio de 1874. Desde luego ocurre preguntar: ¿Con qué facultad don Jacinto Peralta Ramos autorizado para formar el pueblo Cabo Corrientes, ha podido alterar el plano oficial del pueblo de Mar del Plata, alteraciones que nada tienen de común con la nueva traza del pueblo Cabo Corrientes, según lo expresa el Departamento de Ingenieros en su citado informe?

Por el artículo 17 de la ley de cercas y caminos, la traza del ejido de los pueblos debe ser aprobada por el Poder Ejecutivo, previa intervención del Departamento de Ingenieros, y ninguna otra autoridad tiene competencia para ello, salvo las que han sido acordadas á las municipalidades para modificar la línea de calles cuando el aumento de población y tráfico así lo exijan.

En la autorización acordada á don Patricio Peralta Ramos, para fundar el pueblo de Mar del Plata, ningún derecho le fué reservado á este señor sobre los terrenos sobrantes...

Llamo la atención sobre este párrafo porque demuestra que lo que ha sostenido la Municipalidad de Mar del Plata, lo que ha sostenido el señor Fiscal de Estado, lo que ha resuelto el Poder Ejecutivo, coincide con lo que en aquella época sostenía el Asesor de Gobierno doctor Velar.

...Y no se explica el fundamento que haya tenido el señor Jacinto Peralta Ramos para alterar el plano oficial ni la autorización con que haya procedido.

Y si ningún derecho le fué reservado al señor don Patricio Peralta Ramos; si el Poder Ejecutivo al autorizar la formación del pueblo de Mar del Plata dejó expedito todos los terrenos con frente al mar teniendo en vista precisamente que se trataba de una localidad balnearia, no ha podido alterar aquella traza don Jacinto Peralta Ramos fundándose en la autorización que le fué acordada para fundar el pueblo de Cabo Corrientes, que nada tiene de común con la traza del pueblo de Mar del Plata.

En cuanto á la subdivisión de quintas para transformarlas en manzanas del pueblo nada hay que observar, pues esta modificación responde necesariamente á las exigencias naturales del aumento de población.

Por estas consideraciones, es mi opinión que V. E. debe declarar nulo el plano adulterado sin conocimiento ni autorización del Poder Ejecutivo».

Dos días después el Poder Ejecutivo, por decreto subscripto por Udaondo y refrendado por Frers, resolvió anular la ampliación hecha sin autorización y con terrenos que no formaban parte del ejido dejando á salvo los derechos que se pudieran invocar contra los autores de la alteración indicada.

Si el Poder Ejecutivo declaró que los terrenos de la adulteración no eran parte del ejido y si ese decreto no fué reclamado por los herederos Peralta Ramos ¿cómo puede pretender ahora que esos terrenos queden dentro del ejido?

Conocido este antecedente, señor Presidente, que el Poder Ejecutivo no hizo constar en el decreto del Golf, deseoso de evitar apreciaciones que podían ser interpretadas como capaces de rozar susceptibilidades de personas como los Peralta Ramos que le merecían consideración, ¿qué importancia puede atribuirse al pago de la contribución denunciado por la Municipalidad en 1894 de acuerdo con esos planos?

Por lo demás y aprovecho la oportunidad para no dejar flotante en el ambiente ese argumento del pago de la contribución, diré que los que sabemos de la profesión y la hemos ejercido, sabemos que el pago de la contribución es el procedimiento más socorrido de que echan mano los que aspiran á un título supletorio, pero que la jurisprudencia uniforme lo desestima sin ningún valor.

Ahora quiero referirme, porque es el eje de la cuestión, al argumento de más viso que ha hecho el señor diputado al decreto de Udaondo. El señor diputado me ha facilitado la tarea porque ha anticipado algunos antecedentes, pero por olvido, ha omitido otros que considero fundamentales y voy á suministrarlos.

Don Jacinto Peralta Ramos se presentó pidiendo ampliación de la traza del ejido, es cierto, pero lo hizo en su propio nombre, sin exhibir ni invocar autorización de sus coherederos. Y del mismo plano de la división que presentó hecha entre sus coherederos, en la sucesión de su señora madre, que es el plano que se ha repartido, entre los señores diputados, de ese mismo plano resulta que sólo tenía personería al título que invocaba y no justificó por haber comprado á su padre el lote que á éste le tocó en las proximidades del torreón.

El departamento, á quien se dió vista de este pedido del señor Peralta Ramos, reprodujo su dictamen anterior ante la pretensión del señor Peralta Ramos de aumentar las chacras y quintas á expensas del terreno dejado como boulevard, á lo largo de la costa del mar; agregando que sólo en el caso de que el reclamante no hubiera enajenado los terrenos sobre esa parte, frente á la costa, podría aumentar las subdivisiones dejando entre ellas y las crestas de las barrancas, el terreno necesario para vialidad pública.

Pasado en vista el expediente al Asesor, doctor Julio Velar, éste expreso su conformidad á condición de que el señor Peralta no hubiese enajenado los terrenos sobre la costa, de tal suerte, agrega, que el señor Peralta Ramos no podrá hacer alteraciones si hubiese enajenado los terrenos con frente á la costa.

Con estos antecedentes, el Poder Ejecutivo aprobó el ensanche del ejido de Mar del Plata, hecho por don Jacinto Peralta Ramos *en terrenos de su propiedad*. Esa aprobación se otorga, «dejando á salvo los derechos de terceros que pudieran resultar afectados en el ensanche de referencia».

Es evidente, en consecuencia, que en la aprobación de la ampliación del trazado, sólo han quedado comprendidas las tierras que eran de propiedad del peticionante, don Jacinto,

que no lindasen con terrenos que él mismo hubiese enajenado con frente al Océano. Luego es evidente que en la ampliación del trazado no quedaban comprendidos los terrenos que ocupa el Golf.

En efecto; ¿de dónde procedería la propiedad de don Jacinto Peralta Ramos sobre esta tierra? En la testamentaria de su señora madre ni siquiera se había inventariado. Y en tales condiciones ningún heredero aisladamente y á título singular podía disponer de ellas con validez para ensanche del ejido ni para otros fines. Su derecho como comprador de la hijuela adjudicada á su señor padre, no podía extenderse más allá del lote que á éste se le había adjudicado, en las proximidades del torreón, bien distante del Golf. Y ese decreto, suponiéndolo válido (no se sorprenda por la cláusula condicional el señor diputado), sólo importaría la aprobación de la ampliación del trazado en esa parte, porque así lo dice categóricamente el decreto: sólo se refiere al ensanche en tierras de propiedad del peticionante. No habla el decreto si se refiere á tierras ni de su hermano ni de su padre, ni de la sucesión de su señora madre, por la sencilla razón de que habiéndose presentado única y exclusivamente don Jacinto á título singular como comprador del lote adjudicado á su señor padre, no podía disponer sino de lo exclusivamente propio. Además desde que el fundador de él transfirió para cementerio una chacra estableciendo que lindaba por el este con el Océano, y los terrenos ocupados por el Golf son, aparte de los comprendidos fuera de los mojones, los que constituían la parte inferior de las barrancas medanosas que separaban el cementerio del mar, la ampliación aprobada por el decreto, no comprendía esa tierra, ya que de acuerdo con lo dictaminado por el Asesor no se podría hacer alteraciones en la traza en la parte que se hubiesen enajenado, con frente á la costa. Y la chacra para cementerio (que ahora se va aplicar para otro destino, entiendo que pará un gran parque) se enajenó haciendo constar categóricamente que lindaba con el mar.

Es cierto que el señor diputado ha hecho presente que la venta de la chacra para cementerio era nula. Pero declaro con toda sinceridad que no me alarman esos pleitos, los pleitos que

fundados en esa nulidad pudiese alguien promover para recuperar esas tierras, donde hoy reposan los fundadores de Mar del Plata. Mi práctica de abogado me ha demostrado, y la experiencia es, en este caso, decisiva, que aunque mañana se presentara una persona cualquiera con títulos definitivos, indiscutibles, para reivindicar la catedral, situada en la plaza de Mayo, no hay juez ni hay tribunal que pueda declarar que la catedral es reivindicable.

Sr. Arce—Lo mismo creo yo, señor Ministro.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Pienso lo mismo del cementerio.

He hecho hace un momento una indicación, he dicho que el decreto de 1º de Julio de 1897, suponiéndolo válido... y he hecho esta indicación por una razón muy sencilla; porque ese decreto, que tanto impresiona al señor diputado, y del que ha tratado de sacar partido con la habilidad que le caracteriza, no abona la causa que defiende. En efecto, ni antes ni después de dictado ese decreto se ha tenido en cuenta una disposición de la constitución que le da intervención en todos esos asuntos al señor Fiscal de Estado que ya intervino en la formación de ejido primitivo, como lo ha recordado el señor diputado en la persona del doctor Fernández, y que en este caso ha sido omitido; no se le ha dado vista, no ha comunicado su conformidad y aunque ese decreto haya pasado á la Escribanía de Gobierno, y aunque el señor diputado tenga la copia de ese decreto, ese decreto para los poderes públicos no tiene eficacia legal, porque está violando el artículo correspondiente de la constitución, pues no tiene todavía la conformidad del señor Fiscal de Estado, que, por otra parte, es difícil suponer que lo logre obtener cuando este funcionario ha declarado, en términos categóricos y amplios, que, en su concepto, esos terrenos son fiscales.

Hay también, señor Presidente, otras circunstancias sobre las que quisiera llamar la atención de la Honorable Cámara. El señor Patricio Peralta Ramos, como así todos los estancieros de su época, tuvo cuidado cuando el agrimensor Teodoro Differt mensuró su campo en 1861, de que ella no arrancara de la línea de pleamar á que se refería su título del año treinta, que mencionaba el señor diputado, sino de

las últimas barrancas, colocando, al efecto, el mojón esquinero á doscientos veinte metros de la orilla del mar. Así consta en esta mensura y se ha repetido en todas las posteriores.

De esa manera comprendía dentro de su área el señor Peralta Ramos la mayor superficie de campo aprovechable para la ganadería, destino para el que no sirve ni los acantilados de la costa ni las barrancas arenosas que marcaban la línea de pleamar.

El hábito era tan inveterado, señor Presidente, y con esto queda dicho que no es mi propósito formular un cargo para el señor Peralta Ramos, que estudiando nuestra legislación de tierra he encontrado una disposición del 27 de Septiembre de 1825, en virtud de la cual á los adquirentes que se hallasen en esas condiciones se les acordaba un plazo de seis meses para poder extenderse hasta la línea de pleamar, obteniéndolos en enfiteusis y pagando el canon que correspondía; pero pasado ese plazo, perdía el derecho de preferencia.

Siendo esto así, es evidente que no le es lícito al señor Peralta Ramos, ó á sus herederos, que hizo arrancar su mensura de trescientos á doscientos metros de la costa del mar para internarse en los campos de pastoreo, venir cincuenta años después á querer arrancar su mensura desde otros puntos. Me explico que en aquella época tuviera el Poder Ejecutivo la complacencia de dejar primar los intereses del señor Peralta Ramos sobre los términos expresos de la venta; pero no es menester eregir este procedimiento en sistema. Pero hay algo, señor Presidente, que también corrobora la opinión firme que el Poder Ejecutivo tiene en este asunto, sobre la razón que le asiste para haber dictado el decreto en discusión. Los terrenos ocupados por el Golf Club como los que constituyen el Paseo General Paz, como los que formaban la ribera del arroyo de las Chacras, ese arroyo que cruza la Plaza América y desemboca en el mar junto al club Mar del Plata, jamás lo consideró el señor Peralta Ramos ni sus hijos como bienes propios, después de haberse trazado el pueblo.

Voy á citar un antecedente que es decisivo sobre el par-

ticular. Fué precisamente un Peralta Ramos, don Eduardo, quien como intendente de Mar del Plata vendió en 1898 varios terrenos de que la municipalidad dispuso, aprobando algunos ensanches y rectificaciones tanto en las manzanas 73, 93 y 106, como asimismo en lo que da frente á una parte del boulevard marítimo y esto es muy singular, entre los que compraron tierra para ensanches á la municipalidad de las que lindan con el arroyo de las chacras, dentro de la planta urbana; entre esos compradores podría citar en primer término, á don Jacinto Peralta Ramos, don Juan Barreiro y doña Cecilia Peralta de Ramos, todos herederos de don Patricio Peralta Ramos. Si los hechos posteriores de las partes son la mejor regla de interpretación de los actos jurídicos ¿qué significa esta determinación adoptada por don Eduardo Peralta Ramos como intendente, y los demás Peralta Ramos como compradores, cuando no tenían inconveniente para adquirir en compra de la municipalidad esos terrenos que en su origen fueron de su señor padre y después de trazado el pueblo dejaron de pertenecerles porque no hicieron reserva de ellos, y la falta de esa reserva constituye, de acuerdo con el Asesor doctor Velar, con el Fiscal de Estado doctor Gnecco y en concepto del Poder Ejecutivo, la prueba más evidente de que se despojaron de ese dominio? (*¡Muy bien! ¡Muy bien! Grandes aplausos!*).

Y debo llegar, señor Presidente, á otro de los puntos que también ha enunciado el señor diputado: quiero referirme á lo que se relaciona con terreno de aluvión. El Código Civil, en su artículo 2572, que el señor diputado ha citado, dice que la tierra de aluvión pertenece al Estado cuando se trate de la ribera del mar ó de los ríos navegables. Es una prescripción hija de una prudente disposición del legislador sobre el gran estrechamiento del estuario del Plata y avance del continente hacia el Atlántico. Hasta ahora, el Poder Ejecutivo no ha hecho nunca uso de sus derechos, y la primera vez que lo ejercita, la suspicacia del interesado, en un caso, ha creído que se encontraba en presencia de manejos habilidosos para despojar al reclamante de su propiedad.

El campo en que se fundó Mar del Plata, salió del dominio del fisco en 1823 ó 30 por enfiteusis—creo que se

concedió en 1823 — y para ubicarlo se partió siempre de un mojón situado á doscientos veinte metros de la línea pleamar, ¿cuánto se habrá extendido la superficie de la ribera en casi un siglo transcurrido, si se tiene presente el constante avance de los continentes hacia el Este y la obra de terraplenamiento, de riego de cultivo y formación de greens á que desde hace años viene consagrándose en aquel paraje el Golf Club Mar del Plata?

El señor diputado considera inapreciable lo que la playa haya podido acrecer sobre el Atlántico y ha hecho como al pasar algún gesto de ironía. No me sorprende, señor Presidente.

Solemos ser injustos con los hombres, somos también ingratos con esta nuestra fertilísima tierra que nos brinda sus frutos con generosidad de madre, aunque para cultivarla y explotarla la tratemos como á madrastra. Era menester también que fuéramos injustos con nuestro estuario y nuestro mar, con esos testigos legendarios y obligados de la afanosa labor de nuestro pueblo, labor que nos permite producir en relación á la población más que pueblo alguno de la tierra. Era menester que fuéramos injustos con esos testigos legendarios y obligados de nuestros esfuerzos que, contagiados acaso por la visión de nuestros afanes parece, y esa es la expresión, que á veces estuvieran luchando á porfía para ver cuál de ellos con más éxito contribuye á ampliar los lindes de nuestra tierra con el constante esfuerzo, no de una hora y un día, sino de todas las horas y todos los días en su sucesión sin término, para ensanchar los límites de esta tierra de promisión donde argentinos y extranjeros estamos cimentando con la grandeza de la Nación los destinos gloriosos de la patria. (*¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos en las bancas y en la barra.*)

No hago frase, señor Presidente, y cuando afirmo que nuestro mar y nuestro río acrecentan de modo sensible y definitivo los lindes de nuestro continente, es porque tengo en mi mano documentos que no pueden ser discutidos, por lo menos, por quienes han venido á promover este pleito.

Era en Noviembre de 1897 que el intendente municipal del partido de General Pueyrredón se dirigió al Gobierno de la Provincia pidiendo autorización para ensanchar una manzana

irregular del ejido de ese pueblo con el propósito de vender esos terrenos en beneficio de la comuna. Pasado el expediente al Departamento de Ingenieros y Asesor de Gobierno, estos señores formularon algunas observaciones.

Se le dió vista al intendente de Mar del Plata y el intendente contestó en los siguientes términos que me voy á permitir leer en su totalidad, porque arrojan mucha luz sobre este asunto y sobre las interpretaciones que se quiere dar á la mensura del ingeniero Chapeaurouge. Dice así:

«Señor Ministro: El intendente que suscribe, evacuando la vista conferida por S. S., digo: Que tanto el informe del Departamento de Ingenieros como el del señor Asesor, parten de un punto de vista erróneo, por las razones que brevemente me permito exponer. El fundador de este pueblo lo fué mi finado padre, don Patricio Peralta Ramos, cuya memoria me es tan sagrada que por ningún concepto permitiría se desconceptuasen los motivos que tuvo en vista al fundarlo. No se trata, señor Ministro, de angostar el boulevard marítimo, sino de llevarlo un poco más hacia la mar, utilizando el municipio los fondos que produciría la tierra á venderse y hermoheando dicha vía pública con los malecones que se levantarán, pues hoy no son más que ribazos las orillas al mar, de subido costo su arreglo para esta Municipalidad si ha de atender obras de más urgente conveniencia pública.

«Cuando mi señor padre fundó este pueblo, las aguas del mar llegaban á las barrancas; pero desde hace próximamente veinte años se observa que la mar se retira y la playa se extiende considerablemente al punto que se podría formar en el terreno ganado al líquido elemento una nueva fila de manzanas, quedando todavía muy adentro de la ribera, que por las leyes de la República es jurisdicción nacional. La rambla actual fué hecha hace siete años más de cien metros próximamente del boulevard marítimo, y en aquella época pasaban carros por debajo de ella y la mar solía cruzarla alguna vez; pues bien, actualmente las arenas llegan á su nivel y en invierno sobrepasan más de cincuenta centímetros, que hay que sacar, y para evitar este gasto se propone esta Municipalidad llevarla cincuenta metros más adelante una vez concluída la temporada balnearia.

«Queda, pues, demostrado que esta Municipalidad no pretende modificar el ancho de la vía pública *ni siquiera disminuir el terreno sobrante dejado por el fundador del pueblo para su embellecimiento*, sino utilizar una mejora á cambio de la venta de un terreno colindante ganado por aluvión en mayor extensión, el que pagarían por su justo precio.

«El informante cree, como el señor Asesor, de que son del resorte municipal todas las mejoras y hasta cambio de trazado en el municipio, desde que no se disminuyen las vías públicas, etc».

El Poder Ejecutivo de la Provincia no pretende haber inventado nada, y mal podría pretenderlo, cuando es el mismo señor Peralta Ramos quien indica la solución del aluvión para justificar su dominio sobre la ribera. El Poder Ejecutivo no pretende haber inventado nada nuevo; lo único que hace, es romper con el sistema de abandono establecido y ejercitar los derechos que le da sobre los terrenos, una ley nacional, que acaso por ser muy buena y porque contraría lo que otras legislaciones establecen, por no estar de perfecto acuerdo con lo que dice el código español, el francés y el alemán, hasta la fecha ha permanecido en absoluto en desuso. Y me felicito, que la primera vez que se ha de aplicar esta ley por el gobierno en que colaboro, sea para contribuir con sus esfuerzos más decididos, siguiendo en su derrotero una orientación bien marcada, á contribuir al desarrollo de los ejercicios físicos en esta Provincia, donde tiramos tantas veces los millones para el fomento de la raza caballar y de la raza vacuna y donde medimos con cuentagotas los elementos destinados para contribuir al mejoramiento de la raza humana. (*¡Muy bien! ¡Muy bien!*)

El Poder Ejecutivo, respetuoso como no podía menos de serlo, de las facultades que á la legislatura corresponden, ha tenido la precaución elemental de condeder la continuación del uso que ya venían ejercitando los socios del Golf Club de Mar del Plata, del terreno que ocupa á título simplemente precario, hasta que la legislatura resuelva lo que corresponde, hasta que la legislatura se avoque el conocimiento del asunto, y vea si de acuerdo con el dictamen del Fiscal de Estado, se le ha de ceder lo mismo que se ha concedido al Tiro

Federal de San Nicolás de los Arroyos, ó si se ha de fijar un arrendamiento, ó, en fin, la forma en que se ha de resolver el asunto.

En tales condiciones, se nos amenaza, porque todavía no hemos sido notificados, con la iniciación de un pleito ante la Suprema Corte de Justicia. Puedo asegurar, señor Presidente, que el Gobierno espera tranquilo el fallo de los jueces. Si se ha equivocado, lo ha hecho con absoluta buena fe, después de un estudio detenido y minucioso del asunto, como entiendo que lo he probado, no sólo con los argumentos incluídos en el decreto, sino con los prolijos antecedentes con que he debido abusar por tanto tiempo de la atención de la Honorable Cámara. Mientras ese fallo llega, podéis creer que el Poder Ejecutivo tiene absoluta confianza en el fallo aprobatorio de su conducta, tanto de parte de esta Honorable Cámara, como de parte del pueblo de la Provincia, al que la Cámara tan dignamente representa. (*¡Muy bien! Aplausos en las bancas y en la barra.*)

Desearía saber si ha terminado la interpelación.

Sr. Arce—Pido la palabra.

Sr. Presidente—Si me permite el señor diputado, la presidencia contestando la pregunta del señor Ministro, cumple con el deber de hacer presente que de acuerdo con las disposiciones del reglamento, con las últimas palabras del señor Ministro ha terminado la interpretación.

Sr. Arce—Yo no tengo ningún inconveniente que el señor Ministro se retire de acuerdo con la prescripción reglamentaria; pero hubiera deseado — y no se alarme la Honorable Cámara que pretenda molestarla para buscar aplausos con recursos oratorios que no poseo — hubiera deseado rectificar brevemente alguno de los conceptos del señor Ministro.

Sr. Presidente—Ante la disposición del reglamento, el señor diputado no puede hacer uso de la palabra, si no media una resolución de la Honorable Cámara...

Sr. Ministro de Obras Públicas—Me complazco en declarar que dada la altura con que el señor diputado ha mantenido el debate y las repetidas atenciones que me ha hecho objeto, me inclinaría á escuchar con toda atención las rectificaciones que desea hacer. (*¡Muy bien!*)

Sr. Arce—Muchas gracias, señor Ministro.

Sr. Presidente—Pero la presidencia no puede permitirle, pues tratándose de una disposición reglamentaria, es la Cámara la que debe resolver, y en consecuencia la invito á votar si declara libre el debate.

—Se vota si se declara libre el debate y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Puede hacer uso de la palabra el señor diputado Arce.

Sr. Arce—Perfectamente.

Decía que no voy á molestar mucho á la Honorable Cámara, porque no tengo las dotes oratorias que posee el señor Ministro; por consiguiente, voy á ser muy breve.

El señor Ministro se ha referido al decreto del Poder Ejecutivo, en tiempo del Gobierno del doctor Udaondo, por el que se concede la ampliación de la traza primitiva del pueblo, en 1897; y en efecto, en ese decreto se dice que la ampliación se concede con tierra de propiedad del solicitante y en el supuesto de que las tierras no fueran de propiedad del solicitante...

— Varios señores diputados hablan en voz baja y el señor presidente agita la campanilla.

Si acaso molesto la atención de la Honorable Cámara no tendré inconveniente en dejar la palabra.

— Se restablece el silencio.

En el supuesto de que las tierras no hubieran sido del solicitante, de acuerdo con el decreto del Gobernador Udaondo, aceptando la ampliación propuesta por el señor Peralta Ramos, que por ser posterior revocó el que ha mencionado el señor Ministro, en que el Poder Ejecutivo declaró que el plano circularizado por el señor Peralta Ramos no había sido oficialmente autorizado, de ese decreto podía deducirse que el señor Jacinto Peralta Ramos no fuera el propietario de esos terrenos, que lo fuera otro; pero no que fueran fiscales ó de aluvión. Y así ha ocurrido, en efecto, señor Presidente.

Ha sido sostenido por los herederos del señor don Pedro Luro que esa tierra no era de los herederos universales de don Patricio Peralta Ramos sino de sus sucesores singulares,

que son ellos y don Jacinto Peralta Ramos. Pero sea ella de don Jacinto Peralta Ramos, ó de sus hermanos ó de los herederos de don Pedro Luro, allá se las hayan unos y otros los herederos de Peralta Ramos con los de Luro. Yo no vengo á afirmar si esa tierra es de unos ó de otros ;de lo que tengo convicción es de que no es de la Provincia!

Yo tengo también aquí las constancias de ese primer decreto del doctor Udaondo, y si no las he leído es por no fatigar á la Honorable Cámara; pero él ha sido totalmente revocado por el segundo decreto de que yo he hecho mención.

En cuanto á la parte del decreto á que ha hecho referencia el señor Ministro y que dice: «que se dejan á salvo los derechos de terceros, esos derechos de terceros pueden derivar solamente por las circunstancias de que los lotes de la ampliación les impidiera gozar de la vista al mar á los compradores de los lotes primitivos; pero no porque no fuera el terreno del señor Peralta Ramos». Ha agregado el señor Ministro que en la mensura primitiva de los campos del señor Peralta Ramos, ésta partió del lado del mar y se colocó el primer mojón á doscientos veinte metros. No dudo que los documentos que tenga lo habiliten para afirmar eso; pero puedo yo también afirmar al señor Ministro que la mensura de las treinta y dos leguas de campo, para no ir sobre la propiedad de los linderos, se inició en el deslinde con estos linderos avanzando hacia el mar y no tierra adentro; y como se ha afirmado que había un sobrante que sería fiscal, diré que el ingeniero que midió esos campos se encontró con muchas dificultades para ubicar las treinta y dos leguas del título del señor Patricio Peralta Ramos, sin internarse en el mar, lo que implica decir que no ha podido haber tal sobrante. Los datos míos son contrarios á los del señor Ministro; yo digo que la mensura partió del límite con los vecinos dirigiéndose hacia el mar, y él afirma que se hizo del mar hacia adentro.

Dice el señor Ministro que lo que no se reservó expresamente don Patricio Peralta Ramos no se puede reclamar ahora; y yo digo que no tiene nada que reservar puesto que todo lo que había dentro del ejido de Mar del Plata, que no fuera la calle de circunvalación, demás calles públicas y terrenos

destinados á edificios públicos, eran suyos sin necesidad de reserva expresa ni tácita.

Al leer uno de los informes del señor Eduardo Peralta Ramos, intendente, hacía notar el señor ministro que el boulevard no se trazó contra el mar sino muy adentro. Quiere decir que hay una serie de contradicciones en el decreto del señor Ministro, porque en unas partes se dice que estaba contra el mar y en otras lejos del mar.

El señor Ministro ha dicho también, y esto lo ha hecho remarcar con perfecta habilidad parlamentaria, que uno de los hijos de don Patricio Peralta Ramos informó que la mar se retiraba y que, por lo tanto, se ganaba terreno que debía de ser de jurisdicción de la Nación ó algo por el estilo; y yo digo: ¿dónde dijo este señor que la mar se retiraba? Se retira á la altura de la rambla por debajo de la cual antes podían pasar los carros y ahora no; se retira en el Paseo General Paz; pero no se retira sobre los acantilados de la loma, ni en los terrenos linderos con el Golf; se retira, en una palabra, en la bahía, frente al pueblo, pero no sobre toda la costa.

Sr. Ministro de Obras Públicas—Y esos son una bahía y se lo aseguro por haberlos recorrido. En los terrenos del Golf no hay acantilados en toda su extensión, son dunas arenosas que lo separan del cementerio.

Sr. Arce—De tal manera que la afirmación del señor Eduardo Peralta Ramos servirá para demostrar aluvión en la rambla, pero no al sur; y el señor ministro ha hecho bien en presentar esa opinión del señor Peralta Ramos como si ella pudiera aplicarse á todas las costas del Atlántico, pero ello no es exacto.

Sólo esto quería rectificar de las manifestaciones del señor Ministro y ahora agregaré que me complace haber oído las declaraciones hechas por él en nombre del Poder Ejecutivo, porque si yo he podido creer que en el momento de dictarse el decreto no se tenían antecedentes, ahora tengo la evidencia de que posteriormente se han buscado los más convenientes para poder defender la tesis que sostenía el señor Ministro.

Pero antes de terminar, quiero dejar constancia del íntimo convencimiento que tengo yo, de que si por algún concepto

se ha podido afirmar que esos terrenos no pertenecían á ningún particular, sino que pertenecían á la Provincia, ese concepto no ha podido ser jamás por tratarse de tierras de aluvión.

Como lo ha dicho muy bien el señor Ministro, el Poder Ejecutivo está dispuesto á sostener su tesis en defensa de lo que él cree los intereses de la Provincia. Y la Corte Federal dará su fallo sobre el asunto para resolver de una vez por todas cuál ha de ser la conducta que ha de seguir posteriormente el Gobierno de la provincia de Buenos Aires á este respecto.

Si el fallo de la Corte fuese favorable á la Provincia, el diputado que habla se felicitaría vivamente de haber promovido esta interpelación, de haber sacudido, por decirlo así, esta cuestión, de haber iniciado, quizá no sea esa la palabra que debiera emplear, la necesidad de ir á registrar, á buscar en todos los rincones argumentos para defender los intereses de la Provincia; en caso de que el fallo fuese contrario á los intereses de la misma, habría dejado salvado, con todo respeto para el gobierno actual, al cual es políticamente completamente adicto como ha dicho muy bien el señor Ministro, habría dejado salvada su disidencia en este asunto en el que creo van á perjudicarse los intereses de la Provincia al lesionar los intereses de particulares. Nada más.

Sr. Sarrat—Pido la palabra.

El señor diputado no ha propuesto nada como resultado de esta interpelación. Yo haría indicación para que la Cámara satisfecha después de haber oído las explicaciones del señor Ministro, resolviera pasar á la orden del día, ó á cuarto intermedio que me parece más conveniente.

Sr. Cortejarena—Yo haría moción para que se levantase la sesión como un homenaje á los brillantes discursos que hemos oído y que tanto honor reflejan sobre la Legislatura de Buenos Aires. (*¡Muy bien! ¡Muy bien!*)

Sr. Presidente—Queda levantada la sesión.

RAMBLAS

La construcción de la rambla de Mar del Plata, que colocará á ese balneario á la altura de los más suntuosos del mundo, se encuentra muy adelantada, y por las obras realizadas hasta el presente es dable tener idea aproximada de la magnitud del proyecto bajo diversos aspectos.

La finalización de los trabajos se ha señalado para mediados del año 1914, y la calificada comisión que los vigila procura que la fecha no sufra retardos.

El Gobierno estableció ese plazo en el decreto que va á leerse:

La Plata, Diciembre 4 de 1911.

Vista la nota de la comisión Rambla de Mar del Plata, por la que solicita:

1º Que se modifique el artículo 4º del contrato celebrado por la Sociedad Francesa de Construcciones y Obras Públicas, en el que se establece que las obras deben quedar terminadas el 31 de Diciembre de 1913, pero con la condición que les sería entregados los terrenos en Febrero último, lo que no pudo efectuarse en dicha fecha.

2º Que los sellos y gastos de escrituración se pagarían por mitad por cada una de las partes, y —

CONSIDERANDO:

Que, salvo el primer punto, no hay inconveniente en que se empiece á contar el término desde la fecha en que se le hizo entrega de los terrenos, que fué en Agosto del corriente año.

Que en cuanto al segundo punto, tanto la Comisión como la Sociedad recurrente habían aceptado la modificación al pliego de condiciones, según consta en el escrito de fojas 103 y fojas 104 del expediente principal.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Que las obras de la rambla de Mar del Plata deberán quedar terminadas el 30 de Junio de 1914.

2º No hacer lugar al pago de impuesto de sellos de la escritura, en vista de lo manifestado en el segundo considerando de la presente resolución.

3º Comuníquese á quienes corresponde é insértese en el Registro Oficial.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

Se han concedido otras autorizaciones para construir ramblas en la ribera del río de La Plata y del río Tigre, dictándose con ese motivo las siguientes resoluciones:

La Plata, Octubre 10 de 1911.

Atentos los informes producidos, y no alterando la construcción que se solicita por el presente el régimen de las aguas, ni constituyendo un obstáculo á la navegación, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Autorizar al Club «Canottieri Italiani» á construir, con carácter precario, una rambla en la ribera del río Tigre, de acuerdo con los planos presentados y que corren á fojas 3.

Los interesados deberán solicitar de la Municipalidad de Las Conchas el permiso necesario para cruzar la calle Mitre con la vía Decauville que utilizan para el transporte de botes.

Páse á la Municipalidad de Las Conchas para que se sirva

notificar la presente al Club «Canottieri Italiani» y comuníquese al Departamento de Ingenieros.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Octubre 12 de 1911.

Atento la presentación de los señores Antonio y Pedro Fiorito solicitando autorización para construir un balneario y rambla y conexión para la extracción de arena en la playa del Río de la Plata, en Quilmes, y visto los informes producidos, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

1º Conceder á los señores Antonio y Pedro Fiorito, la autorización que solicitan para construir un balneario y rambla en la ubicación que se indica en el exordio de la presente, siempre que las obras proyectadas no perjudiquen la libre navegación y el régimen de las aguas del Río de la Plata.

2º Antes de iniciar la construcción, y dentro del término de noventa días de la fecha, deberán los interesados presentar al Ministerio de Obras Públicas los planos completos de las obras para su aprobación. Pase este expediente al Ministerio de Hacienda para la resolución que estime conveniente, en el pedido de concesión para la extracción de arena, y previa notificación del interesado por la Escribanía Mayor de Gobierno.

3º Comuníquese al Ministerio de Obras Públicas de la Nación y al Departamento de Ingenieros.

4º Repónganse las fojas.

ARIAS.
J. TOMÁS SOJO.

OBRAS SOBRE EL RÍO DE LA PLATA

- El Ministerio, satisfaciendo deseos de caracterizados vecinos de los pueblos del norte cercanos á la Capital Federal, sobre ejecución de obras de embellecimiento y salubridad en la costa del Río de la Plata, designó una comisión de personas conocidas encargada de estudiar la practicabilidad de la idea, sin duda alguna feliz é impuesta por la necesidad de un mayor desahogo que siente la cercana metrópoli.

El decreto de la referencia dice así:

La Plata, Abril 22 de 1912.

Siendo conveniente proyectar un plan general de las obras á realizar en los partidos de Vicente López, San Fernando, San Isidro y Las Conchas para contribuir á su adelanto y mejoramiento, y habiéndose presentado ya varios proyectos á la consideración del Gobierno, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase en comisión á los señores Samuel Hale Pearson, Félix Armesto, Jorge Mitre, Avelino Rolón y Matías Sturitza, á fin de que aconsejen y proyecten las obras de embellecimiento y de adelanto que convenga ejecutar en los partidos expresados.

Art. 2º Elévense á la referida comisión los planos y proyectos presentados.

Art. 3º La comisión queda autorizada para solicitar los servicios del Departamento de Ingenieros y para proponer el nombramiento de los asesores técnicos que estime conveniente.

Art. 4º Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁI Sojo.

FUNDACIÓN DE PUEBLOS

Como en la mayoría de los casos los propietarios de grandes extensiones de terreno que dedican una fracción de él á la fundación de pueblos, no se tienen en cuenta determinadas condiciones de higiene y ubicación, indispensables para garantizar el mejor y más rápido desenvolvimiento de los mismos, este ministerio proyectó y elevó á la consideración de Vuestra Honorabilidad la reglamentación á que en lo sucesivo debían sujetarse las fundaciones de pueblos.

La oportunidad de la medida se nota á diario, y así lo demuestra el proyecto del senador Arana que tiende también á subsanar todos los inconvenientes notados en la práctica cuando se trata de poblaciones condenadas á vegetar indefinidamente por imprevisión ó egoismo de sus fundadores.

El proyecto y nota que con él fué acompañado dicen:

Señor Presidente de la Comisión primera de Legislación de la Honorable Cámara de Senadores de la provincia de Buenos Aires.

Tengo el agrado de dirigirme al señor Presidente, adjuntando á la presente una copia del decreto del Poder Ejecutivo de fecha Agosto 26 de 1910, y de un proyecto de ley, á fin de que sirvan como elementos concordantes en el estudio que esa comisión realiza para el despacho del proyecto de ley presentado por el señor senador Eduardo Arana, sobre requisitos para fundación de pueblos.

El Poder Ejecutivo cree que es urgente la sanción de un

proyecto de ley que establezca las condiciones á que deben sujetarse los propietarios que destinen sus campos á la fundación de pueblos, ya que muchas veces no se llenan las condiciones esenciales de higiene y de salubridad, y en algunos casos llegan hasta rematar sus fracciones sin intervención ninguna del Gobierno provincial ó municipal.

Por el proyecto de ley que se adjunta, el Poder Ejecutivo cree resolver los inconvenientes que se presentan en la práctica.

Al formularlo se ha querido asegurar:

- a) La intervención del Departamento de Ingenieros en toda solicitud de permiso para fundar un pueblo, ó modificación ó ensanche de un trazado existente, oficina que de ese modo podrá formar un archivo completo de los trazados de todos los pueblos nuevos.
- b) Evitar el criterio diverso con que las Municipalidades, de acuerdo con sus reglamentos (cuando lo tienen) aprueban los trazados. El ancho de las calles, por ejemplo, que se establece en 20 metros en algunos partidos, suele fijarse hasta en 8 metros por otras Municipalidades.
- c) Exigir el medio rumbo de las calles para asegurar la mayor incidencia de rayos solares sobre los cuatro frentes de las propiedades.
- d) Prohibir el trazado de pueblos en puntos bajos, imposibles ó difíciles de desagüe, ó en donde las aguas no sean potables.
- e) Hacer imprescindible la aprobación de los planos antes del remate, ó, por lo menos, de la escrituración de los lotes.
- f) Establecer un criterio más justo en lo que se refiere á las reservas que deben escriturar al Gobierno los propietarios. Por el decreto del Poder Ejecutivo del año pasado, se establecían las superficies de estas reservas para todos los pueblos en formación. Como la superficie dedicada á este objeto varía entre límites muy diferentes, es más justo establecer dichas reservas en un tanto por ciento de la superficie del pueblo. Esta superficie de reservas se distribuiría en lotes de acuerdo con las necesidades que puedan proveerse para el futuro.

- g) Impedir que, propietarios que no tienen más título para la consideración de las generaciones futuras que el ídem de propiedad de un campo, contribuyan con su apellido á la geografía del país, etc

Por estas consideraciones es que el Poder Ejecutivo, al mismo tiempo que envía estos elementos en que revela el interés que lo guía en el asunto, pide también al señor Presidente y por su intermedio á esa comisión, el estudio y pronto despacho de una ley que llene las condiciones enunciadas.

Saluda al señor Presidente con su mayor consideración

Sojo.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art 1º Desde la promulgación de la presente ley, toda fundación de nuevos centros de población ó ampliación ó modificaciones de trazado de los existentes, quedará sujeta á las prescripciones de la misma.

Art. 2º Los propietarios de terrenos, que se destinen á la formación de centros de población, deberán solicitar el permiso correspondiente al Ministerio de Obras Públicas acompañando á su solicitud:

- a) Los títulos de propiedad, ó certificado expedido por autoridad competente.
- b) Análisis practicado por la Dirección General de Salubridad, de las aguas de la primera y segunda napa de los terrenos á dividirse, designando las profundidades á que se encuentran.
- c) El plano en tela transparente y dos copias heliográficas del mismo, subscripto por peritos diplomados y habilitados en la Provincia para subscribir y ejecutar este género de operaciones.

Dicho plano deberá ajustarse á las disposiciones de la presente ley, y á la reglamentación que de la misma establezca el Poder Ejecutivo.

Art 3º El Poder Ejecutivo, previo informe del Departamento

de Ingenieros sobre el trazado y sobre las condiciones topográficas de altura y desagües de la tierra á fraccionarse, acordará ó no el permiso solicitado

Art. 4º En los casos de ampliación ó modificación de trazados existentes, podrán las solicitudes ser elevadas con un informe por la Municipalidad respectiva. Si fueran presentadas al Ministerio de Obras Públicas, se dará vista á la Municipalidad.

Art. 5º El nombre de los centros de población, los fijará á propuesta del interesado el Poder Ejecutivo, debiendo preferirse para ello el de la región geográfica ó antecedentes topográficos, algún hecho ó acontecimiento memorable nacional, ó en caso de ser nombre propio, el de personas que, por sus servicios á la Nación, á la Provincia, ó á la humanidad, sean merecedoras de esta distinción.

Art. 6º Cualquiera que fuera el trazado á adoptarse, se dispondrá de modo que el mayor número posible de calles esté orientado á medio rumbo verdadero de la meridiana del lugar, pero podrá admitirse una variación de 14º sexagesimales, para estas direcciones preponderantes, cuando las circunstancias lo aconsejen.

En caso de ampliación de ejidos existentes, se seguirán los rumbos del trazado primitivo.

Art. 7º Las calles comunes tendrán un ancho mínimo de quince metros, y las avenidas y calles costaneras de las vías férreas, si las hubiese, de veinte metros.

Art. 8º Una vez aprobado el proyecto por el Poder Ejecutivo, y nombrado á propuesta del interesado el perito que haya de ejecutar sobre el terreno la operación material, éste presentará al Departamento de Ingenieros el resultado de su operación, y los planos definitivos en tela transparente y cinco copias heliográficas.

Art. 9º El Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta lo que informe el Departamento de Ingenieros, aprobará ó no la operación practicada, mandando en el primer caso, el expediente á la Escribanía Mayor de Gobierno, para el otorgamiento de las escrituras á favor del fisco, de las reservas destinadas á usos públicos, á que se refiere el artículo 12, las que, en caso que por cualquier motivo, el propietario desistiese de

llevar á cabo la formación del pueblo, deberán volverse á escriturar á su nombre y á su costo por el Poder Ejecutivo.

Art. 10. Hecha la escrituración á que se refiere el artículo anterior, el Ministerio de Obras Públicas remitirá una copia de los planos y del decreto de aprobación de los mismos á las oficinas siguientes: Registro de la Propiedad, Dirección General de Rentas, Municipalidad del partido y Oficina de valuación del mismo.

Art. 11. Desde la fecha de la promulgación de la presente ley, el Registro de la Propiedad no inscribirá ni expedirá los certificados de inhibición, y la Dirección de Rentas y oficinas de valuación no podrán anotar en sus registros la división de tierras con destino á fundación de nuevos centros de población, ni expedirán los certificados que soliciten los escribanos encargados de extender escrituras de transmisión de dominio, sin que previamente hayan recibido los planos y copias á que se refiere el artículo anterior.

Art. 12. Las reservas que escriturarán los propietarios para uso público, deberán ubicarse de acuerdo con el Poder Ejecutivo y serán las siguientes:

- a) Una superficie equivalente al seis por ciento de la que resulte libre de calles y plazas, para la parte urbana, que se distribuirá convenientemente en lotes para los futuros edificios públicos.
- b) Una superficie equivalente al cuatro por ciento, de lo que resulte libre de calles para la zona de quintas, y el dos por ciento de lo que resulte libre de calles también, para la zona de chacras, que se distribuirá en lotes para hospital, mataderos, potreros de policía, corralón municipal y cementerio. Si esta superficie no fuera suficiente para ubicar estas cinco reservas, se ubicarán las más necesarias á juicio del Poder Ejecutivo.
- c) Aparte de la plaza principal del pueblo, se destinará una manzana para plaza ó campo de ejercicios físicos, por cada cuarenta manzanas ó fracción mayor de veinte.

Art. 13. Comuníquese, etc.

En el año que ha transcurrido, y como consecuencia natural de la intensificación del progreso en nuestras campañas, se ha concedido autorización para fundar los siguientes pueblos:

Hortensia, en 9 de Julio; Laferrere, en San Justo; Las Carretas, en Trenque Lauquen; Doudignac, en 9 de Julio; Fortín Tiburcio, en Junín; Mulhall, en Patagones; San Fermín, en Guaminí; Villa Mones Cazón, en Pehuajó; Manuel Ocampo, en Pergamino; La Colina, en General Lamadrid; Zavalía, sobre el Ferrocarril Oeste; 12 de Octubre, en 9 de Julio; Carvarú, en Pehuajó; Casbos, en Guaminí; Recalde, en Olavarría; Comandante Nicanor Otamendi, en General Alvarado; De Bay, en Pellegrini; Méndez, en Trenque Lauquen; Las Violetas, en Pergamino; Magdala, en Pehuajó y Santa Lucía, en San Pedro.

Igualmente se ha concedido autorización para el ensanche de los ejidos de Azul, Lobería, Miramar, General Belgrano y Colonia «Tres Algarrobos».

ADQUISICIÓN DE PERFORADORAS

Siendo necesario aumentar los materiales con que contaba la Dirección del Mapa Topográfico y Geológico para los trabajos de perforación á fin de poder satisfacer mejor las exigencias de ese servicio, se autorizó la compra de dos máquinas más, dictándose la siguiente resolución:

La Plata, Julio 20 de 1911

Vista la nota del director del Mapa Topográfico y Geológico á la que adjunta los presupuestos presentados por varias casas especialistas en la fabricación y venta de máquinas perforadoras, y en la que aconseja la adquisición de dos de ellas ofrecidas por la casa Federico Shall, y—

CONSIDERANDO:

Que es urgente la compra de estas perforadoras, por ser elementos necesarios para la prosecución de los trabajos del Mapa Hidrogeológico que actualmente no cuenta con ellas; y para atender los numerosos pedidos de las comunas, el Poder Ejecutivo, haciendo uso de las facultades que le confieren los incisos 4º y 6º del artículo 59 de la Ley de Contabilidad—

RESUELVE:

1º Autorizar al director del Mapa Topográfico y Geológico á adquirir, de la casa Federico Shall, dos perforadoras de acuerdo con el presupuesto que se acompaña, y cuyo valor

asciende á la suma de pesos 16.526,72 moneda nacional cada una.

2º Librar orden por separado al Ministerio de Hacienda, para la entrega al habilitado del Mapa Topográfico y Geológico, de la suma de pesos 33.053,44 moneda nacional para pago de las dos perforadoras, de acuerdo con las condiciones de pago que establece el vendedor.

3º Imputar este gasto al ítem 125 del presupuesto vigente.

Comuníquese á Contaduría General y pase al Mapa Topográfico y Geológico.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

EJERCICIOS FÍSICOS

Comprobados los beneficios que reportan al hombre, especialmente á la juventud, los ejercicios físicos por los cuales se ha despertado general interés en toda la Provincia, he juzgado conveniente fomentarlos y darles una amplitud mayor todavía. La acción oficial puede conseguir, por medio de una oportuna ayuda á las asociaciones de deporte, que los centros de esta índole aumenten en su número y en el de afiliados, pues al contribuir á su sostenimiento y al ofrecérseles la oportunidad de participar en torneos de importancia, atraerán una crecida cantidad de personas que hasta ahora permanecían un tanto indiferentes.

Con estos propósitos fué que se dictó el siguiente decreto designando una caracterizada comisión con el encargo de proyectar la creación de una dirección de ejercicios físicos:

La Plata, Febrero 29 de 1912.

CONSIDERANDO:

Que es altamente benéfica para el individuo, la práctica racional, ordenada y constante de los ejercicios físicos;

Que esta acción que actúa, no sólo sobre el físico de la persona, curando el raquitismo, desarrollando la musculatura, mejorando los órganos de la respiración y dando una desenvoltura (souplesse) y flexibilidad en los movimientos, sino

también sobre el espíritu, propendiendo á acentuar las condiciones de sangre fría y dominio sobre sí mismos, capacidad para el trabajo, iniciativa y preparando al individuo para la lucha por la vida;

Que todos los fisiólogos están contestes en que la práctica de los ejercicios físicos comporta el mejoramiento individual y colectivo de la raza;

Que el Gobierno, aparte del interés que, como representante de la colectividad, debe tener en fomentar esa práctica, tiene, además, motivos de interés propio:

- a)* Mejorar el soldado que, en la eventualidad de una guerra, defenderá la soberanía de la Nación;
- b)* Aumentar la capacidad productiva individual, y
- c)* Disminuir el número de enfermos atendidos en sus hospitales propios ó subvencionados.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase una comisión ad honorem compuesta por los señores doctores Ricardo Guido Lavalle, Ernesto Nelson y Justo V. Garat, ingeniero Martín E. Miguens, oficial mayor del Ministerio de Obras Públicas, y arquitecto Juan Waldorp (hijo), á fin de que, previo un estudio sobre la forma más conveniente de dar impulso á la práctica de los deportes, redacte un proyecto de ley para realizar este pensamiento, como asimismo el de creación de una Dirección de Ejercicios Físicos de la Provincia, encargada de:

- a)* Organizar torneos atléticos con la contribución de los establecidos, en un stadium á construirse en esta capital.
- b)* Distribuir las subvenciones que sancione la Honorable Legislatura.
- c)* Ser árbitro de las dificultades ó diferencias entre clubs acogidos á la ley.
- d)* Reglamentar ó adoptar los reglamentos de los diversos deportes, etc.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁS Sojo.

LAS CONDICIONES DEL TRABAJO

La situación desahogada que llevan los obreros en la Provincia por las mismas facilidades que ella les ofrece, no puede considerarse un motivo suficiente para no procurar su mejoramiento, siquiera para los que se encuentran bajo la dependencia del gobierno.

Antes de adoptar cualquier medida es preciso conocer con precisión, cuáles son las ventajas que podría brindárseles, de manera que lleven una existencia más agradable y sin privaciones. Iniciando esta investigación preliminar, se dictó un decreto ordenando la reunión de los datos necesarios para efectuar el estudio que habrá de orientarnos con exactitud en la tarea que me he propuesto realizar.

El decreto de la referencia es el siguiente:

La Plata, Septiembre 28 de 1911.

No correspondiendo á los Poderes Públicos una actitud pasiva frente á la continua evolución que realizan los gremios obreros en pro de su mejoramiento social y económico, tanto más cuanto que el Gobierno, como locador de servicios, tiene que inspirar todas sus relaciones con el elemento trabajador en los dictados de la justicia, de cuyos principios el Estado debe ser la encarnación más perfecta; y considerando, además, que modalidades propias del contrato del trabajo — como todas las cuestiones relacionadas con los complejos problemas sociales — no pueden formularse atinadamente sino después de

una tranquila observación de los hechos reales, el Poder Ejecutivo, antes de fijar reglas á las normas de conducta que se impondrá cuando en lo sucesivo contrate obras públicas ó servicios personales, sea directamente como administrador ó por intermedio de licitadores particulares ó concesionarios—

DECRETA:

Art. 1º Abrir una investigación que comprenda á todas las reparticiones públicas dependientes del Estado, para cuyos fines institucionales ó administrativos utilicen al elemento obrero, á fin de conocer las peculiaridades con que se realiza la jornada de trabajo respecto de su naturaleza, duración, tiempo, forma é importancia del salario, seguridad personal é indemnización en casos de accidentes y resultados de la aplicación de la ley 7 de Enero de 1907 sobre el descanso dominical.

Art. 2º Estos estudios se realizarán por intermedio y bajo la dirección del Ministerio de Obras Públicas, á cuyo efecto, tratándose de oficinas ajenas á su dependencia, solicitará de los titulares de los Ministerios de Gobierno y Hacienda que circulen entre sus respectivas reparticiones los cuestionarios, fichas individuales ú otros elementos de investigación, que se distribuyan de acuerdo con el plan de trabajo á formularse.

Art. 3º La Dirección General de Caminos, el Departamento de Ingenieros, la Dirección de Desagües, el Taller de Impresiones Oficiales, las Empresas de Afirmados, de Canalización, y del Ferrocarril al Meridiano V, los jefes de los talleres de policía y establecimientos penitenciarios, y, en general, todas las oficinas de la Administración quedan obligadas á prestar su concurso informativo para el mejor éxito de esta iniciativa.

Art. 4º Comuníquese, dése al Registro Oficial y publíquese en el Boletín Oficial.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

PROVISIÓN DE AGUAS CORRIENTES

Relacionadas con la provisión de aguas corrientes á los partidos de Lomas de Zamora y Avellaneda se dictaron las siguientes resoluciones:

La Plata, Mayo 10 de 1911.

Vista la presentación de la Compañía de Gas y Coke de Barracas al Sud, y atento lo informado por el Departamento de Ingenieros, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Autorizar á la Compañía de Gas y Coke de Barracas al Sud para la ampliación del servicio de aguas corrientes en Lomas de Zamora, Banfield y Temperley.

En consecuencia, apruébanse los planos presentados y presupuesto que importa (§ 40.296) cuarenta mil doscientos noventa y seis pesos moneda nacional.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno, para que notifique la presente resolución á la Compañía recurrente; fecho, vuelva.

Comuníquese á la Dirección de Obras de Salubridad.

ARIAS.
J. Tomás Sojo.

La Plata, Mayo 10 de 1911.

Atentos los informes producidos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Aprobar los planos y presupuesto que presenta la Compañía de Gas y Coke de Barracas al Sud, sobre ampliación de cañerías de aguas corrientes, en una extensión de catorce cuadras en Avellaneda y sus suburbios Piñero, Elortondo y Jiménez. Esta instalación se hará por cuenta de la Compañía y de acuerdo con el presupuesto aprobado, que importa (\$ 12.570) doce mil quinientos setenta pesos moneda nacional.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno, para que notifique la presente resolución á la Compañía recurrente, y fecho, vuelva.

Comuníquese al Departamento de Ingenieros.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Noviembre 13 de 1911.

En vista de lo informado por el Departamento de Ingenieros, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Autorizar á la Compañía de Gas y Coke de Barracas al Sud para adquirir en compra un terreno situado en el partido de Lomas de Zamora, con una superficie de 44:227 metros cuadrados, con frente á la calle Santa Fe (camino de las tropas) situado á 2500 metros de distancia de la usina principal y destinado á la ampliación de la usina citada, por el precio de pesos 1,40 moneda nacional el metro cuadrado, ó sean sesenta y un mil novecientos diecisiete pesos con ochenta centavos moneda nacional (\$ 61.917,80 m/n.), que se considera equitativo.

Respecto al costo de otras obras en Avellaneda y Lomas de Zamora, antes de pronunciarse sobre su monto, la empresa deberá adjuntar los cómputos métricos detallados de los trabajos á efectuar.

Pase á la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente resolución á la Compañía de Gas y Coke de Barracas al Sud; fecho, vuelva.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

TELÉGRAFO DE LA PROVINCIA

Se relacionan con asuntos de esta repartición las dos comunicaciones que á continuación se transcriben:

La Plata, Agosto 22 de 1911.

A S. E. el señor Ministro del Interior, doctor Indalecio Gómez:

Tengo el honor de dirigirme á V. E. adjuntándole una nota de la Administración del Telégrafo de la Provincia, en la cual señala los inconvenientes que importaría para el servicio público la aplicación de la Ley Nacional número 4661 y su decreto reglamentario con referencia al descanso dominical obligatorio de los telegrafistas que prestan sus servicios en las oficinas del Telégrafo Provincial que funcionan en la Capital Federal.

En atención á las consideraciones expuestas en la nota de referencia, que este Gobierno hace suyas, y teniendo en cuenta que el Telégrafo Nacional, que se encuentra en el mismo caso, ya ha iniciado las gestiones necesarias con el fin de obtener la modificación de las disposiciones pertinentes en lo que se refiere á los empleados de su dependencia, solicito de V. E. quiera dictar una resolución que acuerde la excepción que se solicita si se provee de conformidad á lo pedido por el Telégrafo Nacional.

Aprovecho esta oportunidad para saludar á V. E. con mi mayor consideración.

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

La Plata, Septiembre 4 de 1911.

Señor Administrador del Telégrafo de la Provincia,
don Ramón Maril.

He podido evidenciar por las informaciones periodísticas, que las noticias de lluvias producidas en la Provincia carecen del dato preciso de cuál es la cantidad de agua caída en milímetros.

Quizá se justifique esa carencia del dato, que puede calificarse de esencial, en la falta de pluviómetros de que debieran ser poseedoras las oficinas.

Me dirijo en ese sentido al señor Administrador para que tomando las medidas del caso haga la adquisición de los aparatos necesarios.

Saluda atentamente al señor Administrador.

J. TOMÁS SOJO.

LOS ANÁLISIS DE ESPECÍFICOS

Con motivo de exigencias hechas por el inspector de impuestos internos á la Sociedad de propietarios de farmacias de Bahía Blanca, acerca de los específicos que elaboraban, el Poder Ejecutivo de la Provincia, por intermedio de este Ministerio, planteó ante el de Hacienda de la Nación una cuestión de jurisdicción, sosteniendo que correspondía exclusivamente y de acuerdo con disposiciones legales, á la Dirección Provincial de Salubridad, dejando no obstante á salvo las atribuciones que á su entender tenían los representantes de la autoridad federal.

Sobre el punto que era indispensable dejar resuelto, fué dirigida la siguiente nota:

La Plata, Noviembre 24 de 1911.

*Al Excelentísimo señor Ministro de Hacienda de la Nación
doctor José María Rosa.*

El Departamento Nacional de Higiene de la Nación, por intermedio del inspector de impuestos internos de la ciudad de Bahía Blanca, exigió en Noviembre de 1910, á la Sociedad de Propietarios de Farmacias de esa localidad, el análisis de específicos, so pena de prohibirse su fabricación y venta.

La sociedad citada recurrió entonces ante la Dirección de Salubridad de esta Provincia, consultando si el análisis que

efectúa esa Dirección tendría ó no validez suficiente ante la autoridad nacional, y si para la venta de dichos productos los farmacéuticos debían depender de la Dirección de Salubridad Pública ó del Departamento Nacional de Higiene. Como V. E. se cerciorará por esta breve reseña, planteábase una cuestión de jurisdicción.

Estudiando el respectivo expediente, que lleva el número 565, letra D, año 1910, el Poder Ejecutivo resolvió que los propietarios de farmacias estaban sometidos á la jurisdicción que ejerce la Dirección de Salubridad, sin perjuicio de la vigilancia del Gobierno Nacional en cuanto al análisis y fabricación, á los efectos de la percepción del impuesto creado por la ley del Honorable Congreso, número 4039.

Resuelto así el punto, por decreto de 25 de Diciembre de 1910, preséntase nuevamente otro caso idéntico y se vuelve á suscitar la misma cuestión que el Poder Ejecutivo creyó y cree haber dado solución con arreglo á los principios de la Constitución Nacional. El inspector de impuestos internos de Bahía Blanca ha negado la entrega de los valores fiscales á la sociedad anónima «Unión Farmacéutica», que obtuvo de las autoridades sanitarias de esta Provincia la aprobación del análisis del específico denominado Jarabe Iodotánico Fallenberg y la autorización para venderlo.

La negativa á entregar dichos valores impide á los interesados la fabricación y venta de los artículos de su comercio, con el consiguiente perjuicio.

La actitud del inspector de impuestos internos no se ajusta, señor Ministro, á las leyes nacionales que está encargado de aplicar, é importa el desconocimiento de las facultades constitucionales del Gobierno de la Provincia en materia de salubridad pública.

La ley número 4039, que fija las tarifas para *análisis de substancias* medicamentosas y específicos farmacéuticos y que establece un gravamen sobre su venta, no ha alterado en lo más mínimo la jurisdicción que las autoridades sanitarias de la Provincia ejercen sobre las farmacias establecidas en la misma. Esta jurisdicción emana de la ley de 18 de Julio de 1877 y existe como un atributo de la soberanía de la Provincia que, como Estado libre, no ha enajenado en favor

de la Nación el derecho de fomentar y vigilar la salubridad general de su territorio.

Este derecho no ha sido negado jamás á la Provincia, la cual desde la sanción de la citada ley de 1877, sobre ejercicio de la medicina, ha desarrollado los servicios de salubridad é higiene general hasta llegar á establecer la Dirección de Salubridad Pública que reconcentra múltiples y utilísimos servicios, cuyos excelentes resultados son visibles. Entre aquéllos se cuenta el de la vigilancia á las farmacias y, por lo tanto, á la fabricación y venta de específicos.

Los procedimientos puestos en práctica por el señor inspector de impuestos internos de Bahía Blanca, sin derecho alguno, obstaculizan gravemente el ejercicio de las funciones que desempeñan las autoridades sanitarias de la Provincia y causan detrimento al comercio, coartado en su legítimo desenvolvimiento por las exigencias de un empleado de la Nación.

Las leyes de impuestos internos y la de análisis de específicos farmacéuticos, minuciosamente reglamentadas, no son leyes de salubridad é higiene, ni contienen disposiciones que autoricen á los empleados encargados de aplicarlas, á ejercer los actos realizados por el inspector de Bahía Blanca. Este está obligado á entregar los valores fiscalés, cumplida que sea la exigencia del artículo 1º del decreto reglamentario de la ley 3884.

Este decreto ha salvado la autonomía de la Provincia al establecer que los importadores acompañarán á la solicitud el certificado de la Oficina Química de las Provincias.

No es, pues, el Departamento Nacional de Higiene la única Oficina encargada de analizar específicos. Cualquiera declaración en contra sería sin valor, porque importaría el desconocimiento de la soberanía provincial en materia de salubridad é higiene.

El Departamento Nacional de Higiene es una repartición cuya jurisdicción no alcanza á las oficinas que, con fines análogos, funcionan en las Provincias, y si aquél interviene en el mecanismo de los impuestos internos, no es con detrimento de la soberanía que éstas retienen en virtud de los pactos que sirvieron de base á la unidad nacional.

Estos principios que, en mi concepto, son indiscutibles, no

lo han sido, sin embargo, para el empleado á que me he referido: tal criterio causa, como he dicho, graves daños, por lo cual me apresuro á elevar á V. E. la presente, á fin de que se digne tomar las providencias necesarias, capaces de evitar en lo sucesivo los perjuicios producidos por los equivocados procedimientos del señor inspector de impuestos internos de Bahía Blanca.

Saludo á V. E. con mi consideración más distinguida

JOSÉ INOCENCIO ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

REGLAMENTACIÓN DE LA CAZA

Con el propósito de hacer más eficaces las disposiciones sobre reglamentación de la caza, el Poder Ejecutivo la modificó en la parte referente á la percepción de las multas de que se hicieran pasibles los infractores.

El decreto dice así:

La Plata, Abril 19 de 1912.

Siendo conveniente obtener una mayor fiscalización en el cumplimiento del decreto de fecha 14 de Septiembre de 1910 que reglamenta la caza de aves insectívoras, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Modificar en la última parte del artículo 13 del decreto citado en el exordio del presente, en la siguiente forma:

Las multas se harán efectivas indistintamente por la policía ó por las autoridades municipales y su importe corresponderá á la Municipalidad ó á la repartición policial, según quien haya constatado la infracción.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ARIAS.

J. TOMÁS SOJO.

.....

DONACIÓN A LA BIBLIOTECA DE LA LEGISLATURA	
★	13/11/1957 ★
REG. N° 47495 A. 0,01	

