

64 / 23 a

MEMORIA
DEL
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MEMORIA

PRESENTADA

A LA HONORABLE LEGISLATURA

POR EL

MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI

1923 - MAYO - 1924

LA PLATA

TALLER DE IMPRESIONES OFICIALES

1925

64 / 23

~~SECRETARÍA~~

OBRA DE CONSULTA

PROC. TÈC. _____

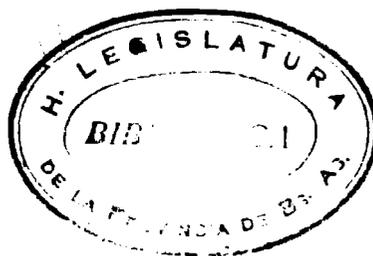
I: Gobernador - Gley

CL: _____

CAT: _____

DUP: _____

C: _____



A LA HONORABLE LEGISLATURA :

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 14 de la Constitución Provincial, me es grato elevar a la consideración de Vuestra Honorabilidad la Memoria correspondiente al Departamento a mi cargo durante el período 1923-1924.

La amplia y diversa documentación que informa cada capítulo, limitada a los asuntos tratados de más trascendencia, os permitirá apreciar la labor cumplida, la cual ha sido en todo momento orientada en el sentido de satisfacer las múltiples exigencias del desenvolvimiento de la vida y el progreso público.

VIALIDAD

Vuestra Honorabilidad conoce el grado de urgencia con que la Provincia entera reclama una amplia obra de vialidad, capaz de responder a las exigencias de su vida. Pues el acrecentamiento de su capacidad productora siempre creciente, exige, para no retardar el progreso, un armónico desenvolvimiento de los medios de comunicación entre los que en primer término está el del buen camino.

No puede desconocerse que la realización de una tarea de las proporciones de la que impone la vialidad provincial, pueda cumplirse, si no se cuenta con una sólida base financiera en relación con la magnitud y trascendencia del problema expresado, y sin un plan

de obras cimentado sobre un severo análisis de los múltiples factores que intervienen en su ejecución.

En la provincia de Buenos Aires, la falta de una ley básica para la construcción de caminos, que a la vez de arbitrar fondos permanentes para realizarla, establezca normas racionales a que aquéllos deban ajustarse, ha retardado el progreso en un grado que sorprende, a poco que se reflexione sobre los valores numéricos de la producción y el rendimiento que se hubiese obtenido con la existencia de una gran red caminera en concordancia con el progreso de la época.

Después de un atento examen del estado de la vialidad provincial y pesados los valores económicos y técnicos disponibles, fueron afrontadas las tareas concernientes a la vialidad en la forma que se han realizado hasta este momento.

En atención a las razones dadas, la acción debió desarrollarse en dos fases: la primera, tendiente a satisfacer las necesidades inmediatas, sea corrigiendo y mejorando la obra existente, dentro de los escasos límites compatibles con los recursos disponibles; y la segunda, encaminada a preparar elementos de juicio básicos, que permitieran planear el plan vial, en armonía con las exigencias presentes y futuras, contemplando todos los aspectos de la cuestión, población, producción, valor de la propiedad, recursos, etc., etc.

De cuanto se ha realizado hasta este momento, Vuestra Honorabilidad encontrará en el capítulo respectivo los diversos valores y elementos ilustrativos que permiten apreciar la tarea cumplida. Y si bien ella no ha podido realizarse en la medida deseada, sin embargo, puedo expresarles que aquélla ha sido satisfac-

toria. Se han implantado racionales métodos de trabajo, modernizado elementos e introducido implementos nuevos, en cambio de los anticuados en uso hasta fecha reciente. Todo ello ha permitido obtener mayor eficiencia en la acción del conjunto. Ha contribuído asimismo a la finalidad apuntada, el hecho de encontrarse organizadas las diversas dependencias encargadas de atender servicios y trabajos de vialidad, sobre las bases dadas por este Gobierno, habiéndose provisto aquéllas con personal capacitado, el que ha cooperado al buen resultado de la función vial referida.

LA COOPERACIÓN DE LAS MUNICIPALIDADES Y ASOCIACIONES VECINALES A LA OBRA DE VIALIDAD

No debo dejar de referiros en esta oportunidad uno de los aspectos más halagadores puestos de manifiesto en los trabajos de vialidad. Se refiere él a la cooperación prestada por diversas municipalidades y vecinos de la Provincia, a la obra del Gobierno en pro del mejoramiento de la vialidad.

Esa cooperación ha consistido en ofrecimientos, unas veces de dinero, otras de personal, cuando no de implementos de trabajo, etc.

Para metodizar y dar forma permanente a los trabajos viales ejecutados en base a la cooperación referida, el Poder Ejecutivo resolvió que por el Departamento a mi cargo se redactaran los convenios pertinentes, mediante los cuales pudieran ejecutarse las obras. En el capítulo trabajos de vialidad, Vuestra Honorabilidad encontrará la forma cómo han sido concertados aquéllos. Varios de esos convenios están hoy en aplicación, y desde ya puedo significaros que al no

mediar estos varios trabajos, no se hubieran ejecutado a causa de la restricción de recursos.

Corresponde valorar todo esto, más que por el monto pecuniario que ello representa, por el significado futuro que tales hechos implican, pues si esta cooperación vial, iniciada casi podría decirse con temor, se convierte en hábito de las poblaciones, amplificando cada vez más su valor, llegará a ampliarse en forma sorprendente la acción y el beneficio vial, crecerán en la misma proporción y sin imponer gastos sobre los recursos del Gobierno central.

Es además alentador para la acción de los gobernantes, desde que se demuestra confianza hacia éstos en el manejo de los múltiples intereses y recursos públicos, por cuanto ponen a su disposición hasta los recursos privados, en beneficio de la obra común que desarrollan.

He mencionado brevemente un hecho significativo, cuya trascendencia merece destacarse especialmente, dado el valor que él representa para la obra de vialidad provincial.

Refiérese éste a la incorporación de las modernas maquinarias e implementos de trabajo, los cuales, por el hecho de reunir las más recientes conquistas de la técnica moderna, permiten ejecutar trabajos en condiciones de costo, calidad y celeridad, que no hubiera podido alcanzarse con los que se disponía hasta la fecha en los trabajos de vialidad provincial.

En efecto; al iniciar mis gestiones al frente del Departamento, procuré, por todos los medios a mi alcance, cesara el estado de cosas imperante en materia de vialidad, vale decir, eliminar en cuanto fuera posible

los elementos anticuados de trabajo, pues su empleo representaba fuertes pérdidas para el tesoro.

Fué así que aprobada por Vuestra Honorabilidad la Ley de Empréstito de Consolidación y Obras Públicas, del 28 de noviembre de 1922, la que preveía la inversión hasta pesos 300.000 moneda nacional, para la adquisición de maquinarias para caminos, por resolución del Poder Ejecutivo de fecha 30 de mayo de 1923, se adquirieron:

20 Tractores, a pesos 5350 moneda nacional, cada uno.

20 Niveladoras, a pesos 1818 moneda nacional, cada una.

20 Arados, a pesos 570 moneda nacional, cada uno.

20 Casillas transportables, a pesos 900 moneda nacional, cada una.

20 Sulkys con guarnición, a pesos 374 moneda nacional, cada uno.

3 Rodillos aplanadores, a pesos 15.400 moneda nacional, cada uno.

3 Carros tanques, a pesos 675 moneda nacional, cada uno.

3 Vagonetas tanques, a pesos 3500 moneda nacional, cada una.

3 Motores bomba, a pesos 1300 moneda nacional, cada uno.

20 Rejas para arado, a pesos 17,50 moneda nacional, cada una.

20 Cuchillas campeón, a pesos 50 moneda nacional, cada una.

20 Bigornias, a pesos 52 moneda nacional, cada una.

20 Fraguas, a pesos 46,20 moneda nacional, cada una.

20 Morsas, a pesos 35 moneda nacional, cada una.

20 Juegos de herramientas, a pesos 46 moneda nacional, cada uno.

Estas compras importan la suma de pesos 247.799 moneda nacional. Se incorporaron así al trabajo los veinte primeros equipos mecánicos con que contó la Provincia.

Cábeme, pues, la satisfacción de manifestaros que hoy la Provincia desenvuelve sus trabajos de vialidad, en cuanto a calidad de elementos de trabajo se refiere, al igual que los Estados que más han perfeccionado éstos. Desde luego, sólo puede lamentarse que aún no se ha podido disponer del número suficiente para hacer frente al trabajo a realizarse; pero de todos modos, ello será obra de los gobiernos que sucedan al actual, pues con lo que he hecho puede anotarse un paso trascendente, desde que ello implica una gran economía en dichos trabajos y un gran progreso en las obras ejecutadas en muy breve plazo.

ESTUDIOS Y TRABAJOS HIDRÁULICOS

Es de vuestro conocimiento la alta trascendencia que revisten los diversos asuntos atinentes a estudios y trabajos hidráulicos en la Provincia. En mérito de ello, este Ministerio ha prestado su más decidido apoyo a todas las cuestiones relacionadas a los servicios públicos derivados del orden de actividad precitado.

La más breve observación del cuadro que presenta la Provincia en cuanto se refiere a sus fuentes de recursos y capacidad productiva, denota de inmediato un estado de desequilibrio latente en el desarrollo de aquéllas. Mientras la población y varias de sus fuen-

tes de riqueza han adelantado en forma que halaga y alienta, otras en cambio permanecen, puede decirse, en estado primitivo, substrayendo al beneficio general un caudal inapreciable de vida y prosperidad.

Falta, pues, que los poderes públicos realicen esfuerzos tendientes a salvar la desarmonía apuntada. Es necesario incorporar al trabajo productivo, en concordancia con los adelantos de la ciencia y de la técnica moderna, muchos miles de hectáreas del territorio provincial, apenas explotadas hoy mediante métodos rutinarios y primitivos. Falta poblar grandes extensiones de campiña que poseen una riqueza inmensa, carentes hasta la hora presente del brazo, en número y calidad suficientes, para incorporarse al concierto productivo dentro de las normas del progreso de la época. Falta fomentar, con obras adecuadas, diversos puntos ribereños del territorio de la Provincia, puertos, balnearios, sitios de esparcimiento para las poblaciones, etc. Falta realizar el reconocimiento de la riqueza del subsuelo de la Provincia en forma sistemática, pues lo hecho hasta aquí es circunstancial, sin responder a un plan general, tal como la magnitud de la cuestión lo requiere.

Es indispensable estudiar y preparar proyectos de obras de desagües, de canalización, saneamiento, etc., contemplando el doble aspecto financiero y técnico que tales obras revisten. Es necesario abandonar el método que ha imperado de las improvisaciones en asuntos tan trascendentes, con los lamentables resultados conocidos.

Por tales razones, hace falta una labor paciente y metódica, orientada a cumplir tan alta finalidad, que desde luego, debe ser tarea de varios gobiernos, pues

sólo así podrán llegarse a cumplir los patrióticos designios expresados.

Con ese pensamiento y dentro del orden de ideas expuesto, he tratado de cumplir, en la medida que me ha sido posible y en armonía de lo que es dable realizar dentro del corto período de un gobierno, la más urgente y necesaria, tendiente a salvar las más premiosas exigencias y también a preparar los elementos básicos para la gran obra futura dentro del orden referido. Si todo ello no ha sido satisfecho, por lo menos he tratado de salvar las primeras dificultades, para que los que me sucedan encuentren los elementos y estudios necesarios para abordar la tarea.

Dentro del extenso cuadro trazado, en el cual sólo he esbozado los aspectos más importantes de la cuestión, los de mayor trascendencia, por cuanto comprenden las obras principales que deben realizarse, he puesto en evidencia la urgente necesidad de que el Gobierno impulse el grandioso acervo de la riqueza provincial, aún inexplorada, acelerando la ejecución de aquellos trabajos, acervo que se acrecienta a medida que se avanza en la acción, pues permite descubrir a cada paso nuevas facetas de la potencialidad económica latente del territorio, que sólo esperan la acción referida para multiplicar las industrias, las artes, las manufacturas y la población, o en otros términos, la vida progresista que corresponde a Buenos Aires.

Frente a este sorprendente devenir, frente a la tarea inmensa que debe realizarse, cuyos resultados apenas si se vislumbran, ¿puede el gobernante permanecer impasible? ¿Puede limitar sus tareas reduciéndolas a grados ínfimos para no erogar gastos al tesoro, so pretexto de una economía mal entendida? Creo que

no, y es por ello que he puesto mi mayor empeño para llevar a cabo con toda celeridad los trabajos que tendieran a las finalidades indicadas. Pues entiendo que la mayor economía para el Estado, la proporciona el gobernante capaz de la visión suficiente y el valor necesario para afrontar la propulsión de la riqueza pública, a pesar de las rémoras y de los espíritus obstruccionistas.

Tales han sido las bases de la acción desarrollada en el sentido aquí referido.

Hasta la fecha se han realizado estudios de búsqueda de antecedentes y redacción de proyectos de obras para la defensa del balneario de la rambla de Mar del Plata. Se han estudiado y proyectado las obras de encauzamiento del Río Colorado. Se han iniciado los estudios de desagües en los partidos de Lincoln, General Viamonte, Nueve de Julio, Bragado y otras zonas fuera de las comprendidas por la Ley de Desagües. Se ha practicado la limpieza y apertura de nuevos canales en el Delta.

En cuanto a obras, se ha ejecutado la restauración total del Dique de San Fernando, obra de gran utilidad para aquella comuna y que desde largos años atrás esperaba arreglos. Se ha procedido al arreglo del tren de dragado y a la adquisición de dos nuevas grandes dragas y otras embarcaciones menores para los trabajos de mejoramiento de las rutas fluviales. Se ha terminado la limpieza de los canales Gobernador de la Serna y arroyos El Mirador, Carapachay, El Cervo, Estudiante, Toledo, etc.

Se han efectuado perforaciones profundas de investigaciones geológicas en Necochea y Miramar; se han iniciado otras en Monte Veloz, partido de Magdalena,

y se han efectuado obras diversas de menor profundidad de carácter hidrogeológico.

Vuestra Honorabilidad encontrará en los capítulos respectivos una amplia rendición de cuentas de lo que dejo expuesto, los decretos y resoluciones más importantes dictados por el Poder Ejecutivo en esta materia y un detalle de los trabajos realizados.

OBRAS SANITARIAS

La acción desarrollada en pro del mejoramiento sanitario de la Provincia, se ha continuado dentro del orden y conceptos expresados a Vuestra Honorabilidad en diversas oportunidades, vale decir, propendiendo que llegue cuantos antes el beneficio de los servicios a todas las localidades de la Provincia que por su población o por sus condiciones de salubridad lo reclaman.

Lo sabe Vuestra Honorabilidad que el adelanto de la Provincia, en cuanto a obras sanitarias se refiere, deja mucho que desear, por cuanto numerosas ciudades y pueblos de la misma, en los cuales la población y actividad de vida, en múltiples sentidos, se desenvuelve a la altura de los centros más adelantados, en cambio en materia sanitaria permanecen en estado primitivo, pues sólo el pozo negro y el agua de primera napa imperan como tal.

Se impone, por ello, colocar al primer Estado argentino en el rango que le corresponde, por su riqueza, por su población, por su cultura general, etc., dotándolo de los elementos primordiales para la salubridad e higiene de sus habitantes, como lo son el agua potable incontaminada y el alejamiento y depuración de las deyecciones humanas de los centros poblados.

Quizá al declararos ésto pueda imputárseme vulgaridad o simpleza, por cuanto refiero lugares comunes de la vida de las poblaciones. Pero es que no puedo omitir de expresaros ésto con toda claridad, para destacar cuál es la verdadera situación de la Provincia en esta importante cuestión. Creo por ello de mi deber reiterar, si fuera necesario, todo lo atingente a este asunto, por cuanto la hora de progreso que se vive, ha hecho que los pueblos civilizados, aun los que cuentan con menos recursos y condiciones que Buenos Aires, hayan resuelto la cuestión sanitaria, antes que cualquiera otra.

Mientras tanto la Provincia, disponiendo de los medios, ha quedado a la zaga, más que por la falta de recursos, por la incuria de los gobernantes.

Es, pues, imperioso afrontar la solución de tan trascendente asunto: es urgente ejecutar el plan sanitario, para colocar a las plantas urbanas de las principales ciudades y pueblos de la Provincia, en condiciones de salubridad, capaz de impedir se presenten en ellos la fiebre tifoidea, el cólera u otras de las epidemias que azotan las poblaciones con carácter catastrófico, por encontrarse desprovistas de obras sanitarias.

Hasta la fecha son contadas las ciudades de la Provincia que poseen estas obras.

Para su ejecución han mediado unas veces leyes especiales, dando fondos para una sola planta; otras, concesiones dadas a empresas privadas, cuando no mediante el acogimiento a la Ley nacional de obras sanitarias 10998.

No podían ser, desde luego, ninguno de los arbitrios indicados, los llamados a dar solución al problema, pues si bien la ley nacional citada a la cual la Provin-

cia se acogió, dispone de recursos, no debe olvidarse que aquéllos son destinados a obras en toda la República, por lo cual no obstante estar acogidas más de cuarenta ciudades y pueblos de la Provincia, desde hace varios años, hasta la fecha sólo se han iniciado obras en cuatro de ellos. En cuanto a las que pueda construir el capital privado, para la explotación comercial, debe también descartarse en lo posible, por cuanto los servicios sanitarios deben proveerse con abundancia y en lo posible desprovistos de especulación de puro carácter comercial.

Fué, pues, en base a las razones aducidas, que en 1923 el Poder Ejecutivo enviara a vuestra consideración el proyecto de ley de obras sanitarias de la Provincia, aprobado por Vuestra Honorabilidad en octubre de 1924. Mediante ella, el Departamento a mi cargo ha iniciado los trámites para dar principio de ejecución al plan de obras sanitarias previsto por el actual Gobierno.

Puede Vuestra Honorabilidad abrigar la seguridad que una vez ejecutado aquél, se habrá dado a la Provincia uno de los sistemas de obras más benéficas para su bienestar y progreso.

Dentro del orden general de actividades en los servicios y en particular los de la ciudad de La Plata, Vuestra Honorabilidad encontrará el detalle de todo ello, mediante los mensajes, proyectos de ley, decretos y resoluciones dictadas por el Poder Ejecutivo durante el período 1923-1924. Asimismo en el capítulo «Trabajos», de esta materia, podréis apreciar el realizado en el sentido a que me he referido.

CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS RAMALES
DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

Os daré cuenta de uno de los aspectos más destacados de mi acción al frente del Departamento de Obras Públicas. Refiérese él a las gestiones y trabajos cumplidos para llevar a cabo la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial.

Desde luego, no se me oculta que una tarea de las proporciones que reviste la de expandir el riel provincial, representa serias dificultades de varios órdenes, a la par que implica un gran compromiso para el Gobierno que lo ejecuta, por cuanto del acierto o no con que ella se lleve a cabo, dependerán los resultados que se obtengan, y, por ende, se evidenciará la calidad de la función cumplida.

Ante tales perspectivas, el actual Gobierno afrontó, como Vuestra Honorabilidad lo sabe, la obra de mejorar la línea troncal en explotación y la construcción de nuevos ramales, como única forma de relevar a la empresa, del estado de postración en que se encontraba.

Abrigo la esperanza de que cumplida la tarea en que nos encontramos empeñados, ha de seguir a ella una era de gran progreso para la empresa y el Estado, ya que esto permitirá incorporar al trabajo nuevas zonas hoy sometidas a la explotación extensiva, de rendimientos casi nulos.

Sobrevendrá para ellas una época de mayor población, de valorización de la propiedad, de trabajo basado sobre normas racionales de explotación, que permitirán obtener rendimientos muy superiores a los de hoy.

Irá desapareciendo así la anomalía que presenta el territorio provincial en varias y extensas zonas, donde grandes campos de pan llevar permanecen casi estancados en su progreso, por la falta del riel, del camino, del decauville, etc.

El riel privado, que tan meritorios servicios ha prestado, tendió sus grandes troncales, cubriendo el extenso territorio provincial, y por la índole y el objetivo de esas troncales, han quedado hasta hoy grandes extensiones subtendidas por las mismas, carentes de la comunicación inmediata y económica, que la reclaman cada vez con más urgencia.

A llenar esa sentida necesidad tiende nuestro esfuerzo; a realizar la obra complementaria de comunicaciones mediante el riel provincial, va dirigida nuestra acción. Con ella llegará la fácil comunicación a vastas zonas, lo que se traducirá, como ya lo dije, en un acrecentamiento múltiple de la riqueza pública y privada. Es obra de aliento y porvenir, que al mismo tiempo de salvar construcciones a punto de malograrse y que costaran al erario público muchos millones de pesos, preparan un mejor porvenir para la empresa y el Estado.

No pretendo significaros que con lo hecho se haya resuelto la magna cuestión de las comunicaciones mediante el riel provincial, ni sería prudente exigirlo como fruto de la acción dentro del corto período de cuatro años, máxime en las presentes circunstancias. Pero sí creo que con el paso que se ha dado durante el breve plazo de mi actuación, se ha avanzado en gran parte el camino. Será, pues, obra de futuros gobiernos, la que corone el éxito total de la tarea a realizar, para cubrir las vastas campiñas de nuestro territorio que re-

claman el riel, como medio indispensable para su incorporación al concierto armónico de las demás zonas de la Provincia, hoy en pleno florecimiento y prosperidad.

En la Memoria del período anterior os dí cuenta de la extensa tarea que hasta aquel entonces se había cumplido; mencioné toda la tramitación realizada en el país y exterior, para atraer a las diversas firmas que se interesaran por la construcción y financiación de las obras, y muy especialmente para llevar a término los estudios de los diversos ramales con sus respectivos proyectos de obras.

Cumplida aquella etapa y finalizados los plazos para la presentación de propuestas para la contratación de las obras, se entró a la discusión y estudio de propuestas.

Era este aspecto uno de los más delicados que debían cumplirse para llegar a la ejecución de los trabajos; el llamado fué satisfactorio, por cuanto a él concurrieron treinta y dos proponentes del país y del extranjero, cuyas propuestas fueron minuciosa y severamente estudiadas en todos sus aspectos.

Cumplida la tarea de estudio de propuestas, y después de los múltiples trámites que toda contratación de esta índole requiere, fué aceptada la presentada por la firma Dates y Hunt.

En el capítulo correspondiente se adjunta toda la documentación que constituye el contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y la firma precitada.

Mediante él, Vuestra Honorabilidad apreciará el valor de la tarea realizada para llevar a término la gestión hasta la época a que se refiere esta Memoria.

Hasta la fecha se lleva ejecutada una apreciable cantidad de obra en el país, como Vuestra Honorabi-

lidad tendrá oportunidad de apreciarla en la respectiva información que se adjunta.

En el extranjero se ha iniciado la construcción del material, contando allí rieles, vagones, locomotoras, puentes, etc., el cual debe ser recibido mediante la inspección destacada por el Gobierno en Europa.

Ya ha llegado a la Provincia una apreciable partida de rieles y material fijo de vía, mediante el cual se van llevando adelante los trabajos de enrielladura.

Dentro de breve término comenzarán a llegar las locomotoras, vagones y puentes.

Por todo ello no puede ser sino satisfactoria la forma como procede el avance de los trabajos de que os doy cuenta.

GEODESIA Y CATASTRO

Durante el período que abarca esta Memoria, he tratado de impulsar los trabajos que se relacionan con la nivelación y triangulación de la Provincia y los de catastro general.

No desconoce Vuestra Honorabilidad la trascendencia indiscutible que reviste la realización de lo indicado, desde que son múltiples los aspectos de la utilidad pública que tales hechos comportan para los servicios del Estado.

La nivelación general es, como Vuestra Honorabilidad lo sabe, la base de todo plan de obras públicas, pues debe procurarse no incurrir en hechos de sensible recordación, ya que múltiples obras de grandes proporciones fallaron en gran parte a causa de no haber basado su ejecución en el exacto cumplimiento de la altimetría general de las diversas zonas.

Dentro de breve término, la Provincia deberá entrar en la faz ejecutiva de planes de obras públicas de gran aliento, relacionadas con la construcción de caminos, desagües, obras sanitarias, etc. En todas ellas será necesario trabajar sobre un plan armónico de conjunto; y es indudable que los gastos que demanden han de ser de elevadas proporciones, lo que impondrá serias responsabilidades a los gobernantes que los cumplan, por cuyo motivo será prudente precaverse desde los primeros pasos que se den en tal sentido, para que los resultados técnicos y económicos que se obtengan estén en relación con el sacrificio y esfuerzos impuestos.

En base a las ideas expuestas y mediante el convenio celebrado entre el Poder Ejecutivo y el Instituto Geográfico Militar, se han iniciado los trabajos de nivelación y triangulación general de la Provincia. Vuestra Honorabilidad encontrará en el capítulo respectivo una reseña de lo realizado hasta este momento.

Como ya lo significara en otras oportunidades, he dado toda la importancia que tiene a la redacción del catastro provincial, por cuanto de su ejecución derivan los más valiosos conocimientos para la valoración y manejo del bien público. La extensión superficial de la Provincia, los múltiples aspectos de su riqueza, sus lagunas, tierras fiscales, etc.; las transacciones sobre los inmuebles, cada día mayores, imponen la subdivisión de los mismos; el trabajo y progreso elevan cada vez más el valor de la propiedad, lo que impone, con urgencia, la redacción del catastro. Mediante él será posible el conocimiento del verdadero valor del inmueble provincial; se podrá, asimismo, llegar a tener el conocimiento exacto del estado del

patrimonio fiscal, pues el gran emporio de riqueza representado por lagunas y tierras fiscales, en gran parte inexploradas y, por ende, desvalorizadas, requieren en la actualidad anexarlas al trabajo y fomento reproductivo, conforme a los métodos más perfeccionados de explotación.

Con ello podrá incorporarse al tesoro fiscal un fuerte aporte, que hasta hoy está reducido al límite mínimo del rendimiento. La tarea catastral viene cumpliéndose con regularidad, tratando de aprovechar todo el material que existe disperso, ejecutado en base a estudios y trabajos parciales; en esta forma, la tarea se cumple sin imponer gastos extraordinarios y onerosos.

Hasta este momento se han ejecutado los siguientes trabajos:

Triangulación.—Se ha efectuado el reconocimiento previo desde Coronel Brandsen a Castelli; de Castelli a Mar del Plata, General Alvear y Bolívar; y de General Alvear a Santa Teresa, provincia de Santa Fe; el conjunto de estas cadenas principales de triángulos de primer orden, mide, aproximadamente, 900 kilómetros, conteniendo 82 vértices de primer orden, en los cuales están incluidos 13 puntos de arranque de la triangulación de las provincias de Buenos Aires y Santa Fe; la superficie recorrida abarca de 25.000 a 30.000 kilómetros cuadrados.

Se han construido puntos fijos nodales en Ramos Mejía, Dolores, Mar del Plata, Tres Arroyos, Bahía Blanca, Olavarría, General Alvear, Chacabuco, Irene Portela, Meridiano V y Rivera.

Se han iniciado los estudios para determinar la línea de ribera en Mar del Plata.

Catastro. — Se iniciará en breve el catastro de las ciudades de La Plata, Avellaneda, Mar del Plata, Bahía Blanca y Necochea. Se han publicado hasta la fecha los planos de nueve partidos, debiendo entregarse, antes de finalizar el año en curso, trece planos más, correspondientes a otros tantos partidos de la Provincia.

En el capítulo respectivo, Vuestra Honorabilidad encontrará el detalle de los trabajos ejecutados, como también los diversos decretos y resoluciones tendientes a cumplimentar esta clase de trabajos y servicios públicos.

AGRICULTURA, GANADERÍA E INDUSTRIAS

En materia de agricultura, ganadería e industrias, se ha desarrollado una labor eficiente, prosiguiendo, con dedicación y entusiasmo, la tarea iniciada en el período anterior; sin embargo, en este como en otros órdenes, el trabajo ha debido limitarse a márgenes por cierto reducidos, en razón de los escasos recursos disponibles.

Sabe Vuestra Honorabilidad que la provincia de Buenos Aires, por las condiciones privilegiadas de su suelo, sus aguas, su clima, su extensión superficial y su situación geográfica, encierra un inmenso emporio de riqueza, caracterizada, especialmente, por la agricultura y la ganadería, bases de la potencialidad económica del Estado y de la felicidad presente y futura de sus habitantes.

No puede desconocerse que el camino recorrido y lo hecho hasta la hora presente en pro del perfeccionamiento de la explotación de tan preciosas fuentes de recursos y del acrecentamiento de las mismas, es obra

meritísima cumplida por parte del Gobierno y el capital y esfuerzo privados. Pero con todo, puede afirmarse que ello es sólo el principio de la gran obra que deberá realizarse, para que la extensión de los trabajos, los métodos culturales empleados y, por ende, los rendimientos del mismo, alcancen al límite a que deben llegar.

En ganadería, la primera y mayor fuente de riqueza, la provincia de Buenos Aires ha ocupado, desde los albores de nuestra vida independiente, el primer puesto, en cuanto a la procreación ganadera, a la purificación y mestización de las razas, etc.; es en nuestra Provincia donde se han instalado los primeros establecimientos para la industrialización de los productos ganaderos y las cifras que arrojan las estadísticas sobre la materia elaborada, alcanzan valores altamente satisfactorios.

Asimismo, la producción del ganado, en todas las especies, ha llegado en la Provincia a cantidades sorprendentes, particularmente en cuanto a razas finas se refiere.

Los métodos profilácticos y de policía sanitaria han alcanzado un elevado grado de desarrollo, en base a lo cual es posible atender satisfactoriamente la defensa de los ganados, colocándolos en condiciones de ser entregados al mercado interno y externo de consumo, sin restricciones de ningún género.

A pesar de lo expresado, que desde luego implica un gran progreso; a pesar del patriótico y ponderable esfuerzo desarrollado por los ganaderos y hacendados de la Provincia, a través de largos años de lucha para transformar sus primitivas y rutinarias estancias, en los modernos establecimientos de campo, con todos

los adelantos de la técnica moderna en la materia; a pesar de la meritisima labor realizada para purificar las razas y aumentar en cifras halagadoras los ganados, el productor, el propulsor de tanta riqueza está hoy, como hace muchos años, indefenso ante las múltiples contingencias periódicas, la más de las veces artificiosas, que dan por tierra, en breve término, todo un ciclo de esfuerzo y prosperidad, reduciendo a nivel ruinoso y de miseria, un orden de vida fincado sobre una de las fuentes de riqueza fundamentales de la Provincia.

Por ello, entiendo hace falta cumplir una de las etapas primordiales tendientes a la defensa de tan valiosa fuente de recursos; deben dictarse leyes y reglamentos que defiendan al ganadero, que faciliten y permitan al productor estar en contacto directo, si fuera posible, con el consumidor; debe fomentarse la cooperación y desarrollo de asociaciones para reglar la venta de sus propios productos, única forma de poner a salvo el producto de sus esfuerzos, pues más de una vez han debido aquéllos contemplar la pérdida de ingentes trabajos, cruzados de brazos, por falta de los medios de defensa necesarios.

En atención a tan fundamentales exigencias, el actual Gobierno ha tratado de dar un paso inicial, como es de conocimiento de Vuestra Honorabilidad, con la instalación, en Avellaneda, de un Mercado General de Haciendas, con su matadero y cámaras frías anexas. Mediante ello, el productor podrá entrar directamente a cumplir una faz que no le ha dado resultados hasta la fecha, en razón de la deficiente organización de explotación reinante, cual es la venta de su producción. Así lo han hecho con éxito diversos países

que marchan a la vanguardia en este orden de actividades; ¿por qué no puede hacerse otro tanto entre nosotros? ¿Por qué no tratar de prever e impedir la repetición de hechos recientes, en que el precio de los productos bajó en un cien por ciento, llevando la ruina a miles de pobladores dedicados a las faenas ganaderas y desequilibrando, en parte, la economía del Estado?

Por las razones dadas, creo que la iniciativa que en estos momentos lleva a la práctica el Poder Ejecutivo, por intermedio del Departamento a mi cargo, para la construcción de las obras referidas, es de lo más fundamental como medio de contribuir a la defensa de la ganadería provincial. Y no es desatinado pensar que una vez en funcionamiento, y probado su beneficio, han de multiplicarse otros similares, por cuanto lo que se hace en Avellaneda es apenas la iniciación de un plan de obras de mayores proporciones, de gran aliento y porvenir para la ganadería y sus industrias afines.

No menos importante y trascendente a lo expresado en materia ganadera, es cuanto respecta a la agricultura. Las ingentes sumas de toneladas que actualmente producen las campiñas bonaerenses, prueban la intensidad del esfuerzo realizado para llevar las faenas agrícolas al grado capaz de tales producciones.

Pero cabe preguntar: ¿es esto todo lo que el suelo de la primer provincia argentina es capaz de producir? La respuesta surge de inmediato, si se observa que la población de la provincia sólo alcanza a la ínfima cifra de ocho habitantes por kilómetro cuadrado.

Lo indicado evidencia de inmediato la afirmación de que la capacidad productiva de la Provincia está

aún lejos de haber llegado a su límite máximo de trabajo.

Por ello, siendo un hecho comprobado por la experiencia, que la población es uno de los factores principales, sino el primero, para hacer efectivo el fomento y acrecentamiento de la riqueza de un pueblo, la cifra dada es un indicio certero, de que aún no se ha propulsado lo suficiente, ni mucho menos, las fuerzas vivas del Estado provincial, para extraer de su seno el acervo inmenso de riqueza en estado latente hasta la hora actual.

Así debieron comprenderlo nuestros más preclaros estadistas, entre los cuales me es grato recordaros a los que trataron más fundamentalmente las cuestiones relacionadas con la población y explotación y fomento de la tierra pública: Rivadavia, Alberdi y Avellaneda.

No corresponde tratar aquí en extenso, ni es ese mi propósito, las múltiples y trascendentales cuestiones vinculadas a este asunto; pero sí deseo destacar de paso algunos de los aspectos más fundamentales relacionados con el estado actual del trabajo agrícola y las industrias derivadas del mismo, cuales son la falta de población y división de la tierra, para su mayor aprovechamiento y felicidad común.

Desde Rivadavia hasta nuestros días; desde la primera tentativa hecha por Roberston, en 1823, para fundar la Colonia de Santa Catalina en la Provincia, son múltiples y de diversos aspectos las iniciativas puestas en práctica, ya por los gobiernos, ya por sociedades o por particulares, tendientes a realizar el aumento de la población y del trabajo agrícola. Son múltiples las leyes, decretos y resoluciones dictadas, inspiradas todas en el anhelo patriótico de poblar y

fomentar la agricultura de la Provincia, conforme a normas de mayor adelanto. Pero lo cierto es que si todo lo hecho ha rendido beneficios innegables, no puede decirse que ello sea todo lo que debe esperarse; tal lo acusa la reducida población y el estado de los trabajos culturales, que en su gran mayoría se desarrollan extensivamente, como se hicieran, y se justifica que así fuera en los primeros tiempos de nuestro desarrollo agrícola. Pero, a más de medio siglo de aquella fecha, cuando se han perfeccionado todos los métodos de trabajo, cuando urge cada vez más el mejor aprovechamiento de las fuentes de riqueza, para subvenir las mil exigencias que impone el progreso del Estado, no servirán de gran cosa los esfuerzos del Gobierno y de los particulares, ni las grandes inversiones que imponga la realización de planes de obras de vialidad generales, riel, caminos de tierra, fluviales, marítimos, o de otros aspectos, si a ellas no se coliga un plan racional de colonización, de radicación de nuevas poblaciones, única forma de conseguir el desarrollo industrial, proporcionando así los medios y elementos de vida para el armónico aprovechamiento de cuanto se haga en favor del progreso del Estado.

Debe resolverse la radicación de mayores poblaciones y el normal desarrollo del trabajo remunerativo, basados sobre nuestras fuentes de recursos e industrias madres. Falta perfeccionar el desarrollo de los planes de obras que se ejecutan con miras de fomento del suelo, para que cuanto se haga en tal sentido no fracase, pues son múltiples los ejemplos de obras valiosas realizadas con mediocres resultados, cuando no nulos, imponiendo a su vez cargas onerosas

al tesoro para atender los servicios de los empréstitos requeridos para su cumplimiento.

Es necesario evolucionar en los métodos seguidos hasta aquí por nuestra legislación, para realizar los grandes planes de obras. Es por ello que mientras, se ha llevado la ejecución de aquéllas con toda rapidez, construyendo el camino, el canal, el ferrocarril, etc., a lejanas poblaciones, a comarcas incultas, incorporándolas así a los centros de trabajo, de civilización y cumpliendo la obra patriótica que el Estado reclama, cual es la de las buenas comunicaciones. En cambio, la otra faz de la tarea, tan primordial como la primera, fomento del trabajo agrícola ganadero, aumento de la población en nuevas zonas, dotación de elementos de trabajo y recursos a los pobladores, para hacer efectiva e inmediata su radicación en las zonas beneficiadas, ha quedado paralizada. Esa tarea no se ha cumplido aún, quedando librados los campos y pobladores a sus propias fuerzas, a lo que el destino o el azar puedan hacer o hasta que el avance del progreso de las regiones más populosas o cercanas a los grandes centros, desborde y llegue lentamente a producir sus efectos en las zonas de que se trata. Nace de esta situación anómala, el fracaso de los planes de fomento basados en la realización de costosas obras, que pudieron rendir beneficios brillantes, dadas sus calidades de construcción, las normas racionales tenidas en cuenta para su ejecución y los patrióticos propósitos con que fueron concebidas. Sin embargo, las zonas servidas por ellas han quedado y quedan aún hasta la fecha, despobladas, sin trabajo, sin rendir el tributo que debieran, en razón de los fuertes desembolsos que demandó su ejecución. Sólo queda de todo ello, gravitando so-

bre el tesoro público, el servicio de empréstitos y gastos de conservación onerosos, no obstante las buenas condiciones del suelo y otros múltiples factores que pudieron operar para su mejor resultado.

Es que a la etapa cumplida le ha faltado, como ya dije, la faz integral indispensable, es decir, los medios efectivos de realizar el fomento que pudo y debió hacerse simultáneamente a la ejecución de planes de obras públicas. Es que nuestra legislación, que autoriza fondos para realizar obras de fomento, como ferrocarriles, embalses para el aprovechamiento de las aguas, etc., debe ser completada. No debe permitirse que todos los fondos autorizados en cada caso se inviertan íntegramente en las obras del primer aspecto, sin antes distribuir la parte necesaria de aquéllas para las obras del segundo, vale decir, para las de fomento inmediato, radicación de población, división de propiedades, establecimientos de cultivo, plantaciones de árboles, provisión de medios de vida y de trabajo a los pobladores, etc. Mediante dichos fondos, el fomento puede y debe ser real, planeado sobre un severo estudio y análisis de los diversos factores concurrentes a su realización. El plan así previsto debe ser concretamente especificado, en las mismas condiciones que lo es la parte integral del conjunto, es decir, el plan de obras públicas. Debe contratarse al igual que aquél, con las mismas empresas o entidades financieras que intervengan en la toma del contrato de las demás obras, fijando plazos de ejecución, costos, calidades de trabajos culturales, etc., en armonía con las modalidades de cada región. Las empresas deben, fundamentalmente, quedar comprometidas a introducir al territorio un número determinado de familias extranjeras,

las que reuniendo las condiciones que se consideren convenientes, se radiquen en las zonas beneficiadas por las obras, para ejecutar los trabajos de la tierra, la ganadería, industrias, etc. En otros términos, debe propenderse a ejecutar la obra completa del fomento de la tierra y la población, mediante los medios de comunicación que proporcionan un plan de obras públicas y el de colonización o fomento de la agricultura, ganadería e industrias y la radicación de nuevas poblaciones.

Así podrá abandonarse el sistema imperante hasta hoy, de realizar grandes y costosas obras públicas que no rinden beneficio de inmediato, a causa de las deficiencias aquí apuntadas.

Creo que si así se hubiera hecho desde los albores de nuestra emancipación; si se hubieran coligado la acción e inversión de fondos en la obra conjunta de planes de obras públicas, con las de fomento agrícola, ganadero e industrial, hubiera desaparecido ya el cuadro pavoroso de la despoblación del territorio, mediante el aporte extranjero de una población calificada; los compromisos contraídos por grandes inversiones en obras públicas de fomento que las más de las veces han fracasado por las razones apuntadas, se encontrarían fuertemente aminoradas por la inmediata productividad que se hubiera obtenido, mediante el sistema de trabajo que se deja esbozado. Pues con la introducción al territorio del brazo calificado, la población sería mayor y de más calidad, el trabajo se hubiera multiplicado en proporciones incalculables y como resultante tendríamos una riqueza activa inmensa.

Se habría cumplido ya en gran parte el sueño de nuestros antepasados, de aumentar la población y la riqueza, fincadas en el producto de la tierra, mediante el plan conjunto de trabajo a que acabo de referirme.

Os he trazado a grandes rasgos el cuadro sobre el cual se refleja el estado actual de los trabajos referentes a las dos fuentes de riqueza principal de la Provincia, indicando las deficiencias primordiales que se notan en su situación actual y lo que podría hacerse para mejorarlas en el futuro.

Desde luego, ello es tarea de grandes proporciones, y si bien no he tenido la satisfacción de abrir el surco para iniciarla sobre las bases y altos propósitos referidos, por lo menos cúmpleme dejarlo indicado, ella será seguramente tarea de los que me sucedan, por cuanto estimo indispensable que se realicen para bien de la comunidad y prosperidad pública.

Inspirados en los propósitos y pensamientos expuestos, fueron dictados diversos proyectos de ley que obran en vuestro poder, tendientes al fomento agrícola, ganadero, industrial, forestal, etc. Por el Departamento a mi cargo se han dictado asimismo múltiples decretos y resoluciones, como podrá notarlos Vuestra Honorabilidad en el capítulo respectivo, todos ellos tendientes a reglar y mejorar cuanto fuera posible la marcha de los diversos asuntos y servicios relacionados con la materia que me ocupa.

Conoce asimismo Vuestra Honorabilidad la satisfactoria tarea cumplida en cuanto al fomento industrial y de otros órdenes, mediante la realización de exposiciones y certámenes, los que fueron coronados por franco éxito. En la documentación que se adjunta, encontrará Vuestra Honorabilidad la comprobación de cuanto se expresa.

En el capítulo de trabajos realizados que os doy en esta materia, se expresa una amplia información de la labor cumplida, de la que Vuestra Honorabilidad podrá inferir el valor y trascendencia de la misma. Se han mejorado los diversos viveros dependientes del Ministerio, reforzándose notablemente las plantaciones en ellos. Se han creado nuevos institutos de enseñanza, reorganizando los existentes, para hacer en ellos más eficientes el aprendizaje. Se han creado nuevos viveros para acrecentar la producción de árboles. Se han continuado las plantaciones en los caminos públicos, labor que considero de gran utilidad y que deberá proseguirse en el futuro.

HIGIENE PÚBLICA

En ningún momento se ha descuidado la atención requerida por los servicios de higiene pública, pues el Gobierno estima de la más alta importancia todo cuanto a ella se refiere, dado que sin una severa y perseverante acción en pro del mejoramiento de la salud, no sería posible abrigar la esperanza de la grandeza presente y futura de nuestro pueblo.

El aumento de la población, con la complejidad de los múltiples factores, ora favorables, ora en pugna, de su propio desarrollo, multiplica cada día las exigencias de orden higiénico-social, planteando nuevos problemas, que por su índole y naturaleza, incumbe al Estado resolver.

Sabe Vuestra Honorabilidad que en algunos pueblos de la Provincia la fiebre tifoidea reviste carácter endémico, originándose tal circunstancia en la contaminación de las aguas de consumo; ello plantea una

grave cuestión de higiene que urge resolver, cual es la de dotar a las poblaciones de aguas incontaminadas y servicios cloacales, construyendo aquellas obras sanitarias mediante las cuales podrá impedirse la propagación de las enfermedades de carácter hídrico.

Examinadas las cifras estadísticas referentes a las defunciones en la Provincia, se comprueba, con dolor, que uno de los mayores flagelos que azotan a las poblaciones — la tuberculosis — ha hecho su aparición en ella, acusando su existencia mediante un diez por ciento de mortalidad, sobre los totales que se producen por diversas dolencias.

Lo precedentemente expresado plantea, desde luego, uno de los más graves problemas que urge afrontar y resolver, para impedir la propagación del mal indicado, o por lo menos reducirlo en la medida que lo permitan los medios puestos a nuestro alcance por la ciencia.

La gravedad de lo que os acabo de destacar, referente a la tuberculosis, no puede pasar inadvertida a Vuestra Honorabilidad, pues se trata de un mal que mina los cimientos de la sociedad, por cuya desaparición o aminoramiento luchan y han luchado todos los pueblos civilizados. La provincia de Buenos Aires, por sus múltiples y destacadas condiciones, no puede quedar a la zaga en la lucha contra el flagelo; mucho se ha hecho en este sentido, pero será necesario, a fin de evitar los avances del mal, intensificar la lucha contra la tuberculosis.

Entendiendo que con ello cumpliría un sagrado y patriótico deber, puse el mayor empeño desde los comienzos de mi acción al frente del Departamento de Obras Públicas, en llevar a cabo diversas iniciativas

tendientes a aliviar el mal apuntado y dar principio de ejecución a otras que permitieran combatirlo en sus fuentes de origen.

Si la construcción de casas hospitalarias, en las cuales pueda atenderse a los enfermos, es importante medida de asistencia social; combatir los males en su fuente de origen, es asimismo primordial medida de previsión, sobre todo tratándose de enfermedades que revisten el grado de peligro de las que me ocupan.

No desconozco que una tarea de la magnitud y trascendencia como la apuntada, reviste grandes dificultades, y para ser eficaz la acción que se ejecute es necesario conseguir la cooperación de pueblo y Gobierno. Han de ser asimismo grandes los gastos que demanden los trabajos señalados, pero tratándose de la defensa de la salud pública, no pueden ni deben escatimarse recursos y esfuerzos, pues obstáculos de esta naturaleza son los que debe vencer el Gobierno.

Una mirada retrospectiva sobre el cuadro en el cual están trazados en conjunto los múltiples factores determinantes de la situación apuntada, revela de inmediato la necesidad de preocuparse seriamente del problema. Para resolverlo debe procurarse que todas las poblaciones consuman aguas no contaminadas, y asimismo debe establecerse una severa vigilancia sobre el expendio de substancias alimenticias, a fin de que ellas reúnan las condiciones de calidad e higiene que las hacen aptas para el consumo. Será indispensable una severa campaña en pro de la mayor alimentación de la niñez, particularmente la que se encuentra en edad escolar, para lo cual será necesario multiplicar los establecimientos encargados de esta función, especialmente los que se denominan «Copa de Leche»

y «Miga de Pan». Como complemento de esta medida, debe establecerse una rigurosa vigilancia y profilaxis escolar, pues no debe olvidarse que la población infantil, a causa de los fenómenos de crecimiento que coinciden con el mayor desgaste que impone la actividad escolar, ofrece campo propicio para el desarrollo de los gérmenes de esta terrible enfermedad.

Será indispensable emprender una persistente acción para que se cumplan las medidas que se relacionan con la higiene y salubridad de la edificación, en particular la escolar y la destinada a establecimientos industriales, en los cuales deben convivir un gran número de personas durante muchas horas del día. La orientación de la edificación, su iluminación, aereación, calefacción y amplitud, influyen poderosamente en el contagio y desarrollo de las enfermedades; por ello deben tenerse en cuenta para asegurar la higiene y buena salud de los moradores.

Debemos mejorar el sistema hospitalario vigente, aumentar su número, dotarlos de mayores y mejores elementos para la asistencia de los enfermos.

Los puntos mencionados son, a mi juicio, los principales; en ellos descansa el completo sistema de la salud pública, e indican claramente la magnitud del plan sanitario que el pueblo y el Gobierno deben desarrollar para satisfacer la humanitaria y patriótica labor en pro de la defensa y mejoramiento de la salud pública. Tarea es ésta de extraordinarias proporciones, que no puede ser obra de un corto período de cuatro años de gobierno, sino de una acción sucesiva e ininterrumpida que responda a un plan central directriz, para llegar progresivamente a lo que entiendo debe ser el ideal de todo Estado — su perfecto estado sani-

tario — del que deriva su vitalidad moral, física y económica.

Cábeme el alto honor de significaros en esta oportunidad que en lo referente a la cooperación de los vecindarios en pro de la salud pública, la provincia de Buenos Aires ocupa un lugar destacado por la altruista y humanitaria cooperación de asociaciones y vecinos que con su peculio y labor han contribuído a la creación de hospitales y salas de primeros auxilios, corriendo al mismo tiempo con los gastos de sostenimiento permanente, cuando no cooperando en el mantenimiento de los de igual índole a cargo del Gobierno.

Es esta una meritísima labor que obliga el reconocimiento del Gobierno, por cuanto ella concurre, altruista y humanitariamente, a llenar sagradas exigencias que ante todo debieran estar a cargo del Estado.

En cuanto a lo que el Gobierno ha hecho en defensa de la salud pública y asistencia de los enfermos, Vuestra Honorabilidad ha tenido oportunidad de conocerlo, sea por iniciativas, que traducidas en proyectos de ley y mensajes, fueron sometidas a la consideración de Vuestra Honorabilidad, sea por la inclusión en las leyes de Presupuesto de partidas destinadas a crear Salas de Primeros Auxilios, construir nuevos hospitales, mejorar edificios hospitalarios en estado casi ruinoso, reforzar el instrumental de otros y aumentar el número de camas en casi todos los hospitales existentes en la Provincia.

Si bien las iniciativas apuntadas, como ya lo dije, se cumplen satisfactoriamente en estos momentos, no por ello se ha postergado el estudio de obras de mayor aliento y proporción, que respondiendo a un plan sa-

nitario fundamental, permitan al Estado, dentro de breve término, afrontar la solución de todos los problemas que se vinculan con la salud pública. Quiero con esto referirme a la construcción de los grandes Policlínicos de Pergamino y Bahía Blanca y varios hospitales regionales, que se distribuirán convenientemente en todo el territorio de la Provincia.

Vuestra Honorabilidad está perfectamente informada de lo que a este plan de obras se refiere, por cuanto al aprobarse la ley respectiva, tuve ocasión de exponer ante Vuestra Honorabilidad los diversos puntos de vista básicos, sobre los cuales gravitan estas importantes obras. Los proyectos de estas obras se encuentran en preparación y tan pronto como termine esta faz del trabajo, se dará principio a su construcción.

En aseveración de cuanto os he referido, Vuestra Honorabilidad encontrará en el capítulo respectivo el detalle de la labor cumplida, conforme a las normas conceptuadas de mayor eficacia y a los recursos limitados con que se ha contado. No desconoce Vuestra Honorabilidad que el progresivo aumento de la población y riqueza impone cada día mayores exigencias y gastos, que no pueden permanecer estacionarios, ni dentro de los límites que les fueron fijados hace un cuarto de siglo.

Mediante los elementos de juicio que se adjuntan, Vuestra Honorabilidad podrá apreciar el valor de la obra que me ha sido dado cumplir. Os adjunto, sin embargo, un esbozo sintético de las ampliaciones y modificaciones primordiales introducidas hasta este momento en materia sanitaria e higiénica, mediante las autorizaciones dadas por Vuestra Honorabilidad.

CONTRIBUCIÓN DEL GOBIERNO
AL SOSTENIMIENTO DE HOSPITALES Y SALAS DE PRIMEROS AUXILIOS
INSTALADOS EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Para renovación del material de ochenta y nueve hospitales municipales y sostenidos por sociedades particulares, el Poder Ejecutivo destinó la suma de pesos 703.480 moneda nacional, distribuyéndola de acuerdo con la importancia y necesidades de cada establecimiento. Destinó asimismo una suma mensual para las Salas de Primeros Auxilios de Pilar y Puan. Contribuyó con la suma de pesos 451.500 moneda nacional, para las obras de ampliación y reparación de ochenta y un hospitales municipales y de entidades privadas.

Dispuso la creación de cincuenta Salas de Primeros Auxilios en otros tantos puntos de la Provincia, debiendo invertirse en esta obra la suma de pesos 150.000 moneda nacional, y contribuye con la suma de pesos 15.000 moneda nacional mensuales, para el sostenimiento de cincuenta Salas de Primeros Auxilios.

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE HOSPITALES

Ampliación del edificio de la Maternidad y Escuela de Parteras, pesos 50.000 moneda nacional. Para iniciar la construcción del hospital de San Martín, pesos 50.000 moneda nacional.

Reparación del Hospital San Juan de Dios, pesos 30.000 moneda nacional.

Construcciones y reparaciones del Hospital de Niños, pesos 40.000 moneda nacional.

Reparaciones y ampliaciones del Policlínico de La Plata, pesos 40.000 moneda nacional.

Para la iniciación de una Sala de Primeros Auxilios, Dispensario Antituberculoso y Maternidad, en Lanús, pesos 25.000 moneda nacional.

Reparaciones Hospital de Suipacha, pesos 15.000 moneda nacional.

Reparaciones en la Maternidad del Tigre, pesos 15.000 moneda nacional.

Sala de Primeros Auxilios de la Cruz Roja de Santos Lugares, pesos 5000 moneda nacional.

Dispensario Antituberculoso y Maternidad de Olavarría, pesos 40.000 moneda nacional.

En cuanto al régimen de saneamiento de las aguas, el Poder Ejecutivo, por intermedio del Departamento a mi cargo, prepara en estos momentos lo pertinente para llevar a cabo el plan sanitario ya referido y en base a la Ley de Obras de Salubridad de la provincia de Buenos Aires.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

VIALIDAD

La Plata, septiembre 4 de 1923.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el agrado de dirigirme a Vuestra Honorabilidad, con el objeto de poner en vuestro conocimiento el vasto plan de trabajos pro mejoramiento de la viabilidad, emprendido por intermedio del Departamento de Obras Públicas, solicitando al mismo tiempo vuestra patriótica colaboración para llevarlas a feliz término en lo que resta del corriente año.

Para realizar esa obra, el Poder Ejecutivo ha arbitrado todos los medios posibles, descontando de antemano el valioso apoyo de Vuestra Honorabilidad, exteriorizado elocuentemente en numerosas iniciativas y en la sanción de diversas leyes inspiradas en aquéllos altos propósitos.

A este respecto, corresponde hacer notar que el Presupuesto vigente asigna una partida de pesos 4.000.000 moneda nacional, para reparación y construcción de puentes y caminos, la que anteriormente sólo alcanzaba a pesos 1.250.000 moneda nacional, aparte de que con esa suma insignificante para realizar una obra vasta y duradera, era necesario sufragar los gastos que demandaba el sostenimiento de varias dependencias cuyo personal ha sido incluido posteriormente en la Ley del Presupuesto vigente.

En esa forma, los trabajos realizados desde enero hasta el 1° de mayo del corriente año, han sido limita-

dísimos, como puede comprobarse examinando los datos consignados en las planillas de fojas...

No obstante este inconveniente de vital importancia, durante este período se organizaron e instalaron las brigadas camineras, sobre cuyas positivas ventajas considero innecesario insistir, teniendo en cuenta el aplauso unánime con que ha sido recibida por la opinión pública esta iniciativa.

El número de cuadrillas existentes en este primer período, enero-mayo, osciló entre 30 y 80, con un costo mensual aproximado de sesenta mil pesos moneda nacional, distribuidas en los partidos de La Plata, General Viamonte, Alberti, Ayacucho, Olavarría, San Pedro, Carlos Casares, Magdalena, Morón, Cañuelas, Trenque Lauquen, Navarro y Merlo.

El rendimiento de estas cuadrillas puede calcularse, término medio, en pesos 0,80 moneda nacional, por metro cúbico de tierra removida, si bien no ha sido eficiente, ha mejorado después en forma notable con la adopción de elementos mecánicos para la realización de estos trabajos en campaña, obra que será ampliada considerablemente con los veinte equipos mecánicos adquiridos con la partida de pesos 300.000 moneda nacional, que asigna la Ley de empréstito oportunamente sancionada por Vuestra Honorabilidad.

Con esa sanción se inició un nuevo período en el plan de trabajos proyectados por el Departamento de Obras Públicas, pues el aumento considerable en la partida asignada para ese fin, así lo permitió ampliarlo, aunque la suma que corresponde al período de mayo a diciembre, está limitada a pesos 2.666.666,67 mo-

neda nacional, o sea 8/12 partes de la partida de pesos 4.000.000 moneda nacional.

En esas condiciones, fué posible llevar de inmediato hasta 150 el número de cuadrillas camineras ocupadas en la reparación y conservación de caminos de jurisdicción provincial, habiendo sido necesario, con ese motivo, adquirir gran cantidad de herramientas, carpas, etc., pues los elementos de que se disponía eran insuficientes para equiparlos.

Por esa razón se ha distraído de aquellos fondos una importante suma que pudo destinarse al pago de jornales o de obras.

En el cuadro siguiente Vuestra Honorabilidad podrá comprobar la forma en que se encuentran las obras de arte que han sido imputadas hasta la fecha al ítem 130 del Presupuesto vigente.

a) <i>Obras terminadas:</i>	\$ %
Puente sobre el río Salado en el camino de Chivilcoy a Bragado	32.134,87
Puente sobre el arroyo Palenque Chico, en el camino general de Dolores a General Lavalle	37.564,84
Reparación del camino de Ranchos a Balcarce, en el sitio denominado «Bañado de Sosa»	4.850,00
Reparación del camino de acceso al puente Saladillo en Tronconi	2.850,00
b) <i>Obras en construcción:</i>	
Puente sobre el río Areco y Cañada Honda en San Antonio de Areco	19.162,00
Puente sobre el arroyo Santa Catalina, en el camino general de Monte Grande a Temperley	5.372,01
Puente sobre el río Sauce Chico, en el camino parcial de Saavedra a Tornquist	48.053,33
Reparación del camino de acceso a las estaciones Goldney y Olivera	5.000,00
Reparación del puente «Las Pulgas», en el camino general de Mercedes a Suipacha	652,08

e) Obras a realizarse en el corriente año:	\$ %
Puente sobre el arroyo Burgos, en el camino general de San Antonio a San Nicolás	16.327,35
Puente sobre el arroyo Las Flores, en el camino de acceso a la Estación Espigas, camino general de Tapalqué a Olavarría y Las Flores	20.893,52
Puente sobre el arroyo Guaminí, en el camino general de Guaminí a Carhué	48.802,97
Puente sobre el arroyo Arrecifes, en el camino general de Arrecifes a Baradero	10.854,25
Puente sobre el río Salado, en el camino parcial de Alberti a Veinticinco de Mayo	107.639,89
Puentes «La María», «La Carlota» y «La Mechita», sobre la Cañada del Saladillo	156.661,92
Reparación del camino general de Maipú a Mar del Plata	49.438,74
Puente sobre el río Luján, en los pasos «Savona» y «Cañón»	30.871,74
Puente sobre el arroyo Chico, en el camino general de Ranchos a Balcarce	15.890,28
Construcción del puente Tapalqué, en el camino de Tapalqué a Santa Luisa	16.678,21
Puente sobre el canal 11, en el camino general de Tapalqué a Azul	6.651,29
Puente sobre la Cañada Martínez, camino general de San Pedro a Ramallo	6.167,74
Para la macadamización de cuatro kilómetros del camino de Avellaneda a Chascomús, frente a esa localidad	109.795,50

Por otra parte, el número de cuadrillas que han trabajado durante los meses de mayo a agosto, asciende a 200, con un gasto que puede calcularse en pesos 495.088,99 moneda nacional, exclusivamente jornales, y un movimiento de tierra que oscila en 610.000 metros cúbicos, o sea alrededor de pesos 0,80 moneda nacional el metro cúbico.

Aparte de este trabajo de movimiento de tierra, las cuadrillas camineras de referencia se han ocupado también de la reparación de los puentes existentes sobre los mismos caminos y la construcción de sus alcantarillas de ocho metros de largo, de caños de cemento armado de un metro de largo, catorce ídem de 6 metros de largo y 0,80 centímetros de diámetro y 52 de 6 metros de largo y 60 centímetros de diámetro.

La obra que se realizaba ha merecido la aprobación general, pues los pedidos de cuadrillas fueron aumentando en forma tal que en la actualidad existen alrededor de 200 cuadrillas trabajando en el territorio de la Provincia.

El sostenimiento de estas cuadrillas, como se verá en el cuadro de fojas . . . se ha hecho con imputación al ítem 130 del Presupuesto vigente hasta la fecha, importando en estos cuatro meses la suma de pesos 1.272.150 moneda nacional, incluídos los gastos generales que demandan las brigadas camineras, pero a contar del 1º del actual, debido a las cantidades comprometidas para las importantes y numerosas obras de arte mencionadas anteriormente, encuéntrase el ítem de referencia casi agotado, pues el sobrante de pesos 383.288,62 moneda nacional, apenas alcanzará para el sostenimiento de las cuadrillas existentes durante el mes corriente.

Para solucionar esta situación, cuyo carácter de urgencia está ampliamente justificado por la naturaleza misma de los trabajos y la conveniencia de abonar con toda regularidad los jornales devengados por los modestos servidores del Estado que en ello se ocupan, el Poder Ejecutivo se dirige a Vuestra Honrabilidad, proponiendo una solución conciliatoria.

El sostenimiento de las 200 cuadrillas de 10 a 15 hombres, que trabajan en la actualidad, puede calcu-

larse a razón de pesos 1250 moneda nacional cada una, y por mes para pago del personal; gastos, herramientas, etc., en pesos 250.000 mensuales, es decir, que en los cuatro meses restantes del año de septiembre a diciembre inclusive, sería necesario disponer para ese fin de pesos 1.000.000 moneda nacional.

Esta suma el Poder Ejecutivo estima necesaria, y para ello solicita la preferente atención de Vuestra Honorabilidad, que podría arbitrarse en la siguiente forma: pesos 383.000 moneda nacional, saldo existente, a descontar del ítem 130 la suma de 109.795,50 pesos moneda nacional, para la macadamización de cuatro kilómetros del camino de Avellaneda a Chascomús, obra que no podrá realizarse hasta tanto no se amplíen las instalaciones de la Fábrica de Sierra Chica, y pesos 70.000 moneda nacional, que importa el saldo de la partida existente en la Habilitación del Ministerio de Obras Públicas, de los meses anteriores. En resumen, la suma de que puede disponer actualmente el Poder Ejecutivo para sufragar los gastos de referencia asciende a pesos 562.795,50 moneda nacional.

Faltaría, en consecuencia, la cantidad de pesos 500.000 moneda nacional, para reforzar la suma mencionada anteriormente, y para lo cual me permito adjuntar a V. E. el proyecto de ley, descontando para ello, en virtud de las razones expuestas y de los elevados propósitos que las inspiran, el más franco y decidido apoyo de los miembros que componen ese alto Cuerpo, para poder satisfacer así el anhelo legítimo de los habitantes de esta Provincia, cuyos destinos me honra dirigir.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA PROVINCIA

ÍTEM 128 DEL PRESUPUESTO VIGENTE

	\$ %
Del 1º de enero al 1º de mayo de 1923, a razón de pesos 1.250.000 moneda nacional, anuales	416.666,66

FORMA CÓMO SE DISTRIBUIRÁN LOS FONDOS

a) <i>Sostenimiento de diversas dependencias:</i>		\$ %
Fábrica de Adoquines y Pedregullo de Sierra Chica, de enero a mayo, a pesos 15.000 mensuales	60.000,00	
Gran camino del Sud, de enero a mayo, a pesos 4000 moneda nacional mensuales	16.000,00	
Inspección de caminos en la Provincia, de enero a mayo, pesos 6000 moneda nacional mensuales	24.000,00	
Talleres y Depósitos en Hipódromo, de enero a mayo, a pesos 7000 moneda nacional mensuales	28.000,00	
Estudio y levantamiento del plano de caminos de la Provincia, de enero a mayo, a pesos 3000 mensuales	12.000,00	
Inspección de cuadrillas camineras, de enero a mayo, a pesos 12.000 mensuales	48.000,00	
Conservación caminos afirmados y obras de arte, de enero a mayo, pesos 15.000 mensuales	60.000,00	
Conservación camino de acceso al Bosque, de enero a mayo, a pesos 1000 mensuales	4.000,00	
Para viáticos y haberes del personal de las brigadas camineras, de enero a mayo, pesos 3000 mensuales	12.000,00	
	<hr/>	
	264.000,00	
b) <i>Obras de arte:</i>		
Para los desagües de la laguna «Las Mulitas» en Veinticinco de Mayo	10.000,00	
Para construcción de alcantarillas sobre el río Luján, en el partido de Pila	12.828,42	
Puente sobre el arroyo Cortito, en Exaltación de la Cruz	5.813,50	
Reparación de los terraplenes de acceso al puente de hierro en Exaltación de la Cruz	3.600,00	

	\$ %
Puente sobre el arroyo Arana, en el camino parcial de Viñas a La Violeta	11.538,62
Reparación puente Salado, en el camino de Chacabuco a Bragado	2.860,00
Reparación del camino de acceso a la estación El Tejar, en Nueve de Julio	2.651,73
Limpieza del canal del Arroyo del Gato, de esta ciudad	1.960,00
Reparación del puente Andrade sobre el río Arrecifes, en Bartolomé Mitre	489,70

51.741,97

c) Pago de certificados anteriores:

Puente sobre el arroyo Sauce Chico, en Tornquist, certificado número 4	11.735,30
Puente sobre el arroyo Sauce Chico, en Tornquist, certificado número 3	10.636,53
Puente sobre el río Salado, en Alberti, certificado número 3	6.115,74
Puente sobre el arroyo Saladillo, en el paso Dorna certificado número 7	12.326,45
Puente sobre el río Salado, en Alberti, certificado número 4	7.662,97
Puente sobre el arroyo Pescado Castigado en el partido de Juárez, certificado número 4	578,08
Puente sobre el río Luján, en el camino de Mercedes a Goldney, certificado número 4	4.811,41
Fuente sobre la laguna «La Salada», partido de Chivilcoy, certificado número 7	3.017,12

c) Adquisición de materiales:

Adquisición de un autocamión «Zust», destinado al camino de La Plata a Avellaneda	3.980,00
Adquisición de 11 camiones «Ford», destinados a las brigadas camineras	26.565,00

30.545,00

RESUMEN

	\$ %
a) Para sostenimiento de diversas dependencias ...	264.000,00
b) Para la ejecución de diversas obras de arte ...	51.741,97
c) Para pago de certificados de obras anteriores	56.883,60
d) Para la adquisición de diversos materiales ...	30.545,00
e) Para publicación de los avisos de licitación ...	13.496,09
	416.666,66

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA PROVINCIA

ÍTEM 130 DEL PRESUPUESTO VIGENTE

	\$ %
Del 1º de mayo al 31 de diciembre de 1923, a razón de pesos 4.000.000 moneda nacional anuales	2.666.666,67

FORMA CÓMO SE DISTRIBUYEN ESTOS FONDOS

a) <i>Para ejecución de obras de arte:</i>	\$ %
Puente sobre el arroyo Burgos, en el camino general de San Antonio a San Nicolás	16.327,35
Puente sobre el arroyo Las Flores, en el camino de acceso a la Estación Espigas, camino general de Tapalqué a Olavarría y Bolívar	20.983,52
Puente sobre el río Areco, y Cañada Honda, en San Antonio de Areco	19.162,00
Puente sobre el río Salado, en el camino general de Chivilcoy a Bragado	32.134,87
Puente sobre el arroyo Guaminí, en el camino general de Guaminí a Carhué	48.802,97
Puente sobre el río Arrecifes, en el camino general de Arrecifes a Baradero	10.854,25
Puente sobre el arroyo Santa Catalina, en el camino general de Monte Grande a Temperley ..	5.372,01
Puente sobre el río Sauce Chico, en el camino parcial de Saavedra a Tornquist	48.053,33
Para la macadamización de un kilómetro del camino de Avellaneda a Chascomús	109.795,50
Puente sobre el arroyo Palenque Chico, en el camino general de Dolores a General Lavalle ...	37.568,84

Puente sobre el río Salado, en el camino parcial de Alberti a Veinticinco de Mayo	107.639,89
Puentes «La María», «La Carlota» y «La Mechita», sobre la cañada del Saladillo	156.661,92
Reparación del camino general de Maipú a Mar del Plata	49.438,74
Puente sobre el río Luján, en los pasos «Savona» y «El Cañón»	30.871,74
Puente sobre el río Chico, en el camino general de Ranchos a Balcarce	15.890,28
Reparación del camino de acceso al puente Saladillo, en Tronconi	2.566,41
Reparación del camino de Ranchos a Balcarce, en el sitio denominado «Bañado de Loza» ...	4.850,00
Reparación del puente «Las Pulgas», en el camino general de Mercedes a Suipacha	652,08
Construcción del puente Tapalqué, en el camino de Tapalqué a Santa Lucía	16.678,21
Puente sobre el Canal 11, en el camino general de Tapalqué a Azul	6.651,21
Puente sobre la cañada Martínez, en el camino parcial de San Pedro a Ramallo	6.167,74
Para pago del personal extraordinario ocupado en la inspección de caminos y obras de arte, de mayo a diciembre inclusive, a razón de pesos 10.000 moneda nacional, mensuales	80.000,00
Para pago de certificados de obras imputadas al Presupuesto vigente hasta el 1º de mayo de 1923, cuyos fondos se agotaron	69.116,55
Para publicación de edictos de licitación de las obras de arte mencionadas	22.331,06
	923.570,55

b) *Cuadrillas camineras:*

Para reparación y conservación de caminos afirmados, obras de arte, de mayo a diciembre inclusive, a razón de pesos 15.000 moneda nacional, mensuales	120.000,00
---	------------

Para gastos generales de las brigadas camineras, ídem, a razón de pesos 20.000 moneda nacional, mensuales	\$ %	160.000,00
Para sostenimiento de las cuadrillas camineras por el mes de mayo		220.210,00
Para sostenimiento de las cuadrillas camineras por el mes de junio		219.250,00
Para sostenimiento de las cuadrillas camineras por el mes de julio		230.800,00
Para sostenimiento de las cuadrillas camineras por el mes de agosto		321.900,00
		<hr/>
		1.272.150,00

c) *Adquisición de materiales:*

Para la adquisición de un automóvil «Ford», con destino a los depósitos y talleres		1.800,00
Para la adquisición de un autocamión «Scat», con destino al camino afirmado La Plata-Avellaneda		5.500,00
Para la adquisición de 500 carpas de lona impermeable		63.500,00
Para la adquisición de diversos materiales para los equipos de cuadrillas		16.857,50
		<hr/>
		87.657,50

RESUMEN

	\$ %	
a) Para la adquisición de diversas obras de arte (puentes, alcantarillas, etcétera), pago de certificados de obras anteriores, publicación de avisos, etcétera		923.570,55
b) Para pago de cuadrillas camineras, mecánicas y de obras y personal de las brigadas de mayo a agosto inclusive		1.272.150,00
c) Para la adquisición de materiales		87.657,50
		<hr/>
		2.283.378,05
Saldo existente en la fecha		383.288,62
		<hr/>
		2.666.666,67

MENSAJE Y PROYECTO DE LEY DEL PODER EJECUTIVO SOBRE CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS AFIRMADOS Y CONSOLIDADOS EN EL TERRITORIO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

La Plata, octubre 2 de 1923.

A la Honorable Legislatura:

Consecuente con los propósitos que tuve el honor de manifestar a Vuestra Honorabilidad en el Mensaje inaugural del presente período legislativo, vengo a someter a vuestra consideración el proyecto de ley adjunto, el cual ha sido formulado por el Poder Ejecutivo con el firme y patriótico convencimiento de que si se le presta sanción, se habrá dado a la Provincia la ley básica de construcción de caminos, insistentemente sentida y reclamada.

No escapará al ponderado e ilustrado criterio de Vuestra Honorabilidad, que la red caminera de la Provincia, salvo contadas excepciones y pequeñas variantes en los tipos de calzadas naturales y de obras de arte anexas, no es en su origen, sino la red de las antiguas huellas del período colonial, la cual se ha ido expandiendo paulatinamente con el crecimiento de la población y el aumento de la riqueza general, llegando a cubrir una longitud de 22.000 kilómetros, sin tener en cuenta los caminos municipales.

A la transformación, ampliación y mejoramiento de esta red caminera, es que tiende el proyecto de ley que se acompaña.

Sin desconocer el Poder Ejecutivo la obra que se ha realizado en la Provincia, para llevar la vialidad al grado de adelanto que acusaba al iniciarse este Gobierno, debo manifestar que su estado actual no res-

ponde a las necesidades del momento y, por ende, está muy lejos de satisfacer las exigencias futuras.

El conocimiento de esta verdad movió al Poder Ejecutivo a manifestaros en el Mensaje inaugural del presente período legislativo, que su acción tendería de inmediato al mejoramiento de la obra existente y luego a la construcción de nuevos caminos y transformación de los actuales, mediante un amplio plan de trabajo que armonizara con un programa racional de vialidad.

Con respecto a la primera parte de tal programa, la Honorable Legislatura conoce ya lo efectuado, por Mensajes anteriores, y, no obstante, en esta oportunidad me es grato sintetizarlo en la siguiente relación de hechos y procedimientos.

Entiende el Poder Ejecutivo que la modernización de los métodos de trabajo para el mantenimiento y construcción de las calzadas naturales, se traduce en mayor perfección de obra y en economía evidente de tiempo y recurso, y es por ello que ha iniciado la substitución progresiva del trabajo de pala y carretilla por el de elementos mecánicos de mayor rendimiento efectivo.

Hállanse definitivamente organizadas las zonas camineras en todo el territorio de la Provincia, habiéndose dado asiento permanente en ellas al personal técnico y administrativo, encargado de las mismas, con lo cual el Poder Ejecutivo se propone conseguir una vinculación directa de éste con los vecindarios y una vigilancia más eficaz de las obras.

Dada la exigüidad de producción actual de la fábrica de material pétreo y caños de cemento armado de Sierra Chica, el Poder Ejecutivo se encuentra en estos momentos empeñado en su ampliación, para

salvar las serias dificultades que ofrece el suministro de estos materiales.

Desde el primero de mayo de 1922 hase terminado la construcción de los siguientes puentes carreteros:

Sobre el Río Salado, en el camino de Chivilcoy a Bragado.

Sobre el Arroyo Palenque Chico, en el camino general de Dolores a General Lavalle.

Sobre el Arroyo Las Saladas, camino de Mercedes a Bragado.

Sobre el Arroyo Sauquito, en el camino de Maipú a General Lavalle.

Sobre el Arroyo Saladillo «Paso Dorna», en el camino de acceso a la Estación Tronconi.

Reconstrucción del puente sobre el Arroyo Salado, camino de Juárez a Pringles.

Puente Goldney, sobre el Río Luján, en el camino a Goldney.

Están en construcción los siguientes:

Puente sobre el Río Sauce Chico, en el camino parcial de Tornquist a Saavedra.

Puente sobre el Río Areco y Cañada Honda, en San Antonio de Areco.

Puente sobre el Arroyo Santa Catalina, en el camino general de Monte Grande a Temperley.

Puente sobre el Arroyo Burgos, en el camino general de San Antonio de Areco a San Nicolás.

Puente sobre el Arroyo Las Flores, en el camino general de Tapalqué a Olavarría y Las Flores.

Reparación del camino general de Maipú a Mar del Plata.

Puente sobre el Arroyo Chico, en el camino general de Ranchos a Balcarce.

Puente sobre La Cañada Martínez, en el camino parcial de San Pedro a Ramallo.

Reparación del camino de acceso a las estaciones Goldney y Olivera.

Reparación del puente «Las Pulgas», en el camino general de Mercedes a Suipacha.

Reparación del puente denominado «Pesquería», en el partido de Zárate.

Reparación del puente de Casas, en el partido de San Antonio de Areco, y construcción del puente Sauce Chico, en Bahía Blanca.

Además, se han licitado recientemente los puentes indicados a continuación:

«La María», «La Carola» y «La Mechita», sobre la Cañada del Saladillo.

Sobre el Río Salado, en el camino parcial de Alberti a Veinticinco de Mayo.

Sobre el Arroyo Guaminí, en el camino general de Guaminí a Carhué.

Sobre el Río Arrecifes, en el camino general de Arrecifes a Baradero.

Sobre el Río Luján, en los Pasos «Savona» y el «Cañón».

Sobre el Arroyo Tapalqué, en el camino general de Tapalqué a La Luisa.

Sobre el Canal 11, en el camino de Tapalqué a Azul.

Para lograr mayor rapidez y economía en el suministro de materiales a las zonas circunvecinas, se construye actualmente en La Plata el taller de reparaciones de los implementos de trabajo de puentes y caminos y el depósito general de materiales, a los cuales

se anexará la fábrica de caños de cemento armado ya en construcción.

La conservación permanente de los caminos públicos reparados o construídos, siendo sólo posible la inspección constante y la acción rápida, ha traído como consecuencia la creación del peón caminero permanente y, por ende, la necesidad de proveerles de viviendas para su alojamiento. Las oficinas respectivas ocupadas en los trabajos preliminares de su construcción, están a punto de dar término a su misión.

Se ha iniciado la plantación de árboles en los caminos generales, comenzándose por los de La Plata a Avellaneda y La Plata a Magdalena.

Esta tarea se seguirá constantemente en las épocas propicias, durante mi gobierno, tratándose de cumplirlas en todos los caminos.

Finalmente, seguro el Poder Ejecutivo de que la acción conjunta de las autoridades y del vecindario en asuntos de vialidad, se traduce en reales beneficios, ha iniciado una serie de publicaciones de divulgación de los conocimientos y prácticas elementales que deben tenerse en cuenta en la ejecución y conservación de los caminos naturales.

El problema de la vialidad, aún no resuelto totalmente en la provincia de Buenos Aires, tampoco lo ha sido en el resto del país.

A este respecto, basta recordar que la Nación ha reparado desde 1904 a 1917, en virtud de la Ley 4301 y demás leyes especiales — exclusión hecha de la 5315 — unos 10.000 kilómetros de caminos, habiendo invertido la suma de pesos 9.985.000 moneda nacional, incluídos el costo de los puentes situados sobre el trazado de los mismos. Deduciendo de esa cifra el

valor de los puentes y demás obras de arte que asciende a pesos 5.660.000 moneda nacional, queda como directamente invertido en mejoramiento de las calzadas y apertura de desagües, la suma de pesos 4.325.000 moneda nacional, lo que da un costo medio kilométrico de pesos 432,50 moneda nacional. Esta cifra exigua explica de una manera concluyente por qué nuestros caminos no presentan las favorables características de los europeos, o los de los Estados Unidos de Norte América, en los que se invierten ingentes sumas, como puede verse por los siguientes datos estadísticos:

Francia ha gastado en su red de caminos de 552.000 kilómetros de extensión, no menos de 3.737.000.000 pesos.

Estados Unidos en sólo 19.000 kilómetros de caminos nacionales, invirtió desde 1892 a 1912, pesos 563.182.000.

Italia, en mejoramiento y mantenimiento de sus carreteras con un desarrollo de 148.300 kilómetros, gasta anualmente 24.543.000 pesos.

Inglaterra, que posee los mejores caminos del mundo con una longitud de 242.739 kilómetros, invierte anualmente 177.082.000 pesos.

Pero por más eficaz que pueda ser la acción de este Gobierno, en cuanto ella trate de mantener solamente los caminos existentes, no se habrá dado el paso inicial hacia la solución del problema de la vialidad, cada día más urgente, dado el adelanto y progreso de la Provincia.

Impone el empeño de procurar tal solución el acrecentamiento de la población, la formación de nuevos

pueblos, el comercio en general, las industrias que se afincan definitivamente y el valor de la producción agropecuaria reducida por desgracia muchos años a cifras nominales por dificultades de transporte.

Huelga insistir acerca de la situación que conocen perfectamente los señores representantes de las diversas ciudades y pueblos de la Provincia, cuya íntima aspiración es la de gozar de los beneficios de la viabilidad.

Es, pues, indispensable asegurarla; los caminos deben ser permanentes por la naturaleza de su construcción o por la acción de su mantenimiento. Esta premisa elemental es la que se propuso el Poder Ejecutivo desde un principio y había ya encarado el estudio de la misma, cuando una propuesta de construcción de varios miles de kilómetros de caminos firmes en la Provincia, fué presentada a su consideración.

El análisis de la misma motivó la formalización de los estudios que se han traducido en síntesis en el proyecto de ley que se eleva a Vuestra Honorabilidad y en los documentos que se agregan.

Notará Vuestra Honorabilidad que la red general de caminos a construirse se fijará en base a los múltiples factores que la determinan, teniéndose en cuenta como elementos preponderantes, la población y distribución por partidos de los centros urbanos, densidad de población por kilómetro cuadrado, influencia de los puertos, producción de la zona, valor de las tierras, constitución geológica de las mismas, existencia de materiales, locales, etc.

Cada uno de ellos, agregados a consideraciones oportunas de orden social, político y económico, fija-

rán las trazas convenientes en los nuevos caminos que se extenderán en armonía con las exigencias que se impone en cada caso.

En cuanto a las normas para la formación de las obras a ejecutarse, el Poder Ejecutivo ha considerado:

1° La repartición del costo total entre los habitantes de la Provincia.

2° La distribución proporcional del costo únicamente entre los más beneficiados en la ejecución de las obras.

3° Un sistema mixto mediante el cual la construcción de los caminos se costearía: los de tipo consolidado exclusivamente con parte del producido del impuesto general de caminos sin participación de los propietarios y los del tipo afirmado, proporcionalmente por el Fisco y los propietarios de las tierras beneficiadas.

La adopción del primer sistema tiene la ventaja de que al repartir los impuestos entre los habitantes de la Provincia, resultará poco oneroso y podría con un pequeño aumento elevarse su producido sin necesidad de gravar mayormente a las propiedades situadas dentro de la zona de influencia de los caminos a construirse.

Sin embargo, este sistema sólo podría adoptarse para los caminos consolidados, por cuanto es indudable que los afirmados, al dar mayor seguridad a la explotación de la tierra, aportan un aumento de riqueza que beneficia no solamente a la Provincia en general sino también a los municipios de los partidos que cruza, a los Ferrocarriles y especialmente a las propiedades situadas en sus proximidades. En consecuencia, es más equitativo que cada una de las enti-

dades directamente beneficiadas contribuya a los gastos de construcción y conservación de las mejoras recibidas.

La aplicación exclusiva del segundo sistema afectaría las propiedades situadas dentro de las zonas de influencia de los caminos a construirse, en forma muy onerosa.

El tercer sistema, que es el adoptado por el Poder Ejecutivo, es el más equitativo y ha sido puesto en práctica en otros países.

La aplicación de un impuesto adicional a las propiedades situadas dentro de la zona de influencia de los caminos afirmados, no es discutible ni gravosa, pues con él se retribuirán las mejoras derivadas de la ejecución de los mismos y servirá para justificar la construcción de los caminos afirmados en una zona respecto de otra, pues sólo se construirán en aquéllas que por su calidad, mejor explotación, o por su densidad de población, estuvieran en condiciones de soportar ese impuesto adicional.

Fundamentalmente el proyecto de ley que someto a vuestra consideración establece estos conceptos:

Los caminos a construirse, según la red racionalmente determinada, serán de tipo firme, sea porque tendrán la calzada afirmada o porque habriase adoptado para otros los procedimientos y la técnica que hacen de un camino natural en tierra una buena vía mediante el agregado de conglomerantes superficiales.

No se establece un nuevo tributo para el pago de las obras. Bastará una distribución metodizada del total recaudado por impuestos de caminos para cubrir el servicio de los títulos que se emitirán conforme a la presente ley.

Apenas si se eleva en un porcentaje mínimo el impuesto actual en las zonas tributarias de caminos pavimentados, en forma tal, que las propiedades no serán afectadas sensiblemente. Tal aumento justificará, por otra parte, la construcción de esos tipos de caminos, que se llevarán a cabo solamente donde la calidad de la tierra o su mejor explotación permitan la aplicación de dicho impuesto.

En ningún caso, pues, los caminos afirmados a construirse conforme a esta ley, importarán una carga onerosa para las propiedades afectadas, pues ella prevé la relación que debe existir entre el valor de los caminos y el de las obras a ejecutarse. Es así como establece la no factibilidad de ésta, siempre que el producido del impuesto adicional alcanzara o excediera al 30 por ciento del servicio de la deuda contraída para las construcciones respectivas.

Los caminos consolidados se construirán sin el pago de los impuestos adicionales.

Verá Vuestra Honorabilidad, por el análisis que se acompaña, que con los recursos y el aumento automático que ellos experimentarán con la nueva valuación de la propiedad, es posible construir en menos de quince años una red de caminos definitivos de una extensión aproximada de 10.000 kilómetros.

En cualquier otro caso, la sistematización que se dará al nuevo fondo de caminos, permitirá la ejecución de obras de carácter permanente, respondiendo a un plan orgánico susceptible de intensificarse en cualquier momento, mediante nuevos recursos o ampliación de los actuales.

Quiere con esta declaración significar el Poder Ejecutivo, que no aspira a presentar soluciones originales

ni extraordinarias y que es su deseo, en el presente caso, iniciar con una legislación oportuna, la gran obra justa e insistentemente reclamada por los habitantes de la provincia de Buenos Aires.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ LUIS CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREQUI.

PROYECTO DE LEY DE CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN
DE CAMINOS AFIRMADOS Y CONSOLIDADOS

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para construir caminos afirmados y consolidados en el territorio de la Provincia, con sujeción a las disposiciones de la presente ley.

Art. 2º La construcción de los caminos afirmados con los fondos destinados por esta ley, se realizarán teniendo en cuenta la producción agrícola, población y valuación de los campos situados en zonas de influencia, siempre que el producido del impuesto adicional establecido en los artículos 15 y 16 alcanzara o excediera del 30 por ciento del servicio de la deuda que se contraiga para la ejecución de las obras respectivas o en su defecto cuando los vecinos se comprometieran a cubrir la diferencia.

Los caminos consolidados se construirán en aquellas zonas que por su menor riqueza no estén en las condiciones expresadas anteriormente.

Art. 3º Los caminos que se construyan en virtud de esta ley, deberán tener su arranque en las cabezas de partido, estaciones de Ferrocarriles, centros poblados o caminos afirmados ya existentes.

Art. 4º Los caminos afirmados tendrán un perfil transversal determinado por una faja central afirmada, de un ancho mínimo de tres metros y faja lateral adyacente de tierra su-

ficientemente consolidada de un ancho de tres metros y al costado de ambas dos banquetas de dos metros cada una.

Queda facultado el Poder Ejecutivo para aumentar el ancho de la calzada afirmada en los centros urbanos y caminos importantes cuando las necesidades del tráfico así lo requiriesen.

Art. 5° Los caminos consolidados tendrán una faja central de seis metros de ancho como mínimo y dos fajas laterales de dos metros de ancho cada una.

En la construcción de los caminos consolidados deberá darse preferencia al empleo de los materiales existentes en la región que crucen.

Art. 6° Para cubrir los gastos que demanden los estudios y proyectos de los caminos autorizados por la presente ley, se tomarán las sumas necesarias de la partida para construcción, del Presupuesto General.

Art. 7° Queda autorizado el Poder Ejecutivo para realizar las obras de licitación, de acuerdo con la Ley de Contabilidad, por administración o por contrato, con empresas de reconocida capacidad técnica y financiera, según conviniera a los intereses públicos.

Las obras cuyo valor excedan de pesos 250.000, no podrán ejecutarse por administración, sin previa resolución en acuerdo general de Ministros.

Art. 8° En todo contrato de obras de las que esta ley autoriza y siempre que por la naturaleza del trabajo fuese necesario el material pétreo, el Poder Ejecutivo podrá hacer obligatorio el empleo del que produzcan las fábricas de propiedad de la Provincia.

Art. 9° Para el pago de las obras se autoriza al Poder Ejecutivo a emitir bonos de deuda interna, que se denominarán «Bonos de Caminos de la provincia de Buenos Aires», en series de 5.000.000 de pesos moneda nacional y hasta un total de 50.000.000 de pesos moneda nacional, los que gozarán de un interés del 6 por ciento anual y 1 por ciento de amortización acumulativa anual, que serán entregados a los contratistas en pago de las obras autorizadas por esta ley, al tipo mínimo del 90 por ciento.

Art. 10. Las amortizaciones se harán por sorteo mientras estén a la par o arriba de la par y por licitación cuando estén abajo de la par, pudiendo el Poder Ejecutivo hacer en cualquier tiempo amortizaciones extraordinarias.

Art. 11. Para el servicio de los intereses y amortización de estos bonos, créase un fondo especial acumulativo que se constituirá:

a) Con una suma anual que se tomará del impuesto de caminos que fije la Ley de Presupuesto, en cantidad suficiente para cubrir el servicio de los bonos emitidos durante el término de los mismos y que no podrá ser menor de pesos 400.000.

b) Con el producido del impuesto adicional de la contribución territorial de las propiedades que estén dentro de la zona de influencia de los caminos afirmados, de acuerdo con lo establecido en los artículos 15 y 16.

Art. 12. La Contaduría General abrirá una cuenta especial de esos fondos que denominará «Fondos acumulativos para la construcción de caminos afirmados y consolidados», el cual se aplicará exclusivamente para el objeto a que se destinan, debiendo ingresar los sobrantes de un ejercicio a los del ejercicio siguiente sin solución de continuidad cuya distribución la fijará el Poder Ejecutivo.

Art. 13. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2º, el Poder Ejecutivo, por intermedio de sus oficinas técnicas, hará anualmente el plano de los trabajos y estudios a ejecutar.

Art. 14. A los efectos del pago del impuesto a la contribución territorial a que se refiere el inciso b) del artículo 11, se establece como zona de influencia de los caminos afirmados, la siguiente:

a) Centros urbanos.

Únicamente pagarán impuesto adicional las propiedades que den frente a los caminos afirmados.

b) Ejidos y parte rural.

Se considera como primera zona de influencia la faja de tierra comprendida entre el eje del camino afirmado y una línea paralela trazada a ambos lados de 800 metros en los ejidos y 1500 metros en la parte rural.

Se considera como segunda zona de influencia la faja comprendida entre el límite de la primera zona y una línea paralela a aquélla, situada a 800 metros de los ejidos y a 1500 en la parte rural.

Se considera como tercera zona la comprendida entre el límite de la segunda zona y una línea paralela a aquélla, situada a 800 metros en los ejidos y a 1500 metros en la parte rural.

Art. 15. El impuesto adicional a aplicar a las propiedades situadas en los centros urbanos, con frente al camino afirmado, durante el período de amortización de los bonos, será el 1 por ciento para las que estuvieren edificadas y el 2 por ciento para las no edificadas.

Art. 16. A los efectos de fijar el impuesto adicional a aplicarse a las propiedades situadas fuera de las plantas urbanas, se establecen cuatro categorías:

a) Por cada hectárea de las propiedades situadas en la primera zona de influencia y con frente al camino afirmado.

b) Por cada hectárea de las propiedades situadas en la primera zona de influencia del camino afirmado.

c) Por cada hectárea de las propiedades situadas en la segunda zona de influencia del camino afirmado.

d) Por cada hectárea de las propiedades situadas en la tercera zona de influencia.

El impuesto adicional se pagará por hectárea y por año durante el período que requiera la amortización de los bonos, de acuerdo a las escalas de valuación y categorías que se establecen a continuación:

1° Valuación menor de pesos 50 moneda nacional la hectárea.

Pagarán por hectárea:

a) El uno diez por ciento (1,10 %) de la valuación.

b) El uno por ciento (1 %) de la valuación.

c) El setenta y cinco centésimos por ciento (0,75 %) de la valuación.

d) El medio por ciento (0,50 %) de la valuación.

2° Valuación comprendida entre pesos 51 y 150 moneda nacional la hectárea.

a) Un peso con diez centavos moneda nacional ($1,10 \frac{m}{n}$).

b) Un peso moneda nacional ($\$ 1 \frac{n}{n}$).

c) Setenta y cinco centavos moneda nacional ($\$ 0,75 \frac{m}{n}$).

d) Cincuenta centavos moneda nacional ($\$ 0,50 \frac{m}{n}$).

3° Valuación comprendida entre pesos 151 y 250 moneda nacional la hectárea.

Pagarán por hectárea:

a) Dos pesos con diez centavos moneda nacional ($\$ 2,10 \frac{m}{n}$).

b) Un peso con noventa centavos moneda nacional ($\$ 1,90 \frac{m}{n}$).

c) Un peso con cuarenta centavos moneda nacional ($\$ 1,40 \frac{m}{n}$).

d) Noventa y cinco centavos moneda nacional ($\$ 0,95 \frac{m}{n}$).

4° Valuación comprendida entre pesos 251 y 350 la hectárea.

Pagarán por hectárea:

a) Dos pesos noventa centavos moneda nacional (\$ 2,90 $\frac{m}{n}$).

b) Dos pesos con sesenta y cinco centavos moneda nacional (\$ 2,65 $\frac{m}{n}$).

c) Dos pesos moneda nacional (\$ 2,00 $\frac{m}{n}$).

d) Un peso con treinta centavos moneda nacional (\$ 1,30 $\frac{m}{n}$).

5° Valuación comprendida entre 351 y 450 la hectárea.

Pagarán por hectárea:

a) Tres pesos con sesenta (\$ 3,60 $\frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

b) Tres pesos con treinta (\$ 3,30 $\frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

c) Dos pesos con cincuenta (\$ 2,50 $\frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

d) Un peso con sesenta y cinco centavos moneda nacional (\$ 1,65 $\frac{m}{n}$).

6° Valuación comprendida entre pesos 451 y 550 la hectárea.

Pagarán por hectárea:

a) Cuatro pesos con veinte (\$ 4,20 $\frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

b) Tres pesos con ochenta (\$ 3,80 $\frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

c) Dos pesos con ochenta y cinco centavos moneda nacional (\$ 2,85 $\frac{m}{n}$).

d) Un peso con noventa (\$ 1,90 $\frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

7° Valuación comprendida entre pesos 551 y 650 la hectárea.

Pagarán por hectárea:

a) Cuatro pesos con sesenta (\$ 4,60 $\frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

b) Cuatro pesos con veinte (\$ 4,20 $\frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

c) Tres pesos con quince (\$ 3,15 $\frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

d) Dos pesos con diez (\$ 2,10 $\frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

8° Valuación comprendida entre pesos 651 y 750 la hectárea.

Pagarán por hectárea:

a) Cuatro pesos con noventa y cinco centavos moneda nacional (\$ 4,95 $\frac{m}{n}$).

b) Cuatro pesos con cincuenta ($\$ 4,50 \frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

c) Tres pesos con cuarenta ($\$ 3,40 \frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

d) Dos pesos veinticinco ($\$ 2,25 \frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

9° Valuación que exceda de 750 pesos moneda nacional.

Pagarán por hectárea:

a) Cinco pesos con diez ($\$ 5,10 \frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

b) Cuatro pesos con sesenta y cinco centavos moneda nacional ($\$ 4,65 \frac{m}{n}$).

c) Tres pesos con cincuenta ($\$ 3,50 \frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

d) Dos pesos con treinta ($\$ 2,30 \frac{m}{n}$) centavos moneda nacional.

Art. 17. Cuando una propiedad estuviera afectada a la contribución de dos o más caminos afirmados, sólo pagarán la mayor que le corresponda por su situación.

Art. 18. A los efectos de determinar la contribución que corresponda pagar como impuesto adicional de caminos afirmados, el Poder Ejecutivo hará efectuar el catastro de las propiedades situadas dentro de la zona de influencia del mismo, por las oficinas técnicas correspondientes.

Art. 19. El impuesto adicional de afirmado se pagará conjuntamente con el de la contribución territorial.

Art. 20. Los deudores morosos pagarán el impuesto del 1 por ciento anual, sobre las sumas adeudadas.

Art. 21. El Poder Ejecutivo reservará anualmente los fondos necesarios de la partida de caminos para la conservación de las obras construídas por esta ley, debiendo establecer, al terminarse cada sección de camino, el número de camineros permanentes necesarios.

Art. 22. Los propietarios de los terrenos linderos estarán obligados a conservar expeditos los desagües de los caminos, en la parte que den frente a sus propiedades, pudiendo el Poder Ejecutivo aplicar multas hasta de pesos 200 moneda nacional, a los que contravengan esta disposición.

Art. 23. Se declaran de utilidad pública, y queda autorizado el Poder Ejecutivo a efectuar las expropiaciones de los terrenos que considere necesarios para modificar las trazas de los

caminos actuales o para la apertura de nuevos caminos, debiéndola llevar a cabo de acuerdo a la ley de la materia y con los fondos destinados por la Ley de Presupuesto, como impuesto de caminos.

Art. 24. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley, quedando facultado para adoptar las medidas necesarias para su eficaz cumplimiento.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI

La Plata, octubre 18 de 1923.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Honorabilidad, sometiendo a vuestra consideración las actuaciones administrativas relacionadas con el proyecto de macadamización de la calle 122, de la ciudad de La Plata, desde la calle 50 hasta la entrada a los Depósitos y Talleres de la Dirección de Puentes y Caminos, dependiente del Ministerio de Obras Públicas.

Del estudio del expediente de referencia, se desprende que el gasto que demande dichos trabajos correspondería lo atendiera la Municipalidad de esta capital, por tratarse de una calle situada dentro del ejido urbano, que cae bajo la jurisdicción comunal.

La Municipalidad, en la vista conferida, manifiesta que solamente le es dado autorizar la obra, pero que el pago de la misma no puede ser efectuado ni por la comuna ni por los vecinos afectados, en razón de que se trata de una obra, que si bien es cierto beneficia a la Municipalidad y los vecinos, debe considerarse de utilidad general, por cuanto participan además transeuntes de otras zonas, y más directamente todavía, una dependencia del Estado, la Dirección de Puentes y Caminos.

Con estas consideraciones, el Poder Ejecutivo, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el artículo 19 de la Ley de Caminos y Cercas, remite a Vuestra Honorabilidad el expediente letra H, número 260, del año próximo pasado, recabando la autorización correspondiente para llevar a cabo los trabajos mencionados.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ LUIS CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, noviembre 7 de 1923.

A la Honorable Legislatura:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Honorabilidad, remitiendo a vuestra consideración el expediente letra V, número 246, del año 1922 y agregados del Ministerio de Obras Públicas, iniciado con motivo de las gestiones que hiciera un núcleo de vecinos de la Estación Ignacio Correa, solicitando la construcción de un puente sobre el Arroyo «El Pescado», en la calle 23 de esta ciudad, que da acceso a la referida Estación.

De los informes acumulados, resulta la necesidad de efectuar previamente la expropiación de las tierras afectadas por la construcción de dicha obra, como así también que la misma cae dentro de la jurisdicción municipal y de acuerdo al artículo 19 de la Ley de Caminos y Cercas, el costo de ella deberá satisfacerse con fondos de la comuna.

Pasadas estas actuaciones a la Municipalidad, para que se sirviera manifestar si efectuaría por su cuenta las obras en cuestión, informa al Poder Ejecutivo no estar en condiciones de cubrir con fondos de su reducido presupuesto, el importe demandado por la construcción del puente, origen del expediente.

En esta situación, y tratándose de obra de impostergable realización y de inmediatos beneficios, no sólo para la vialidad local, sino también para la de la Provincia en general, espera el Poder Ejecutivo le prestéis vuestra preferente atención.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ LUIS CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

DECRETO N° 467

La Plata, noviembre 6 de 1923.

Considerando:

Que ha sido preocupación constante del Poder Ejecutivo atender a todo lo que, relacionado con la vialidad de la Provincia, tienda a resolver tan importante problema, el cual lleva involucrado en sí otros numerosos y no menos trascendentales;

Que el estudio sobre el terreno de los métodos y procedimientos con que otros países lo han encarado, será siempre de positivos beneficios y para el nuestro, y con mayor razón cuando se encargan de él profesionales de mérito y de destacada actuación pública, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1° Designase al diputado nacional, ingeniero José M. Barbich, para que *ad honorem* y en su representación estudie en Estados Unidos de Norte América el problema de la vialidad y procedimientos que considere oportunos y aplicables a la provincia de Buenos Aires.

Art. 2° Comuníquese, etc.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

DECRETO N° 565

La Plata, abril 11 de 1924.

Atento al pedido de licencia que por término de seis meses sin goce de sueldo, formula el Jefe de Zona de la Dirección de Puentes y Caminos, ingeniero Luis Eugenio Brenta, con el objeto de trasladarse a Europa, y

Considerando:

Que el viaje del aludido ingeniero da al Gobierno la oportunidad de adquirir, mediante un funcionario de la Administración, elementos de juicio, datos y demás antecedentes sobre procedimientos y sistemas de trabajos referentes a la industria de la granja, como así también en lo que respecta a la vialidad, asunto en que este Gobierno se encuentra grandemente interesado en resolver;

Que además, el Comisionado Comercial de los Estados Unidos, en la Argentina, ha invitado a este Gobierno para que designe un representante a las conferencias preliminar y oficial que sobre vialidad se realizará próximamente en aquel país, con el compromiso de atender los gastos que ocasione la traslación y permanencia en la misma del referido representante.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Conceder al ingeniero Luis Eugenio Brenta, seis meses de licencia.

Art. 2º Comisionar al mismo ingeniero para que represente a la provincia de Buenos Aires en las conferencias preliminar y oficial sobre vialidad, que tendrá lugar en los Estados Unidos de Norte América, en el mes de junio próximo.

Art. 3º Mientras dure la misión que se le encomienda por el artículo anterior, el ingeniero Luis Brenta percibirá el sueldo que tiene asignado como Jefe de Zona de la Dirección de Puentes y Caminos, y los gastos que ocasione su traslación y permanencia en las referidas conferencias, será por cuenta de los organizadores de las mismas, de acuerdo con el ofrecimiento hecho por el Comisionado Comercial de los Estados Unidos en esta República, a este Gobierno.

Art. 4º Comisionar igualmente *ad honorem* al citado ingeniero, para que una vez terminada la misión encomendada, se traslade a Europa y efectúe el estudio de todo lo referente a la industria de la granja.

Art. 5º A la terminación del viaje, el ingeniero Brenta deberá presentar al Gobierno una información sumaria de los resultados de las misiones que se le encomienda por el presente.

Art. 6º Comuníquese, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

MUNICIPALIDADES QUE MEDIANTE CONVENIOS CON EL PODER EJECUTIVO HAN CONTRIBUIDO A LA REPARACIÓN DE LOS CAMINOS DE JURISDICCIÓN PROVINCIAL.

Los convenios celebrados entre el Poder Ejecutivo y las Municipalidades para el arreglo de caminos han estado sujetos a las siguientes condiciones:

- 1° Los caminos a reparar serán exclusivamente de jurisdicción provincial.
- 2° La dirección técnica e inspección de los trabajos estará a cargo de la Dirección de Puentes y Caminos.
- 3° El Poder Ejecutivo abonará por cada metro cúbico de tierra removida, la suma de (\$ 0,30 $\frac{m}{n}$) treinta centavos moneda nacional.
- 4° El precio fijado en el artículo anterior es neto, quedando a cargo de la Comuna todos los gastos que demande el sostenimiento de personal, reparación de los elementos mecánicos empleados en la ejecución de los trabajos, compra de lubricantes, combustibles, etc.
- 5° El pago se efectuará mensualmente por certificados que extenderá la Dirección de Puentes y Caminos sobre obra realizada y medida.

Bajo estas condiciones celebraron convenios con el Poder Ejecutivo las Municipalidades de Cañuelas, San Antonio de Areco, Chivilcoy, Tres Arroyos, Suipacha, Bragado, San Vicente, General Belgrano, Leandro N. Alem, Merlo, Juárez, González Chaves, Las Heras, Saavedra, Trenque Lauquen, Lincoln, San Andrés de Giles, General Rodríguez, San Pedro y Navarro.

En las mismas condiciones se firmaron convenios con la Comisión de Fomento Orense de Necochea y Vecinos del Cuartel V de Mercedes, Estación J. N. García.

En total veinte comunas y dos sociedades de fomento, es decir, veintidós contribuyentes.

HIDRÁULICA

La Plata, julio 25 de 1923.

A la Honorable Legislatura:

Cúpleme elevar a la consideración de Vuestra Honorabilidad las actuaciones (expediente C, 213, 1918 y M, 287, Ant. número 1 de 1921, del Ministerio de Obras Públicas), relativas a los estudios y proyectos practicados para las obras de desagües, que son sumamente necesarias realizar en Coronel Pringles, a fin de resguardar a la población de este partido de las frecuentes inundaciones que se ve obligada a soportar en épocas de grandes lluvias.

Se trata, además, como verá Vuestra Honorabilidad en las actuaciones aludidas, de obras cuya ejecución es imprescindible, para que el Gobierno de la Nación pueda llevar a cabo las que tiene proyectadas, que se refieren al arreglo de los caminos de acceso a la estación de ese partido, y que han sido presupuestadas en doscientos diez mil doscientos seis pesos moneda nacional (\$ 210.206.000 $\frac{m}{n}$).

El Ministerio de Obras Públicas de la Nación solicita en tal sentido la cooperación de este Gobierno, para evitar que los arreglos a efectuar en esos caminos no estén expuestos a la destrucción que originarán las aguas por el desbordamiento del arroyo Pillahuincó.

Dada la naturaleza del asunto, es que me dirijo a Vuestra Honorabilidad, solicitando la aprobación del adjunto proyecto de ley, a fin de que se autorice al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de doscientos nueve mil seiscientos ochenta y ocho pesos moneda nacional (\$ 209.688,96 $\frac{m}{n}$), para la realización de las referidas obras de desagüe.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ LUIS CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de (\$ 209.688,96 $\frac{m}{n}$) doscientos nueve mil seiscientos ochenta y ocho pesos con noventa y seis centavos moneda nacional, para la realización de las obras de desagüe en el Partido de Coronel Pringles, de acuerdo a los estudios que obran en los Expedientes C, 213, 1918 y M 287 ant. Nº 1 de 1921 del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 2º El gasto autorizado por el artículo anterior, que se declara de urgencia, se atenderá de Rentas Generales con cargo de reintegro a la presente Ley.

Art. 3º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

DECRETO N° 500

La Plata, enero 3 de 1924.

Resultando de las actuaciones del expediente 4, 325, 923, del Ministerio de Obras Públicas, que hasta la fecha no se ha realizado la emisión de títulos por valor de \$ 3.000.000 o/s., o su equivalente en pesos moneda nacional, que autorizaba la Ley de 1º de septiembre de 1911, con destino al pago de la construcción de canales en el Delta del Río Paraná y demás obras previstas por la misma, y —

Considerando:

Que no obstante la circunstancia enunciada, las obras de canalización se llevaron a cabo aplazándose, en cambio, las de reconstrucción y dragado del Dique y Canal de San Fernando y la adquisición de los elementos de dragado indispensables para la conservación y ampliación de la red de canales ejecutados;

Que de los informes de las secciones de Obras Públicas, Teneduría de Libros y Contabilidad de la Contaduría General se deduce que la suma invertida hasta el presente, con imputación a la Ley de referencia, alcanza a \$ 5.211.656,25 o sea pesos 2.293.156,27 o/s., lo que evidencia que existe un saldo disponible de los recursos autorizados por aquélla;

Que en su oportunidad el Poder Ejecutivo, destinó parte de dicho excedente para los fines previstos en el artículo 3° de la Ley, es decir, para la reconstrucción del Dique y dragado del Canal de San Fernando y adquisición de trenes de dragado para la excavación de canales, según se desprende de las actuaciones de los expedientes S. 182/910 y A. 3/911 y del contrato celebrado entre el Gobierno y la Municipalidad de San Fernando con fecha 12 de agosto de 1912, conforme a lo establecido por el artículo 14 de la Ley de septiembren 1° de 1911;

Que por dicho contrato ha quedado convenida la forma en que dicha comuna hará efectiva su contribución para la reconstrucción y dragado del Dique y Canal de San Fernando;

Que el Poder Ejecutivo considera indispensable la adquisición de elementos para el dragado de los canales de 2° y 3° categoría a fin de que los beneficios de los existentes se extiendan a todos los pobladores de las zonas del Delta que contribuyen a sufragar los gastos originarios de construcción y actuales de mantenimiento;

Que asimismo el Poder Ejecutivo estima que la reconstrucción del Dique y dragado del Canal de San Fernando es impostergable, por tratarse de una obra que en su estado actual atenta contra los intereses del centro comercial consagrado por la existencia del mencionado canal;

Que entendiéndolo así el Poder Ejecutivo inició con un programa mínimo de erogación las reparaciones de la parte de canal susceptible de mejoras, sin dejar de reconocer, por ello, la imperiosa necesidad de proveer más tarde con respecto a su reconstrucción total;

Que la realización de las obras enunciadas es de carácter impostergable y ellas son consideradas por el Poder Ejecutivo como fundamentales en el plan de mejoramiento que se propone realizar en la zona del Delta, mediante la construcción de un mercado general de frutos y productos en el Tigre, la organización de una escuela de fruticultura en el Delta y la construcción de una red completa de vías internas de navegación en las islas que aseguren la salida de los productos y garanticen el desagüe de las zonas inundables, obras que en breve estarán todas en curso de iniciación con los recursos votados por el Presupuesto vigente en 1923;

Que según los elementos y antecedentes de que disponen las

oficinas respectivas, para llevar a cabo estas obras y realizar la adquisición de los elementos de dragado indispensables para responder a las justas demandas y exigencias de los pobladores de las islas del Delta, aisladas de las vías importantes de circulación fluvial, no será necesario invertir la totalidad de los recursos disponibles de los autorizados por la Ley del 1º de septiembre de 1911;

Que la parte resolutive del presente no afectará sensiblemente los intereses de los pobladores de las zonas a beneficiar;

Que si bien la Ley mencionada no lo estableció expresamente, no hay impedimento formal que excluya la entrega de los títulos autorizados por ella en pago de los materiales a adquirirse o de las obras a ejecutarse, si tal temperamento fuera del mismo modo conveniente que la contratación del empréstito, total o parcialmente, por separado;

Que la emisión hasta la suma de \$ o/s 3.000.000 o su equivalente en pesos moneda nacional, puede realizarse por series o total, en títulos de deuda interna o externa. (Artículo 4º de la Ley).

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

DECRETA:

Art. 1º Emitir en una serie, títulos de deuda interna de los autorizados por la ley del 1º de septiembre de 1911, del (6 %) seis por ciento de interés, pagaderos trimestralmente, y (1 %) uno por ciento de amortización anual acumulativa por un valor nominal de (\$ 1.000.000 $\frac{m}{n}$) un millón de pesos moneda nacional de curso legal, parte del saldo que acusa el total imputado a dicha Ley.

Art. 2º Los títulos a que se refiere el artículo anterior se denominarán «Bonos Delta del Paraná de Buenos Aires» y el Ministerio de Hacienda ordenará su impresión por los talleres de Impresiones Oficiales.

Art. 3º Las oficinas respectivas del Ministerio de Obras Públicas proyectarán las obras a cuyo pago se destinan los títulos a emitirse y que son: Reconstrucción del Dique y dragado del Canal de San Fernando y adquisición de planteles de trabajos de dragado para los canales del Delta del Río Paraná.

Art. 4º Comuníquese, etc.

CANTILO.

JOSÉ OSVALDO CASÁS, SALVADOR M. VIALE,
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

DECRETO N° 532

La Plata, marzo 10 de 1924.

Debiendo dar cumplimiento a lo dispuesto por la ley del 1° de septiembre de 1911 y decreto del 3 de enero de 1924, el Poder Ejecutivo, de acuerdo con las facultades que le confiere la ley —

DECRETA:

Art. 1° La Junta de Crédito Público emitirá por cuenta del Estado, en una serie de bonos de deuda interna conforme a la ley del 1° de septiembre de 1911, hasta la cantidad de un millón de pesos moneda nacional (\$ 1.000.000 $\frac{m}{n}$) al 1 % (uno por ciento) de amortización acumulativa y 6 % (seis por ciento) de interés anual; destinados a la reconstrucción del dique y canal de San Fernando y adquisición de planteles de trabajo de dragado para los canales del Delta del Río Paraná.

Art. 2° Estos bonos se intitularán «Bonos del Delta del Paraná de Buenos Aires» y el valor de los títulos cuya emisión se ordena será distribuida en la siguiente forma:

1000 títulos de \$ 500 $\frac{m}{n}$	\$	500.000
5000 títulos de \$ 100 $\frac{m}{n}$	»	500.000
		Total
	\$	1.000.000

Art. 3° El costo que demande el cumplimiento de lo dispuesto en este decreto se atenderá de Rentas Generales con cargo de reintegro del producido de la misma ley.

Art. 4° Comuníquese, etc.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

OBRAS SANITARIAS

La Plata, diciembre 6 de 1923.

A la Honorable Legislatura:

Como es de conocimiento de Vuestra Honorabilidad, el servicio de aguas corrientes de la ciudad de La Plata, se lleva a cabo con grandes dificultades, en los meses de verano especialmente, debido a la insuficiencia de las instalaciones, con respecto a las crecientes necesidades por el aumento de la población y la fundación de nuevos centros, como Berisso, por lo cual surge la conveniencia de proceder al mejoramiento de los servicios sanitarios para satisfacer esas necesidades, ampliando y modernizando las usinas, perforando nuevos pozos y prolongando la red de cañerías.

La ejecución de las obras sanitarias y aguas corrientes en La Plata, fué llevada a efecto de acuerdo con la Ley del 3 de octubre de 1905, cuyo artículo 10 autorizaba al Poder Ejecutivo para emitir fondos públicos de la deuda interna o externa hasta la cantidad de pesos 6.500.000 moneda nacional, suma que fué invertida en su totalidad.

Posteriormente, por Ley 14 de enero de 1910, se dispuso que el Poder Ejecutivo ordenaría la construcción de las obras domiciliarias de salubridad en el área que comprendían las colectoras construídas en virtud de la primera ley, autorizándole por el artículo 26 para emitir hasta la cantidad de pesos 9.000.000 moneda nacional, en títulos de los autorizados por el artículo 10 de aquélla, los que serían destinados exclusivamente al pago de las obras domiciliarias.

Por decreto del Poder Ejecutivo de fecha 9 de junio de 1923, se ordenó emitir el remanente de 3.106.000 pesos moneda nacional, correspondientes a la emisión de títulos autorizada por el artículo 26 de la citada ley de 1910, disponiéndose por el artículo 5° del decreto que las oficinas respectivas proyectaran las ampliaciones concernientes. De acuerdo con ello, la Dirección de Saneamiento y Obras Sanitarias ha preparado su plan, encareciendo la necesidad de ampliar la red de cañerías exteriores, con el objeto de servir a mayor radio con los beneficios de la ley.

Es por esto que el Poder Ejecutivo se dirige a Vuestra Honorabilidad, ya que, por los términos de la ley, no puede utilizar los fondos mencionados sino en la construcción de cloacas domiciliarias, solicitándole la aprobación del proyecto adjunto, por el cual se amplía la autorización para construir también con dichos fondos las conexiones externas necesarias para la extensión de las obras.

Espera el Poder Ejecutivo, por las razones expuestas, que Vuestra Honorabilidad le ha de prestar su preferente atención, contribuyendo así al mejoramiento sanitario de la ciudad capital de la Provincia.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1° Modificase el artículo 25 de la Ley del 3 de octubre de 1910, sobre construcción de obras domiciliarias de salubridad en La Plata, en la siguiente forma:

«Art. 25. Queda autorizado el Poder Ejecutivo para llevar a cabo las obras a que se refiere el artículo anterior por contrato directo, previa licitación privada o pública, de acuerdo con las disposiciones vigentes y condiciones que establezca».

Art. 2° Modificase el artículo 26 de la ley a que se refiere el artículo anterior en la siguiente forma:

«Art. 26. A los efectos del artículo 24 queda facultado el Poder Ejecutivo para emitir hasta la cantidad de pesos moneda nacional 9.000.000 en los títulos de los autorizados por el artículo 10 de la Ley de 3 de octubre de 1905, relativa a las obras de saneamiento de la ciudad de La Plata.

«Estos títulos serán destinados al pago de los gastos originados por la construcción de las cloacas domiciliarias, ampliaciones y conservación de las obras de saneamiento y ensanche del servicio de aguas corrientes autorizadas por la Ley del 3 de octubre de 1905, cuyo pago podrá verificarse en efectivo o en títulos del tipo de cotización haciéndose la amortización de éstos de conformidad con el artículo 11 de esta Ley».

Art. 3. Comuníquese, etc.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

DECRETO N° 332

La Plata, junio 9 de 1923.

Considerando:

Que el decreto de fecha 12 de enero del corriente año, referente al cumplimiento de las leyes de octubre 3 de 1909, 21 de enero de 1910 y 4 de octubre de 1911, tuvo por objeto determinar de una manera exacta el estado de las cuentas abiertas a objeto de ejecutar obras de saneamiento y ensanche de aguas corrientes de la ciudad de La Plata;

Que el informe de la sección contabilidad de la Contaduría General de la Provincia, se desprende que las emisiones autorizadas representan un valor nominal de pesos diez y siete millones quinientos mil moneda nacional (\$ 17.500.000 $\frac{m}{n}$) en títulos del 6 por ciento de interés y uno por ciento (1 %) de amortización, habiéndose emitido realmente e impreso títulos por la suma de diez millones sesenta y nueve mil quinientos pesos moneda nacional (\$ 10. 569.500 $\frac{m}{n}$).

Que a esta última cifra debe agregarse la equivalente a tres millones novecientos setenta y cinco mil pesos moneda nacional (\$ 3.975.000 $\frac{m}{n}$), o sea el importe de las obras pagadas en efectivo por préstamos efectuados por la Caja Popular de Ahorros en la forma dispuesta por el decreto de fecha 20 de agosto de 1913, 23 de julio y 30 de octubre de 1914, por los cuales se tiene por emitidas y canceladas simultáneamente a la par, distintas partidas hasta completar el monto anteriormente expresado;

Que en tal virtud el monto de las emisiones efectuadas, y de las emitidas y canceladas simultáneamente, ascienden a la cantidad de pesos catorce millones quinientos cuarenta y cuatro mil quinientos moneda nacional (\$ 14.544.500 $\frac{m}{n}$), en títulos del seis por ciento (6 %) de interés y uno por ciento (1 %) de amortización, quedando un saldo efectivo conforme al artículo 26 de la ley del 21 de enero de 1910 de tres millones ciento seis mil pesos moneda nacional (\$ 3.106.000 $\frac{m}{n}$) nominales;

Que de los informes producidos en el expediente letra C, número 155, de 1915 (acta de fojas 4) se desprende que con fecha 7 de octubre de 1921 fueron incinerados títulos de los autorizados para la ejecución de las obras de saneamiento de La Plata y que se hallaban sin aplicación depositados en la Contaduría General, por un valor de ciento setenta y un mil pesos moneda nacional (\$ 171.000 $\frac{m}{n}$) nominales, retirándolos así de la circulación sin cumplir los propósitos que la ley tuvo en vista al autorizarlos;

Que de lo anteriormente expuesto se desprende la facultad del Poder Administrador para llevar a la práctica las obras autorizadas por las leyes de octubre 3 de 1905, 21 de enero de 1910 y 4 de octubre de 1911, en la medida de los recursos que ella arbitra y de los saldos comprobados en la investigación administrativa correspondiente;

Por todo ello, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

1° Emitir hasta el límite de lo autorizado por el artículo 26 de la Ley de 21 de enero de 1910, títulos de la deuda interna de la Provincia a los cuales se refiere el artículo 10 de la Ley de octubre 3 de 1905, por un valor nominal de tres millones

ciento seis mil pesos moneda nacional (\$ 3.106.000 $\frac{m}{n}$) de curso legal, del seis por ciento (6 %) de interés y uno por ciento (1 %) de amortización anual acumulativa.

Art. 2° Reimprimir los valores indebidamente incinerados por la Junta de Crédito Público, el día 7 de octubre de 1921 (constancias de las actas de fojas 4, 5 y 6 del expediente letra C, número 155, del año 1915) por el importe nominal en títulos de obras de salubridad de ciento setenta y un mil pesos moneda nacional (\$ 171.000 $\frac{m}{n}$).

Art. 3° Los títulos mencionados en el artículo 1° de esta resolución se pondrán en circulación con el cupón del 1° de enero de 1923 en adelante, con la numeración correlativa que corresponda y que suministrará la Oficina de Crédito Público. Los títulos a reimprimirse llevarán la siguiente numeración y cupones:

del número 11.315 al 11.403, cupón 1° de enero de 1912 o sean ochenta y nueve títulos de pesos 500	44.500
del número 2869 al 4104 de 100 pesos cada uno, con el cupón de 1° de enero de 1912 o sean	123.600
del número 4955 al 5012 de pesos 50 cada cupón del 1° de enero de 1912 o sean 58 títulos	2.900
	<hr/>
Total a reimprimirse	171.000

ciento setenta y un mil pesos moneda nacional.

Junto a la numeración para control deberá agregarse las palabras «reimpresión año 1923».

Art. 4° Por el Ministerio de Hacienda se ordenará la reimpresión correspondiente en los Talleres de Impresiones Oficiales.

Art. 5° Las oficinas respectivas del Ministerio de Obras Públicas, proyectarán la ampliación de las obras autorizadas por las leyes de referencia a fin de llevar a la brevedad posible a la población de La Plata los beneficios de las obras sanitarias en las condiciones que estipulan las mismas leyes.

Art. 6° Comuníquese, etc.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

GEODESIA
CATASTRO Y MAPA DE LA PROVINCIA

APROBACIÓN DEL CONVENIO PARA LA EJECUCIÓN DE TRABAJOS
ASTRONÓMICOS, GEODÉSICOS Y TOPOGRÁFICOS

*El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos
Aires, sancionan con fuerza de —*

LEY:

Art. 1º Apruébase el convenio celebrado por el Director del Instituto Geográfico Militar de la Nación y el Director General de Tierras y Geodesia de la Provincia, el día 15 de julio de 1919, para la ejecución de los trabajos astronómicos, geodésicos y topográficos (planimetría y altimetría).

Art. 2º Los trabajos que se realicen en virtud de esta ley, son de utilidad pública y las comisiones encargadas de los mismos tendrán libre acceso a las propiedades y edificios de particulares en el desempeño de su comisión, previa comunicación a sus ocupantes, y podrán instalar en ellos las marcas y señales que determinen las obras.

Art. 3º A los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, declárase, igualmente, de utilidad pública los sitios o lugares donde se instalen las señales geodésicas o topográficas, y, en consecuencia, que ellos puedan ser objeto de expropiación por la Provincia, si así lo juzgase necesario.

Art. 4º Las marcaciones, señales e instalaciones de protección se considerarán bienes de uso público y los que las dañen, ya sea destruyéndolas, deteriorándolas o modificando su posición, incurrirán en las penalidades que surjan de esa condición.

Art. 5º El Poder Ejecutivo aplicará, a efectos de sufragar los gastos que se originen en la ejecución de los trabajos, la cantidad de veinte mil pesos moneda nacional, mensuales, durante lo que reste del corriente año una vez sancionada la ley, cantidad que se tomará de rentas generales por considerarse de urgencia estos trabajos, debiéndose imputar a los presupuestos futuros en cantidades anuales de 600.000 pesos moneda nacional durante seis años.

Art. 6° El Poder Ejecutivo procederá a efectuar el catastro de la Provincia, a base de la triangulación y nivelación de su territorio y del estudio de las características de la propiedad raíz.

Art. 7° El Poder Ejecutivo presentará dentro del término de dos meses, para la sanción legislativa, el plan de trabajos para la realización del catastro.

Art. 8° El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 9° Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, a cinco de octubre de mil novecientos veinte.

Observada por el Poder Ejecutivo en octubre 11 de 1920.

La Honorable Legislatura insistió en su sanción en junio 21 de 1921.

Promulgada en agosto 22 de 1921.

PLAN DE DETALLE Y REGLAMENTO DEL CONVENIO CELEBRADO ENTRE EL GOBIERNO NACIONAL Y EL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, REFERENTE A LA CARTA DEL TERRITORIO DE LA PROVINCIA.

Haciendo uso de la autorización conferida en el artículo 1° del Convenio General, celebrado el 15 de julio de 1919, entre el Director del Instituto Geográfico Militar de la Nación y el Director General de Tierras y Geodesia de la Provincia de Buenos Aires, *ad referendum* de sus respectivos Gobiernos y aprobado por Superior Decreto del Gobierno de la Nación de fecha 3 de noviembre de 1922 y Ley Provincial del 22 de agosto de 1921, relativo a los trabajos astronómicos, geodésicos y topográficos, necesarios para la obra del mapa y catastro de la Provincia, se conviene el siguiente plan de trabajo:

Art. 1° El Instituto Geográfico Militar procederá a ejecutar las operaciones astronómicas, trigonométricas, de nivelación de los levantamientos topográficos y de los cálculos necesarios al objeto arriba estipulado, así como todos los trabajos de dibujo e impresión de la Carta.

Art. 2° La triangulación se efectuará siguiendo, en general, el «esquema de las cadenas de puntos de primer orden» publicado en el anuario del Instituto (tomo I, 1912).

El trabajo se iniciará simultáneamente sobre la cadena G, entre Zárate y San Nicolás (a objeto de unir la triangulación

con la de Santa Fe) y en la zona inundable, arrancando de vértices existentes en los alrededores de Chascomús.

Se tendrá especial cuidado de referir a la triangulación los puntos geográficos o políticamente importantes, las islas del océano, del Delta, del río Negro y los trabajos de la Provincia o de Reparticiones Nacionales.

Art. 3° Los puntos fijos de la triangulación deberán ser ubicados en el territorio de la Provincia, excepción de aquellos que por conveniencia en la ejecución del trabajo deban serlo en territorio de las Provincias o Territorios Nacionales limítrofes.

Art. 4° La densidad de los puntos trigonométricos debe estar de acuerdo con la de los detalles topográficos y catastrales de cada región, con un mínimo de dos puntos por cada cien kilómetros cuadrados. De estos puntos se darán las coordenadas planas.

Art. 5° La nivelación de alta precisión procederá según grandes polígonos de seiscientos kilómetros aproximadamente, siguiendo de preferencia líneas férreas. Sobre estos polígonos se apoyarán los de nivelación de segundo orden. La nivelación trigonométrica para el relleno altimétrico arrancará de la nivelación geométrica.

En vista de la urgencia con que la Provincia necesita los resultados de la nivelación en la zona inundable para proyectar las obras de defensa, el Instituto se esforzará para proveer esos datos a la brevedad posible. Según el representante de la Provincia la zona en cuestión corresponde a los polígonos IV, V, VI y VII del croquis adjunto.

Lo mismo que en la triangulación tratará el Instituto de que los puntos geográficos o políticamente importantes reciban una cota directa y colocará en puntos característicos por donde pase su nivelación, pluviómetros económicos y relacionará sus *ceros* cuando la Provincia provea estas escalas.

Art. 6° Siendo necesario conocer los niveles medio, máximo y mínimo del Océano Atlántico para las obras hidráulicas de la Provincia, el Instituto instalará por cuenta de ésta a lo menos tres mareógrafos en lugares convenientes y efectuará observaciones continuadas durante un mínimo de cinco años, entregándolos después a la Provincia si de común acuerdo no se resuelve lo contrario. Estos mareógrafos serán

relacionados con la nivelación de precisión y con los otros ya instalados por el Ministerio de Obras Públicas y por la Marina. Cerca del mareógrafo fundamental se construirá, por cuenta del Instituto una marcación altimétrica especialmente firme para conservar en forma adecuada el *horizonte normal* o *cero* del país.

Art. 7º El levantamiento se hará en una de las tres escalas: 1:25.000, 1:50.000, 1:100.000 según lo exijan los detalles del terreno.

En él se establecerán curvas batimétricas en los grandes lagos y lagunas de la Provincia y las líneas de alta y baja marea en las costas del Atlántico y del Río de la Plata.

Art. 8º Las operaciones astronómicas, geodésicas y el levantamiento; la marcación de los puntos planimétricos y la de los altimétricos, a distancias no mayores de cuatro kilómetros; los cálculos y la confección del material cartográfico, serán efectuados de acuerdo a los métodos, procedimientos y precisión especificados en el tomo I, páginas 18 a 25, tomo III, páginas 8 a 20 y tomo IV, páginas 159 a 173 de los Anuarios del Instituto.

Art. 9º Tan pronto como el Instituto consiga resultados definitivos los comunicará al Gobierno de la Provincia sin perjuicio de las publicaciones a que se refiere el artículo 5º del Convenio General. Igualmente le facilitará los datos provisorios que la Provincia le solicite.

La Provincia facilitará, a requerimiento del Instituto, los datos geodésicos y topográficos que tenga con la anticipación necesaria para utilizarlos en la zona donde deba operar.

Art. 10. La documentación original de todo trabajo se archivará en el Instituto. A la Provincia se pasarán copias legalizadas de las libretas de campaña y carpetas de los cálculos principales, la monografías y cotas de los vértices y fotografías de los levantamientos originales, si éstos no se editan en su propia escala. Los informes de las comisiones se extenderán sobre datos geográficos generales, etc., y de ellos se pasará copias a la Provincia.

Art. 11. El Instituto empleará las cuotas mensuales en el pago del viático del personal de las comisiones en la Provincia y del sueldo y viático del personal extraordinario previsto en el artículo 3º del Convenio General, para cubrir los gastos

de adquisición y manutención de los elementos de movilidad y para los generales que ocasione el trabajo de las comisiones.

El Instituto utilizará como auxiliares en las operaciones de campaña, soldados de la compañía obrero topográfica, en cuanto el efectivo de ella lo permita. Cuando la tropa destinada a los trabajos en la Provincia, no alcance a cubrir las necesidades o cuando se requieran servicios especiales como baqueanos, capataces de zorras de ferrocarriles, etc., el Instituto recurrirá a tomar peones como personal auxiliar de campaña.

Los viajes del personal y transporte de carga por ferrocarril dentro de la Provincia se efectuarán mediante órdenes de pasajes y de carga proporcionadas por el Instituto. Se costeará con la contribución de la Provincia los gastos de correspondencia ocasionados por las comisiones, la confección o impresión de cualquier plano o carta que no sea la topográfica 1:100.000. A los gastos de impresión y publicación de esta carta (litográficos, fotográficos, papel, etc.) concurrirán proporcionalmente al número de ejemplares que necesitaren el Instituto y la Provincia.

Art. 12. Si la Provincia, por conveniencia propia, aumenta la contribución fijada, el Instituto se obliga a dar mayor actividad a las operaciones en la zona que aquélla determine, siempre que su personal e instrumental disponible lo permitan.

Art. 13. Durante dos o tres meses del año, cuando las condiciones climatéricas sean más desfavorables para las operaciones en campaña, podrá disponerse que parte del personal de las comisiones quede adscripto a los trabajos de gabinete y preparación de los elementos para la campaña próxima.

Art. 14. Se firman dos ejemplares de un mismo tenor en la Capital Federal a los ocho días del mes de febrero del año mil novecientos veintitrés. — *Ladislao M. Fernández*, Director General del Instituto Geográfico Militar. — *Raúl Gómez*, Director General de Tierras y Geodesia.

La Plata, febrero 29 de 1924.

Visto el informe de la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de la Provincia, en el que solicita la aprobación por el Poder Ejecutivo de la modificación del artículo 6° del Conve-

nio General y Plan de Detalles de los trabajos de triangulación y nivelación del territorio de la Provincia, propuesta por el Instituto Geográfico Militar y aprobada por el Ministerio de Guerra, en virtud de las dificultades que surgían en la realización y fiscalización por esa Repartición de los mismos, y como consecuencia la modificación del artículo 1° del decreto de fecha mayo 21 de 1923; el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Aprobar la modificación introducida en el artículo 6° del Convenio a que se hace mención en el exordio de la presente, el que quedará redactado en la siguiente forma:

«Art. 6° La Provincia designa como su representante ante el Instituto en cuanto se refiere a la parte técnica de las operaciones, su conducción en general y modificaciones eventuales del plan de detalles convenido y como intermediario para recabar del Instituto Geográfico Militar, informes técnicos y datos de la Provincia, a la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de la provincia de Buenos Aires».

Art. 2° Modificar el artículo 1° del decreto de fecha mayo 21 de 1923, que corre a fojas 5 del expediente I, 26423, del Ministerio de Hacienda, el que quedará como sigue:

«Art. 1° Autorízase a la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de la provincia de Buenos Aires, para cumplimentar el artículo 6° del Convenio celebrado entre la Provincia y el Instituto Geográfico Militar en representación de la Nación, aprobado por Ley de 22 de agosto de 1921 debiendo esta oficina, seguir las operaciones convenidas, tanto de campaña como de gabinete e informar al Poder Ejecutivo de acuerdo con lo establecido en dicha Ley».

Art. 3° Comuníquese; pase a la Dirección General de Obras Públicas, para su conocimiento y demás efectos.

OANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, abril 29 de 1924.

Vistas las presentes actuaciones por las que la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de la Provincia, solicita sea liquidada mensualmente la partida de pesos 33.333 al Instituto Geográfico Militar para cumplimentar el artículo 4° de la

Ley-convenio celebrada entre ese Instituto y la Provincia, para la triangulación de la misma, como así también la entrega mensual de pesos 1000 para gastos generales, útiles de dibujo, instrumentos, conservación y restauración de planos y la liquidación por una sola vez de la suma de pesos 14.400 para impresión de planos catastrales de los partidos de la Provincia.

Y considerando:

Que de acuerdo con el informe de la Contaduría General corresponde liquidar mensualmente la suma de pesos 33.333 moneda nacional, durante los meses de abril a diciembre inclusive y pesos 100.003 correspondientes de enero a marzo próximos pasados, que aún no se han liquidado;

Que con respecto a la partida de pesos 1000 moneda nacional, ya se liquida mensualmente al Habilitado del Ministerio de Obras Públicas, para tal fin; y que en cuanto a la tercera partida no puede liquidarse en la forma indicada, por tratarse de una partida global;

Por todo lo expuesto, el Poder Ejecutivo, en mérito de las razones expresadas en los precedentes informes —

RESUELVE:

1° La Contaduría General incluirá en la planilla general que liquida mensualmente a favor del Habilitado del Ministerio de Obras Públicas las siguientes cantidades:

a) Pesos 33.333 moneda nacional por los meses de abril a diciembre inclusive; y

b) Pesos 100.003 moneda nacional, por los meses de enero a marzo inclusive, con destino al pago de las cuotas a entregar al Instituto Geográfico Militar.

2° Impútese al Item 129 del Presupuesto vigente (partida de pesos 400.000 moneda nacional).

3° En cuanto a la suma de pesos 1000 moneda nacional téngase en cuenta lo informado a fojas 10 por la Contaduría General.

4° Comuníquese; fecho pase a la Dirección de Obras Públicas, para su conocimiento y demás efectos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, marzo 12 de 1924.

Vista la comunicación pasada por el Director General del Instituto Geográfico Militar en el que da cuenta que el Ministerio de Guerra ha dispuesto que los pasajes, encomiendas y cargas utilizadas por las comisiones que trabajan para el levantamiento de la carta de cada provincia, deben ser abonados por las mismas y que a partir del 1º de febrero próximo pasado, el gasto efectuado se cargará a la cuenta del Gobierno de la Provincia;

El Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta los informes de la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa y Contaduría General —

RESUELVE:

1º Tomar conocimiento de lo dispuesto por el Instituto Geográfico Militar.

2º Los gastos que origine la triangulación de la Provincia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3º del convenio general, celebrado entre el Instituto Geográfico Militar y la Provincia, se atenderá del Item 129 del Presupuesto vigente partida de pesos 400.000 moneda nacional).

3º Comuníquese; fecho pase a la Dirección General de Obras Públicas para su conocimiento y demás efectos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 26 de 1924.

Vista la nota de la Dirección General de Obras Públicas de fojas 11, en la que adjunta para su aprobación copias por orden numérico y alfabético y plano de la Provincia con la división política, referida por la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa; sobre nomenclatura y numeración de los Partidos de la Provincia de acuerdo con las leyes y decretos vigentes y la numeración correspondiente del Registro Gráfico adoptados para el Catastro, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Aprobar la nomenclatura que se hace mérito en el exordio de la presente.

2º Comuníquese; fecho, pase a la Dirección General antes citada, para su conocimiento y demás efectos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, julio 18 de 1923.

Considerando:

Que el estudio económico de las lagunas fiscales de la Provincia, a los efectos de la mejor administración de esos bienes, exige previamente la mensura para llegar al deslinde material de las mismas pues en la actualidad el conocimiento de esos datos se reduce a las mensuras de las tierras particulares limítrofes, operaciones que por lo general datan de época remota.

Que tal operación comporta además, el estudio de los derechos reales del Estado y de particulares sobre esos bienes, y con ellos se podría practicar simultáneamente el estudio de las condiciones de acceso y transporte económico de los productos, a objeto de que en su oportunidad sean éstos practicables.

Que el Poder Ejecutivo, por resolución de fecha 19 de agosto de 1922, ha ordenado ya el estudio económico de las lagunas y dispuesto la inversión de la suma mensual de 600 pesos moneda nacional, cantidad que resultaría insuficiente a los efectos indicados en el considerando precedente.

Que si bien la falta de mensura propia, a cada laguna, no ha impedido que el Fisco dispusiera de ellas acordando su explotación mediante subastas públicas, las operaciones que se proyectan redundarán en mayores beneficios, pues aumentarán las seguridades de su explotación regular en las concesiones actuales y permitirán en lo futuro una administración más perfecta;

Que en la última subasta, ordenada por decreto de 30 de noviembre de 1922, el Poder Ejecutivo acordó plazo de 60 días a los propietarios ribereños que tengan reclamaciones, pendientes, para que probaran su pretendido derecho, término dentro del cual deberían quedar amojonadas, o convenientemente señaladas sus propiedades a su costo, y que los propietarios ribereños que sean dueños de parte de lagunas, deberían presentarse, dentro del mismo término al Ministro de Hacienda, para convenir el establecimiento de señales, que determinen el deslinde con la porción fiscal, y que asimismo, se dispuso que pasado ese plazo, el Estado no admitirá reclamo de los ribereños o copropietarios.

Que los plazos citados vencieron con exceso, presentándose un número muy reducido de ribereños.

Que las operaciones de mensura y los resultados que ellas arrojen no pueden modificar la situación legal de las conce-

siones últimamente acordadas, desde que, en la subasta ordenada el 30 de noviembre de 1922 se ha dejado establecido que «Si por causa de orden legal o por mensura de la laguna o campo limítrofe a ella viniera a restringirse o modificarse sus dimensiones o disminuirse los beneficios de la explotación, el contrato no podrá ser modificado en vista de esa circunstancia, ni el Fisco quedará obligado a indemnizar al concesionario.

Que no siendo posible realizar las operaciones de mensura simultáneamente en todas las lagunas, conviene al interés fiscal iniciarlas en aquellas de mayor importancia en que se han suscitado reclamos a efecto de asegurarles más prontamente los beneficios de esas diligencias.

Por todo ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Art. 1º Por la Dirección de Obras Públicas procédase a la mensura administrativa y estudio técnico de las condiciones de esas lagunas mientras la Dirección de Tierras prosigue el estudio de esos bienes bajo la faz económica, como está ordenado por resolución de fecha 19 de agosto de 1922.

Art. 2º Los trabajos se iniciarán en las Lagunas Salada, Grande y Chica, del partido de General Juan Madariaga.

Art. 3º Comuníquese, etc

CANTILLO.
JOSÉ O. CASÁS.

LEY ORDENANDO LA MENSURA DEL ENSANCHE
DEL EJIDO DE PERGAMINO

El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Procédase al ensanche del Ejido de la ciudad de Pergamino, ajustándose al plano oficial en la siguiente forma:

1º Prolongando hacia el Sud, el Bulevar Africa, en una extensión de cinco mil metros, a partir desde su intersección con el arroyo de Pergamino.

2º Prolongando hacia el Sud, el Bulevar Oceanía, en línea paralela al Africa, en una longitud tal, que con la línea anterior forme un paralelogramo.

Art. 2º Declárase de utilidad pública las tierras comprendidas en el área que abarca la línea del ensanche.

Art. 3º El Ministerio de Obras Públicas procederá, dentro de los treinta días de sancionada la presente, a levantar un censo de las propiedades comprendidas en el ensanche y el nombre de los respectivos propietarios.

Art. 4º El mismo Ministerio procederá a la formación de un plano de las tierras a expropiarse subdividiéndolas en chacras, con una superficie de veintisiete hectáreas cada una y éstas en el número de Quintas que dicho Ministerio aconseje de cuatro porciones iguales. Las calles tendrán un ancho de veinte metros y los Bulevares treinta.

Art. 5º Efectuada la expropiación y practicado el plano de subdivisión, el Poder Ejecutivo, las sacará a subasta pública totalmente o por partes, a base del precio de costo más la proporción de gastos correspondientes, en las siguientes condiciones de pago:

Veinte por ciento al contado y el saldo en ocho cuotas anuales del diez por ciento, y cinco por ciento de interés que el Gobierno abone en caso de usar este crédito.

Hasta su completo pago, las propiedades vendidas quedarán afectadas en primera hipoteca.

Art. 6º En caso de sobrante, éste se destinará íntegramente a la construcción o mejoramiento de Edificios Escolares en la ciudad o campaña del partido de Pergamino.

Art. 7º El Poder Ejecutivo, queda autorizado para disponer de Rentas Generales hasta la suma de un millón de pesos moneda nacional, o usar del crédito por la misma suma, en cumplimiento de la presente.

Art. 8º El producto de la venta de las tierras será, en caso necesario invertido para completar las expropiaciones autorizadas por la presente, y hechas, el producido será inmediatamente aplicado al reembolso de las sumas invertidas por el Poder Ejecutivo.

Art. 9º Exceptúase de la expropiación, a toda propiedad con una extensión no mayor de veintisiete hectáreas, salvo en la parte necesaria para mantener la unidad del trazado.

Art. 10. Se exceptúa, también a los propietarios de extensiones mayores de veintisiete hectáreas, que dentro del término de dos meses de la sanción de la presente, declaren al Poder Eje-

cutivo que optan efectuar por su cuenta las subdivisiones y ventas de sus propiedades, de acuerdo con los planos y condiciones establecidas por el Departamento de Ingenieros.

En este caso el Poder Ejecutivo, fijará fecha dentro de la cual deberá efectuarse el remate. Los propietarios que después de hecha la declaración desistan de su cumplimiento o no la hicieran efectivo dentro del término señalado para el remate, sufrirán una multa de mil pesos moneda nacional, sin perjuicio de procederse a la expropiación.

Art. 11. El Registro de la Propiedad no podrá inscribir a nombre de una misma persona, más de dos chacras del nuevo y viejo ejido.

Art. 12. El Poder Ejecutivo procederá, al dar cumplimiento a la presente, a la expropiación de las chacras del ejido actual, a los fines establecidos por el artículo 11 de la presente ley.

Art. 13. Es obligación de los adquirentes en la estación pro-picia inmediata proceder al arbolado, bajo la Dirección de la Municipalidad hacia las calles o Bulevares.

Esta obligación es extensiva para los propietarios de las chacras comprendidas en el ejido actual.

En caso de no dar los propietarios cumplimiento a esta obligación la Municipalidad lo hará por cuenta de ellos.

Art. 14. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, a veintiseis días del mes de octubre de mil novecientos veintitrés.

JOAQUÍN MARTÍNEZ SOSA.

Ramón Iramain,
Secretario del Senado.

CARLOS A. SÁNCHEZ.

P. M. Ferrer,
Sec. de la H. C. de Diputados.

La Plata, mayo 17 de 1923.

Vistos los planos presentados por el señor Félix de Alzaga Unzué, en representación de la señora María Unzué de Alvear, para la fundación de un pueblo en el partido de General Arenales, próxima a la Estación La Trinidad del F. C. C. B. A.

Visto igualmente el escrito presentado por el señor Esteban Castaig, apoderado de la señora María Unzué de Alvear, en el que acepta lo establecido en el informe de fojas 12 vuelta y 13; el Poder Ejecutivo, atento lo informado por la Dirección General de Tierras y Geodesia —

RESUELVE:

1º Aprobar los planos presentados para la fundación de un pueblo en terrenos de propiedad de la señora María Unzué de Alvear, el que se denominará «La Trinidad».

2º Pase a la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente a la interesada, previa reposición de fojas, debiendo en su oportunidad escriturarse las reservas mencionadas por la Dirección General de Tierras y Geodesia.

3º Aceptar al ingeniero Arsenio Bergallo propuesto por la interesada para que haga el replanteo, debiendo aceptar el cargo correspondiente ante el Escribano Mayor de Gobierno.

4º Publíquese e insértese en el «Boletín» y Registro Oficial.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, julio 17 de 1923.

Vistos los planos presentados por el señor Nicanor F. Urdampilleta, para la fundación de un pueblo en el partido de Bolívar, sobre la Estación «Torrecita» del F. C. S.; el Poder Ejecutivo, atento lo informado por la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de la Provincia —

RESUELVE:

1º Aprobar los planos presentados por el señor Nicanor F. Urdampilleta, para la fundación de un pueblo en un terreno de su propiedad, el que se denominará «Urdampilleta».

2º Pase a la Escribanía Mayor de Gobierno, para que notifique la presente al interesado, previa reposición de fojas, debiendo escriturar en su oportunidad las reservas mencionadas por la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de la Provincia.

3º Aceptar al perito agrimensor don Alfredo Monteverde, propuesto por el interesado, para que haga el replanteo, debiendo aceptar el cargo correspondiente ante el Escribano Mayor de Gobierno.

4º Publíquese e insértese en el «Boletín» y Registro Oficial.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, julio 30 de 1923.

Vistos los planos presentados por el señor Luis P. O'Farrel, albacea testamentario del señor Tomás Keating, para la fundación de un pueblo en el partido de Chacabuco; el Poder Ejecutivo, atento lo informado por la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de la Provincia —

RESUELVE:

1º Aprobar los planos presentados por el señor Luis P. O'Farrel, para la fundación de un pueblo el que se denominará «Tomás Keating».

2º Pase a la Escribanía Mayor de Gobierno, para que notifique la presente al interesado, previa reposición de fojas, debiendo escriturar en su oportunidad a favor del Fisco las reservas mencionadas por la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de la Provincia.

3º Aceptar al ingeniero Alejandro Varangot, propuesto por el interesado para que haga el replanteo, debiendo aceptar el cargo correspondiente ante el Escribano Mayor de Gobierno.

4º Publíquese e insértese en el «Boletín» y Registro Oficial.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

La Plata, septiembre 27 de 1923.

Vistos los planos presentados por la señora Victoria Carboni de Dumais, para la fundación de un pueblo en el partido de Lobos; y —

Considerando:

Que de acuerdo con lo informado por la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de la Provincia, resulta que el proyecto de referencia no se ha ajustado a las disposiciones establecidas en el decreto de 26 de agosto de 1910;

Que en la vista conferida a la recurrente se indica que la Ley de 19 de junio de 1913 no establece que deben llenarse dichos requisitos;

Que el señor Asesor de Gobierno manifiesta en su dictamen no ser aplicable el decreto mencionado por la Dirección técnica ya que con posterioridad a él se promulgó la Ley de junio de 1913;

Que la recurrente no ha dado cumplimiento al artículo 18 de la Ley de junio 19 de 1913, en lo referente a las reservas que deberán escriturarse a favor del Fisco;

Por estas consideraciones; el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Aprobar los planos presentados por la señora Victoria Carboni de Dumais, para la fundación de un pueblo en el partido de Lobos, el que se denominará «Antonio Carboni».

2º Pase a la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente a la interesada previa reposición de fojas, debiendo escriturarse en su oportunidad a favor del Fisco las reservas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 de la Ley de junio 19 de 1913.

3º Aceptar al ingeniero civil Alfredo Della Croce para efectuar la operación de replanteo debiendo aceptar el cargo correspondiente ante el Escribano Mayor de Gobierno.

4º Publíquese e insértese en el «Boletín» y Registro Oficial.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, octubre 4 de 1923.

No habiéndose presentado al Ministerio de Obras Públicas el ingeniero señor Ernesto G. S. Hogg, designado de acuerdo con la resolución de fecha agosto 31 de 1918, a tomar la intervención que le corresponde para efectuar la operación de replanteo del pueblo «Capitán Castro», como lo establece la resolución de mayo 30 próximo pasado, que corre a fojas 60 del presente, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Desaprobar los planos presentados por el señor Andrés Castro para la fundación del pueblo «Capitán Castro», en el partido de Pehuajó, y dejar sin efecto todo lo actuado.

2º Pase a la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de la Provincia, para que tome conocimiento; fecho, vuelva.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

AGRICULTURA, GANADERÍA E INDUSTRIAS

DECRETO N° 310

La Plata, mayo 30 de 1923

Considerando:

Que si bien el Poder Ejecutivo inspirado en el propósito de desarrollar una política forestal amplia, sometió en agosto del año próximo pasado, a la consideración de la Honorable Legislatura un proyecto de Ley de Fomento de la Creación de Bosques, el cual contempla los diferentes aspectos del problema silvícolo;

Que para la provincia de Buenos Aires, éste asume caracteres de importancia como lo comprueban las cifras estadísticas, por cuanto, si bien la superficie boscosa de la República asciende a 1.068.884 kilómetros cuadrados, siendo la extensión total de su territorio de tres millones de kilómetros cuadrados, la de la Provincia apenas alcanza a 1694 en una extensión territorial de 305,121 kilómetros cuadrados;

Que en relación a la superficie de la Provincia, el porcentaje de 0.55 resulta en extremo exiguo toda vez que la ciencia silvícola establece que el porcentaje medio de superficie boscosa de un Estado, en relación con la extensión territorial, debe oscilar entre el 20 y 30 por ciento para que su influencia sea sensible sobre el clima y demás factores que contribuyen al aumento de su prosperidad;

Que la provincia de Buenos Aires organizó hace doce años el primer certamen de esta índole, despertando interés los diferentes trabajos presentados, así como las conclusiones y votos sancionados;

Que el tiempo transcurrido permite abrigar la esperanza de que un mayor aporte de experiencia de parte de los cultores del árbol, se traduzca en eficaces medidas de Gobierno complementarias de las que éste se propone adoptar y ha expuesto en su proyecto de ley;

Por estas consideraciones, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1° La Dirección de Agricultura del Ministerio de Obras Públicas organizará el Segundo Congreso Forestal y Frutal de

la provincia de Buenos Aires, debiendo previamente someter a la consideración del Poder Ejecutivo las facetas de su organización, temas a tratarse, etc.

Art. 2º El Congreso Forestal y Frutal se celebrará en La Plata, del 25 de mayo al 5 de junio de 1924.

Art. 3º Comuníquese, etc.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

DECRETO N° 409

La Plata, agosto 14 de 1923.

Considerando:

Que la Ley del Presupuesto vigente autoriza, de acuerdo con el plan trazado por el Poder Ejecutivo para el fomento de las industrias de granja la celebración de varias exposiciones y concursos en la Capital y diversas ciudades y pueblos de la Provincia;

Que la Sociedad Rural Argentina en conocimiento de estos propósitos manifestó su adhesión y ofreció su desinteresado y eficiente concurso para contribuir al mejor éxito de los certámenes;

Que tratándose de una asociación tan caracterizada, organizadora durante muchos años de exposiciones y ferias, su ofrecimiento fué acogido con simpatía por el Poder Ejecutivo;

Que es conveniente vincular la acción de la Dirección de Agricultura y Ganadería con la de la prestigiosa Institución a fin de obtener los benéficos resultados determinante en su iniciativa, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Acéptase el concurso ofrecido por la Sociedad Rural Argentina para que, de acuerdo con la Dirección de Agricultura y Ganadería, organice en La Plata la Exposición de Agricultura y Concurso de Vacas Lecheras; en Tandil, Cañuelas, General Rodríguez, Balcarce y Magdalena, exposiciones y concursos regionales de lechería y anexos, en Azul, Saladillo, San Nicolás y Chivilcoy, exposiciones de agricultura y productos de granja.

Art. 2º Líbrese orden al Ministerio de Hacienda para que por la Tesorería General se entregue al señor Presidente de la So-

ciudad Rural Argentina, Ingeniero Pedro T. Pagés, con cargo de rendir cuenta, las sumas que determinan las partidas especiales del Item 130 del Presupuesto vigente que se especifican a continuación: (\$ 300 $\frac{m}{n}$) tres mil pesos moneda nacional, para exposición de avicultura; (3 8000 $\frac{m}{n}$) tres mil pesos moneda nacional, para concurso de vacas lecheras en La Plata; (\$ 15.000 $\frac{m}{n}$) quince mil pesos moneda nacional, para exposiciones y concursos regionales de lechería y anexos en Tandil, Cañuelas, General Rodríguez, Balcarce y Magdalena; para exposiciones de avicultura y productos de granja en Azul, Saladillo, San Nicolás y Chivilcoy (\$ 12.000 $\frac{m}{n}$) doce mil pesos moneda nacional.

Art. 3º El Poder Ejecutivo se reserva del total de (\$ 33.000 moneda nacional) treinta y tres mil pesos moneda nacional, que suman las partidas especificadas en el artículo anterior, la suma de (\$ 4000 $\frac{m}{n}$) cuatro mil pesos moneda nacional, para atender los gastos que originen la publicidad y propaganda de estos certámenes y la impresión de los catálogos oficiales correspondientes.

Art. 4º Autorízase a la Oficina de Publicidad del Ministerio de Obras Públicas, para realizar la publicidad y propaganda de estos certámenes, así como para editar los catálogos oficiales respectivos.

Art. 5º Los gastos que por cualquier otro concepto origine la organización de las exposiciones y concursos detallados en el artículo 1º se atenderá con las partidas especiales especificadas en el artículo 2º.

Art. 6º Hágase saber a la Sociedad Rural Argentina, agradeciéndole el concurso aceptado, comuníquese, etc.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

DECRETO N° 521

La Plata, febrero 22 de 1924.

Preocupado este Gobierno en mejorar la enseñanza técnico-práctica en materia agrícola, ganadera, frutal e industrias afines de las Escuelas y Establecimientos que funcionan en la provincia de Buenos Aires, como así también de la defensa

de la agricultura y ganadería, e intensificar la producción de los viveros oficiales propendiendo en la mejor forma posible al fomento de la arboricultura en la Provincia, y --

Considerando:

Que para conseguir los fines indicados, es necesario armonizar la acción de los diversos establecimientos de enseñanza y de producción antes indicados a efectos de proceder a una revisión de los métodos de enseñanza y de trabajo de acuerdo con lo que la experiencia y el progreso actual aconsejan;

Que es asimismo necesario orientar los métodos de enseñanza y trabajo en estos establecimientos hacia normas y procedimientos que armonicen con los conceptos actuales de la valorización del trabajo, propendiendo a que los egresados adquieran la capacidad y el hábito de bastarse en la vida, con el producto de sus artes y profesión adquirida en los institutos del Estado;

Que las orientaciones y el encauzamiento de la marcha de los establecimientos dentro de las normas indicadas deberán surgir del mutuo acuerdo, consejo y estudio que las direcciones centrales les impriman — Ministerio, Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias — y las diversas Direcciones de Escuelas y Establecimientos;

Que para obtener las finalidades indicadas, se hacen necesarias reuniones periódicas de los diversos directores y encargados de establecimientos bajo la Dirección Superior del Ministerio de Obras Públicas, por donde se dispondrá lo pertinente a los efectos de estas reuniones y deliberaciones;

Por ello, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Terminado el ciclo escolar y de trabajo anual de las Escuelas, Institutos y Viveros a cargo del Ministerio de Obras Públicas y antes que se inicie el subsiguiente, deberán reunirse en La Plata, el Director de Agricultura, Ganadería e Industrias y todos los Directores de aquellos Establecimientos a objeto de informar, deliberar y armonizar, en conjunto, las diversas proposiciones e ideas conducentes a la realización de los propósitos que se mencionan en los considerandos de este decreto.

Art. 2° Las reuniones serán presididas por S. E. el señor Ministro de Obras Públicas, quien llevará como Jefe del Departamento de Obras Públicas el control de las ideas y planes propuestos a efecto de apreciar la posibilidad de su aplicación dentro del plan de acción que a juicio del Gobierno convenga seguir.

Art. 3° El resultado que surja del estudio y discusión de los diversos temas y materias expuestos en estas reuniones serán reunidos en un solo informe que se elevará al Poder Ejecutivo para su conocimiento, aprobación y aplicación.

Art. 4° Los gastos que demanden por movilidad, impresiones, estada del personal en La Plata, etc., se atenderá en el primer año de la partida que a cada Establecimiento le acuerda el Presupuesto vigente para gastos y en lo sucesivo se fijará en el presupuesto anual una partida destinada a ese objeto.

Art. 5° Fijase el 10 de marzo del corriente año la fecha en que tendrá lugar la primera reunión a que se refiere el presente decreto.

Art. 6° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, septiembre 18 de 1923.

Visto lo solicitado a fojas 1 por la Sociedad Rural Argentina y atento a los fines perseguidos por la misma, y lo informado precedentemente por la Dirección de Agricultura y Ganadería, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Establecer tres premios en dinero efectivo en la siguiente forma: un primer premio de (\$ 300 $\frac{m}{n}$) trescientos pesos moneda nacional, un segundo premio de (\$ 200 $\frac{m}{n}$) doscientos pesos moneda nacional y un tercer premio de (\$ 100 $\frac{m}{n}$) cien pesos moneda nacional, a adjudicarse a los criadores que presenten el mejor conjunto de aves en cada una de las exposiciones de avicultura a celebrarse en varias localidades de esta Provincia, cuya organización ha sido encomendada a la Dirección de Agricultura y Ganadería, con la colaboración de la Sociedad mencionada en el exordio de la presente.

2° El importe de los premios de referencia será atendido con la partida de (\$ 29.000 $\frac{m}{n}$) veintinueve mil pesos moneda nacional, entregada a la Sociedad Rural Argentina por decreto de fecha 14 de agosto próximo pasado y que fué imputada proporcionalmente a las partidas de pesos 3000 moneda nacional, fijadas en el Item 130 del Presupuesto vigente para la realización de los Concursos de Vacas Lecheras y Exposiciones de Avicultura.

3° Comuníquese a quienes corresponda y archívese.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, enero 5 de 1924.

Visto este expediente por el que el Centro de Estudiantes de la Escuela de Fruticultura de Dolores solicita la modificación de los artículos 72 y 87 del reglamento interno de ese establecimiento y atentos a los informes que anteceden, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Modificar los artículos 72 y 87 del reglamento interno de la Escuela de Fruticultura de Dolores, en la siguiente forma:

«Art. 72. Los alumnos gozarán durante el año escolar de sesenta días de vacaciones después de los exámenes de fin de curso, comprendidos desde el 15 de enero al 15 de marzo».

«Art. 87. En caso que un alumno quede aplazado en una o varias materias, en el examen final, deberá rendirlas satisfactoriamente al abrirse los nuevos cursos. En caso de nuevo aplazamiento deberá rendir examen a fin de curso y antes de dar el de las materias del inmediato superior».

2° Vuelva a la Dirección de Agricultura y Ganadería para su conocimiento y demás efectos.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

RAMBLA DE MAR DEL PLATA

ADMINISTRACIÓN DE LA RAMBLA DE MAR DEL PLATA

DECRETO N° 458

La Plata, octubre 10 de 1923.

Habiendo pasado a depender del Ministerio de Obras Públicas la Administración de la Rambla de Mar del Plata, de acuerdo con la Ley del Presupuesto vigente, y —

Considerando:

Que es necesario armonizar la acción de las reparticiones que por razón de sus funciones se hallan relacionadas entre sí ajustándolas a un criterio directriz uniforme;

Que a tal efecto fué creada la Dirección General de Obras Públicas con superintendencia sobre todas aquellas reparticiones destinadas a la obra pública propiamente dicha;

Que dentro de este concepto es oportuno incluir a la Administración de la Rambla de Mar del Plata, en mérito a sus atribuciones y objetivos, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1° Desde la fecha la Administración de la Rambla de Mar del Plata dependerá de la Dirección General de Obras Públicas.

Art. 2° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, noviembre 23 de 1923.

Vistas estas actuaciones iniciadas por la Administración de la Rambla de Mar del Plata, sobre disponibilidad de locales para ser sacados a subasta pública y relativas a modificaciones a introducir en los formularios, reglamento, pliego de bases y condiciones y contratos que sirven de base para los respectivos arrendamientos; y atento a lo informado por la

Dirección General de Obras Públicas y por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Art. 1° Modifícanse los formularios de referencia, en la siguiente forma:

a) *Reglamento*: Artículo 9° Los locatarios de balnearios tendrán derecho a ocupar gratuitamente en la playa para instalación las carpas denominadas «generales» para comodidad de sus clientes una superficie de terreno equivalente al veinticinco por ciento del total de metros cuadrados que mida el balneario arrendado.

Su ubicación, que deberá ser frente a éste y dentro de su extensión lineal, será fijado por la Administración de la Rambla.

La instalación en la playa de toda otra carpa sólo podrá hacerse con previo permiso de la Administración y previo pago de los derechos de ocupación correspondientes.

b) *Pliego de bases y condiciones*: Artículo 5° Los contratos respectivos se firmarán dentro de los diez días de notificada la aprobación de la subasta. La notificación se hará por medio de la Mesa de Entradas del Ministerio de Obras Públicas por cédula en el domicilio constituido por el que resulte adjudicatario y los interesados que no concurran en la fecha establecida a firmar el contrato perderán todos los derechos sobre el local licitado, como así también el depósito que hubieren efectuado.

c) *Contrato*: (Parte inicial). Entre el Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires, representado por la Dirección General de Obras Públicas, por una parte, y el señor don . . .
..... al que se denominará el «locatario», por la otra, se ha celebrado el siguiente contrato de locación, como resultado de la subasta de arrendamiento efectuada con fecha de

Art. 3° El precio del arrendamiento ha quedado establecido en la suma de . . . pesos moneda nacional por temporada, que el «locatario» se obliga a pagar a la Tesorería General de la Provincia o en el Banco de la Provincia a la orden de aquella repartición, debiendo la Administración de la Rambla practicar la liquidación correspondiente en la siguiente forma: un veinticinco por ciento al firmarse el presente contrato,

veinticinco por ciento antes del 20 de diciembre, veinticinco por ciento antes del 20 de enero y veinticinco por ciento antes del 20 de febrero. Los arrendamientos de la temporada subsiguiente se pagarán en la misma forma, proporción y fechas ya establecidas en este artículo, con excepción de la primera cuota de veinticinco por ciento que deberá abonarse antes del 20 de noviembre del año en que comienza la respectiva temporada.

Art. 7° El «locatario» se obliga a abonar por concepto de retribución de servicios, tales como alumbrado, limpieza, conservación de plantas y flores, la suma de cien pesos moneda nacional, como mínimo por temporada por cada local, que no exceda de cinco metros lineales de frente y los que excedan de esas dimensiones abonarán a razón de veinte pesos moneda nacional por cada metro lineal o fracción que ocupe el frente de su local. Queda a cargo exclusivo de los locatarios el pago del impuesto que se les exija en concepto de servicios sanitarios, según la tarifa correspondiente y dentro del plazo que se establezca.

Art. 2° Llámase a subasta pública para el arrendamiento de los locales de la Rambla de Mar del Plata que a continuación se expresan, de acuerdo con el pliego de condiciones, reglamento y formulario-contrato, que sirvieron de base para la respectiva subasta verificada últimamente y conforme a las modificaciones introducidas en los mismos según se especifica en el artículo anterior:

a) Números 122, 22 y 24, que ocuparon los locatarios señores Zárate Hermanos, deberán salir con base de (\$ 8000 $\frac{m}{n}$) ocho mil pesos moneda nacional, por temporada.

b) Números 129, 31 y 33, que ocupó el señor César Giaccaglia, deberán salir con base de (\$ 8000 $\frac{m}{n}$) ocho mil pesos moneda nacional por cada temporada.

c) Número 134, que ocupó la Compañía Sansinena, deberá salir con base de (\$ 4700 $\frac{m}{n}$) cuatro mil setecientos pesos moneda nacional por cada temporada.

d) Número 124, que ocupó «La Prensa», deberá salir con base de (\$ 4000 $\frac{m}{n}$) cuatro mil pesos moneda nacional por cada temporada.

e) Número 127, que ocupó «La Nación», deberá salir con base de (\$ 4000 $\frac{m}{n}$) cuatro mil pesos moneda nacional por cada temporada.

f) Número 131, que ocupó «La Razón», deberá salir con base de (\$ 4000 $\frac{m}{n}$) cuatro mil pesos moneda nacional por cada temporada.

g) Número 140, que ocupó el señor Francisco Tomassini, deberá salir con base de (\$ 5000 $\frac{m}{n}$) cinco mil pesos moneda nacional por cada temporada.

h) Número 9, concedido al Mar del Plata Jockey Club, según resolución de fecha 16 del corriente dictada en el expediente M, número 682, de 1923, que deberá salir con base de (\$ 2000 $\frac{m}{n}$) dos mil pesos moneda nacional por cada temporada.

Art. 3° El acto de la subasta a que se refiere el artículo anterior, tendrá lugar el día lunes (3) tres de diciembre próximo a las catorce y treinta horas (14,30) en la Dirección General de Obras Públicas, en presencia del Director de la misma, el Contador General de la Provincia y del Escribano Mayor de Gobierno, quien deberá testificar el acto.

Art. 4° Desígnase al Secretario de la Dirección General de Obras Públicas para que tenga a su cargo el respectivo remate.

Art. 5° Pliego de bases y condiciones, reglamento y formulario-contrato correspondientes, se hallarán a disposición de los interesados en la citada Dirección, donde podrán ser consultados todos los días hábiles durante las horas de oficina.

Art. 6° El término de los contratos en lo que respecta al pago de los arrendamientos por la presente temporada 1923-1924, se computará proporcionalmente al precio con que resulten adjudicados desde la toma de posesión de los locales.

Art. 7° Los correspondientes avisos se publicarán en los siguientes diarios: «Boletín Oficial», «Buenos Aires», «La Opinión» y «El Día», de La Plata; «La Epoca», «La Argentina», y «Ultima Hora», de la Capital Federal; durante el término de (8) ocho días anteriores al del remate.

Art. 8° En cuanto al local número 115 b) ocupado por la Compañía «Unión Telefónica» en virtud del servicio público que la respectiva oficina presta, no se sacará a subasta por lo cual la Dirección General de Obras Públicas, tomará las medidas pertinentes a fin de que se permita continuar a esa oficina en la ocupación del citado local, por el precio fijado en la concesión anterior y bajo las demás condiciones correspondientes; y en lo relativo a los locales números 144 y 142.

ocupados por el señor Francisco Figlioli y por doña Paulina P. de Berg. no corresponde sacarlos a subasta pública por hallarse en tramitación respectivamente, en los expedientes letra F, número 63 de 1923 y letra B, número 322 de 1923, el pedido de caducidad de los contratos referentes a estos locales cuyas solicitudes han formulado los mismos y sobre lo cual se resolverá como corresponde.

Art. 9º Comuníquese, publíquese en el «Boletín Oficial», insértese en el Registro Oficial y pase a la Dirección General de Obras Públicas, a sus efectos.

CANTILO.
A RODRIGUEZ JAUREGUI.

BONOS DE PAVIMENTACIÓN

**PAVIMENTACIÓN DE CIUDADES Y PUEBLOS
DE LA PROVINCIA**

La Plata, agosto 2 de 1923.

Vistas las presentes actuaciones de las cuales resulta que a la licitación pública que tuvo lugar en la Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos, el día 27 de febrero próximo pasado, para la construcción de afirmados de varias calles de esta ciudad, se han presentado tres propuestas: Luis Bozzini e hijo, Narciso Agüero y Jorge Espinase; y —

Considerando:

Que la propuesta del señor Jorge Espinase, según se desprende del informe de dicha Dirección, fué rechazada por esa Repartición, por considerar que el sellado que acompañaba no estaba de acuerdo con los artículos 75 y 76 de la Ley de Sellos;

Que la del señor Luis Bozzini e hijo, igualmente fué rechazada por no estar de acuerdo con el artículo 8º del pliego de bases y condiciones;

Que habiéndose rechazado dos de las propuestas queda la del señor Narciso Agüero y por lo tanto aconseja se declare desierta la licitación y proceda a llamar a una nueva;

Que de los informes de la Contaduría General de fojas 105 a fojas 109, los de la Dirección General de Rentas de fojas 102 y del dictamen del señor Asesor de Gobierno de fojas 103, se desprende que hay diversidad de criterios, para aplicar las disposiciones referentes a la Ley de Papel Sellado;

Que la Contaduría General, en lo concerniente al título profesional de los firmantes de las propuestas y su correspondiente inscripción en el Registro de Profesionales que lleva el Concejo de Obras Públicas, sostiene una teoría admisible en cuanto se refiere a los intereses del Fisco, que como bien lo manifiesta la citada Repartición «debe primar en los casos de licitaciones».

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Aprobar dicha licitación y declarar válidas las tres propuestas presentadas por los señores de que se hace mención en el exordio de la presente.

2° Pase a la Dirección de Puentes y Caminos para que llame a mejoras de precios entre los tres proponentes, conforme a lo dispuesto en el artículo 75 y artículo 77 de la Ley de Contabilidad.

3° Comuníquese; fecho, pase a la citada Dirección para su conocimiento y demás efectos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

LEY DE BONOS DE PAVIMENTACIÓN

(QUE MODIFICÓ LA ORIGINAL DE 1911)

Art. 1° Modifícase la Ley de Bonos de Pavimentación de la provincia de Buenos Aires, promulgada el 11 de diciembre de 1911, en la siguiente forma:

Inciso 1° El artículo 1° de dicha Ley quedará como sigue: Autorízase al Poder Ejecutivo de la Provincia, para emitir hasta la cantidad de cuarenta millones de pesos moneda nacional (\$ 40.000.000 $\frac{m}{n}$) en bonos intitulados «Bonos de Pavimentación de la provincia de Buenos Aires», que devengarán un interés de 7 % (siete por ciento) y 2 % (dos por ciento) de amortización anual acumulativa, los que podrán ser emitidos en series o por conjunto, a medida que las obras lo requieran, destinándose cinco millones (\$ 5.000.000 $\frac{m}{n}$) de esta emisión a gastos de pavimentación y de construcción de veredas en la Capital de la Provincia; tres millones (\$ 3.000.000 $\frac{m}{n}$) para General Pueyrredón; tres millones (\$ 3.000.000 $\frac{m}{n}$) para Avellaneda; dos millones (\$ 2.000.000 $\frac{m}{n}$) para Junín; un millón (\$ 1.000.000 $\frac{m}{n}$) para Lomas de Zamora; trescientos mil pesos (\$ 300.000 $\frac{m}{n}$) para Zárate, y los veinticinco millones setecientos mil pesos restantes (\$ 25.7000.000 $\frac{m}{n}$), a gastos de pavimentación y de construcción de veredas en las ciudades y pueblos de la Provincia, en que, a juicio del Poder Ejecutivo, convenga la ejecución de tales obras.

Las sumas determinadas en el párrafo anterior, sólo se invertirán en las obras que sancionen por ordenanza especial cada municipalidad. Para la construcción de veredas, en las ca-

lles a pavimentarse de acuerdo con esta Ley; será facultativo de los propietarios acogerse o no a sus beneficios, debiendo el ancho y calidad de dichas veredas, ser determinadas por la municipalidad respectiva, en cada caso.

Estos títulos deberán darse en pago a los constructores, siempre por su valor escrito.

Las ciudades o pueblos acogidos a los beneficios de dicha Ley, según decreto de 5 de junio de 1912, tienen preferencia para disponer de la suma en que se amplía la emisión hasta cubrir en dinero efectivo o su equivalente, el total anteriormente solicitado.

Las municipalidades comprendidas en dicho decreto deberán ratificar la solicitud de acogimiento a los beneficios de la Ley, dentro del término de noventa días después de promulgada la presente; si así no lo hicieran perderán sus derechos. Dentro del mismo término las municipalidades que ratifiquen su pedido de acogimiento y que deseen ampliación de la suma primitivamente solicitada, deberán manifestarlo al Poder Ejecutivo.

Las sumas que queden disponibles después de los noventa días mencionados, serán adjudicadas a prorrata entre las comunas que así lo soliciten.

Inciso 2°. El artículo 4° quedará como sigue: inmediatamente de aprobar total o parcialmente una ordenanza de pavimentación en cualquier municipio, el Poder Ejecutivo, con intervención del representante o representantes delegados de la comuna en que la obra haya de realizarse, procederá a llamar a licitación de acuerdo con las formalidades de la Ley.

La construcción y recibimiento de la obra estará sujeta a la inspección y aprobación de una comisión compuesta por un representante del Poder Ejecutivo, otro de la municipalidad en cuestión y por el vecino mayor contribuyente de la obra verificada, o el que lo substituya en caso de impedimento comprobado. Desde entonces, una vez recibida la obra, la municipalidad asumirá su personería por completo, tomando a su cargo la sección pavimentada, su conservación y ordenará sus registros y contabilidad al respecto, de acuerdo con las prescripciones de la presente Ley.

Inciso 3°. El artículo 8° quedará como sigue: El importe que corresponda pagar a cada propietario se determinará en la forma siguiente:

a) Cuando se trate de obras dentro de la zona urbana de los pueblos y ciudades, el importe total del pavimento de cada cuadra (incluso el de cuarta parte de una y otra bocacalles), hasta su ancho máximo de diez y seis metros (16 mts.), se dividirá a prorrata entre las propiedades que tengan frente a la calle con arreglo al número de metros cuadrados que constituye la superficie de cada propiedad, según el cálculo de distribución por zona que se expresan en seguida: cada metro de superficie de la zona comprendida en la propiedad dentro de la línea del frente y una paralela trazada a los veinte metros (20 mts.) de fondo, se computará como una unidad; cada metro cuadrado, comprendido entre esta paralela y otra trazada a los cuarenta metros (40 mts.) de la línea del frente, se calculará como media unidad y cada metro cuadrado comprendido entre esta última paralela y otra trazada a cualquier distancia hasta los sesenta metros (60 mts.), como cuartos de unidad.

Cuando la pavimentación comprenda más de una cuadra, la división para el prorrateo se hará tomando por base el importe total de las que se pavimenten bajo el mismo contrato y en iguales condiciones de ancho y material.

Exceptúase de las prescripciones de este párrafo la ciudad de La Plata, en la que el pago de los afirmados se hará en la forma y proporción establecida en la Ley del 28 de diciembre de 1909.

b) Cuando se trate de pavimentos fuera de la planta urbana, pero dentro de la suburbana, el importe total del pavimento incluso las bocacalles será pagado: un veinte por ciento (20 %) por la respectiva municipalidad y el ochenta por ciento (80 %) restante entre los propietarios comprendidos dentro de una zona de trescientos metros (300 mts.) a cada lado de la calle o camino que se pavimente excluyendo el cruce de caminos y calles, en caso de cuya existencia se avanzará en la línea del fondo de la zona el ancho ocupado por la vía pública hasta completar los trescientos metros (300 mts.).

Cada zona de trescientos metros (300 mts.) se dividirá, por líneas paralelas a las calles pavimentadas, en tres zonas parciales de cien metros (100 mts.) cada una, dividiéndose el cuarenta por ciento (40 %) del importe total del pavimento que en ella corresponde: el sesenta por ciento (60 %), para la primera zona, el veinte y cinco por ciento (25 %) para la segunda y el quince por ciento (15 %) para la tercera.

Cuando por la situación especial de la calle a pavimentar no sea posible obtener en uno de sus costados a los trescientos metros (300 mts.) de fondo, la división en tres zonas parciales, se hará sobre el fondo que resulte, en la misma proporción.

En los puntos terminales y en los codos del camino, las zonas estarán limitadas por arcos de circunferencia del radio indicado trazado hacia el lado externo con centro en el de inflexión del camino.

En el caso de que la zona de dos caminos se penetraran, cada propiedad en ellas comprendida deberá pagar por cada uno de los caminos la parte que le corresponda, según su posición, pero teniendo en cuenta que una misma propiedad no podrá ser afectada más de una vez, por pagos de primera zona, debiendo ser computado como de segunda zona en relación al último construido, distribuyendo proporcionalmente la diferencia resultante de este cambio entre las tres zonas de camino.

El valor de las obras de arte, según presupuesto, se repartirá por igual en todo el costo del camino.

c) Corresponde a las municipalidades deslindar las zonas urbanas y suburbanas y resolver acerca de lo que prevé el párrafo b) de este inciso.

Inciso 4°. El artículo 14 quedará como sigue: Las empresas de tranvías que tengan líneas establecidas en las calles donde se construyan, reconstruyan o cambien cubiertas, de conformidad con la presente Ley, pagarán en adición a sus demás contribuciones, la de pavimentación, cuyo importe será igual a la cuarta parte del costo del pavimento construido en las calles que ocupen las vías. Dicha parte será pagada en bonos a la par mientras existan en circulación o en efectivo, rigiendo para ello las mismas condiciones establecidas para los propietarios y con las mismas multas y procedimientos de ejecución, para los casos de mora.

Cuando una misma calle sea recorrida por coches de distintas empresas, el importe de la pavimentación para cada una de ellas será equivalente a la sexta parte del costo del afirmado de las calles de uso común, cualquiera que sea el número de las empresas tranviarias. Se entiende que no quedan comprendidas en esta obligación las empresas que por los contratos vigentes hayan sido exoneradas de este servicio o lo sean

en adelante, aun cuando deberán soportar el importe del servicio de conservación, en la proporción que corresponda a los demás contribuyentes.

Inciso 5°. Derógase al artículo 16 y sus incisos.

Inciso 6°. El artículo 23 quedará como sigue: Tanto el Poder Ejecutivo como las municipalidades, si no hicieran expresa renuncia, se considerarán acogidos a los beneficios de esta Ley para el pago de los pavimentos que se ejecuten frente a los bienes de aquél o de éstas, y de la parte que les corresponda en los casos del párrafo b) del inciso 3°, de la presente Ley.

Inciso 7°. Derógase el artículo 26.

Inciso 8°. El aumento de interés que fija esta Ley, no beneficia a los bonos en circulación en la fecha de la promulgación de esta Ley.

Art. 2° Comuníquese, etc.

Dado en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, a los veintiséis días del mes de octubre de mil novecientos veintitrés.

EDUARDO V. MOLINA.

Pedro M. Ferrer,

Sec. de la H. C. de Diputados.

PEDRO SOLANET.

Ramón Iramain,

Sec. del H. Senado.

La Plata, noviembre 7 de 1923.

Cúmplase, comuníquese, publíquese, insértese en el «Boletín» y Registro Oficial; fecho, archívese.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

DECRETO DEL PODER EJECUTIVO
REGLAMENTANDO LA LEY EN VIGENCIA

La Plata, enero 31 de 1924.

Siendo necesario reglamentar la Ley de fecha 7 de noviembre de 1923, modificando la del 11 de diciembre de 1911, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1° Las ciudades y pueblos de la Provincia que hayan sido declarados acogidos a las ventajas de la Ley de «Bonos de Pavimentación» de la Provincia de Buenos Aires, deberán

por intermedio de sus autoridades comunales constituidas o provisorias, presentar al Poder Ejecutivo la solicitud correspondiente, con los siguientes datos y documentos:

- a) Testimonio de la ordenanza especial que, de acuerdo con el artículo 1º de la Ley, haya sancionado la municipalidad;
- b) Croquis de las obras a ejecutar;
- c) Nómina de los vecinos mayores contribuyentes comprendidos en la zona imponible;
- ch) Sistema del afirmado que se propone;
- d) Designación aproximada en metros cuadrados de las superficies a pavimentar;
- e) Cálculo aproximado del costo de las obras;
- f) Nombre y domicilio del representante o representantes delegados ante el Poder Ejecutivo.

Art. 2º Para proyectar la pavimentación de calzadas deberá tenerse presente la situación relativa de la calle o calles a pavimentarse; las condiciones de su suelo; las pendientes definitivas para el desagüe superficial, o subterráneo, según el caso: el estado actual de la edificación, su porvenir y la clase de importancia del tráfico y el comercio de la zona que abarque el afirmado; porque de estos factores depende en general, la adopción del sistema más conveniente de pavimentación.

Art. 3º En cuanto a las veredas que correspondan a los afirmados deberá tenerse en cuenta que su construcción está, por lo común, subordinada a la colocación previa de las cañerías, subterráneas para diversos servicios públicos y privados, y que no acogiéndose a la Ley para las veredas, sino en casos excepcionales, será posible dar mayor extensión a la pavimentación de las calzadas.

Art. 4º Recibida por el Poder Ejecutivo la solicitud con los antecedentes enumerados en el artículo 1º, el Ministro de Obras Públicas la pasará a la Dirección General de Obras Públicas, para que, siguiendo el orden de presentación, informe sobre la necesidad de la obra, clase de afirmado más conveniente a la localidad, teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 2º y sobre su ubicación y extensión dentro de la suma acordada. En caso de discrepancia sobre la clase del pavimento conveniente a la obra, entre la Dirección General de Obras Públicas y el representante o representantes delegados de la Municipalidad, lo resolverá en definitiva el Ministro de Obras Públicas.

Art. 5º Determinado por el Poder Ejecutivo, la ubicación, clase y extensión de los pavimentos proyectados para cada ciudad o pueblo acogido a la Ley, así como la capacidad financiera de las propiedades afectadas, la Dirección General de Obras Públicas preparará el proyecto definitivo, plano, presupuesto y pliego de condiciones para que una vez aprobados por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el artículo 4º de la Ley, éste llame a licitación para la construcción de las obras.

Art. 6º Aprobada que sea la licitación, se hará conocer su resultado a la Municipalidad interesada, la que deberá comunicar al Ministerio de Obras Públicas, la designación de la persona que ha de representarla, en la «Comisión de Inspección» instituída por el artículo 4º de la Ley y de la cual formará parte, como representante del Poder Ejecutivo y como Presidente, el Director de Puentes y Caminos de la Dirección General de Obras Públicas o el Inspector Técnico que ésta designe. El vecino propietario mayor contribuyente de cada obra comprendida en el contrato de pavimentación de cada ciudad o pueblo que debe integrar dicha comisión será designado por el Poder Ejecutivo de la lista remitida por la Municipalidad.

Art. 7º El personal para la dirección e inspección de las obras será designado por la Dirección General de Obras Públicas, previa aprobación del Poder Ejecutivo y dependerá de la misma.

Las municipalidades interesadas proporcionarán gratuitamente un local adecuado para «la inspección y la dirección de las obras».

Art. 8º Para cada municipalidad que se acoja a la Ley, la Contaduría General de la Provincia abrirá una cuenta especial en la que se establecerá el importe total de la obra contratada, gastos de «dirección e inspección» y los gastos de «catastro», con imputación a la misma.

Art. 9º La Contaduría General de la Provincia liquidará a favor del Habilitado del Ministerio de Obras Públicas las sumas necesarias en planillas mensuales anticipadas para el pago del personal encargado de la «dirección e inspección» y «catastro», con imputación a la Ley de noviembre 7 de 1923.

Art. 10. El catastro de las superficies que resulten imponibles debido a las obras de pavimentación contratadas, deberá

empezarse cuando menos simultáneamente con la construcción de las obras de afirmado.

Art. 11. El catastro no dará ni quitará derechos, su misión será demostrar el hecho existente, la posesión actual.

Art. 12. En el plan general de catastro de cada obra contratada, el que se confeccionará a la escala de 1 a 5 por 1000, se trazarán las poligonales que hayan servido de base al levantamiento de las manzanas, asignando a cada una de éstas el número de orden correspondiente.

Art. 13. Aparte del plano general se dibujará un plano por cada manzana en escala de 1 a 500 en el que figurará todo el levantamiento catastral respectivo.

En el espacio que represente cada lote se inscribirá el nombre del contribuyente y además la superficie en metros cuadrados, la que servirá de base para el cálculo del impuesto. Las parcelas se rotularán a nombre de los propietarios que resulten en el acto de relevamiento. Las que están en cuestión se rotularán a nombre del poseedor de hecho, con la correspondiente anotación. Las que no tengan poseedor conocido se rotularán provisoriamente a nombre de la Municipalidad.

Art. 14. Los empleados del catastro, suficientemente autorizados, podrán entrar en las propiedades particulares para objeto, de su cometido, así durante la formación del catastro, como cuantas veces sea necesario después, para rectificaciones u operaciones complementarias.

Art. 15. Los propietarios podrán presenciar las operaciones del catastro y suministrar a los empleados encargados de ellas, las indicaciones que consideren pertinentes. Concluidas las operaciones podrán examinar lo diseñado relativo a sus propiedades, para manifestar su conformidad o expresar sus observaciones en contra, comprobándolas. Cuando se trate de reclamaciones por concepto de impuestos a pagar, que no dependan de la diversa superficie dada por los títulos de propiedad, se resolverá de acuerdo con las planillas de cómputos a que se refiere el artículo 18. En cualquiera de los dos casos, la resolución que se dicte deberá comunicarse a los interesados, dentro de los ocho días de la fecha de la reclamación, siempre que ésta hubiere sido presentada por escrito.

Art. 16. En las planillas de cálculo de las superficies se indicará el nombre del contribuyente y la cantidad de metros cua-

drados de las propiedades que pertenezcan a cada zona de superficie imponible. La Dirección General de Obras Públicas, suministrará los formularios en blanco de estas planillas.

Art. 17. Las municipalidades que estén en condiciones de efectuar las operaciones del catastro, confección de planos, planillas, etc., lo harán saber al Ministerio de Obras Públicas, quien dispondrá que los fondos necesarios para la ejecución de aquellos trabajos les sean acordados, con intervención de la Dirección General de Obras Públicas de este Ministerio.

Los trabajos de catastro podrán hacerse por administración o por licitación.

Art. 18. Una vez terminado el catastro correspondiente a cada contrato, llenadas las planillas del cálculo de la superficie por zonas, la Dirección General de Obras Públicas establecerá el precio por cada metro cuadrado, según las zonas, y aceptado por el Poder Ejecutivo, se comunicará a la municipalidad para que lo incorpore a las planillas indicativas del importe total del impuesto que deba pagar cada propiedad.

Art. 19. Para establecer el precio del metro cuadrado de afirmado, se sumará el valor total de la obra ejecutada, el importe correspondiente a gastos de dirección, inspección, catastro, confección de planos generales y parcelarios.

Art. 20. Terminado por la Dirección General de Obras Públicas o la Municipalidad, el cómputo de las superficies afectadas por el impuesto y el importe de lo que cada propiedad deberá abonar, aquélla, por avisos publicados en dos diarios locales o por carteles fijados en parajes públicos, hará saber a los contribuyentes de las obras de pavimentación, que están a su disposición las planillas correspondientes, para que observen si, a su juicio, hubiera errores en los cálculos de las superficies o en el prorrateo. Pasados los quince días que fija el artículo 11 de la ley para esta publicación, no se aceptará reclamación alguna.

Art. 21. Cumplidas que sean las diligencias establecidas en el artículo precedente, se practicará la liquidación relativa a cada propiedad, fijándose la cuota trimestral anticipada que deba pagar cada contribuyente, en forma que aparezca tanto la deuda para el pavimento, como el interés y la amortización correspondiente, a fin de que, llegado el caso, puedan deducirse las cantidades que se entregaron por amortizaciones anticipadas o por la cancelación de la deuda.

Art. 22. Por lo que se refiere a las parcelas que en el catastro hubieran sido rotuladas provisoriamente a nombre de la municipalidad y cuyos propietarios desconocidos no hubieran respondido al llamado hecho públicamente, de acuerdo con el artículo 20 de este reglamento, la municipalidad procederá como con los contribuyentes morosos determina que se haga el artículo 6° de la ley.

Art. 23. El pago de las obras se hará por el Poder Ejecutivo en vista de los certificados mensuales que la Dirección General de Obras Públicas deberá expedir por triplicado. Dentro de los ocho días, deberá ser informado cada ejemplar por la comisión de inspección y remitidos a la Dirección de Obras Públicas, para que, a su vez, los informe y eleve el original al Ministerio de Obras Públicas, también dentro de ocho días a los efectos de la orden de pago por la Tesorería General de la Provincia, que deberá integrar los títulos dentro del mes de expedido el certificado, con el cupón corriente cuando la obra sea ejecutada dentro de los dos primeros meses y sin cupón cuando lo sea en el último. El duplicado de estos certificados será enviado a la municipalidad para su anotación y archivo; y el tercer ejemplar quedará en el archivo de la Dirección General de Obras Públicas.

Art. 24. De acuerdo con lo establecido en el artículo pertinente de la ley y en garantía de la deuda de cada municipalidad, quedará afectada en cuanto sea necesario la parte que le corresponde de las Rentas Generales de la Provincia.

Art. 25. El Poder Ejecutivo podrá intervenir, por medio del valuador del partido o de otro representante, en la contabilidad y cobranza de las cantidades destinadas al servicio de los bonos.

Art. 26. Estas mismas disposiciones regirán para los contratos ya celebrados entre propietarios y empresarios.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 27. En los pliegos de bases y condiciones y en los contratos o convenios, se establecerá en general:

a) Que la recepción definitiva de las obras se hará previa medición y expedición del certificado final, en el cual se corregirán las deficiencias de los certificados parciales.

b) Que la conservación de los pavimentos corresponde a la empresa constructora hasta la fecha de la recepción definitiva.

c) Que una vez verificado el recibimiento del afirmado, construido o reconstruido, será entregado a la municipalidad, la que, en cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 4º y 12 de la Ley, tomará a su cargo, exclusivamente, el cuidado de los gastos de conservación y reparación de los pavimentos.

d) Que será por cuenta de la municipalidad la extracción de los materiales de los pavimentos a renovar y su transporte a los puntos que aquélla determine, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley.

Art. 28. Todo vecino y toda empresa o persona que durante el plazo del contrato haga abrir o abra por cualquier motivo las calzadas o veredas construidas de acuerdo con la Ley o causen en ellas desperfectos de cualquier clase, queda obligado a reponer por su cuenta las cosas en su estado primitivo, sin perjuicio de las disposiciones municipales vigentes o que se dicten al respecto.

Art. 29. El Ministerio de Obras Públicas dispondrá lo necesario para que por el Taller de Impresiones Oficiales se proceda a la impresión de cinco mil (5000) ejemplares de un folleto conteniendo la Ley de Bonos de Pavimentación de 11 de diciembre de 1911, la de 7 de noviembre de 1923 y el decreto reglamentario de esta Ley, de fecha 31 de enero de 1924.

Art. 30. Comuníquese, etc.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, marzo 12 de 1924.

Atento lo informado por la Dirección General de Obras Públicas en el expediente P, 76, 1924, en el que pide autorización para dar cumplimiento a las leyes de Bonos de Pavimentación de la provincia de Buenos Aires, del 11 de diciembre de 1911, 7 de noviembre de 1923 y decreto reglamentario de las mismas del 31 de enero de 1924, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Art. 1º Autorizar a la Dirección General de Obras Públicas para dar principio a la organización de los trabajos y tomar las disposiciones necesarias a efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en las leyes mencionadas.

Art. 2º Autorízase a invertir por una sola vez hasta la suma de diez mil pesos moneda nacional (\$ 10.000 $\frac{m}{n}$), en la compra

de muebles, instrumentos y demás gastos necesarios para los equipos de campaña y oficina que demande el cumplimiento de la Ley los que irán efectuándose a medida que las exigencias lo demanden.

Art. 3° Designase al ingeniero civil Conrado Bauer, Jefe de los trabajos a ejecutarse, conforme a lo dispuesto en las leyes indicadas con la asignación mensual de ochocientos pesos moneda nacional (\$ 800 $\frac{m}{n}$), y a contar de la fecha.

Art. 4° Designase al señor Gabriel de Nazari, Jefe Auxiliar con la asignación mensual de cuatrocientos pesos moneda nacional (\$ 400 $\frac{m}{n}$) y con antigüedad al 1° del corriente.

Art. 5° El gasto que demande el cumplimiento de la presente se atenderá de Rentas Generales, con cargo de reintegro del producido de la Ley de «Bonos de Pavimentación de la provincia de Buenos Aires».

Art. 6° La Contaduría General incluirá en la planilla que liquida mensualmente a favor del Habilitado del Ministerio de Obras Públicas, la suma necesaria para atender lo dispuesto en los artículos 3° y 4° y por una sola vez diez mil pesos moneda nacional (\$ 10.000 $\frac{m}{n}$), que dispone el artículo 2°.

Art. 7° Comuníquese, etc.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

CONSTRUCCIÓN DE AFIRMADOS EN LA CIUDAD DE LA PLATA

Con fecha 2 de agosto de 1923, el Poder Ejecutivo dictó la resolución que se transcribe más adelante, por la cual fué aprobada la licitación pública realizada el 27 de febrero del mismo año, para la construcción de afirmados en varias calles de la ciudad de La Plata. A esta licitación, de la que participaron tres firmas, siguió una llamada a mejoras de precios, lo que originó la resolución final de fecha enero 8 del corriente año, adjudicando a la firma Narciso Agüero la ejecución de las obras de pavimentación recordadas,

cuyo costo se ha determinado en pesos 1.965.400 moneda nacional.

El Poder Ejecutivo terminó de este modo un asunto de tanta importancia y trascendencia para el tráfico urbano de la capital de la Provincia.

La Plata, agosto 2 de 1923.

Vistas las presentes actuaciones de las cuales resulta que a la licitación pública que tuvo lugar en la Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos, el día 27 de febrero próximo pasado, para la construcción de afirmados de varias calles de esta ciudad, se han presentado tres propuestas: Luis Bozzini e hijo, Narciso Agüero y Jorge Espinase; y —

Considerando:

Que la propuesta del señor Jorge Espinase, según se desprende del informe de dicha Dirección, fué rechazada por esa Repartición, por considerar que el sellado que acompañaba no estaba de acuerdo con los artículos 75 y 76 de la Ley de Sellos;

Que la del señor Luis Bozzini e hijo, igualmente fué rechazada por no estar de acuerdo con el artículo 8º del pliego de bases y condiciones;

Que habiéndose rechazado dos de las propuestas queda la del señor Narciso Agüero y por lo tanto aconseja se declare desierta la licitación y proceda a llamar a una nueva;

Que de los informes de la Contaduría General de fojas 105 a 109, los de la Dirección General de Rentas de fojas 102 y del dictamen del señor Asesor de Gobierno de fojas 103, se desprende que hay diversidad de criterios, para aplicar las disposiciones referentes a la Ley del papel sellado;

Que la Contaduría General, en lo concerniente al título profesional de los firmantes de las propuestas y su correspondiente inscripción en el registro de profesionales que lleva el Consejo de Obras Públicas, sostiene una teoría admisible en cuanto se refiere a los intereses del Fisco, que como bien lo manifiesta la citada Repartición «debe primar en los casos de licitaciones».

Por ello el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Aprobar dicha licitación y declarar válidas las tres propuestas presentadas por los señores que se hacen mención en el exordio de la presente.

2° Pase a la Dirección de Puentes y Caminos para que llame a mejora de precios entre los tres proponentes, conforme a lo dispuesto en el artículo 75 y artículo 77 de la Ley de Contabilidad.

3° Comuníquese; fecho pase a la citada Dirección para su conocimiento y demás efectos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, enero 8 de 1924.

Vistos y considerando:

Que por resolución del Poder Ejecutivo de fecha 2 de agosto de 1923 se aprobó la licitación realizada para la construcción de afirmados en varias calles de esta ciudad, declarándose válidas las propuestas presentadas por los señores Luis Bozzini e hijo, Narciso Agüero y Jorge Espinasse;

Que por resolución de fecha 15 del mismo mes y año, el Poder Ejecutivo autorizó a la Dirección de Puentes y Caminos, para que llamara a mejora de precios a los proponentes mencionados;

Que a este llamado sólo concurrieron los señores Bozzini y Agüero, formulando las rebajas que constan de fojas 115 a fojas 119, con las que quedaron reducidos sus respectivos presupuestos en las sumas de (\$ 1.443.167,60 $\frac{m}{n}$) un millón cuatrocientos cuarenta y tres mil ciento sesenta y siete pesos con sesenta centavos moneda nacional, el de los señores Luis Bozzini e hijo; y, en la suma de (\$ 1.418.660,90 $\frac{m}{n}$) un millón cuatrocientos diez y ocho mil seiscientos sesenta pesos con noventa centavos moneda nacional, el formulado por el señor Narciso Agüero;

Que el informe del 10 de septiembre de 1923, que corre agregado a este expediente considera más conveniente la propuesta de los señores Luis Bozzini e Hijo, basándose en informes anteriores, que no tiene en cuenta el descuento del seis por ciento, ofrecido por el señor Agüero en la primera licitación como consta en el acta labrada con motivo de la apertura de las propuestas y que procedía considerarse;

Que la Dirección General de Obras Públicas en su informe de fecha 15 de noviembre del año próximo pasado, después de estudiar extensamente todos los detalles de las licitaciones, aconseja la aceptación de la propuesta del señor Narciso Agüero, por resultar la más conveniente para los intereses del Fisco;

Que la Contaduría General informa con fecha 31 de diciembre de 1923, que es indiscutible que en tales condiciones (se refiere al descuento del seis por ciento mencionado precedentemente), la propuesta del señor Agüero, resulta la más baja, pero que, el pago de los certificados dentro de los treinta días de expedidos, pueden ofrecer algunos inconvenientes por posibles demoras del trámite a cumplir con lo dispuesto por el artículo 23 del decreto reglamentario de fecha 15 de julio de 1912.

Por todo ello, el Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta la propuesta más ventajosa —

RESUELVE:

1° Aprobar las propuestas mejoras de precios a que se refiere la resolución de fecha 13 de agosto de 1923, dictada a fojas 112.

2° Aceptar la propuesta del señor Narciso Agüero para la pavimentación de varias calles en la ciudad de La Plata, por la suma de (\$ 1.418.660,90 $\frac{m}{n}$) un millón cuatrocientos diez y ocho mil seiscientos sesenta pesos con noventa centavos moneda nacional, en firme, es decir, que los certificados expedidos por la Dirección de Puentes y Caminos se abonarán sin sufrir recargo alguno, cualquiera sea el plazo en que se liquiden.

3° El gasto a que se refiere el artículo anterior se imputará a la ley de 11 de diciembre de 1911 y se atenderá con los tres millones de pesos moneda nacional, en bonos, que asigna dicha ley para los pavimentos de La Plata y cuyo saldo asciende en la fecha, según la Contaduría General, a la suma de (\$ 1.965.400 $\frac{m}{n}$) un millón novecientos sesenta y cinco mil cuatrocientos pesos moneda nacional.

4° Líbrese orden al Ministerio de Hacienda para que por Tesorería General se devuelva a los señores Luis Bozzini e Hijo la suma de (\$ 12.000 $\frac{m}{n}$) doce mil pesos moneda nacional, en títulos de la deuda interna, y al señor Jorge Espi-

nasse la cantidad de (\$ 10.000 $\frac{1}{100}$) diez mil pesos moneda nacional, según recibos números 923 y 921 de la Contaduría General, respectivamente, importe de los depósitos de garantía que, con motivo de la licitación referida efectuaron en su oportunidad.

5° Impútese a la cuenta «Depósito en Garantía».

6° La mesa de Entradas del Ministerio de Obras Públicas desglosará del presente, las boletas a que se refiere el artículo 4° y que corren a fojas 68 y 93 y las agregará a las órdenes respectivas.

7° El Ministerio de Hacienda ordenará la impresión de los Bonos de Pavimentación de la ley de 1911, para el pago de estas obras.

8° Comuníquese y pase a la Escribanía Mayor de Gobierno para que previa reposición de fojas notifique la presente al interesado.

GANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

CONSTRUCCIÓN
DE LOS NUEVOS RAMALES DEL FERROCARRIL PROVINCIAL
DE LA PLATA AL MERIDIANO V

CONTRATACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS

Como os anunciara anteriormente y en base a lo dispuesto por decreto número 262 de fecha 21 de marzo de 1923, sobre aceptación en principio de la propuesta de la firma Dates y Hunt, para la provisión de materiales y construcción de los ramales conforme a las leyes respectivas, se procedió al estudio de las bases, especificaciones y pliego de condiciones a que debía ajustarse el contrato. Aprobados que fueron aquéllos, se firmó con fecha 5 de mayo de 1923, el contrato definitivo para la construcción de las obras y provisión de materiales, contratándose además con la firma Nydqvist y Holm Aktiebolag de Suecia, la provisión de veintisiete locomotoras tipo «Pacific» y seis de maniobras. De todo lo actuado para llevar a término los contratos referidos, así como el texto de los mismos, os dará cuenta la documentación que se inserta a continuación.

La Plata, marzo 22 de 1923.

Habiéndose aceptado en principio, por decreto del Poder Ejecutivo de fecha 21 del corriente, la propuesta de los señores Dates y Hunt para la financiación y construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V autorizada por decreto del 25 de julio de 1922 y considerando lo dispuesto por el artículo 2º del decreto de aceptación, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Designase a los señores Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas, ingeniero Enrique Zuleta; ingeniero inspector

del Ministerio de Obras Públicas, ingeniero Pedro Castells; y Superintendente Técnico del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, ingeniero Luciano P. Souverbielle, para que constituidos en Comisión proyecten las bases para el contrato de construcción, las especificaciones y pliego de condiciones a que se ajustará el contrato definitivo.

2º Comuníquese, etc.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JAUREGUIL

La Plata, mayo 5 de 1923.

A S. E. el señor Ministro de Obras Públicas, doctor Antonio Rodríguez Jáuregui:

Cumpliendo la misión que se le confiara por resolución de fecha marzo 22 próximo pasado, la Comisión que subscribe tiene el honor de elevar a V. E. los adjuntos proyectos de bases de contrato a celebrarse entre el Superior Gobierno de la Provincia y la firma Dates y Hunt para la construcción y provisión de material fijo y rodante de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial al Meridiano V, y con la casa Nidqvist y Holm de Suecia para la provisión de locomotoras.

Dentro de lo establecido ya por el Poder Ejecutivo al aceptar en principio la propuesta de la primera firma citada, esta Comisión, para cumplir su cometido, ha tenido en cuenta fundamentalmente los siguientes puntos de vista: 1º El depósito de garantía de la Empresa debe mantenerse íntegro hasta la finalización de las obras; 2º Es conveniente suprimir en cuanto sea posible los pagos a cuenta o por materiales acopiados; y 3º Es igualmente conveniente, en atención a la forma de pagos estipulada y a la situación actual del mercado, formular un plan de trabajo inicial moderado y de adquisición de material fijo y rodante fraccionado y progresivo en armonía con las futuras necesidades.

Con respecto al primer punto, ha quedado establecido que el depósito de garantía no es proporcional; su devolución se hará un año después de terminadas las obras, agregándose también que las retenciones parciales de los pagos, hechas en concepto de garantía, se devolverán al año de recibida cada sección; en cuanto al segundo, se ha estipulado que ningún pago se hará sino por obra terminada y recibida, exceptuándose solamente el pago de durmientes, con las restricciones que se indican en su lugar, teniendo en cuenta las condiciones de uso y recepción de dicho

material. Finalmente, con respecto al tercero, las consideraciones que siguen dan cuenta del resultado obtenido.

Antes de iniciar el estudio del asunto, motivo de este informe, la Comisión analizó con la Administración del Ferrocarril la posibilidad de ajustar las adquisiciones a las verdaderas exigencias de la explotación de los nuevos ramales, modificando en consecuencia la planilla que sirvió para el llamado a propuestas en el mes de enero y conviniendo, además de modificaciones varias en las obras fijas, lo siguiente:

1. El material rodante necesario sería:

Locomotoras.....	40
» de maniobra	6
Vagones cubiertos.....	350
» de hacienda	150
» para piedra.....	30
» grúas	2
» auxiliares.....	1
Tanques para agua y petróleo	15
Coches de 1a.....	10
» 2a.....	10
» comedores.....	6
» dormitorios.....	10
» inspección.....	2
Furgones pasajeros.....	10
» carga.....	15
Repuestos varios	

2º Que para disminuir el gasto de conservación de la vía, máxime teniendo en cuenta el mayor precio de las nuevas locomotoras, es indispensable mantener el número actual de durmientes por kilómetro (1.333 en lugar de 1.250 que se había proyectado) y aumentar, según lo aconseja la práctica, el ancho de los durmientes de 1.80 a 2.00. Los precios fijados en el contrato responden a tales variantes.

3º El tipo de construcción de las actuales estaciones no está de acuerdo con la categoría de las líneas, debiendo proyectarse uno más económico. Tal cometido cumplirá la Inspección oportunamente.

Como se notará, la distribución del punto primero implica supresión de 229 vagones y 6 coches automotores de la planilla primitiva y la inclusión de 13 locomotoras y 53 vagones varios. Pero no habiéndose tenido en cuenta oportunamente estos aumentos, la Comisión entiende que por su importancia, el Superior Gobierno deberá adquirir tales unidades por vía separada

del actual contrato y mediante los procedimientos que sean del caso.

No se incluyen en la lista de precios del contrato los de los siguientes ítems, por cuanto:

Triángulos de Maniobra. — La Comisión considera que deben suprimirse con ventajas del punto de vista práctico y económico, por mesas giratorias.

Coches automotores. — La Comisión cree que previo los estudios del caso, resultará más conveniente técnica y económicamente reemplazar los ramales de vías secundarias, a los que estaban tales coches destinados, por caminos de acceso macadamizados.

Señalización y vagones grúas. — No ha sido posible fijar de inmediato, precios justificados de estos materiales.

Estaciones, andenes, casillas para personal, zanjas ceniceras. — Estas obras deben pagarse según cantidad de obra y no por conjunto.

No obstante la condición fijada por la Empresa con respecto al mantenimiento de los precios de su propuesta de fecha 1º de enero, se han modificado algunas que por la cantidad de obra merecían estudio especial. Así, en el renglón durmientes, por ejemplo, se ha introducido una reducción mayor de pesos 200.000.

Desde la fecha en que se llamara a propuesta pública en el mes de enero próximo pasado hasta el presente, la situación y condiciones del mercado europeo han variado fundamentalmente; la inestabilidad del cambio, la imposibilidad de que las usinas se provean de materia prima y la zozobra constante proveniente del casi nuevo estado de guerra reinante, dificultan notoriamente la firma de contratos en estos momentos y resultando sus condiciones, en primer término onerosas. El inmediato efecto de tal estado de cosas es un considerable aumento en los precios. Es posible constatar en muchos casos aumentos hasta de ochenta por ciento en el término de pocos meses; este hecho pudo preverse a partir del mes de febrero en cuya fecha casi todas las casas proveedoras de materiales extranjeros hacían sus reservas con respecto al mantenimiento de precios, sujetos siempre a rectificaciones.

Estas circunstancias, visiblemente anormales, han determinado a la comisión a fijar disposiciones absolutamente restrictivas en lo que a provisión de material extranjero se refiere. Así, con respecto a los rieles, ha limitado a cinco mil toneladas

la adquisición actual en lugar de 44.000 previstas; a 30, el número de cambios en lugar de 200 y en cuanto a vagones ha ajustado las cifras a las estrictamente indispensables para atender el servicio inicial de los ramales. Esta resolución implica — además de la economía que introducirá atento a la forma de pago convenida, el hecho de no adquirirse materiales que recién se emplearán a tres o cuatro años de plazo — una evidente conveniencia para la actual administración del Ferrocarril que no se verá obligada a conservar el material rodante en talleres y galpones que no poseen condiciones ni capacidad suficiente.

La adquisición que se propone en los actuales momentos sería una tercera parte de la necesaria. Con respecto a los vagones cubiertos conviene recordar que la explotación cuenta con 80 desde hace tiempo destinados a viviendas del personal y que por razones de todo orden corresponde reintegrarlos al servicio, circunstancia que ha tenido en cuenta la Comisión.

De acuerdo con la cláusula respectiva a la propuesta aceptada en marzo 21, la empresa presentó oportunamente precios unitarios de material rodante procedentes de casas acreditadas, pero que la Comisión no aceptó por ser elevados. Una de ellas sin embargo, la fábrica La Brugeoise et Nicaise y Delcuve de Bélgica, mantuvo su oferta, en cuanto a valores, en condiciones aceptables; no así en lo referente a plazos y negociación, circunstancias que le era difícil establecer en forma ventajosa, pues la inseguridad del mercado y el desconocimiento de las garantías formales del contrato, determinábala a considerar intereses, riesgos, etc., que desmejoraban su proposición.

Debe declarar esta Comisión que si su propósito fué el de auspiciar la compra del material rodante proveniente de esta fábrica, influían en tal temperamento las siguientes razones: 1º Ser ella la que proveyó el que actualmente existe y cuyo resultado ha sido ampliamente satisfactorio; 2º porque la uniformidad del tipo se traduce en economía de mano de obra y material durante su conservación y reparación; 3º, porque sus precios han sido en todo momento de los más convenientes.

Estas consideraciones y las expuestas en párrafos anteriores determinaron a la Comisión que subscribe, ante la seguridad de no lograr de inmediato una provisión total de material rodante, a considerar una compra parcial del mismo, el indispensable en el primer momento, y a base de pago en efectivo a la fábrica a un plazo breve. Estas condiciones han introducido una economía

de más de 30 por ciento sobre las distintas cotizaciones y de casi 10 por ciento sobre la de la misma fábrica si se hubiera adquirido tal material en las condiciones de pago antes fijadas. A este criterio responden las cláusulas respectivas del proyecto de bases de contrato que se eleva; pero su aplicación depende de que el Superior Gobierno modifique la propuesta primitiva de la firma Dates y Hunt, resolviendo que el crédito abierto por el Banco Holandés sea aplicable a las obras y al material rodante y no exclusivamente a las primeras como aquélla propuso. En esta forma quedaría asegurada en condiciones ventajosas una dotación que en los actuales momentos es difícil lograr.

Con respecto a los precios fijados puede establecerse la siguiente comparación aproximada:

	Precios medios de tres propuestas del mes de marzo.	Precios fijados
	Pesos oro	Pesos oro
Vagones cubiertos.....	2.686	2.366
» hacienda.....	2.510	2.584
» balasto.....	1.950	2.148
» tanques.....	2.500	3.042
Furgón pasajeros.....	12.000	9.738
» carga.....	3.560	1.848
Coches de 1ª.....	16.830	18.438
» 2ª.....	14.400	14.236

En los precios fijados se incluye: modificaciones para el vagón de hacienda que tendrán puerta sistema Hanze; dispositivos especiales para el vagón-tanque en el sentido de habilitarlo para petróleo y agua y para los de balasto que tendrán puertas laterales a todo lo largo para distintos usos.

Es evidente que si los precios que figuran como los del mes de marzo hubieran sido cotizados en la fecha, su valor habría aumentado por los menos en un 20 por ciento quizá, y en tal caso, no habría que insistir sobre las ventajas que esta adquisición importa.

Hace presente esta Comisión que a igualdad de precios y condiciones se habría decidido siempre por el material de la fábrica La Brugeoise.

Es entendido que tales precios son por material recibido, y listo para funcionar, en la estación de La Plata que se designará.

Ha quedado también establecido en las bases proyectadas que la adquisición posterior del material fijo y rodante se hará a precios que se fijarán entre el Gobierno y la Empresa, reservándose el Gobierno el derecho de comprarlos por licitación pública si no fuera posible establecerlos en acuerdo de ambos.

*

Con respecto a las bases proyectadas para la adquisición de la fábrica Nydqvist y Holm, corresponde únicamente aclarar que el pequeño aumento de precio sobre la propuesta del mes de enero obedece a las modificaciones que se han introducido en el tipo de máquina, consistentes en aumento de peso y provisión del equipo y dispositivos para quemar petróleo.

*

Cumplido su cometido en la forma que se ha expresado, esta Comisión cree de su deber llamar la atención de V. E. con respecto a la necesidad de estudiar en definitiva las dificultades que se anotan en la explotación de la línea troncal y que emergen en primer término, de la reducida dotación de locomotoras y de la falta de talleres adecuados a la importancia y a la exigencia del Ferrocarril.

Se acompañan 187 fojas útiles y 24 planos.

Saludan al señor Ministro con su consideración más distinguida.

*E. Zuleta. — Luciano P. Souverbielle.
P. Castells.*

La Plata, mayo 5 de 1923.

Atento al informe producido por la Comisión Asesora designada por resolución del Poder Ejecutivo de fecha 22 de marzo de 1923, para proyectar las bases y especificaciones a que deberá ajustarse el contrato definitivo para la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Art. 1º Aprobar en todas sus partes el informe producido por dicha Comisión, así como las bases y especificaciones proyectadas por la misma (1).

Art. 2º Comuníquese a quienes corresponda, etc.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

(1) Las bases y especificaciones sobre trabajos y materiales a que se refiere esta resolución, son las que figuran incorporadas al contrato con la Empresa Dates y Hunt, y al contrato con la Empresa Nydqvist y Holm de Suecia.

DECRETO N° 301

La Plata, mayo 5 de 1923.

Vistas las bases y especificaciones convenidas entre el Ministro de Obras Públicas y los señores Dates y Hunt, de acuerdo con el informe técnico financiero de la Comisión Asesora, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

DECRETA:

Art. 1° Apruébanse las referidas bases y especificaciones, las cuales servirán para formular la escritura del contrato correspondiente para la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril al Meridiano V.

Art. 2° Dése traslado a la Escribanía Mayor de Gobierno, para que previa notificación a los interesados y al señor Fiscal de Estado, extienda la respectiva escritura de contrato.

Art. 3° Comuníquese, publíquese, etc.

CANTILO.
 JOSÉ O. CASÁS, S. M. VIALE,
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

En la ciudad de La Plata, Capital de la provincia de Buenos Aires, a diez y siete de mayo de mil novecientos veintitrés, ante mí, el Escribano Mayor de Gobierno autorizante y los testigos que subscriben, han comparecido en el despacho oficial de la Gobernación, por una parte, su Excelencia el señor Gobernador de la Provincia, ciudadano don José Luis Cantilo, acompañado del señor Ministro de Obras Públicas, doctor don Antonio Rodríguez Jáuregui; y, por la otra, los señores Herman Federico Carlos Dates, que firma H. F. C. Dates y Ernesto Juan Hunt, que firma E. J. Hunt, ambos de estado casados, domiciliados en la calle San Martín número 66 de la Capital Federal, los que forman la Sociedad Mercantil Colectiva denominada «Dates y Hunt», establecida en dicha Capital, de que instruye el contrato que en testimonio tengo a la vista, que devuelvo al interesado y que más adelante transcribiré, de tránsitos aquí, mayores de edad, hábiles de cuyo conocimiento doy fe y ambas partes contratantes exponen:

Que han convenido celebrar un contrato para la ejecución de las obras de la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril al Meridiano V en el territorio de esta Provincia, y a fin de esta-

blecer previamente los antecedentes legislativos y administrativos correspondiente de este contrato, hacen constar:

Que con fecha 14 de octubre de 1907, la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires sanciona la expresada Ley, que fué promulgada por el Poder Ejecutivo con fecha 18 del mismo mes y año, la cual se halla testimoniada al folio 296 del Registro General de esta Escribanía, correspondiente al año 1909.

Que posteriormente la Honorable Legislatura sancionó con fecha 3 de septiembre de 1913 y 19 de mayo de 1922, las leyes que a continuación se transcriben, copiando de la última su parte pertinente, que fueron promulgadas por el Poder Ejecutivo, en septiembre 10 de 1913 y mayo 20 de 1922.

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Modifícase el artículo 1º de la Ley de 18 de octubre de 1907, que quedará en la forma siguiente:

Autorízase al Poder Ejecutivo para construir una red de Ferrocarriles de trocha de un metro, con el siguiente trazado:

a) Ramal, que arrancando de un punto conveniente comprendido entre el pueblo de Saladillo y el arroyo del mismo nombre, de la línea del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y pasando por los partidos de Alvear, Tapalqué y General Lamadrid, llegue hasta los puertos de Bahía Blanca y Puerto Militar, con un ramal a la ciudad de Olavarría, Sierra Chica y Canteras de Sierras Bayas y otras de la proximidad, que el Poder Ejecutivo juzgue conveniente servir con este ramal.

b) De La Plata a Avellaneda, con ramales al Mercado Central de Frutos y a la tablada general de hacienda.

c) De las proximidades del kilómetro 460 de la línea ya construída hasta el Meridiano V.

d) De Olavarría, por Tandil y Balcarce, hasta Mar del Plata, con un ramal, que arrancando de las proximidades del Tandil, llegue hasta Necochea.

e) Desde un punto situado en las inmediaciones de Brandsen, de la línea principal, después del cruce con el Ferrocarril del Sud y pasando por General Paz, Pila y proximidades de Labardén, hasta llegar a Mar del Plata con un ramal a Ayacucho.

f) Desde un punto entre Brandsen y Monte en las proximidades de este último de la línea principal entre las dos líneas del Ferrocarril del Sud en dirección a las estaciones Newton y Cangallo, hasta empalmar con la línea Olavarría a Mar del Plata, con un ramal a Tandil.

g) De Bahía Blanca por el Azul hasta empalmar con la línea principal entre Monte y el arranque de la línea, siempre que no fuera construido por la Compañía General de Ferrocarriles dentro de los términos de su concesión.

h) Ramales de la línea *a)* a Saavedra y Coronel Suárez.

i) Desde un punto pasando el Saladillo de la línea principal en dirección a las estaciones Recalde, Centeno y Puan con un ramal paralelo que vaya a Adolfo Alsina.

j) Desde Bahía Blanca hasta la Estación Meridiano V del Ferrocarril del Oeste, con un ramal a Pehuajó.

k) Ramales de la línea *g)* a Pringles y Tres Arroyos.

l) Ramal de unión entre la línea *g)* y la línea *f)*.

m) Desde La Plata con un ramal al pueblo de Magdalena por Dolores, Conesa, Castelli y Coronel Vidal, hasta empalmar con la línea *e)*.

n) Desde Necochea a General Alvarado y Mar del Plata, y desde Necochea por Juarez, Laprida, Lamadrid, Caseros, Nueva Plata, Pehuajó y Roberts, hasta la línea Noroeste de la Provincia, en las inmediaciones de la Estación Santa Regina, con un ramal naciendo de las cercanías de Pehuajó por Bolívar a empalmar con la línea Saladillo a Bahía Blanca, en los alrededores del nacimiento del ramal de Olavarría a Sierra Chica.

ñ) De Nueve de Julio a Lincoln y Vedia.

o) De Nueve de Julio hasta el Puerto de Ramallo.

Art. 2º El Poder Ejecutivo hará conocer del Poder Ejecutivo Nacional y del Honorable Congreso de la Nación, el trazado de la red, cuya construcción se ordena por la presente, enviando al efecto copia de los planos que contenga el trazado de la red total.

Art. 3º Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para proceder por medio de las oficinas técnicas de su dependencia, o por convenios que podría celebrar con ingenieros de competencia reconocida, hacer practicar los estudios de todas las líneas que forman la red total, los que deberán quedar terminados en todo el año 1914 y la construcción a los 10 años de terminados los estudios.

Art. 4º Ampliase en la suma de diez y siete millones de pesos oro sellado las autorizaciones conferidas al Poder Ejecutivo por

las leyes de 18 de octubre de 1907 y 6 de marzo de 1912, para emitir fondos públicos a un tipo de emisión no menor de noventa por ciento neto, sin comisión y con un interés no mayor de 5 por ciento y 1 por ciento de amortización anual acumulativa, que se destina a la construcción hasta de 650 kilómetros de vías en los ramales indicados en los incisos del artículo 1º, cuya construcción se considera más urgente por el Poder Ejecutivo; a la adquisición de tren rodante necesario para el servicio de los ramales; a la ejecución de los estudios de que habla el artículo 3º; al pago del servicio de amortización e intereses de la emisión que se ordena hasta la entrega al servicio público de estos ramales y durante los dos primeros años de la explotación de los mismos y a los demás gastos indispensables para garantizar la buena construcción de las líneas.

Art. 5º A los efectos de la autorización conferida en el artículo 3º, relativa a estudios de la red, el Poder Ejecutivo podrá disponer de los fondos a que se refiere el artículo anterior, hasta la suma de quinientos mil pesos moneda nacional y a razón de ciento veinte pesos por kilómetro como máximo.

Art. 6º Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para contratar la construcción de los seiscientos cincuenta kilómetros de vía a que se refiere el artículo 4º y a la provisión del material rodante correspondiente, con la Empresa que, ofreciendo las suficientes garantías de seriedad y reconocida capacidad técnica y financiera, se ajuste en un todo a las disposiciones de la Ley de 18 de octubre de 1907, con las modificaciones que por esta ley se introducen, así como lo preceptuado en el artículo 10 de la presente.

En caso de no ser posible la contratación de las obras anteriormente establecidas, queda facultado el Poder Ejecutivo para sacarlas a licitación pública, de acuerdo con las disposiciones de la ley de 18 de octubre de 1907, salvo las modificaciones a la misma y las nuevas disposiciones que por el presente se establecen.

Art. 7º A medida que se vayan terminando los estudios definitivos de los ramales indicados en los incisos del artículo 1º, el Poder Ejecutivo solicitará de la Honorable Legislatura, los fondos necesarios para la ejecución de las obras correspondientes y adquisición del material rodante necesario.

Art. 8º Modifícanse los incisos 6º, 11, 12 y 13 del artículo 2º de la ley de 18 de octubre de 1907, en la siguiente forma:

1º El inciso 6º quedará como sigue: « 6º Los contratistas deberán expresar la cantidad de material rodante que necesite para la construcción, el que tendrán derecho a comprar por cuenta de la misma y que les será abonado a la conclusión de los trabajos, previa estimación por árbitros y de acuerdo con su estado. El resto del material rodante será entregado listo para prestar servicios en la Estación La Plata. Es entendido que el servicio del material para la construcción, será empleado única y exclusivamente para esos fines».

2º El inciso once se substituirá por el siguiente: « 11. Los bonos podrán ser emitidos en su totalidad o por series, por la casa emisora, que de acuerdo entre el Poder Ejecutivo y los contratistas se elija y en las fechas que se convengan, acreditándose los fondos a favor del Gobierno y depositándolos a su orden en el Banco de la Provincia.

« Los contratistas deberán tomar al firme la emisión de los bonos a un tipo no inferior al noventa por ciento, libre de toda clase de gastos y comisiones.

« La emisión se hará en libras esterlinas, francos o marcos, y el bono general será firmado por el Representante del Gobierno en la forma adoptada para esta clase de bonos.»

3º El inciso 12 queda en la forma siguiente: « 12. El Poder Ejecutivo abonará de los fondos depositados en el Banco de la Provincia, el importe de los certificados mensuales, que se entreguen por obras ejecutadas y materiales acopiados, menos el 5 % de dichos certificados, mensuales, que se retendrán como garantía de los trabajos ejecutados. El importe de este 5 % será devuelto a los contratistas cada año».

4º En el inciso 13 se substituirán las palabras «Casa depositaria» por «Banco de la Provincia».

Art. 9º Las demás estipulaciones de la Ley de 18 de octubre de 1907, se conservarán íntegramente, quedando autorizado el Poder Ejecutivo para introducir en el pliego de condiciones-bases del contrato a celebrarse, las modificaciones que sean necesarias para el cumplimiento de la misma ley, con las que ahora se establecen y las que en cuanto a detalle aconseje la práctica adquirida.

Art. 10. El Poder Ejecutivo cuidará que en las estipulaciones del nuevo contrato y en lo que se refiere a precios unitarios, costo total de la obra y colocación de los títulos, se obtenga las bonificaciones posibles con relación a los contratos anteriores.

Art. 11. En los cruces con los ferrocarriles existentes, se procurará establecer estaciones de empalme con las líneas de la misma trocha de un metro de la red provincial y estaciones comunes de intercambio, con los de distinta trocha.

Art. 12. En los proyectos definitivos para la construcción de las estaciones, se cuidará con preferente atención, que éstas estén dotadas del número de galpones suficientes para que en ningún caso los productos que esperan vagones queden a la intemperie. En caso de tener que alquilar galpones a particulares, se hará solamente cuando la capacidad de los destinados al público en general sean insuficientes para llenar las condiciones anteriores.

Art. 13. El Poder Ejecutivo deberá proponer la forma que estime más conveniente para la explotación de las líneas a construirse de acuerdo con la presente ley.

Art. 14. Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de seiscientos mil pesos moneda nacional en la adquisición del Ferrocarril La Plata y sus concesiones al Puerto y al Tandil y la sección del tranvía de la Capital.

Art. 15. Los fondos necesarios para la adquisición indicada en el artículo anterior, se tomarán de los que produzca el empréstito que se autoriza por el artículo 4º de esta ley.

Art. 16. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en La Plata, a los tres días del mes de septiembre del año mil novecientos trece.

DALMIRO SÁENZ.
Arturo Seguí,
Secretario del Senado.

RODOLFO P. SARRAT.
Carlos Brizuela,
Secretario de la C. de Diputados.

La Plata, septiembre 10 de 1913.

Cúmplase, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro y «Boletín Oficial».

GARCIA.
JUAN ORTIZ DE ROZAS.

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Declárase en vigencia por el corriente año, desde el 1º de mayo al 31 de diciembre próximo, el Presupuesto de gastos

ordinarios de la Administración y de las escuelas, que rigió durante el ejercicio económico de mil novecientos diez y nueve, sancionado con fecha 27 de junio del mismo año, con las siguientes modificaciones:

Art. 4º Autorízase al Poder Ejecutivo para emitir los fondos públicos a que se refiere el artículo 4º de la ley de 10 de septiembre de 1913, en armonía con las condiciones de la plaza en el exterior o interior del país, pudiendo modificar el tipo de emisión hasta el mínimo del 80 %, dando cuenta a la Honorable Legislatura y ampliase por un año, a contar desde la promulgación de la presente, el plazo que determina el artículo 3º de la misma ley, para la confección de los estudios respectivos.

Art. 5º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, a diez y nueve de mayo de mil novecientos veintidós.

PEDRO SOLANET.
Ernesto Durquet,
Secretario del Senado.

CARLOS A. SÁNCHEZ.
P. M. Ferrer,
Secretario de la C. de Diputados.

La Plata, mayo 20 de 1922.

Cúmplase, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro y «Boletín Oficial».

CANTILO.
SALVADOR M. VIALE.

Que el Poder Ejecutivo por decreto de fecha 25 de julio de 1922, aprobó el informe de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril mencionado, autorizando el estudio sobre el terreno a los efectos de la construcción de varios ramales comprendidos en el artículo 1º de la ley de septiembre 10 de 1913, siendo el texto de ese decreto lo que a continuación se transcribe:

La Plata, julio 25 de 1922.

Considerando que el Ferrocarril Provincial al Meridiano V no alcanza a cubrir con sus entradas ordinarias las nuevas inversiones reclamadas por el tráfico de sus líneas, debido a que la insuficiencia de su trazado dejó incompleto el plan primitivo de su construcción, comprometiendo por dicha causa el éxito de tan importante obra pública y el porvenir económico del propio Ferrocarril;

Que la industria de transportes demanda el aporte constante de nuevos capitales, no solamente con destino a la construcción de nuevas líneas y ramales que aumenten su rendimiento general, sino también por la necesidad de atender a las exigencias del crecimiento gradual del tráfico como consecuencia de la acción directa de la explotación ferroviaria y el aumento progresivo de sus servicios;

Que el Poder Ejecutivo actual, respetando los motivos que Administraciones anteriores hayan tenido para no poner en ejecución inmediata la ley de 10 de septiembre de 1913, la cual tuvo en vista, a su juicio, satisfacer las particularidades apuntadas en los considerandos anteriores, estima que es por su parte deber imprescindible remediar con toda urgencia las fallas del trazado existente, haciendo uso de las facultades conferidas por la Honorable Legislatura;

Que si bien la Ley esboza el trazado de numerosos ramales como integrante de una extensa red complementaria, solamente prevé la forma de financiar la construcción aproximada de unos 650 kilómetros de vía y la compra de material rodante correspondiente; razón por la cual el Poder Ejecutivo se ha visto precisado a estudiar previamente cuáles de esos ramales autorizados debían construirse de inmediato a mérito de las facultades atribuidas al poder administrador, de decidirse por los que, a su juicio, fueran de mayor urgencia;

Que esta determinación preliminar ha sido hecha por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril mediante un estudio minucioso de la capacidad previsor de las regiones a servir por dichos ramales, tomando como base la estadística comercial, agrícola y de transportes respectivas, así como también en presencia de un trabajo comparativo de tarifas ferroviarias, y en vista de la posible zona de influencia propia a crearse en favor del Ferrocarril Provincial, en concurrencia con las actuales empresas privadas;

Que los resultados de esta selección tienden a satisfacer los siguientes propósitos fundamentales, a saber:

a) Completar el sistema actual por ramales que intensifiquen el tráfico de la línea troncal.

b) Salvar las dificultades de acceso a sus líneas de la producción de las principales zonas urbanas, que hoy cruza a la distancia, entorpeciendo el tráfico general de pasajeros, encomiendas y cargas.

c) Vincular entre sí y con la Capital de la Provincia y la ciudad de Avellaneda, no menos de diez y seis importantes pueblos y ciudades, con más de 400.000 habitantes en sus centros urbanos, con producción propia e intenso tráfico de comunicaciones.

d) Favorecer el movimiento general en los transportes hacia el interior del territorio provincial, para asegurar el tráfico ascendente cuyo mínimo porcentaje actual constituye una de las fallas que mayormente afectan el rendimiento económico del Ferrocarril.

e) Unir al Puerto de La Plata con centros de consumo interno como Avellaneda, y por su proximidad con la misma Capital Federal, mediante tarifas mínimas de fomento, lo cual favorecería el comercio de importación concentrado hoy en el Puerto de Buenos Aires, donde los buques de ultramar y cabotaje, una vez efectuadas sus operaciones de descarga, encuentran todo género de facilidades para completar sus bodegas, sin necesidad de dirigirse a otros puertos del país.

f) Dar vida propia al comercio mayorista de la Capital de la Provincia y aliciente a la industria local de exportación, con el funcionamiento del Mercado General de Cereales y Frutos a instalarse en la ciudad de La Plata, como complemento indispensable del Ferrocarril, una vez asegurado para el Puerto de La Plata un movimiento o intercambio regular y permanente, y — Considerando finalmente, que si bien del punto de vista económico, algunos otros ramales podrían ofrecer mejores perspectivas de rendimiento, en cambio la construcción de los proyectados se apoya en razones políticas, relacionadas con el fomento armónico de ciertas regiones del territorio provincial y con el propósito fundamental de ampliar las zonas de influencia del Puerto de La Plata, para beneficiar principalmente a la Capital de la Provincia.

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

DECRETA:

Art. 1º Aprobar en general las conclusiones del informe elevado por el Superintendente Técnico del Ferrocarril y autorizar, en definitiva, el estudio sobre el terreno, a los efectos de la construcción de los siguientes ramales, comprendidos en el artículo 1º de la Ley de 10 de septiembre de 1913:

a) El inciso b): de La Plata a Avellaneda, con ramales al Mercado Central de Frutos y a la tablada general de hacienda.

b) El inciso c): De las proximidades del kilómetro 460 de la línea ya construída hasta el Meridiano V.

c) La parte del inciso g): Hasta el Azul con las partes del d) hasta Tandil y Olavarría, y en la parte del a) a Sierra Chica.

d) La parte del inciso n) y d) hasta Juárez.

e) La parte del inciso n): Desde Hirchs a Roberts.

f) El inciso ñ): Entre Nueve de Julio, Lincoln y Vedia.

Art. 2º Autorízase, igualmente, a construir pequeños ramales de carácter económico que vincule la actual línea troncal con los siguientes pueblos: Monte, Saladillo, Veinticinco de Mayo, Nueve de Julio, Carlos Casares, Pehuajó, Trenque Lauquen y Rivadavia.

Art. 3º Tanto las líneas a que se refiere el artículo 1º como los pequeños ramales últimamente citados, recorrerán en lo posible el costado de los caminos públicos de acuerdo con lo establecido en el artículo 6º de la Ley de 6 de septiembre de 1904.

Art. 4º Los estudios en el terreno, proyecto definitivo, presupuesto de las obras, redacción del pliego de bases y condiciones, especificaciones, etc., se efectuará bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas, por el Superintendente Técnico del Ferrocarril y el personal que a este fin designará el Poder Ejecutivo, de conformidad con el artículo 3º de la Ley del 10 de septiembre de 1913.

Art. 5º Los fondos necesarios para la realización de los estudios ordenados en el artículo 3º de la Ley del 10 de septiembre de 1913, hasta tanto sea colocado el empréstito autorizado por dicha Ley, se tomarán de Rentas Generales y se pagarán con imputación a la misma, pero con cargo de reintegro, una vez realizados los recursos especiales destinados a la construcción de las nuevas líneas, en la proporción legal establecida.

Art. 6º La Superintendencia del Ferrocarril se ajustará, en cuanto sea posible, al pliego de condiciones y especificaciones que sirvieron de base para la ejecución de las leyes del 18 de octubre de 1907 y marzo 6 de 1912.

Art. 7º Las obras a que se refiere el presente decreto, en virtud de lo que dispone la primera parte del artículo 6º de la ley respectiva, así como la provisión del material rodante y de construcción correspondiente, serán contratadas por el Poder Ejecutivo con la empresa que ofreciendo completas garantías de seriedad y reconocida capacidad técnica y financiera, se ajusten en un todo a las estipulaciones vigentes de las leyes de octubre 18

de 1907 y 10 de septiembre de 1913, mejorando, en cuanto sea posible, los precios unitarios y el costo de los trabajos con relación a los contratos celebrados anteriormente.

Art. 8° Póngase en conocimiento del Poder Ejecutivo de la Nación, Honorable Congreso y Honorable Legislatura, el trazado de la red general autorizada por las mencionadas leyes, especificándose especialmente los ramales cuya construcción se ordena por este decreto.

Art. 9° Por el Ministerio de Obras Públicas, se dará a esta resolución en su parte dispositiva, la más conveniente publicidad, tanto en el país como en el extranjero.

Art. 10. Publíquese, notifíquese a la Contaduría, en virtud de lo dispuesto en el artículo 5° y pase a la Superintendencia del Ferrocarril, a sus efectos.

CANTILLO.
 JOSÉ O. CASÁS, SALVADOR M. VIALE,
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

Que por el decreto dictado por el Poder Ejecutivo con fecha 21 de marzo del corriente año, se acepta en principio la propuesta presentada por los señores Dates y Hunt, de fecha 10 de enero de 1923, con las modificaciones técnicas y financieras consignadas en su nota de fecha 16 del mes de marzo próximo pasado para la realización de las obras, copiando a continuación dicho decreto que dice así:

La Plata, marzo 21 de 1923.

Visto el informe elevado por la Comisión Asesora nombrada por el Poder Ejecutivo para el estudio de las distintas propuestas presentadas para la construcción, financiación y suministro de material rodante de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial al Meridiano V, y —

Resultando:

1° Que ha llegado el momento de abocarse, en forma definitiva, al estudio de ellas, cumpliendo así el plan enunciado en decreto de fecha julio 25 de 1922, tan íntimamente relacionado con el porvenir económico de la línea férrea y las notorias necesidades del transporte, sentidas en determinadas zonas del territorio provincial.

2° Que el informe técnico de la Comisión Asesora aporta elementos de juicio de importancia para la solución de este asunto,

elementos que han sido robustecidos por los estudios ejecutados sobre el terreno por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril, así como por las propias constancias de las numerosas ofertas recibidas en el Departamento de Obras Públicas, cuyos precios, debidamente analizados, han servido en cada caso para ilustrar el criterio administrativo;

3° Que para obtener éxito en las gestiones oficiales relacionadas con este asunto, la administración no ha omitido acto o diligencia para asegurar la presentación de numerosas ofertas, confiando en que los efectos de la competencia industrial y bancaria influirían en forma ventajosa para los intereses del Estado y para la ejecución más económica de tan importante obra pública;

4° Que corrobora esta afirmación la publicidad hecha dentro y fuera del país, de los propósitos del Gobierno respecto de la construcción de las líneas proyectadas, de la adquisición de los materiales respectivos y de la necesidad de financiar el empréstito autorizado por la Ley del 10 de septiembre de 1913;

5° Que la prensa en general prestó su decidida cooperación, publicando dentro del país todos los detalles que pudieran interesar a las casas concurrentes;

6° Que las Legaciones y Consulados argentinos en el extranjero prestaron preferente atención a este asunto, contribuyendo con su esfuerzo y buena voluntad a su mejor solución;

7° Que no obstante el éxito conseguido por la propaganda realizada para la época fijada originariamente para recibir las propuestas (31 de octubre de 1922), y a efecto de interesar el mayor número posible de empresas constructoras o industriales, el Poder Ejecutivo prorrogó los plazos en dos oportunidades, ofreciendo así toda clase de facilidades a los proponentes, permitiéndoles disponer del tiempo necesario para preparar con pleno conocimiento sus propuestas, estudiando sobre el terreno todos los detalles que pudieran a ellas referirse, y —

Considerando:

Que las condiciones actuales de los mercados financieros no permiten la colocación inmediata y en forma ventajosa de la emisión de los títulos autorizados por la Ley del 10 de septiembre de 1913, del 5 % de interés y 1 % de amortización acumulativa anual, al tipo mínimo de cotización del 80 %;

Que tal situación transitoria, a juicio del Poder Ejecutivo no puede constituir un obstáculo insalvable para la ejecución del

plan complementario de la línea actual, por cuanto la demora al impedir la incorporación de nuevos elementos de transporte y nuevas zonas de influencia al Ferrocarril, hará imposible su regular funcionamiento, comprometiendo así su presente y futuro rendimiento económico;

Que no habiéndose colocado definitivamente la emisión del empréstito, no es posible tampoco la adjudicación de la obra por licitación pública, por cuanto toda licitación presupone la existencia de fondos disponibles para el pago de obras ejecutadas y materiales adquiridos; fondos que en el presente caso no ha sido posible obtener por la falta de concurrencia de interesados en la operación financiera solamente;

Que por todo ello el Poder Ejecutivo se decidió a contratar con una sola firma y en conjunto la construcción y equipo total de las nuevas líneas, coincidiendo en tal propósito con lo dispuesto en el artículo 2º del pliego de condiciones y lo establecido en el artículo 6º de la Ley; circunstancia ésta por la cual la Comisión Asesora se circunscribió principalmente al estudio de las propuestas presentadas en esas condiciones o que prometieran colocarse dentro de esos términos;

Que de dicho estudio ha resultado la conveniencia de desechar irremisiblemente algunas que se han presentado en condiciones inaceptables; ya sea por elevación exagerada en sus precios unitarios, ya por no haber facilitado la negociación financiera reclamada por el Gobierno, por no ofrecer las suficientes garantías de capacidad técnica y financiera, o finalmente por no haber demostrado en el curso de las negociaciones la seriedad requerida para la contratación de una obra de tal magnitud;

Que no obstante haber encontrado la Comisión Asesora serias dificultades para el cumplimiento de su misión de estudio y de análisis, el Poder Ejecutivo estimó conveniente continuar las gestiones, tratando directamente con los distintos proponentes, a cuyo efecto celebró repetidas conferencias con representantes de distintas firmas, en busca siempre de la solución que estuviera más en armonía con los altos intereses del Estado;

Que de todas las firmas que han mantenido sus propuestas, escuchando en todo momento las observaciones tendientes a encontrar una solución que reuniera conveniencia para la Provincia y seguridad de la realización de las obras, la Empresa Dates y Hunt ha satisfecho las exigencias del Gobierno, trayendo a su seno la solución financiera conveniente;

Que dicha propuesta, estudiada por la Comisión Asesora en su parte técnica (informe de 28 de febrero de 1923), ha sido definitiva y satisfactoriamente concretada ante el Poder Ejecutivo por nota de fecha 16 de marzo de 1923 en los términos siguientes:

1º Suministrar al Excmo. Gobierno, crédito bancario rotativo hasta pesos dos millones doscientos mil oro sellado, con destino exclusivo al pago de mano de obra que se ejecute y del precio de materiales adquiridos en el país, para la construcción de la obra que se trata. Este crédito será abierto por el Banco Holandés de la América del Sur, en las condiciones que se estipularán en el contrato y conforme con el programa de trabajos a establecer de común acuerdo.

2º Ofrecer además, dentro de los 30 días desde la aceptación de la propuesta del Excmo. Gobierno, proveer el material fijo y rodante a adquirirse en el extranjero y en las condiciones que han de estipularse en el contrato y conforme con el programa de trabajos a establecer de común acuerdo, hasta la cantidad de cinco millones de pesos oro sellado o la mayor suma que se necesite para completar la obra de que se trata.

3º El pago de material fijo y rodante, etc., a que se refiere la base anterior por cinco millones de pesos oro sellado, o lo más que sea necesario para el objeto expresado, se les documentará en forma de letras de Tesorería a ciento ochenta días de plazo, renovables a opción del Poder Ejecutivo por cuatro períodos iguales, con interés a razón de seis por ciento anual. Dichas letras se extenderán a nuestra orden o a la de quien nosotros indiquemos y se entregarán para cancelar los certificados de material fijo y rodante acopiado en el exterior o en el país en la forma estipulada en el pliego de condiciones.

4º En concepto de garantía del crédito indicado en la base número 1 y del pago del material a que se refiere la base número 2, puestos a disposición del Gobierno en la forma indicada arriba, el Poder Ejecutivo depositará los títulos del empréstito autorizados por la Ley del 10 de septiembre de 1913 en el Banco de la provincia de Buenos Aires.

5º Los precios de construcción de los ramales del Ferrocarril de que se trata, los del material necesario para su equipo y demás que se requiera hasta librar esa obra al servicio público, serán los fijados en nuestra proposición presentada a V. S. en 10 de enero de 1923 con las modificaciones en más o en menos que

resulten indispensables en los ítems 6° y 9° y algunos del material rodante por el cambio que desde entonces puedan haber experimentado los precios que regían en esa época, los que se fijarán antes de la celebración del contrato definitivo.

6° A título de garantía del fiel cumplimiento de las obligaciones a nuestro cargo, depositaremos la cantidad de pesos ciento cincuenta mil oro sellado en efectivo o títulos de deuda pública nacional o provincial, en el acto de firmarse el contrato definitivo. Esta garantía deberá aplicarse proporcionalmente para el valor de la mano de obra y la provisión del material rodante y fijo.

7° Esta proposición se mantiene hasta el día 21 del corriente y se formula en el concepto de que el Poder Ejecutivo está legalmente autorizado para completar el contrato respectivo firmando letras de Tesorería y constituyendo las garantías especiales que quedan mencionadas;

Que del estudio de estas proposiciones surgen positivas ventajas para el Tesoro de la Provincia, ya que facilita la financiación de la operación sin desmedro para los intereses públicos, dejando a salvo y a favor del Gobierno, la opción para remitir el empréstito dentro del término de treinta días de firmado el contrato, para lo cual arbitra por su parte los medios tendientes a la realización de la obra, la que por el hecho de ser abonada al contado resultará económica para la Provincia;

Que esta operación, aunque de carácter provisorio, resulta a juicio del Poder Ejecutivo más conveniente que el pago inmediato en títulos o fondos provenientes del empréstito mismo, por cuanto el interés a pagarse sólo correspondería al dinero que se utilice y a un tipo del seis por ciento, cuando se trata del pago de mano de obra y materiales a adquirirse en el país, siendo igual el interés al devengado por las letras que para el pago del material suministrado deberán extenderse a plazo, con vencimientos sucesivos y colacionados de 180 en 180 días renovables por cuatro períodos iguales, con la opción a favor del Gobierno como se estipulará en contrato, de cancelar dichas obligaciones en cualquier tiempo. Y esta conveniencia resalta aún más si se tiene presente que dicho interés resulta menor que el establecido en la Ley de Empréstito, ya que, en realidad, cinco por ciento de interés en un título de 80 % de emisión representa $6 \frac{1}{4}$ %;

Que por otra parte la operación propuesta está perfectamente encuadrada dentro de las facultades legales del Poder Ejecutivo,

el cual está autorizado por los artículos 40, 41, 42 y 43 e inciso 1º del 164 de la Ley de Contabilidad, para efectuar pagos en letras del Tesoro y particularmente en el presente caso en el cual puede hacer uso del crédito para anticipar al ingreso de recursos calculados, desde que, por definición de la misma ley (artículo 14), el producido de un empréstito es un recurso extraordinario creado con objeto determinado y sin carácter permanente;

Que si bien es cierto que otros proponentes han ofrecido al Poder Ejecutivo sumas de dinero, ello ha sido en condiciones tan onerosas e inaceptables como la opción a favor de determinada institución de crédito de colocar los títulos dentro de un plazo determinado, a un tipo muy inferior al límite fijado por la ley;

Que este temperamento, de ser aceptado, importaría una grave imprevisión administrativa, desde que, circunstancias eventuales o razones de fuerza mayor, podrían determinar al proponente a usar de la opción en momentos desfavorables para la Provincia, cuyo crédito en tal caso, resultaría seriamente comprometido;

Que la firma Dates y Hunt, ha acreditado ante el Poder Ejecutivo su capacidad técnica y financiera, ofreciendo además del depósito de pesos ciento cincuenta mil oro sellado, en efectivo o en títulos al tipo de cotización del día en que se firme el contrato, el apoyo económico del Banco Holandés de la América del Sur, sin perjuicio de hacer efectivo el depósito que marca la Ley, del 5 % de cada certificado como garantía de los trabajos efectuados;

Que los señores Dates y Hunt defiriendo a una indicación del Poder Ejecutivo motivada por las conclusiones de la Comisión Asesora, adquirirán las máquinas de la planilla de especificaciones en la usina Nydqvist y Holm de Suecia, la cual acepta de antemano que el pago de ellas se efectuará igualmente en letras de Tesorería, en las mismas condiciones que los demás materiales, pero con la ventaja de recibir oportunamente los títulos del empréstito al 85 %, condiciones que no han ofrecido ninguna de las otras casas proponentes.

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

DECRETA:

Art. 1º Aceptar en principio la propuesta de la firma Dates y Hunt de fecha 10 de enero de 1923, con las modificaciones técnicas y financieras consignadas en su nota de fecha 16 del corriente, para la ejecución de las obras y provisión de material

rodante para la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril al Meridiano V, autorizados por la Ley de 10 de septiembre de 1913 y decreto 25 de julio de 1922.

Art. 2° Por el Ministerio de Obras Públicas se proyectarán las bases para el contrato de construcción, así como las especificaciones y pliego de condiciones respectivo a que se ajustará el contrato definitivo.

Art. 3° El Poder Ejecutivo resolverá en definitiva respecto a las condiciones básicas de la propuesta de referencia, debiendo fijarse por el Ministerio de Obras Públicas, con intervención de la Superintendencia del Ferrocarril al Meridiano V, y de acuerdo con el proponente, los precios unitarios que regirán para la construcción de las obras y provisión del material rodante y fijo, teniendo presente la estipulación aceptada respecto de las condiciones de pago de las locomotoras que se adquirirán de la usina Nydqvist y Holm de Suecia.

Art. 4° Comuníquese, etc.

CANTILO.
 JOSÉ O. CASÁS, SALVADOR M. VIALE,
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

Que en virtud de lo resuelto en el artículo 2° del citado decreto que lleva el número 262, se conviene entre las partes presentes que las construcciones de los trabajos de los ramales del Ferrocarril y construcción de los materiales extranjeros de los nuevos ramales sean en la forma que se determina en las especificaciones que a continuación se transcriben:

ESPECIFICACIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN
 DE LOS RAMALES DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE LA PLATA
 AL MERIDIANO V

PRIMERA PARTE: TRABAJOS

Advertencia general: En todas estas especificaciones, la palabra «El Ingeniero» indica el Superintendente Técnico del Ferrocarril Provincial o el Ingeniero Residente de la mencionada Superintendencia o su Ingeniero encargado o representante debidamente autorizado.

INTRODUCCIÓN

GENERALIDADES DE LOS TRABAJOS A EFECTUAR

I. — DETALLE DE LOS TRABAJOS

Los trabajos a que se refieren estas especificaciones, comprenden: la limpieza del terreno; la ejecución de los terraplenes, cortes, cunetas, canales y zanjas de desagüe; la rectificación, encauzamiento y desvío de desagües, arroyos y ríos; los muros de contención de tierras y las defensas; revestimiento y consolidación de terraplenes; las obras de arte en sus diferentes fases de excavación, albañilería, cimbramientos y descimbramientos, montaje y colocación de tramos, y pintura de los mismos. Todas las obras necesarias para la formación y armamento de la vía, con inclusión de cambios y aparatos accesorios, establecimiento de señales, placas indicadoras de pendiente, distancias, punto de parada o de peligro, etc., todo lo referente a la construcción de edificios para pasajeros o empleados, galpones de carga, depósitos diversos, casilla de camineros y de cambistas, etc., incluyendo el moblaje en los casos que se indique. Los talleres y depósitos de coches y locomotoras, con las máquinas y útiles que correspondan según su destino. Todas las obras accesorias de las estaciones, como andenes, plataformas, pasajes a alto y bajo nivel, embarcadero de hacienda, aparatos cargadores diversos, básculas, faroles, letreros, indicadores, etc., todo lo referente a la excavación de pozos, captación, elevación, conducción, almacenaje, y distribución de agua potable para máquinas o para servicio de talleres. La construcción de desagües, sumideros, cámaras sépticas y obras sanitarias en general. El establecimiento del telégrafo con sus estaciones, piezas de repuesto, trasladadores y pararrayos. El alambrado, guardaguanados, paso a nivel y portones de acceso, y, en general, todas las obras necesarias para dejar expedito el ferrocarril.

*Interpretación de las especificaciones**Rectificación de errores*

Toda duda a que dé lugar la interpretación de estas especificaciones, será salvada por el ingeniero, debiendo el contratista acatar sus determinaciones.

El ingeniero rectificará los errores y suplirá las omisiones que se notaran en los planos y presupuestos.

Toda autorización del ingeniero a que se refieran estas especificaciones, debe entenderse que es por escrito.

II. — REPLANTEO

Trazado por estacas

Art. 1º Antes de principiar los trabajos, el ingeniero hará el replanteo general del eje de la línea, fijándolo en el terreno mediante estacas hectométricas de línea, de tangencia y de vértices, en presencia del contratista.

Provisión y conservación de estacas

Art. 2º El contratista suministrará las estacas y deberá velar por su conservación y reemplazar las que se cambien o se quiten, sin que tenga derecho a ninguna indemnización.

Replanteo de las obras de arte, edificios, etc.

Art. 3º El replanteo de las obras de arte, de los edificios, etcétera, será hecho sólo en sus partes principales por el ingeniero, y deberá ser completado por el contratista, de modo de señalar exactamente a los obreros los trabajos que deben ejecutar.

III. — LIMPIEZA DE LA VÍA

Extracción de raíces, troncos, etc.

El contratista deberá cortar y alejar todos los cercos, yuyos y árboles de la zona ocupada por el ferrocarril; las raíces de éstos deberán ser destruidas hasta 0,50 metros debajo del nivel del suelo, empleando el fuego para su completa destrucción.

IV. — MOVIMIENTO DE TIERRA

Obras que comprenden

Los movimientos de tierra comprenden: las obras de explanación y la ejecución de los cortes, terraplenes, cunetas de desagüe, rectificación o desviación de acequias, de cauces de arroyos o ríos y de caminos carreteros, explanación y desagüe de las estaciones, arreglos de los pasos a nivel y consolidación de los taludes.

Terraplenes

En las estaciones se limitarán los movimientos de tierra a lo necesario para el establecimiento de las vías general y auxiliares, y para el libre tránsito alrededor de los edificios y por los caminos de acceso.

Preparación preliminar

Art. 1º Después de limpiado el terreno como se indica en el Capítulo III, deberá ararse toda la zona que ha de ser ocupada por la base de los terraplenes.

Modo de ejecutar los terraplenes

Art. 2º Cuando la pendiente del terreno natural sea igual o mayor de 1 metro de altura por 4 de base, se practicará en sentido transversal al declive, escalones con huellas en contra declive de 1:6 sobre un metro de ancho y peldaños con talud de 2:3 y excavados.

En terreno con declive menor de 1:4, los terraplenes ordinarios se harán simultáneamente en toda su anchura, por capas horizontales sucesivas, de veinticinco centímetros de espesor cuando se emplee la carretilla para su ejecución, de cincuenta centímetros de espesor, si se emplean carros; y de toda su altura cuando se utilicen vagones o vagonetas. En terrenos de declive igual o mayor que 1:4, se dará a las capas un contradclive de 1:6 hasta llegar al plano de formación con terraplenes bajos y hasta cubrir todos los escalones mencionados, cuando se trata de terraplenes de mayor altura. El resto del terraplén se hará en este último caso, por capas horizontales como antes.

Terraplenes altos

Art. 3º Cuando se trata de terraplenes altos en terrenos cuyo declive transversal no llega a 1:4, y con el objeto de facilitar la pronta ejecución de las obras, queda autorizado el construirlos en toda su altura, del ancho provisional suficiente para dejar pasar los trenes de construcción. Pero para evitar que las capas exteriores del terraplén que se agregan al último para conseguir el perfil transversal normal, estén expuestas a resbalar por ser menos consistentes y recién

agregadas, se deberá, al emplear este sistema, apisonar a ambos lados del pie teórico del terraplén, dos prismas longitudinales, con el objeto de mantener y afirmar el pie de las capas de tierra agregadas al último.

Tierras que se usarán

Art. 4° Se emplearán todas aquellas tierras que no contengan materias vegetales, margas, ni salitre, y que no provengan de pantanos; todos los terrones de más de veinte centímetros de grueso deberán ser deshechos. Cuando las tierras provengan de terrenos pedregosos, las piedras más grandes deberán colocarse en la base y al centro de las masas y se cuidará que todos los huecos queden debidamente rellenos. Además, los taludes y el plano de formación se construirá en cincuenta centímetros de espesor, con tierras elegidas libres de piedras gruesas.

Terraplenes en contacto con los muros de obras de arte

Art. 5° Las partes de los terraplenes que quedan en contacto con los muros de cualquier obra de arte o edificio se construirán en capas horizontales y sucesivas de veinticinco centímetros de espesor. Las tierras elegidas se regarán si fuese necesario y se apisonarán enérgicamente hasta que se hayan ligado bien con la capa inferior. Se ejecutarán una vez terminadas las obras de estribos y alas, y después que hayan fraguado las mezclas, pero antes de descimbrar las bóvedas de alcantarillas y puentes. Estos núcleos apisonados tendrán por lo menos un metro de ancho en la parte superior y un talud exterior de 45° por compensación y empréstito.

Art. 6° Los terraplenes se ejecutarán con las tierras provenientes de la excavación de los cortes, de los préstamos o de ambos modos, buscando en cada caso el máximo de economía para las obras.

Suplemento de altura en los terraplenes

Art. 7° Para compensar el asiento de los terraplenes, se le dará un exceso de altura que según la clase de tierra empleada será fijado en cada caso por el Ingeniero.

Terraplenes. — Exactitud del perfil

Art. 8° Los terraplenes se construirán en perfecto acuerdo con los perfiles transversales tipos, y con los longitudinales especiales del proyecto, sin perjuicio del aumento de la altura señalada en el artículo anterior.

Plano de formación y taludes

Los taludes y planos de formación del terraplén definitivo, presentarán superficies perfectamente planas y no se admitirá irregularidad ninguna, ni en su alineación ni en su rasante.

Sostenimiento de terraplenes

Cuando haya abundancia de piedra proveniente de desmonte o túneles y en general, cuando el Ingeniero lo considere económicamente ventajoso, se emplearán muros en seco para el sostenimiento de terraplenes, de acuerdo con los planos tipos correspondientes.

Ejecución y empleo de los desmontes

Art. 9° Todos los desmontes se harán lo mismo que los terraplenes, de perfecto acuerdo con los planos tipos y los especiales del proyecto.

Aumento del cubo de la excavación

Art. 10. Si conviniera, por razones de economía en el costo de los movimientos de tierra, aumentar el cubo de la excavación de un desmonte, podrá dársele un ancho mayor del fijado en el perfil tipo, dentro del límite que fijará en cada caso el Ingeniero, quedando subsistentes todas las demás condiciones establecidas en estas especificaciones y pertinentes al caso.

Separación de materiales para balasto, taludes, etc.

Art. 11. Siempre que en los cortes se encuentren materiales buenos para balasto (ripio o pedregullo, limpio y de grano poliédrico, detritus de rocas cuarzosas, basálticas o graníticas, etc.) para revestimientos de taludes o para formación de terraplenes afirmados, se pondrán cuidadosamente en reserva, previa aprobación del Ingeniero para ser empleado en el momento oportuno.

Depósito de las tierras excedentes

Art. 12. Cuando no se utilicen para la formación de los terraplenes todas las tierras de un desmonte, las procedentes de la parte superior, que no sea necesaria reservar para los fines indicados en el artículo anterior, se depositarán a los costados formando caballeros.

Taludes escalonados

Art. 13. Cuando la profundidad de los desmontes y las clases de las tierras lo exijan, el Ingeniero podrá disponer la ejecución de banquetas para escalonar el talud. Estas banquetas tendrán de sesenta a cien centímetros de ancho con los declives necesarios para el desagüe, como aquél indique.

Préstamos y caballeros. — Profundidad

Art. 14. En las partes laterales de las zonas ocupadas por los terraplenes y con el objeto de no alterar demasiado las condiciones del terreno natural, los préstamos tendrán una profundidad máxima de sesenta centímetros, salvo los casos que el Ingeniero de la obra autorice aumentarla; y cada punteada se empezará a un metro del límite de la zona de expropiación, y sólo podrá llegar hasta dos metros del pie del talud del terraplén.

Sitios donde no se permitirán empréstitos

Art. 15. Quedan absolutamente prohibidos los préstamos en las playas de los ríos y arroyos aguas arriba, o aguas abajo del terraplén, dentro de la zona expropiada, entre éste y las escolleras que se proyectasen y en los terrenos destinados para estaciones u otras obras del ferrocarril.

Desagüe de los préstamos

Art. 16. Los préstamos deberán en general tener fácil salida para las aguas de lluvia de modo que no se estanquen. Sólo en tierras inundables y cuando el Ingeniero juzgue conveniente, se dejarán los préstamos incomunicados a fin de evitar que se produzcan corrientes laterales que pudieran llegar a comprometer la estabilidad del terraplén.

Sitio para los caballeros

Art. 17. Los caballeros se instalarán a la distancia de dos metros medidos desde el pie del talud del caballero hasta la cresta del desmante, y de modo que no intercepten las zanjas interiores del desagüe. Dicha distancia deberá ser aumentada cuando el depósito sea formado por tierras de naturaleza poco coherentes, o cuando su presencia haga peligrar la estabilidad de los taludes del desmante o cuando por cualquier razón el Ingeniero lo juzgue conveniente.

Dónde no se admitirán depósitos

Art. 18. No se admitirán depósitos de tierras en locales que deben ser ocupados por obras de ferrocarril, con excepción de los destinados a ser terraplenados; tampoco se admitirán depósitos de tierras en las inmediaciones de las obras de arte, cuando puedan estorbar el fácil desagüe de los ríos, arroyos, etcétera.

Zanjas de desagüe

Art. 19. Para evitar que las aguas superficiales de los terrenos adyacentes a la vía degraden la superficie de los taludes de los desmontes, o el pie de los taludes de los terraplenes sin préstamos laterales, se construirán zanjas de desagüe a la distancia de un metro por lo menos de la cresta de aquéllas o de dos metros del pie de éstos; dichas zanjas tendrán las dimensiones indicadas en los tipos de perfiles normales con las pendientes y desagües que el Ingeniero juzgue necesarias. En terrenos con declive transversal mayor de 1:30 se permitirá suprimir la cuneta del lado del bajo, cuando a juicio del Ingeniero no haya dificultad para el desagüe natural.

Cunetas

Art. 20. Cuando la pendiente de las zanjas y cunetas de desagüe haga temer que las aguas produzcan socavaciones, se emplearán revestimientos de piedra en seco o de mampostería ordinaria, o si es posible, se escalonará el fondo de las zanjas para disminuir la pendiente y se revestirán únicamente las extremidades escalonadas.

Forma de medición a los efectos del pago

Art. 21. Todos los movimientos de tierra se pagarán con arreglo al cubo de las excavaciones, y a las distancias medidas de transportes empleados.

Pantanos o esteros

Art. 22. En el caso de que la vía cruzara pantanos o esteros, el Ingeniero queda autorizado a pagar el importe de la cantidad de tierras que realmente se haya usado para la formación del terraplén.

Gastos inherentes a los movimientos de tierra

Art. 23. Todos los gastos no previstos en la serie de precios unitarios, y todas las operaciones y mano de obra necesarias para la fiel observancia de las condiciones señaladas anteriormente, serán a cargo del contratista.

Art. 24. Sólo se considerarán cuatro clases de movimientos de tierra, a saber:

- a) Tierra excavable sin uso de explosivos.
- b) Tosca excavable sin uso de explosivos.
- c) Piedra excavable sin uso de explosivos.
- d) Piedra excavable con uso de explosivos.

V. — BALASTO Y TAPADA

Cómo y cuándo se balastará

Art. 1º El balasto deberá ejecutarse de perfecto acuerdo con los datos de la sección normal de la vía, y no podrá colocarse sobre ningún terraplén o en ningún desmonte, sin que éstos estén enteramente concluídos y recibidos previamente por el Ingeniero.

Materiales para balasto

Art. 2º Los materiales para la formación del balasto podrán ser los que se mencionaron en el artículo 11, o en su absoluta falta, tierra negra vegetal que se reservará entonces al hacer las excavaciones, en los puntos convenientes.

Uso de la vía para el balasto

Art. 3° Para la conducción de los materiales para el balasto, se podrá usar la vía permanente, armada provisoriamente con todas las precauciones del caso.

Responsabilidad del contratista

Todo riel, eclisa, tornillo, durmiente, etc., que resulte deteriorado, será reemplazado por cuenta de los contratistas.

Espesor

Art. 4° El espesor del balasto debajo de los durmientes será de diez y ocho centímetros; la capa superior o tapada deberá rodear completamente los durmientes sin taparlos. Todo balasto deberá ser convenientemente apisonado, por dos peones que trabajen simultáneamente y manejando los pisones en sentido opuesto para comprimirlo mejor.

Tapada y cunetas de desagüe

Art. 5° Una vez perfectamente asentada y nivelada la vía permanente y lista ésta para el tráfico regular, se procederá a completar el perfil normal tipo, tapando los durmientes con buena tierra vegetal y practicando cunetas transversales de desagüe alternativamente hacia un lado y otro de la vía, cada 2,50 a 3,00 m. según la distancia entre durmientes y el número de éstos por riel.

Art. 6° Los precios unitarios del pliego para colocación de la vía permanente y para el balasto, comprenden todas las operaciones y gastos que se originen hasta su perfecta terminación.

Dates y Hunt. — A. Rodríguez Jáuregui.

VI. — VÍA PERMANENTE CON DURMIENTES DE MADERA DURA*Nivelación previa a la colocación de la vía permanente*

Art. 1° Antes de proceder a la colocación de la vía, se nivelará prolijamente el plano de formación y se comprenderán los deterioros que hubiera experimentado el terraplén por el asiento, o resbalamiento de la tierra, hasta alcanzar exactamente las costas y pendientes fijadas en el perfil longitudinal.

Capa de balasto

Art. 2º Se colocará después una capa de balasto con arreglo a lo dispuesto en el capítulo V.

Trocha de la vía y parte metódica

Art. 3º La vía permanente que será de un metro de trocha, se construirá con los materiales, rieles, eclisas, tornillos, durmientes de madera dura, etc., de acuerdo con los planos y especificaciones correspondientes.

Dimensiones y disposiciones de los traviesas

Art. 4º Los durmientes tendrán las dimensiones de doscientos centímetros de largo, veinticuatro de ancho y doce centímetros de espesor, y se distribuirán a razón de 1.333 por kilómetro.

Colocación

Art. 5º Los durmientes se colocarán normalmente a la vía en las partes rectas y en la dirección del radio en las partes en curva.

Durmientes de quebracho

Art. 6º Los durmientes serán de quebracho colorado, de esquadria rectangular, bien recto, debiendo ser cortada a sierra la cara de asiento por lo menos.

Tolerancia

Art. 7º Se admitirá una tolerancia de tres centímetros en el largo, dos centímetros en el ancho y un centímetro en el espesor, así como las que presenten una curvatura cuya flecha, medida normalmente a una cualquiera de las caras laterales, no exceda de seis centímetros.

Albura

Art. 8º Se sobre entiende que las medidas han de tomarse absolutamente libres de sáмого o albura. La tolerancia anterior, será aplicada a un número de durmientes que no exceda de un veinte por ciento.

Art. 9º Los durmientes serán entallados horizontalmente y barrenados según indique el plano respectivo. Para las juntas se elegirán cuidadosamente los durmientes más anchos,

fuertes y largos, para dar la superficie máxima de apoyo. Estos serán entallados cuidadosamente, y no se agujerearán hasta que estén colocados en la vía y ésta sea alineada.

Espacio entre rieles

Art. 10. Para permitir la dilatación de los rieles se dejará en las juntas un espacio o huelgo, que será el dado en milímetros por la fórmula:

$$D = \frac{60 - t^{\circ}}{85^{\circ}} L$$

en la que t° es la temperatura en el momento de la colocación, en grados centígrados y L en metros, la semisuma de la longitud de los rieles unidos. Para obtener este intervalo se empleará un juego de chapitas de hierro de los espesores requeridos, que se cuidará de retirar enseguida que la posición de los rieles ha sido asegurada por las eclisas y tirafondos correspondientes.

Elevación del riel exterior en las curvas

Art. 11. Para contrarrestar los efectos de la fuerza centrífuga, se dará al riel exterior de las curvas la sobreelevación que se indica en la tabla siguiente:

Radios	Desniveles	Radios	Desniveles
200 m.	0,105 m.	800 m.	0,026 m.
250 »	0,084 »	900 »	0,023
300 »	0,070 »	1000	0,021 »
350 »	0,059 »	1150 »	0,018 »
400 »	0,052 »	1200 »	0,017 »
450 »	0,046 »	1500	0,014 »
500 »	0,042	2000 »	0,011
550 »	0,038	3000 »	0,007 »
600 »	0,035 »	4000 »	0,005 »
700 »	0,029 »	5000 »	0,004

Altura del riel interior

Art. 12. El riel interior conservará la altura indicada en el perfil longitudinal correspondiente. En los pasos de rectas o curvas, la pendiente introducida por el desnivel del riel

exterior no debe exceder de 2 mm. por metro y la sobreelevación total deberá ser ganada en los puntos exactos del principio y fin de las curvas. En caso de que la recta entre las pendientes de sobreelevación de dos curvas en el mismo sentido fuese menor de 10 mm., se seguirá la sobreelevación por todo el largo de la recta.

Aumento de trochas en las curvas

Art. 13. En las curvas se ensanchará la trocha en las proporciones siguientes:

Para radio de 200 m.	0,020 m.
» » » 250 »	0,018 »
» » » 300 »	0,016 »
» » » 350 »	0,015 »
» » » 400 »	0,013 »
» » » 450 »	0,012 »
» » » 500 »	0,010 »
» » » 550 »	0,009 »
» » » 600 »	0,007 »

De seiscientos metros arriba se conservará la trocha normal de un metro. El aumento de trocha empezará en la recta.

Art. 14. Debe darse al anterior aumento de trochas en las curvas, desviando paulatinamente el riel exterior en el trozo rectilíneo, a razón de un milímetro por metro, a fin de obtener en el punto de tangencia el aumento total que corresponde a la curva. Las juntas estarán en escuadra, con tolerancia en las curvas de 0,05 metros.

Rieles cortados

Art. 15. Se evitará en lo posible emplear rieles cortados en la vía principal y en los cambios, no pudiendo ser, en ningún caso, de un largo menor de seis metros, y si fuera indispensable cortarlos, la operación se hará por cuenta de los contratistas, y de modo que la parte del riel que se corte, no presente en la sección examinada con lente, ninguna rasgadura y que quede perfecto el perfil del riel, debiéndose limar la extremidad del riel en un espesor de tres milímetros, para hacer desaparecer los efectos del corte, o se podrá usar el serrucho de mano o la máquina.

Juego entre rieles y contrarrieles

Art. 16. El juego entre rieles y contrarrieles en los pasos a nivel, en rectas o curvas de radio mayor de 700 metros, será de cincuenta milímetros.

Cambio de pendiente

Art. 17. En los puntos del perfil, donde haya un fuerte cambio de pendiente, se identificarán las alineaciones por medio de una circunferencia del plano vertical de 3000 metros de radio.

Sitios donde no podrá haber juntas

Art. 18. No se admitirán juntas de rieles sobre los estribos y pilares de los puentes y alcantarillas, ni tampoco sobre los tramos cuando la luz lo permita.

Ajuste de las eclisas

Art. 19. El ajuste de las eclisas deberá hacerse de modo que las cabezas de los tornillos queden al interior de la vía y las tuercas al exterior; las eclisas serán fijadas a las traviesas.

Cambios

Art. 20. Los cambios se colocarán de acuerdo con los planos y especificaciones correspondientes, teniendo cuidado especial de conservar la medida exacta de la trocha frente al corazón; introduciendo, empero, un aumento de trocha de un centímetro, frente a la punta de la aguja del lado del desvío.

Balasto y traviesas en los cambios

Art. 21. Los durmientes de cambio a emplearse, deben ser escogidos y el balasto del mejor que pueda obtenerse.

Desperfectos en las agujas y cambios

Art. 22. Se cuidará que las agujas y las otras partes de los cambios no hayan sufrido desperfecto alguno; si así fuera, deben ser corregidos antes de la colocación.

Levante y apisonamiento

Art. 23. El primer levante y apisonamiento del balasto, debe llevarse a cabo a la brevedad posible después de la colocación de la vía, para evitar torceduras de los rieles, quebraduras de los durmientes u otros desperfectos que pueda sufrir la vía por asiento deficiente.

Tapado y desagües de la vía

Art. 24. La tapada de la vía hasta el nivel indicado en el capítulo 5º y en los planos correspondientes, se efectuará una vez que la vía haya sido levantada a su nivel definitivo y el apisonamiento del balasto repasado; practicándose el desagüe por medio de una canaleta en el eje de la vía con cunetas transversales de 2,50m. a 3,00, según el número y distancias de durmientes por riel. Las eclisas exteriores deben quedar des-tapadas para facilitar el ajuste de las tuercas y el desagüe correspondiente.

Inspector en la junta de los rieles

Art. 25. Los contratistas tendrán que emplear un Inspector competente, para vigilar la colocación de la vía permanente, quien deberá estar siempre en la punta de los rieles y no se permitirá la colocación de la vía durante su ausencia.

VII. — PASOS A NIVEL

Art. 1º Se construirán de acuerdo con los planos respectivos en los puntos que indique el Ingeniero.

Guardaganados

Art. 2º Los guardaganados situados a ambos lados del paso a nivel, serán de parrilla de hierro, estarán unidos al alambrado de la vía general según indican los planos tipos y de manera de cerrar completamente el acceso a la vía.

Barreras

Art. 3º Las barreras se colocarán donde lo determine el Ingeniero. Se construirán de acuerdo con los planos tipos; deberán permanecer en equilibrio en la posición horizontal. El Ingeniero resolverá en que caso serán manejadas directamente como indican los planos y en cuales por medio de transmisión.

Caños de desagüe

Art. 4° Los caños de desagüe que indican los planos se construirán cada vez que sea necesario establecer la continuidad de los desagües paralelos a la vía. Serán de quebracho colorado de acuerdo con el plano tipo, pero si hubiera economía y ventaja en ello, podrán substituirse por caños de otro material y de la misma luz, adoptando las medidas necesarias para asegurar su estabilidad y conservación.

VIII. — CIERRE DE LA VÍA O ALAMBRADO

Alambrados

Art. 1° La línea será cerrada a ambos lados por medio de alambrados.

Interrupción del cierre

Art. 2° El cierre se interrumpirá frente a los puentes, alcantarillas y pasos a nivel, y en la forma que en cada caso indique el Ingeniero.

Alambrados

Art. 3° El alambrado será de seis hilos; cinco de alambre de acero galvanizado número 15/17 y uno de alambre de púa, galvanizado también; éste se colocará entre el primer y tercer hilo, fijado con grampas al lado exterior de los postes y atado con alambre galvanizado de atar número 16 a la varilla y distará (0,30 m.) treinta centímetros del primer hilo, los demás distarán entre sí sucesivamente 0,30, 0,25, 0,20, 0,14 y el último del suelo (0,12 m.) doce centímetros. Cada alambre resistirá una tensión de 500 kilogramos como mínimo.

Postes. — Dimensiones

Art. 4° Los postes del alambrado serán de quebracho colorado, de 2,10 m. de alto por lo menos y de 0,12 m. de diámetro o escuadría como mínimo. Se colocarán a 10 m. uno de otro, enterrándolos setenta centímetros por lo menos. La parte superior de los postes ofrecerá un aspecto uniforme, debiendo quedar lo más rectos posible y clavados a plomo.

Postes tensores

Art. 5º Los postes tensores tendrán 2,40 m. por 0,18 m. de diámetro o escuadría y tendrán dos caras paralelas hechas a azuela. Se enterrarán ochenta centímetros por lo menos, y se colocarán cada 500 metros uno de otro.

Tornapuntas

Art. 6º Los postes cabeceros al lado de portones u otras interrupciones, y los esquineros, serán debidamente apuntalados por dos medios postes en dirección de los lados del ángulo formado.

Hoyos

Art. 7º Los agujeros serán cavados hasta la profundidad mínima indicada, y una vez colocados los postes, se apisonará la tierra hasta que no se pueda mover el poste empujándolo un hombre con una sola mano.

Postes excepcionales

Art. 8º Si los accidentes del terreno requiriesen el empleo de postes de mayor largo para la regularidad del alambrado, el Ingeniero podrá exigir que se coloquen sin aumento en el precio unitario.

Torniquetes

Art. 9º Los alambres pasarán a través de los taladros practicados en los postes, y serán estirados por medio de torniquetes dobles reforzados, colocados en los postes tensores.

Varillas

Art. 10. Las varillas serán de acero, de 1.40 m. de alto, colocándose cuatro por cada espacio entre los postes y asegurándolas con alambre galvanizado de atar, número 16, a cada uno de los seis hilos del alambrado, para impedir que resbalen.

Cierre de la línea

Art. 11. El cierre de la línea se hará en el límite de la zona adquirida para la vía y las estaciones, en la oportunidad que el Ingeniero lo juzgue conveniente; los contratistas serán res-

ponsables de los daños que ocasione a los propietarios de terrenos la falta de cercos, cuando se abran o intercepten los existentes para la ejecución de las obras.

Portillos

Art. 12. En las partes laterales de los pasos a nivel, con el objeto de permitir la circulación del personal encargado de la conservación de las vías y en todos aquellos puntos del alambrado en que lo juzgue necesario el Ingeniero, se construirán portillos o portones de las dimensiones señaladas en los planos tipos correspondientes.

Precio por kilómetro

Art. 13. El precio que se estipule por kilómetro de alambrado, comprenderá todos los materiales y gastos hasta su completa terminación; se pagarán las fracciones por metro lineal.

IX. — VARIOS

a) *Semáforos.*

Art. 1º Los semáforos serán de hierro, de siete metros de altura, con un solo brazo y provisto de farol, disco y demás detalles, armados, colocados y pintados.

Por estación según planos

Art. 2º Se colocarán en la cantidad indicada en los planos para cada estación. Se manejarán desde el andén de la estación, y por lo tanto, deberán ser dotados de palancas de maniobras unidas con éstos, por medio de un alambre torcido, de tres hilos.

Lado del semáforo y de las estacas

Art. 3º Las estacas distarán diez metros una de otra, y serán enterradas en la plataforma de la vía, en el costado que corresponda al edificio de pasajeros.

Cruzamientos a nivel

Art. 4º Los cruzamientos a nivel con otras líneas férreas, tendrán los semáforos y señales que indican los planos respectivos.

Material

Art. 5º Los discos dentados para la maniobra del brazo, serán de fundición gris de grano fino; las ménsulas, barras y ejes, serán de hierro de buena clase.

Luz de dos colores

Art. 6º El disco de tapar el farol, deberá girar simultáneamente con el brazo del semáforo, y estará provisto de dos vidrios circulares gruesos, uno colorado y el otro verde, para gobernar los trenes; y dos más pequeños, mirando a la estación, uno verde y otro blanco.

Art. 7º Los semáforos serán pintados a tres manos de pintura de buena clase, de los colores que indique el Ingeniero.

b) *Indicaciones de pendientes.*

Art. 1º Los indicadores de pendientes, se colocarán al costado izquierdo de la vía, en cada cambio de la rasante de la línea.

Placa

Art. 2º La placa indicadora será de latón y llevará dos manos de pintura blanca, de primera calidad; los números se pintarán negros.

Postes

Art. 3º Los postes serán de quebracho colorado, y después de ser bien enterrados, serán pintados con dos manos de pintura blanca.

c) *Placas kilométricas.**Calidad*

Art. 1º Se harán de hierro esmaltado, de buena clase y de las dimensiones indicadas en el plano.

Numeración

Art. 2º La numeración será indicada por el Ingeniero.

Situación

Art. 3º Las placas se asegurarán con tornillos a los postes del telégrafo.

Art. 4º Los números y el borde de la placa serán en relieve con esmalte blanco; el fondo será azul.

d) *Paragolpes.**Planos*

Art. 1º Los paragolpes se construirán exactamente de acuerdo con el plano.

Clases de madera

Art. 2º Serán de quebracho colorado, aserrado y sin cepillar.

Precios

Art. 3º En el precio estipulado para cada paragolpe, se comprenderá la operación de doblar los rieles extremos en la forma indicada en los planos.

e) *Tableros de nombres.*

Art. 1º Los tableros con los nombres de las estaciones se colocarán dos en cada estación.

Materiales

Art. 2º La chapa metálica esmaltada será rodeada por un marco de madera cepillada, con molduras, pintada con dos manos de aceite de linaza y dos de barniz. El esmalte del fondo será azul y las letras de color blanco.

Postes

Art. 3º Los tableros serán sostenidos por dos postes bien enterrados.

Nombre de las estaciones

Art. 4º Las estaciones serán las indicadas en los planos y sus nombres serán designados oportunamente por el Ministerio de Obras Públicas.

X. — TELÉGRAFO

Ubicación de las líneas

Art. 1º La línea telegráfica deberá colocarse, en lo posible sobre el costado de la vía en que se encuentran las estaciones, adentro del alambrado del ferrocarril y a un metro de distancia, para dejar lugar para las riendas o vientos laterales. En los pasajes donde el alambrado forma martillo por más an-

chura del terreno, la línea telegráfica no debe seguir a un metro del alambrado, sino una línea recta a igual distancia de la vía permanente.

Distribución de los postes

Art. 2º Los postes se distribuirán a razón de doce por kilómetro, en término medio, empleándose hasta doce y más si fuese necesario en las curvas y terrenos quebrados, estando en este casos los postes a distancias iguales o desiguales, determinadas siempre por el Ingeniero.

Profundidad. — Enterrado

Art. 3º Los postes se enterrarán de un metro, debiendo añadirseles una base sólidamente fijada en la extremidad inferior, cuando el terreno no ofrezca la resistencia necesaria a juicio del Ingeniero, para asegurarlos contra la acción de los vientos. Los postes de las curvas cerradas, serán contraventados con brandales.

Dimensiones

Art. 4º Los postes tendrán 5,30 m. de alto, de sección inferior cuadrangular; de 0,15 m. de lado y la superior de 0,10 milímetros, serán de quebracho colorado, rectos, sin grietadura, ni albura.

Clase de hilos, aisladores y crucetas

Art. 5º La línea será de dos hilos, de alambre galvanizado número 7 y extendida sobre aisladores de porcelana, sostenidos por crucetas.

Los detalles relativos a la calidad de los materiales, instalación en las oficinas, etc., se sujetarán en un todo a las especificaciones y al plano aprobado.

XI. — OBRAS DE ARTE

Generalidades

Las obras de arte comprenden: las alcantarillas, los puentes, puentes y edificios de la línea. La ubicación, el número, las dimensiones, clase de material, etc., de las obras de arte y edificios, serán las que marcan los planos y documentos respectivos, que sólo podrán ser modificados, cuando por circunstancias especiales se reconozca necesario, y previa la aprobación por escrito del Ingeniero.

a) *Fundaciones.*

Art. 1º No se podrá dar principio a las fundaciones de ninguna obra de arte, ni de ningún edificio, antes de que el Ingeniero haya reconocido el terreno sobre el cual se han de establecer, y se haga entrega al contratista de una boleta en la cual se autorizará la obra, y se hará constar las cotas en los planos de asiento referidos a la nivelación general de la línea. Esta boleta será entregada dentro de las 24 horas subsiguientes, al aviso escrito del contratista de hallarse terminadas las excavaciones.

Cajón para las fundaciones de hormigón

Art. 2º En terreno desmoronable y con infiltración de agua, el cajón destinado a contener el hormigón de las fundaciones de las obras donde se emplee ese material, será formado por pilotes y tablestacas de las dimensiones que fije el Ingeniero. Su costo se abonará a los contratistas solamente en los casos en que se ordene expresamente no sacarlo. En terreno consistente, sin infiltración, se podrá colocar el hormigón entre tablados «ad hoc» cuando el Ingeniero lo juzgue suficiente. Todo el cajón será de pinotea u otra madera aprobada por el Ingeniero.

Azuques y cabezales

Art. 3º Los pilotes llevarán en su extremidad inferior azuques de hierro, cuando la naturaleza del terreno haga necesaria esta precaución y al mismo tiempo se munirá el extremo superior de un cabezal de hierro, para resistir mejor los golpes. La madera será de quebracho colorado de la mejor clase y sin defectos.

b) *Obras de albañilería.*

Arena

Art. 1º La arena deberá ser, no salitrosa, cuarzosa, limpia y de grano uniforme, grueso, mediano o fino, según su destino, debiendo con este fin ser cribada y lavada antes de su empleo, y si fuese necesario, analizada para que su composición se conozca perfectamente.

Cemento

Art. 2º El cemento será de clase acreditada y reconocida como buena y su recepción se hará de acuerdo con el «Pliego de condiciones para provisión y recibo del Cemento Portland destinado a las obras públicas nacionales».

Cal

Art. 3º La cal será de Córdoba, de Azul, o de otra procedencia aprobada y de buena clase, debiendo someterse oportunamente las muestras a la aprobación del Ingeniero. Los contratistas tomarán todas las precauciones necesarias para evitar que esté expuesta a la lluvia, o a la humedad, desde la salida de la cantera hasta el momento de su empleo; serán rechazadas todas aquellas partidas en que se encontrasen partes de cal ya apagadas por efecto de la humedad. Se apagará la cal viva, reduciéndola a pasta consistente en calicantes apropiados, ocho días por lo menos antes de su empleo con la cantidad de agua estrictamente necesaria y de acuerdo con las reglas del arte. Se cuidará preferentemente que la cal esté bien apagada antes de usarla.

Agua

Art. 4º Se empleará agua limpia y desprovista de sales nocivas a la mampostería. En caso de duda sobre su calidad se hará analizar.

Ladrillos

Art. 5º Los ladrillos serán de máquina o comunes según su empleo, bien cocidos, sanos, colorados, de buen sonido, de forma regular y hechos a la mesa de las dimensiones usuales.

Piedra de asiento para tramos metálicos

Art. 6º La piedra para el asiento de los tramos metálicos será de granito de la mejor clase que se pueda conseguir en la región. Tendrá la debida resistencia contra la presión y la acción de la intemperie; será sonora y de grano igual y deberá haber sido extraída por lo menos un mes antes de su empleo. Será labrada a punta fina en todas sus caras. Las piedras de asiento de los tramos metálicos se asentarán con mezcla de un volumen de cemento Portland, por tres de arena.

Prescripciones comunes a todas las mezclas y mamposterías

Art. 7° Tanto para la formación del hormigón como para la confección de las mezclas y morteros, se hará uso de canchas con piso de ladrillos o entablado, a fin de evitar que cualquiera substancia extraña venga a mezclarse a ello, procurando que la mezcla o empasto de los elementos se haga lo más completamente posible.

Al formar las mezclas hidráulicas, sólo después de bien mezclados cuidadosamente en seco, a pala o zapa, el cemento portland y la arena, se agregará el agua necesaria, con regadera, medida previamente.

En el lugar mismo de estos trabajos, deberán encontrarse las medidas de capacidad y de peso, con los cuales se darán a dichos morteros las proporciones fijadas en estas especificaciones, no admitiéndose ningún otro sistema que dé una proporción aproximada de los elementos de las mezclas.

La mezcla o mortero al usarse en la construcción de los muros, se deberá disponer en capas abundantes antes de colocar los ladrillos, prohibiéndose el uso de poner en seco este material, echando después el mortero semilíquido por medio de baldes.

No se admitirá, por ningún motivo, que se emplee en la construcción la mezcla o mortero sobrante del día anterior. Los morteros deberán ser empleados a medida de su fabricación; todo mortero que haya empezado a secar será rechazado.

Los ladrillos deberán ser mojados con agua hasta su completa saturación, en el momento de su empleo.

Se tomarán todas las precauciones necesarias para evitar una desecación demasiado rápida de las mamposterías. Ninguna mezcla hidráulica podrá emplearse después de una hora de preparada.

Espesor de las juntas

Art. 8° En las obras de arte los espesores de las juntas horizontales no podrán ser mayores de 10 mm., ni en las verticales mayores de 7 mm. En los edificios estos espesores máximos podrán llegar a 15 mm. y 10 mm., respectivamente.

Cimientos

Art. 9° Los cimientos se construirán de mampostería o concreto, según las necesidades de las obras, empleándose para

esto piedras machacadas o ladrillos quemados, según las órdenes del ingeniero. Sólo se admitirán medio ladrillos y cuarterones, cuando sean indispensables para la formación de las hiladas, según las dimensiones de los cimientos y cuando así lo exija el aparejo.

En una misma obra todos los muros serán construídos simultáneamente. Donde los cimientos tengan que ser reforzados, el ingeniero especificará el sistema y clase de material a ser usado. Cuando sea necesario, los cimientos deben ser hechos de cemento portland hasta el primer recorte a proporción especificado por el ingeniero.

Bocas de desagües en muros, obras de arte, etc.

Art. 10. En la elevación de los muros de los puentes, en diversas hileras y a distancia determinada, se deberán dejar aberturas para dar salida a las aguas de lluvia que hayan penetrado en el terraplén. El número y las dimensiones de estas aberturas serán determinadas en cada caso por el ingeniero.

En las alcantarillas esas hileras estarán a 1.30 m. más o menos de distancia las unas sobre las otras, y las aberturas equidistarán en cada hilera de un metro más o menos, entre sí, y tendrán 7 cm. de ancho por 14 cm. de altura.

Terraplenes sobre alcantarillas de bóvedas

Art. 11. El terraplén situado sobre las alcantarillas de bóveda, se construirá con especial cuidado, procediendo simultáneamente de ambos lados de la obra, con el objeto de repartir uniformemente las presiones y prevenir movimientos ulteriores de las tierras. Se procederá a la construcción del terraplén, solamente después de que las mezclas de la mampostería, hayan fraguado suficientemente.

Rejuntado y revoque hidráulico

Art. 12. Serán hechos con una mezcla de un volumen de cemento portland, con cuatro volúmenes de arena; en el rejuntando las juntas se tomarán siguiendo las reglas del arte, limpiándolas perfectamente con herramientas de una profundidad de 0,015 m. por lo menos y se mojarán a pincel, y sólo entonces se colocará la mezcla de rejunte alisándola bien a

cuchara y pasando el hierro redondo con fuerza por todo el largo de las mismas.

El espesor de los revoques no será mayor de 15 mm., excepto en los coronamientos de las obras de arte en cuya cara superior tendrá 50 mm. de espesor en el centro y 15 mm. en las orillas.

Se tomarán todas las precauciones necesarias para evitar una desecación demasiado rápida de estas obras.

Hormigón

Art. 13. El hormigón hidráulico será compuesto así: una parte de cemento portland, tres de arena y seis de piedra machacada.

La piedra machacada y cascotes para el hormigón de los cimientos, deberá poder pasar en cualquier sentido por un anillo de 0,066 m. de diámetro. Estará libre de tierra, se lavará si fuese necesario y se cribará para eliminar los detritus de dimensiones menores de 0,02 m. Siguiendo las mismas prescripciones enunciadas para la formación de las mezclas, se procederá a la confección del hormigón, formando primeramente la mezcla hidráulica correspondiente y añadiéndole luego, poco a poco, la piedra machacada. Estos elementos se mezclarán empleándose útiles de hierro y hasta que no quede una sola piedra que haya sido completamente recubierta por la mezcla hidráulica. Esta operación se hará sin adición de agua; en cambio, la piedra machacada será cuidadosamente regada una hora, por lo menos, antes de su empleo. Se prohíbe el uso de ripio en la formación del hormigón, salvo en los casos en que esté limpio, presente aristas muy vivas y satisfaga las condiciones establecidas para la piedra machacada y con la autorización previa del ingeniero.

El lugar de la confección del hormigón estará lo más próximo posible al de su empleo.

El hormigón se colocará en la obra por capas no mayores de 30 cm. en los cimientos, y de 10 a 15 cm. en los demás casos, a fin de obtener por medio del apisonamiento, que deberá ser cuidadosamente ejecutado, un conjunto lo más homogéneo posible. En lo posible se ejecutará de una sola vez cada obra de hormigón, y en el caso de tenerla que ejecutar en varias veces, se tomarán las precauciones siguientes: para tener la unión de una capa de hormigón fresco con el ya fraguado,

se picará y limpiará la superficie de ésta para hacerla áspera, y se la cubrirá con una lechada de cemento sobre la cual deberá extenderse inmediatamente la nueva capa. No podrá usarse hormigón después de una hora de preparado.

Albañilería hidráulica

Art. 14. Las obras de arte y los muros de edificios expuestos al agua, serán construídos con albañilería de ladrillos, con mezcla hidráulica de un volumen de cemento portland y cuatro volúmenes de arena.

Bóvedas

Art. 15. Las bóvedas tanto de alcantarillas como de sumideros, etc., y la mampostería de aljibes y depósitos de agua, serán también de albañilería hidráulica de ladrillos con mezcla de un volumen de cemento portland a cuatro volúmenes de arena.

Albañilería ordinaria

Art. 16. La albañilería ordinaria de ladrillos, se empleará en los edificios con morteros común de un volumen de cal por tres volúmenes de arena para los muros corrientes y un volumen de cal por dos de arena para las cornisas.

Revoque

Art. 17. Para revoques interiores, muros, cimientos, pisos de piezas y galerías, una parte de cal en pasta de Córdoba por tres de arena y para revoques exteriores cuatro de cemento o cal en pasta del Azul por siete de arena.

Arcos inversos en las alcantarillas

Art. 18. Si en las alcantarillas construídas en terrenos que transversalmente a la vía tengan pendiente algo fuerte, hubiera motivo para temer que las aguas produzcan socavaciones, se construirá un arco inverso entre las alas y los pies derechos, y si fuese necesario, se hará una bóveda inversa, que sirva de platea a toda la alcantarilla.

Albañilería de piedra

Art. 19. Cuando se dispone de material adecuado para el corte de mampuesto de piedra granítica, arenisca, calcárea o

basáltica, y quede demostrado que su empleo será económicamente más favorable que la obra de ladrillo o de hormigón, se podrá previa autorización superior, reemplazar éstas últimas por la primera, introduciendo las reducciones correspondientes en las dimensiones de los proyectos.

En estos casos, el Ingeniero formulará especificaciones especiales según la naturaleza y calidad del material a emplearse.

Alcantarillas de bóveda y bóvedas en general

Art. 20. Sobre el trasdós de las bóvedas se aplicará una capa de 0,05 metros de espesor de mezcla hidráulica, de un volumen de cemento portland por tres volúmenes de arena, comprimiéndola con la cuchara y echándole arena antes de que esté endurecida, de modo que ésta tome consistencia con aquélla.

Este trabajo sólo se ejecutará después que la bóveda haya fraguado completamente y con el debido cuidado para que resulte una capa impermeable y ofrezca su superficie una cierta resistencia al resbalamiento de las tierras.

Cimbras

Art. 21. Las cimbras que se han de emplear en la construcción de las bóvedas, serán construídas de acuerdo con los planos que se hayan sometido a la aprobación del Ingeniero y que éste haya aceptado: ninguna obra podrá ser descimbrada sin la autorización previa del Ingeniero.

XII. — CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS

Excavaciones para cimientos

Art. 1º Las excavaciones para cimiento llegarán hasta la profundidad del terreno consistente, y que a juicio del Ingeniero no ofrezca peligro para la estabilidad de la construcción.

Espesor de cimientos

Art. 2º La mampostería de cimientos de edificios, tendrá medio ladrillo más de espesor que los respectivos muros de elevación, o más, si el Ingeniero lo considera conveniente.

No es permitido poner cascotes en los muros de cimientos, o elevación.

Art. 3º Queda prohibido la circulación de obreros sobre las mamposterías elevadas, estén o no fraguadas. Si por alguna razón imprevista fuese sin embargo inevitable, se colocará sobre los muros un tablón asentado en una capa de mortero de un espesor mínimo de 0,01 metros, pudiendo emplearse en estos casos un mortero más pobre que el de los reglamentos. En caso de interrumpirse la elevación en más de 48 horas, se retirará la hilada superior y todo mortero removido por esta operación, volviendo a colocar la hilada levantada en mortero fresco, después de haber sido nuevamente remojados los ladrillos a saturación. En general, toda trabazón de mampostería vieja con otra nueva, será ejecutada con esmero especial limpiando y regando abundantemente las superficies de asiento y contacto, y aplicando primero una capa espesa de mortero semilíquido que al apretar las mamposterías nuevas refluya por todas sus juntas. Las juntas verticales se llenarán siempre perfectamente de modo a obtener una obra maciza.

Ningún ladrillo en ángulos, mochetas, salientes, cornisas, etcétera, se colocará con cola menor de $\frac{1}{4}$. Las hiladas serán perfectamente horizontales y a cordel en toda la altura del edificio, y no se permitirá en los paramentos exteriores, irregularidades, salientes o rebajas, mayores que cinco milímetros, ni en las interiores mayores que un centímetro.

Todas las molduras y perfiles deberán hacerse con ladrillos debidamente tallados, y queda prohibido recurrir a clavos, alambre, cascotes u otro expediente cualquiera para suplir defectos de trabajo. Los agujeros provisorios dejados por andamios, o para otros fines, serán rellenados con ladrillos debidamente cortados quedando absolutamente prohibido emplear solamente mortero, ni aún hormigón para este objeto, siempre que no se trate de obras de hormigón o de cemento armado. Deben tomarse siempre con previsión las medidas necesarias para asegurar el aplomado de las paredes altas, manteniéndolas apuntaladas, mientras no hayan recibido la carga de pisos y techos.

Durante la construcción, se tomarán las disposiciones tendientes a la debida colocación de tacos alquitranados de madera para el clavado de marcos a cajón, contramarcos, zócalos y cornisas, dejándose con tiempo los agujeros y huellas para la colocación de cañerías de ventilación, de aguas y calefac-

ción si la hay, a fin de evitar en todo lo posible pérdida de trabajo para arreglos ulteriores. Se colocará una capa hidrófuga sobre los muros a la altura del asiento de las vigas del piso bajo; para esta capa podrá utilizarse cualquiera de los cementos hidrófugos de comprobada eficacia, o en su defecto, una mezcla bien trabajada de una parte de volumen de bleque ordinario por dos de cal seca en polvo y tres de arena fina resecada, mezclándose primeramente la arena y la cal y agregando el bleque luego.

Para la construcción de sótanos permanentemente húmedos, se ejecutarán los muros en forma doble, con una hendidura central salvada de vez en cuando por unos ladrillos en trabazón, y aplicando durante la elevación, una capa de revoque hidráulico al dorso de la pared interior del sótano. En estos casos se cuidará de dejar un número suficiente de respiraderos, para comunicar la hendidura con el exterior.

Piso de pedregullo

Art. 4° Sobre la superficie del suelo convenientemente apisonado, se apisonará a su vez una capa de pedregullo de aristas vivas o escorias, que deberá resultar un espesor mínimo de 0,10 metros.

Esta clase de piso se emplea en la continuación de los andenes de cada lado de los edificios de pasajeros, y en el muelle de los galpones de carga y rampas de acceso a los mismos.

Piso de piedra laja

Art. 5° La piedra será de la mejor que se obtenga en las canteras de la región; las lajas no podrán tener menos de 0,04 metros de espesor. Irán asentadas sobre una capa bien apisonada de 0,10 metros de espesor definitivo, de cascotes o pedregullo, con mezcla hidráulica de 300 kilogramos de cemento portland, por 1 metro cúbico de arena y se tomarán las juntas con la mezcla de 500 kilogramos de portland por 1 metro cúbico de arena.

Piso de baldosa

Art. 6° Cuando el presupuesto no estipule lo contrario, las baldosas serán del país y de la mejor clase que se obtenga en la región. La construcción de este piso se hará en las mismas condiciones y de la misma manera que el anterior.

Piso de concreto

Art. 7º Sobre una capa bien apisonada de 0,08 metros de espesor definitivo de cascotes o pedregullo, se construirá una capa de mezcla hidráulica en la proporción de una parte de portland por tres de arena, de 0,05 metros de espesor definitivo y con todo el cuidado necesario para conseguir el máximo de impermeabilidad. Será revocado con 0,02 metros de mortero de 700 kilogramos de portland por 1 metro cúbico de arena fina y alisada con cemento puro. Este piso, que se empleará en cocinas, letrinas, lampisterías y demás sitios que indique el presupuesto, tendrán los declives que el Ingeniero fijará en cada caso.

Piso de madera

Art. 8º No se admitirá el empleo de tirantes, ni de tablas rajadas, alabeadas o combadas. Los tirantes o sus soleras de apoyo, cuando haya, deben descansar sobre mampostería maciza, traída al exacto nivel que corresponde, quedando prohibido en absoluto agregar mortero nuevo, u otro caiza cualquiera, a fin de rectificar defectos en la nivelación del plano de apoyo. Una vez colocados al justo nivel los tirantes, serán empotrados completando los vacíos con obra de albañilería de la misma clase empleada en los muros y paredes. Antes de la colocación de viguetas y entablado, los tirantes de madera recibirán dos manos de alquitrán de Noruega y los de hierro, una mano de pintura al minio. Cada una de las tablas del piso irá clavada sobre cada uno de los tirantes de apoyo y queda prohibido unir las tablas en falso, debiendo las juntas coincidir con el eje de los tirantes, alternando cada unión con tres tablas enteras como mínimo.

Queda prohibido colocar trozos de tablas que no descansen a lo menos en cuatro tirantes. Cuando éstos últimos necesiten apoyos intermedios entre paredes, queda absolutamente prohibido calzarlos con ladrillos o piedras en seco, con cuñas, astillas u otro expediente provisorio, debiéndose construir estos apoyos del mismo material y con el mismo esmero que todas las demás obras de albañilería. Una vez terminada la colocación del entablado, se cepillará cuidadosamente a fin de eliminar toda desigualdad de grueso de las tablas y de combaduras pequeñas que se notaran al fin de la selección del material.

•

Techos

Art. 9° Las armaduras de madera o de hierro con sus tirantes y alfajías, serán construidas y colocadas, en la forma y con las dimensiones marcadas en los planos. Los anclajes y grampas para sujetar las maderas o sus cojinetes, serán empotrados a tiempo durante la elevación de los muros, quedando prohibido el expediente de perforaciones y cortes posteriores para darles cabida.

Las cubiertas de hierro galvanizado serán del número indicado en los presupuestos, o en su defecto, del número 22 para talleres y depósito de coches y locomotoras y del número 24 en los demás edificios. Las chapas se colocarán en tiras remachadas de todo el largo exacto de la respectiva inclinación del techo, debiendo atornillarse a los tirantes o alfajías, quedando prohibido hincar los tornillos a martillazos. Las chapas deben solaparse una a otra a lo menos en 0,25 m. en sentido longitudinal, y de una y media canaletas, en sentido transversal.

Cuando la cubierta sea formada de tejas, éstas serán atadas a los hierros ángulos, o a las alfajías, con alambre de cobre número 20 y tachuelas del mismo metal, no se admitirá la colocación de tejas deterioradas por poco que sea, ni remiendos de morteros hidráulicos. El empleo de este último, queda en este caso, restringido a la formación de cama para las tejas de caballetes de la cumbrera y de las limas tesas. Las canaletas de las limahoyas en el encuentro de las aguas, serán de cinc número 14. Se colocarán sobre una canaleta resistente de pinotea fijada al armazón del techo.

La junta entre una hoja y otra será sin soldadura, y el todo se ciavará a la canaleta de madera por medio de tiras de cinc. Los marcos, molduras, cenefas y demás adornos de madera visibles, se pintarán con dos manos de pintura al óleo y una de barniz copal.

Azoteas y pisos de bovedillas

Art. 10. Las bovedillas de ladrillos se harán con mortero hidráulico de 450 kgs. de cemento portland por cada metro cúbico de arena; serán dobles cuando sirven de sostén de azoteas o pisos de madera que descansen directamente sobre la tirantería. Si el Ingeniero lo juzgara conveniente será permitido substituir las bovedillas de ladrillos por bovedillas de hormigón de 300 kgs. de cemento portland por 0,450 m³ de

arena y 0,850 m³ de cascote cuidadosamente relleno sobre chapas abovedadas de hierro canaleta galvanizado número 24, o bien, sobre plantillas de madera que se desarmarán recién a los ocho días después de la colocación del hormigón.

Capa aisladora para techo de hierro galvanizado y de tejas

Art. 11. Cuando el proyecto indique la construcción de una capa aisladora debajo de la cubierta principal, para resguardo contra calor y humedad, queda prohibido emplear la antihiégnica capa de barro, debiendo esta capa ser de 0,06 m. de mortero hidráulico de 250 kgs. de cemento portland por 1 m³ de arena gruesa, extendido sobre chapas de hierro canaleta galvanizado número 24 que apoyarán sobre listones tornillados a los costados de los pares o de las correas según los detalles del techo, cuando sean de madera, y directamente sobre las alas superiores, cuando sean de hierro perfilado.

Cirlorrasos de madera

Art. 12. Serán de tablas machimbradas de pinotea de 0,019 m. de espesor por 0,152 de ancho, cada tabla con su «biter». Se clavarán de acuerdo con lo estipulado al hablar de pisos de madera. Una vez colocados y listos, con sus cornisas, respiraderos y florones, recibirán una mano de aceite de linaza cocido, y dos manos consecutivas de barniz.

Tabiques de madera

Art. 13. Serán de pino blanco crudo en los extremos, recubiertos por hierro canaleta, y cepillados con «biter» en los internos que recibirán dos manos de pintura al óleo y una de barniz copal.

Puertas y ventanas

Art. 14. Estas obras deben ser encargadas a un taller especialista en esta clase de trabajos, y serán de las dimensiones, categoría y clase de madera estipulados en los presupuestos, o en su defecto, de acuerdo con las siguientes especificaciones.

Los marcos serán de algarrobo o madera dura para todas las aberturas exteriores, y serán trabajados en sus tres caras. Tendrán siempre un saliente mínimo de 5 centímetros fuera de la pared, completamente limpio de todo desperfecto. Serán

perfectamente rectas sus cuatro piezas y exactamente en escuadra sus cuatro ángulos. Se sujetarán a los muros con gramapas de hierro de 0,20 m. de largo, a ambos lados, y a cada metro de distancia. Los marcos de persiana y ventana tendrán por lo menos 0,15 m. de espesor. Los marcos para ventanas guillotinas, se construirán enteramente de cedro, atornillado y con todas sus partes interiores accesibles. Los marcos a cajón serán de pino blanco que se atornillarán sobre tacos de pinotea embreados de 0,10 m. por 0,10 m., bien trabados en las paredes al levantar los muros.

Los portones del frente de los depósitos de locomotoras, serán construídos con tablas machimbradas de pino tea de (0,037 m.) treinta y siete milímetros de espesor. Serán de dos hojas y de las dimensiones indicadas en los planos.

El entablado de los portones de los costados, será formado por tablas de pinotea de (0,025 m.) veinticinco milímetros de espesor y (0,15 m.) quince centímetros de ancho. Los refuerzos interiores serán de madera dura de (0,075 m. x 0.100 m.) setenta y cinco por cien milímetros de escuadra.

Los portones corredizos de los galpones de carga, serán de pinotea y de la forma y dimensiones que indiquen los planos.

Las hojas principales de las aberturas exteriores, serán de cedro, las de las interiores y de los postigos y todo contramarco, serán de pino blanco. Las puertas y ventanas exteriores, abrirán por excepción hacia afuera, cuando así lo indiquen los planos correspondientes. Esta disposición se adoptará en las regiones expuestas a nevadas y escarchas frecuentes. Toda hoja tendrá el número de visagras indicadas en el presupuesto o en los planos, o en su defecto, a lo menos cuatro pares para toda hoja de altura igual o mayor de tres metros, y tres pares en las demás. Queda absolutamente prohibido hincar los tornillos a martillazos. Todo el trabajo de las puertas y ventanas se ejecutará con perfección. Las ensambladuras serán bien cerradas, y las uniones a inglete ajustadas y apretadas y con perfecta nitidez. En ningún caso se tolerarán lengüetas de repuesto, ni piezas remendadas con cola, clavazón o masilla para disimular ingletes, uniones o molduras mal trabajadas.

Toda la obra de cedro recibirá tres manos de aceite crudo y la de madera blanca tres de pintura al óleo; en ambos casos se completará con dos manos de barniz copal.

a) *Herrería en general.**Quincallas y ferretería de puertas, ventanas, etc.*

Art. 1º Una muestra tipo de todos los artículos de quincalla, deberá ser aceptada por el Ingeniero antes de la ejecución y colocación de los trabajos. Todos estos artículos serán colocados esmeradamente, los cortes necesarios tendrán la forma y dimensiones exactas del herraje, de manera que éste entrase perfectamente en las piezas de madera en todas sus partes, y que las cabezas de los clavos y tornillos no resalten sobre los hierros. Los herrajes de puertas, ventanas, etc., tendrán un funcionamiento irreprochable.

Cerraduras y herrajes

Art. 2º Su adquisición y colocación se hará de acuerdo con lo arriba estipulado (quincalla). Se colocarán de modo que, entre los pestillos y los cerradores, haya dos milímetros de juego para compensar el defecto de un ligero descenso de la puerta.

Bronce

Art. 3º Será homogéneo y puro. La fundición será perfecta así como su ajuste.

Cerrajería gruesa

Art. 4º Todas las piezas serán forjadas y trabajadas con toda perfección, y sin ser quemadas; exigiéndose que se las lime, torne, acepille y ajuste, cuando sea ello necesario.

No se practicarán soldaduras sino en el caso de ser inevitable hacerlo; en este caso, se ejecutarán con tanta perfección, que sean invisibles y no perjudiquen la solidez de la pieza.

Los ensamblajes a espiga, tendrán un espesor o diámetro igual a 1/3 del espesor o diámetro de la pieza en cuya masa se ejecute. Los hierros laminados se cortarán con toda perfección, para permitir su ajuste a la lima si ello fuese necesario, lo mismo para las barras redondas, cuadradas, planchuelas, etcétera. Los agujeros para el ensamblaje y embarbillado de barras en rejas balcones y trabajos análogos, serán taladrados exactamente al diámetro o sección de las piezas que deban re-

cibir, y ningún embarbillado tendrá menos de tres milímetros de profundidad.

Los agujeros para remache, tendrán como máximo, medio milímetro más de diámetro que los remaches; y los agujeros de las piezas a remachar se corresponderán perfectamente, admitiéndose como tolerancia máxima, un milímetro de excentricidad. Las remachaduras se harán después de haber fuertemente apretado las dos piezas con pernos provisorios. En caso de remacharse piezas oblicuas, el remachado se hará con las dos puntas del remache. Ningún remache tendrá menos de 5 milímetros y por lo menos tendrá un diámetro doble de las chapas a unir. Las chapas o escuadras destinadas a unir los hierros, tendrán una sección igual a las piezas que deben ligar, para que no haya debilitamiento alguno de las piezas en la unión. Los hierros para claraboyas y vidrieras, se ajustarán con precisión. Los sellamientos se harán con cemento y cascote, quedando prohibido el uso de cuñas de madera.

Hierros

Art. 5º Comprende todas las planchuelas, anclas, remache, balastos, chapas, etc., que entren en la construcción.

Todos serán de hierro dulce, no quebradizo, maleable en frío y en caliente, de fácil soldadura, grano fino, libre de pajas, dobladuras, grietas, cenizas y otros defectos. Su fractura será fibrosa de grano fino, áspero y brillante. Los balastos y chapas deberán resistir, sin rasgarse, al punzón y presentarán un corte neto y graso a la acción de la perforadora. Todo hierro laminado deberá presentar una resistencia mínima a la ruptura por tracción de 36 kgs. por milímetro cuadrado y el alargamiento que precede a la ruptura, tendrá un mínimo de 15 %. Los hierros en barra deben poder ser doblados en frío hasta un ángulo de 45º, formando un arco interior con radio igual al diámetro de la barra, y vueltos a enderezar sin sufrir desperfectos en las aristas o en la superficie.

Fundición de hierro

Art. 6º Será de la clase llamada gris, y tal que pueda fácilmente ser trabajada con lima y buril. Será resistente, tenaz, compacta, de fractura regular con penetraciones de color gris oscuro. Toda pieza que presente algún defecto, ampolla, paja, etcétera, será rechazada.

Llaves, anclas, grapas, etc.

Art. 7º Todo edificio vendrá reforzado a la altura de cada piso y en todas las partes delicadas de la obra, con una cadena no interrumpida de llaves de hierro empotradas en las paredes. Estas llaves tendrán un diámetro de 20 milímetros. Donde sea necesario aflojarán sobre los revoques y rematarán con anclas de hierro forjado, sencillas. Aún no habiéndose hecho plano previo para el número, dimensiones o colocación de dichas anclas y llaves el Ingeniero las hará colocar donde sea necesario.

Todos los arquitecros y demás mampostería que carguen en falso, cornisas, etc., serán armados sobre un perfecto y sólido armazón de hierro que en cada caso será de las dimensiones necesarias y que oportunamente fijará el Ingeniero.

Cuando sea factible se permitirá el aprovechamiento de las tiranterías de piso y azotea, para reemplazar a las anclas y llaves.

Tirantería de acero

Art. 8º Serán de «Flusseisen». En general deberán resistir sin flecha apreciable a la carga que admiten las tablas de los fabricantes. Toda muestra de este acero, deberá resistir hasta 40 kgs. por milímetro cuadrado a la tracción.

Las vigas maestras ya sean armadas o no, se asentarán todas sobre una chapa de acero o una piedra granítica labrada, y se tendrá siempre especial cuidado en asegurar la libre dilatación de estas piezas, que a lo sumo deben tener 8 metros de largo en hierros descubiertos y 12 metros en hierros completamente revestidos.

Pintura al minio

Art. 9º Se pintarán con dos manos de minio, todos los hierros sin pintura previa que entren en los trabajos, y con una mano, los que se reciben ya con una primer mano de aceite cocido o de pintura.

Caños y canaletas de desagüe

Art. 10. Los caños serán con preferencia de fundición del tipo llamado de ventilación o de otros especiales, si así lo indican los planos. En obras provisionarias y en otras, cuando así

se especifica, serán de zinc N° 14 y del diámetro indicado en los planos. En ambos casos irán sólidamente asegurados a la paredes o armaduras, por medio de grampas de hierro en número suficiente. La prolongación bajo tierra se hará con caños de material vítreo del país de 0,10 m. de diámetro y de 0,15 m. para las colectoras. Las canaletas serán de fundición o de zinc N° 14 según lo especificado en los presupuestos. Se colocarán sin unión rígida con las paredes o armaduras, quedando prohibido empotrar su borde superior en la mampostería de los parapetos, cuando deben colocarse detrás de éstos. La protección de la endija entre parapeto y canaleta se efectuará en estos casos por medio de una tira angular de zinc N° 14, empotrado de un lado en el parapeto y tapando con el otro el borde de la canaleta. Se cuidará de dar a las canaletas las dimensiones suficientes para que sea absolutamente imposible que se produzcan desbordes. La unión entre las canaletas y los caños de desagüe será a bayoneta sin soldadura, quiere decir que la canaleta, será provista de una manguita de unos 15 centímetros de largo, que ajustará libremente en la extremidad superior del caño de desagüe.

Vidrios

Art. 11. Las puertas, vidrieras, banderolas, y ventanas llevarán vidrios dobles; en las claraboyas se colocarán vidrios rayados, y las vidrieras de hierro, ventanas de baños y w. c., llevarán vidrios ingleses de dibujo aprobado por el Ingeniero.

Alumbrado eléctrico y ventilación

Art. 12. Cuando se provea de alumbrado y ventilación eléctrica, la instalación se hará con tubos de hierro y boquillas de porcelana, embutidos en los cielosrasos y bovedillas.

Los conductores serán de primera calidad, aislados con goma vulcanizada, y su capacidad será suficiente para soportar un treinta por ciento más de lámparas que las que se indiquen en los presupuestos.

La distribución de los circuitos se hará de manera que éstos se centralicen en cada piso sobre dos tableros de distribución, que serán de mármol, con todas sus llaves, fusibles, etc., niquelados. El tablero quedará embutido en el espesor del muro y estará cerrado por una puerta de cedro con cristal.

Los artefactos para una luz llevarán una llave sencilla de bronce, niquelada, con su correspondiente manija.

Los artefactos para más de una luz, llevarán una llave de combinación análoga, correspondiendo dos circuitos para los de dos o seis lámparas.

Todo el material será de primera calidad, y el trabajo se ejecutará de acuerdo con las reglas del arte.

b) *Obras sanitarias.*

Estas obras se ejecutarán en todo de acuerdo con las especificaciones y reglamentos de la Dirección General de Obras de Salubridad.

Las letrinas particulares estarán provistas de una instalación completa de inodoros con depósitos y accesorios, asiento doble de cedro, palangana de loza blanca, rejilla, caños de desagüe y demás accesorios.

Las letrinas para el público tendrán palanganas amarillas con sifón, depósitos y demás accesorios. Sus asientos serán de mármol de 0.025 m. de espesor, ligeramente elevados sobre el nivel del piso y de la forma que se indique en los planos. Los caños de desagüe de las letrinas serán de material vítreo 0,102 m. de diámetro. En las uniones llevarán filástica e irán emboquillados con cemento portland puro, de modo que el cierre sea hermético.

Se revestirán de piedra laja o de cemento las paredes de los mingitorios hasta una altura de 1,50 m. y en toda su extensión y costados; recorrerá el límite superior del revestimiento un caño agujereado de hierro galvanizado, en comunicación con la cañería de distribución de agua, cuya graduación se hará por una llave de paso.

Los mingitorios tendrán una pileta de patio de fundición de 0,30 x 0,30, con su correspondiente sifón, la cual por un caño de material vítreo de 0,102 m. de diámetro, desaguará por la cañería principal en sumideros o en cámaras sépticas, según las exigencias impuestas por la ubicación. Las uniones en los caños de ventilación se harán con plomo calafateado.

Las cámaras sépticas serán de 3600 litros de capacidad, se desaguarán por medio de zanjas que llevarán los líquidos a cierta distancia, donde si el nivel lo permite podrán utilizarse para el riego. Si no fuese posible desaguarlas de ese modo, se utilizarán a este fin pozos sumideros comunes con su correspondiente ventilación, por medio de caños de fun-

dición de 0,102 m. de diámetro, terminados por un sombrere de cinc.

Los muros y bóvedas serán de ladrillos con mezcla hidráulica y de las dimensiones marcadas en el plano tipo correspondiente. Las tapas de inspección serán de hormigón armado.

Las partes visibles exteriormente y todo el interior, tendrá revoque hidráulico hecho con mortero de 500 kilogramos de portland por 1 m³ de arena y su superficie será perfectamente alisada con cemento puro.

Los caños de desagüe serán de barro cocido con su interior vidriado. Las canaletas de las cámaras de inspección serán de este mismo material. Las juntas de las tapas de hormigón armado serán calafateadas con una soga comprimida en la junta y cubierta con cemento portland.

c) Cocinas.

En las estaciones se colocarán las cocinas económicas que indiquen los presupuestos. En su defecto se construirán fogones de albañilería de ladrillos con mortero común, con tres hornallas en las estaciones y en las casillas de camineros con dos hornallas. Las hornallas serán de fundición de buena clase.

Se construirán las chimeneas exteriores de medio ladrillo de espesor, debiendo llegar hasta la rejilla de las hornallas.

Todas las cocinas estarán provistas de una pileta de barro cocido con todos sus accesorios, sifón de plomo, interceptor de grasa, caño de desagüe, soportes de hierro, etc., de buena clase.

XIII. — DEPÓSITOS DE AGUA

Dimensiones

Art. 1º Los estanques para los depósitos de agua, se construirán en cemento armado o acero, con capacidad de 90.000 litros, de acuerdo con los detalles y dimensiones de los planos aprobados.

Proporciones de la mezcla

Art. 2º El hormigón a emplearse estará compuesto de una parte en volumen de cemento, dos de arena gruesa y tres de pedregullo fino o gravilla.

Revoque

Art. 3º Interiormente, el estanque llevará un revoque de un centímetro de espesor, con un mortero compuesto de una parte de cemento y dos de arena fina, debiendo ser fratachada la superficie con cemento puro.

Clase de material

Art. 4º Las planchas, pernos, barras y alambres necesarios para la armadura metálica, así como los tubos y escaleras de servicio, serán del mejor material en su clase y manufacturadas con esmero.

Juntas impermeables

Art. 5º Las válvulas de toma y de limpieza se unirán al estanque de tal manera que resulten juntas perfectamente impermeables.

Verticalidad. — Albañilería

Art. 6º Los estanques se armarán perfectamente a plomo, sobre las torres de albañilería, que se ejecutarán de acuerdo con lo especificado en los artículos pertinentes.

Precios

Art. 7º En el precio de los estanques se consideran comprendidos el tubo para dar agua a los ténders y coches y los demás accesorios para su funcionamiento, a entera satisfacción del ingeniero.

XIV. — MUROS, CANALES Y ZANJAS*Cómo se construirán*

Art. 1º Se construirán de acuerdo con los datos establecidos en los planos de la línea.

Objeto y clase de muros

Art. 2º La construcción de los muros, sea para contención de tierras o desviación de arroyos, se hará de la clase de mampostería que indique el ingeniero y estará sujeta a las especificaciones pertinentes.

Replanteo

Art. 3º El ingeniero determinará, en cada caso, la situación exacta de las obras a construirse.

XV. — EMBARCADEROS Y CORRALES DE HACIENDAS

Estaciones en que se construirán

Art. 1º Serán construídos en las estaciones que indique el ingeniero, con arreglo al tipo aprobado.

Madera dura

Art. 2º Las maderas que se empleen serán duras y de primera clase.

Corrales

Art. 3º Las estaciones con embarcaderos serán dotadas de un corral con abrevadero de hierro o mampostería hidráulica, provisto de tapones en el fondo para la limpieza.

Cerco

Art. 4º El cerco será de alambrado, sujetándose a las condiciones establecidas en las especificaciones respectivas.

Cañerías

Art. 5º Si el ingeniero creyese necesario, será dotado cada corral de cañerías de aguas corrientes, desde el estanque. Los caños serán de hierro galvanizado de (0,038 m.) treinta y ocho milímetros de diámetro, enterrados a cincuenta centímetros de profundidad. Cada abrevadero tendrá un robinete de bronce del mismo diámetro. La colocación de la cañería se hará con el mayor esmero, debiéndose tomar las juntas de los caños con pintura blanca.

Pisos

Art. 6º Los pisos de los embarcaderos y corrales se arreglarán de modo que tengan fácil desagüe.

Precio por el todo

Art. 7º Los embarcaderos se pagarán con arreglo al precio de la serie por toda la obra.

Precio por partes

Art. 8º Las distintas partes que constituyen los corrales, se pagarán separadamente.

XVI. — TRAMOS

Tramos de quebracho colorado

Art. 1° Los tramos de las alcantarillas abiertas de un metro de luz, serán de quebracho colorado u otra madera dura elegida por el ingeniero, sanos y sin defectos. Las dimensiones que señalan los planos serán libres de sáмого o albura. Cada solera irá provista de dos hierros L sujetos por tirafondos para guiar al tramo y el todo irá libremente apoyado sobre la mampostería. Esta presentará los declives necesarios para evitar el estancamiento de las aguas de lluvia en la superficie de apoyo; los herrajes serán de la mejor clase y la mano de obra esmerada.

Tramos de acero

Art. 2° A partir de dos metros de luz, todos los tramos serán de acero o de cemento armado según los planos tipos correspondientes, pudiendo el Ingeniero en casos urgentes solicitar autorización para reemplazar los primeros por los últimos.

La cara superior de la mampostería del apoyo de los mismos tramos o de los primeros durmientes de la vía, presentarán los declives mencionados en el artículo anterior.

Los apoyos fijos de todos los tramos, irán colocados del lado que más convenga, para evitar en lo posible que se produzcan efectos de tracción en las mamposterías.

XVII. — ARMAZÓN DE PUENTES METÁLICOS

Planos

Art. 1° Antes de dar comienzo a este trabajo se deberá tener en la obra los planos del proyecto detallado del taller de fabricación acompañados por listas completas de las piezas a armar y del material menudo como ser, remaches, tornillos, arandelas y demás hierros menudos que deben entregarse encajonados.

Además deben tenerse a mano los esquemas para las uniones de los cordones, con sus láminas y chapas rotuladas. El Ingeniero debe asimismo haber recibido copia de los planos de sondeos que hayan sido efectuados durante los estudios de la línea.

Andamios

Art. 2º Siempre y cuando las condiciones lo admitan deben emplearse andamios fijos con piso suficientemente ancho para dejar a los costados de cada viga principal una vereda con ancho mínimo de 1 metro. En la construcción del andamio se tendrá en cuenta que un pilote de 30 x 30 centímetros puede soportar sin inconvenientes una carga de 12 toneladas.

El andamio debe ser dispuesto a manera de permitir el apoyo firme de cada nudo de cordón inferior; si es posible se asentarán todos los nudos sobre gatos a rosca y si no alternando con un nudo asentado sobre gato y otro sobre cuñas sólidas.

Replanteo

Art. 3º Se colocará en ambas orillas o barrancas por medio de mojones, puestos con teodolito los ejes de los cordones, trazando éstos luego sobre el piso del andamio y marcando con exactitud la posición de los nudos señalándolos con el rótulo que les corresponde en los planos y listas de la fábrica.

En los puntos así marcados se colocarán los gatos o cuñas que se ajustarán con nivel y mira a la altura que corresponde al asiento del nudo, teniendo en cuenta la comba indicada en los planos de la fábrica. Queda entendido que existen al lado de la obra uno o más puntos de referencia previamente establecidos y referidos a la nivelación general del trazado.

Se tomarán todas las precauciones posibles para conservar estos puntos absolutamente inalterados a fin de servir en cualquier tiempo para control de asentamientos eventuales de los estribos o tramos del puente.

Al menos una vez por día el Ingeniero controlará el replanteo para poderse prevenir de los efectos de desviaciones o asentamientos del andamio.

Sobre los gatos o cuñas anteriormente mencionados se colocarán directamente los cordones inferiores. Para puentes chicos bastará un gato en cada nudo; para puentes mayores se usarán dos. Se recomienda también para tramos grandes la colocación de calzas intermedias entre cada par de nudos para el mejor apoyo del cordón. Para estos trabajos conviene emplear carpinteros oficiales, reservando para los herreros exclusivamente el montaje de la obra metálica.

Montaje de la obra metálica

Art. 4º Una vez colocados los cordones inferiores con sus chapas de unión, se procederá a unir todo firmemente por medio de espigas y tornillos cuidando de colocar simultáneamente las chapas de unión entre cordones y montantes. Terminado de esta manera el ajuste de todo el cordón inferior, se procederá a la remachadura, reemplazando una por una las espigas y tornillos provisorios. En seguida comenzará el ajuste de los montantes verticales conjuntamente con las vigas transversales y demás piezas que forman el piso del puente, uniendo provisoriamente y ajustando como antes por medio de espigas y tornillos, pasando luego a la remachadura.

Durante estos trabajos y mientras no sea colocado el cordón superior hay que vigilar constantemente el aplomado de los verticales y el cuadrado de las viguetas del piso. Para la colocación del cordón y del arriostrado superior y de las diagonales se usarán los mismos procedimientos descriptos, cuidando en caso de tratarse de cordones curvos, de empezar en el centro de la viga avanzando simultáneamente hacia ambas extremidades para evitar defectos de escuadrado causados por dilataciones inevitables durante el montaje.

Generalidades

Art. 5º Antes de proceder al montaje se raspará cuidadosamente toda superficie pintada que debe yuxtaponerse a otra a fin de obtener un contacto metálico lo más perfecto posible.

Si durante el ajuste se producen faltas de coincidencia entre los agujeros correspondientes de las piezas sobrepuestas y estas faltas exceden de medio milímetro, habrá que trabajar el taladro a broca y cola de ratón hasta obtener el debido ajuste. Tratándose de taladros que deben hacerse en la obra, conviene perforar primero con mecha algo reducida a fin de tener margen para el retoque y evitar que el taladro resulte excesivamente ensanchado durante el ajuste. Al remacharse, se aplastará primeramente la cabeza con martillo de 2 a 3 kilos, hasta conseguir de apretar bien el material a unir, y luego, se da forma definitiva con estampa y masa de 8 kilos en mínimo; al levantar la estampa del remache concluído, éste

debe mostrarse todavía de un rojo pálido o aun mejor con un ojo rojizo en el centro de la cabeza. Durante este trabajo hay que cuidar muy especialmente el buen centrado de la cabeza respecto a la caña del remache.

Pruebas

Art. 6° Después de las pruebas finales indicadas en el reglamento especial, se revisarán todas las partes de la obra y especialmente las uniones y remaches; esto se efectuará a martillo y por el sonido que da el golpe, que debe ser claro y límpido sin vibraciones y no debe haber variado de lo que era antes de la prueba.

Pintura

Art. 7° Después de la terminación y prueba definitiva de la obra se procederá a una limpieza y lavado esmerado por medio de raspadores y cepillos metálicos, siendo prohibido en absoluto el empleo de sales o ácidos; se dejará pasar tres o cuatro días de tiempo seco y se procederá a la pintura con una mano de minio de plomo, que una vez perfectamente seca, recibirá otra mano de color gris oscuro a base de blanco de plomo.

Dates y Hunt. — A. Rodríguez Jáuregui.

Especificaciones

II

MATERIALES EXTRANJEROS

INTRODUCCIÓN

GENERALIDADES SOBRE LOS MATERIALES IMPORTADOS

Art. 1° Los materiales a que se refieren estas especificaciones, comprenden los tramos metálicos para los puentes, pontones y alcantarillas; los rieles, eclisas, cambios, tornillos, tirafondos, etc.; para la vía permanente, las mesas giratorias y básculas para tren rodante, y en general, todos los accesorios y materiales que no se producen en el país.

Art. 2° La introducción de estos materiales será libre de derechos y se sujetará al artículo del decreto del 29 de septiem-

bre de 1897; reglamentario de la introducción de materiales para ferrocarriles, que se reproduce a continuación:

«Art. 2º Los artículos y materiales enunciados en la disposición que precede, se sujetarán a los siguientes requisitos, sin los cuales no se permitirá el despacho y retiro sin previo pago de los derechos de Aduana.

«a) Toda pieza, máquina o instrumento de madera o metal, debe estar marcada a presión, percusión, fuego o de otra manera permanente, con el nombre o iniciales que se indicarán oportunamente, exceptuándose las mercaderías que por su naturaleza se importen sin envase, como ser: lingotes de metal, maderas, baldosas y tejas.

«b) Las piezas mixtas de madera y metal, deberán tener una y otra clase de marca.

«c) Las piezas pequeñas, como clavos, manijas de lima, lápices, etc., las telas, los líquidos y artículos de vidrio o todo otro objeto que no sea susceptible de marca directa, la llevarán en el envase exterior.

«d) Los libros llevarán impreso sobre la tapa el nombre del ferrocarril respectivo y los papeles, en general, para todo uso autorizado por este decreto, deberán tener un timbre o letrero.

«e) Si los artículos y materiales no fuesen importados directamente, la marcación de los bultos, piezas, etc., se hará por la referida Empresa, a su costo, en depósito o en el lugar de la descarga, antes de permitir su despacho».

Art. 3º Estarán a cargo del contratista los gastos de flete, carga, descarga, consulares, patentes de invención, despacho de aduana, trasbordo, embalaje, etc., hasta el lugar de la obra.

Atribuciones del Ingeniero

Art. 4º La ejecución de la licitación a que estas especificaciones se refieren, se hará en las mejores condiciones posibles y a entera satisfacción del Ingeniero o su delegado en Europa, que tiene plenos poderes para resolver en todos los casos y tendrá todas las facilidades necesarias durante la marcha de los trabajos para efectuar la completa vigilancia de los mismos, pudiendo uno u otro rechazar los materiales o trabajos que juzgasen imperfectos. Todas las pruebas de resistencia se ejecutarán bajo la dirección del Ingeniero o su delegado.

Decisiones del Ingeniero

Art. 5º Las decisiones tomadas por el Ingeniero o su delegado, relativas a las dificultades que puedan surgir en la interpretación de las cláusulas de la licitación o de estas especificaciones serán definitivas e irrevocables.

Aviso relativo a la inspección

Art. 6º El contratista avisará al Ingeniero o a su delegado, por lo menos con tres días de anticipación, el comienzo de cada fabricación, de manera que un Inspector pueda estar presente. Cualquier infracción a esta disposición o cualquier negativa a permitir una inspección suficiente o la continuación de la fabricación durante la ausencia del Inspector, sin que éste haya sido prevenido, podrá originar el rechazo del material.

Prohibición de subcontratar

Art. 7º Ningún trabajo o parte de la licitación podrá ser subcontratada o cedida a otra usina que la indicada en el contrato; salvo que el Ingeniero haya dado su consentimiento por escrito de acuerdo con el contratista. El material empleado deberá provenir de la o las usinas indicadas en la licitación o aceptadas de acuerdo.

Modificaciones propuestas por el contratista

Art. 8º Las modificaciones en la construcción consideradas necesarias o convenientes por el contratista deberán ser propuestas en tiempo oportuno y por escrito al Ingeniero, quien resolverá si son aceptables debiendo en este caso, dar su autorización por escrito.

Modificaciones ordenadas por el Gobierno de la Provincia

Art. 9º Las modificaciones ordenadas por el Gobierno de la Provincia, después de haberse firmado el contrato, deberán ser ejecutadas por el contratista si el plazo lo permite.

En cuanto al suplemento de precio, como a la postergación del plazo de entrega, se resolverá de común acuerdo entre el Ingeniero y el contratista.

Planos de detalles

Art. 10. El contratista se obliga a suministrar al Ingeniero todos los planos de detalles de todos los tipos de tramos, en tela de copiar.

Peso teórico

Art. 11. El contratista someterá por duplicado a la aprobación del Ingeniero un cálculo exacto del peso de todos los tramos según los planos de detalles. En este cálculo se tomará como peso de la fundición de 7250 kilogramos por metro cúbico, para el acero colado 7310 kilogramos por metro cúbico, y para el acero dulce laminado 7850 kilogramos por metro cúbico.

Obligaciones del contratista respecto de las pruebas y recepciones sucesivas

Art. 12. El contratista dispondrá de todo lo necesario a fin de que el Ingeniero o su delegado, tengan siempre y en todos los lugares acceso a los talleres donde su presencia sea necesaria.

En el curso de las recepciones sucesivas, el Ingeniero o su delegado, tendrán a su disposición, a cargo del fabricante, todas las materias de ensayo como los útiles y aparejos necesarios para cumplir con la recepción de la materia prima (aceros laminados, fundición, acero colado, remaches, bulones) y los tramos en construcción.

Esta cláusula se aplicará, tanto a las recepciones en la usina del contratista, como a las recepciones en las usinas de los diversos proveedores de materia prima.

Si la usina del contratista o cualquier otra usina proveedora de la materia prima no pusiera a disposición del Ingeniero o de su delegado, las materias, útiles y aparejos necesarios para las pruebas, el Ingeniero o su delegado tendrán derecho a realizar estas pruebas en otro lugar a costa del contratista.

Art. 13. Los materiales aceptados serán señalados a punzón con la marca de aceptación del Ingeniero o su delegado.

Los materiales rechazados serán señalados a punzón con una marca especial que se distinga como rechazo, y en ningún caso podrán ser empleados en la construcción de los tramos especificados en este pliego de especificaciones.

Reemplazo de materiales defectuosos al armarse la obra

Art. 14. Cuando se constate en los tramos armados y listos en las usinas defectos debidos a mala calidad de la materia o a un vicio de mano de obra, el contratista está obligado a reemplazar las partes defectuosas a su costo, y de acuerdo con las condiciones establecidas en este pliego de especificaciones, sin que esto importe un derecho para prolongar el plazo o una causa para eximirse de las multas por retardo en la entrega.

Aceptación del Ingeniero

Art. 15. Ninguna parte del material licitado se considerará como aceptado en las usinas mientras el Ingeniero no haya entregado el certificado de aceptación correspondiente.

Reemplazo del material averiado

Art. 16. El contratista deberá reemplazar por su cuenta todo el material roto o averiado durante la entrega o el transporte hasta el lugar de la obra.

Art. 17. La inspección y recepción de los materiales que se efectúe en las fábricas de Europa o Norte América, será de carácter provisorio hasta la recepción final de las obras.

Gabarits, plantillas y juntas

Art. 18. El contratista preparará y someterá en doble ejemplar al ingeniero los gabarits y plantillas construidos de acuerdo a las formas y dimensiones que se ordenase, como también una muestra de una junta de rieles exactamente idéntica a aquella que será ejecutada en el curso de la fabricación.

Los gastos resultantes de la confección y transporte de gabarits, plantillas, muestras de junta, etc., de la compra y mantenimiento de las máquinas de ensayo, útiles, mano de obra y otros gastos, tales como los análisis ordenados por el ingeniero, serán por cuenta del contratista.

XVIII. — CALIDAD Y CONDICIONES DE FABRICACIÓN DE LOS MATERIALES
QUE ENTRAN EN LA CONSTRUCCIÓN DE LOS TRAMOS

Art. 1º Los materiales a que se refieren estas especificaciones comprenden los tramos metálicos necesarios para los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial.

Art. 2° Las piezas remachadas (planchas, hierros, planos y perfilados), serán de acero laminado, obtenido por el procedimiento Thomas, o Siemens-Martín básico.

Los materiales de acero laminado deberán ser perfectamente planos, con aristas vivas y superficies netas sin pajas, rasgaduras, sopladuras, grietas, gotas frías, trazas de óxido, ni retoques.

Tendrán exactamente los espesores y perfiles indicados en los planos aprobados y sus dimensiones serán uniformes en toda la longitud de la pieza.

Se rechazarán todas las piezas cuyo metal fuera reconocido agrio, que se agrietaran o rasgaran al ponerse en obra, que se rompieran o demostraran trazas de agrietamiento cuando se las encorvara, doblara, cortara o se las hiciera sufrir un trabajo cualquiera de forjado o remachadura.

Los trozos cortados en frío, deberán ser grasos y unidos, sin rasgaduras ni reventazones del metal.

Art. 3° Todos los tramos podrán ser armados y desarmados en la fábrica, si lo exigiese el ingeniero o su delegado en Europa, para verificar si en las juntas a efectuarse al pie de la obra, coinciden exactamente los agujeros de los remaches, debiéndose construir los puentes, para cada tipo, con el mismo patrón.

Art. 4° Las láminas de plomo destinadas a ser interpuestas entre las planchas de apoyo de fundición o acero colado y la piedra de asiento de los estribos y pilares, serán de la mejor calidad, sin grietas ni roturas.

Art. 5° Los tramos serán construídos de acuerdo con los planos aprobados, fijándose el coeficiente de resistencia por cada milímetro cuadrado, para el esfuerzo de corte de remache como máximo en 80 por ciento del esfuerzo absoluto de las piezas de unión.

Art. 6° Las planchas de fundición para los apoyos, serán convenientemente alisadas en las partes donde asientan las vigas, y tendrán los agujeros y tornillos necesarios para que se pueda asegurarlas a los apoyos.

Art. 7° Todas las piezas que sean susceptibles de doblarse o deteriorarse en los transportes, serán cuidadosamente embaladas y forradas con madera.

Art. 8° Las piezas chicas, remaches, bulones, tuercas, etc, se transportarán encajonadas.

Los remaches, bulones y tuercas, antes de ser expedidos serán limpiados y engrasados con buen aceite de máquina, como asimismo las partes de las piezas que, quedando en descubierto, deban posteriormente remacharse.

Art. 9° Las piezas de los tramos deben ser marcadas con pintura para facilitar su armamento; las marcas deben coincidir con las de los planos de detalles. Estas marcas serán de un color diferente en cada tipo de tramo para poder distinguir a primera vista la clase de puente a que pertenece la pieza, dándose a los puentes un número de orden. Este mismo número de orden será además estampado a punzón en las piezas de los puentes.

PROCEDIMIENTOS PARA LAS PRUEBAS

Art. 10. Para juzgar el material de los puentes, servirán de base los resultados de las siguientes pruebas de resistencia:

Las piezas de acero laminado serán objeto de ensayo a tracción, de plegado en frío, de templado y de agujereado en caliente y en frío.

En estas condiciones cada prueba concerniente a esta categoría comprenderá los ensayos siguientes:

1° *Ensayo de ruptura por tracción.* — Las probetas cuya sección debe ser de 300 a 500 mm.², tendrán generalmente 200 mm. de longitud entre referencias. Además las probetas deberán presentar cabezas tales que puedan ser adaptadas fácilmente en las mandíbulas de la máquina de ensayar. Las barras de ensayo así confeccionadas serán sometidas a esfuerzos de tracción gradualmente crecientes hasta que tenga lugar la ruptura.

Las cabezas de las probetas conservarán las capas de laminación a fin de que el ingeniero o su delegado puedan darse cuenta del sentido de la laminación, y además, las cabezas conservarán todas sus cortaduras en los lados, de manera que su justa colocación en la pieza de que provienen, pueda hacerse en cualquier momento. Se tomarán todos los cuidados necesarios para evitar que las cortaduras de las cabezas de las probetas no se oxiden durante su confección, ni se humedezcan de aceite o cualquier otro líquido; dichas cortaduras deberán presentar en el momento de la prueba, el mismo aspecto, limpieza y frescura que en el momento que la probeta ha sido cortada de la pieza. En ningún caso las

barras de ensayo podrán ser recocidas después de su confección.

Los ensayos de tracción se harán en el sentido de la laminación solamente para los hierros ángulos y las barras perfiladas. Serán en el sentido de la laminación y en el sentido transversal de la laminación, para las chapas y los hierros planos.

Las probetas para los ensayos en el sentido transversal a la laminación, serán siempre extraídas de las mismas piezas de donde han sido extraídas las probetas para los ensayos en el sentido longitudinal, siempre que la longitud de la pieza lo permita.

a) *En el sentido de la laminación.* — La resistencia a la ruptura deberá estar comprendida entre 37 kilogramos por mm.² de sección primitiva al *mínimum* y 44 kilogramos por mm.² de sección primitiva al *máximum*. El alargamiento a la ruptura debe alcanzar por lo menos al 20 %.

b) *En el sentido transversal a la laminación.* — La resistencia a la ruptura deberá estar comprendida entre 36 kilogramos al *mínimum* y 45 kilogramos al *máximum*. El alargamiento a la ruptura debe alcanzar por lo menos al 17 %.

Ruptura fuera del tercio medio. — Si en el curso del ensayo a la tracción la ruptura se produjera fuera del tercio medio de la longitud útil de la probeta y en el caso de que el alargamiento fuera insuficiente, deberá repetirse el ensayo.

2° *Ensayo de plegado en frío.* — Barras de 30 a 40 mm. de ancho y 250 mm. de largo, cortadas en las piezas, deberán poderse doblar bajo la acción de una prensa hasta que la distancia libre entre las dos ramas paralelas, sea igual a la mitad del espesor de la barra ensayada, sin presentar señales de grietas, rajaduras, fallas, etc., en la parte doblada.

Las aristas de las barras podrán ser ligeramente limadas, de manera de atenuar la agudez del ángulo, pero no redondeadas.

3° *Ensayo de temple.* — Barras confeccionadas como las utilizadas para los ensayos de plegado en frío, se calentarán uniformemente hasta el rojo cereza un poco obscuro, y después sumergidas en agua a 28° centígrados; después de esta inmersión las barras no deberán presentar señales de grietas, rajaduras, fallas, etc., al ser sometidas a la acción de la pren-

sa y haciéndoles tomar una curvatura, cuyo radio mínimo, medido interiormente, no podrá ser superior:

a) Al espesor de la barra, si ésta proviene de chapas o hierros planos:

b) A una y media vez del espesor de la barra, si ésta proviene de hierros perfilados.

4° *Ensayo al punzón.*—Las chapas, hierros planos y perfilados se someterán a los siguientes ensayos de perforación al punzón, sin que se produzcan señales de grietas, fallas, etc.

a) En caliente: La barra de ensayo de cerca de 40 mm. de ancho y de 6 mm. de espesor se calentará al rojo cereza claro, y por medio de un punzón cónico se practicarán dos agujeros de 30 mm. de diámetro distantes de 40 a 45 mm. de centro a centro. La perforación podrá hacerse en dos caldeadas.

b) En frío: La barra de ensayo, del mismo ancho que en el caso anterior, se perforará en frío con un punzón cónico practicando un agujero de 20 a 25 mm. de diámetro.

PIEZAS DE ACERO FORJADO

Art. 11. Los cilindros destinados a la confección de rótulas y rodillos de dilatación y demás piezas de acero forjado, serán obtenidos por el martillado del lingote primitivo. La sección transversal del lingote, comparada a la del cilindro resultante, se hallará en la relación de 8 a 1 por lo menos.

Las piezas de acero forjado serán alisadas, torneadas o cepilladas en todas sus caras. Los agujeros practicados en las extremidades de las horquillas serán alisados de tal manera, que la rótulas penetren a frotamiento suave.

El ajustaje de estas piezas se hará con la mayor precisión, de manera que se obtenga un eje de rotación exactamente horizontal y perpendicular a la viga. Las piezas de acero forjado se someterán a un recocido, después de su conclusión.

Cada prueba comprenderá, para esta categoría de materiales, un ensayo de ruptura por tracción y dos ensayos de plegado en frío.

1° *Ensayo de ruptura por tracción.*—Las barras de ensayo coladas y después forjadas en cilindros (con espaldones), reducidas en el torno a 20 mm. de diámetro por un espacio de 200 mm. entre referencias, deberán ofrecer una resistencia a la ruptura de 45 a 60 kgs. por mm² de sección primitiva y

un alargamiento a la ruptura de 10 % por lo menos. El límite de elasticidad será de 35 kgs. por mm² de sección primitiva por lo menos.

2° *Ensayo de plegado en frío.* — Se tomará de cada colada dos barras de 70 mm. de escuadra. Estas barras deberán forjarse en cilindros de 20 mm. de diámetro, y deberán poder ser dobladas en frío de tal manera que las dos ramas resulten paralelas a una distancia entre sí de 40 mm. sin que se presenten rasgaduras ni rastros de rotura cualquiera, en la parte convexa del doblado.

PIEZAS DE ACERO MOLDEADO

Art. 12. Las piezas de acero moldeado se obtendrán de acuerdo con los mejores procedimientos de fabricación empleados por los establecimientos especiales. Los aceros moldeados serán perfectamente homogéneos, desprovistos de escorias o pedregullo duro y exentos de todo defecto como ser: sopladuras escoriaciones, rasgaduras, etc., susceptible de dañar la solidez de las piezas construídas con estos aceros.

Todas las piezas de acero moldeado serán recocidas en el horno después de moldeadas.

Las piezas de acero moldeadas deberán presentar una superficie neta y unida, aristas vivas y regulares. Todas las desigualdades, contornos, rebarbas, etc., serán cuidadosamente eliminadas a lima o piedra de afilar y no con buril.

Es prohibido obtener por fundición los agujeros para buzones que hay que practicar en las piezas de acero moldeado. Estos agujeros serán perforados y alisados al colocarse las piezas de fundición, en correspondencia de los salientes respectivos, agujeros que se perforarán en el momento del montaje provisorio en la usina.

Las piezas de acero moldeado tendrán sus caras, que deben quedar en contacto con otras piezas metálicas o con la mampostería, convenientemente cepilladas, torneadas, alisadas o fresadas, de manera que se obtengan superficies rigurosamente planas o cilíndricas, según el caso, para realizar un contacto perfecto.

Cada prueba concerniente a los aceros moldeados comprenderá un ensayo al choque y un ensayo a la tracción.

1° *Ensayo al choque.* — La barra de ensayo de 200 mm. de largo y de 30 x 30 mm. de escuadra, será puesta horizontal.

mente entre dos cuchillas de acero, distantes 160 mm. y colocadas sobre un yunque de 800 kgs. de peso. En estas condiciones la barra de ensayo no deberá romperse bajo la acción de un peso de 18 kgs. cayendo libremente en el medio de la barra sucesivamente, desde alturas crecientes de 5 en 5 centímetros, desde 1m. hasta 1,50 m. La mitad del número de barras así ensayadas, deberán satisfacer a estas condiciones sin cuyo requisito toda la colada será rechazada.

2° *Ensayo a la ruptura por tracción.* — Las probetas torneadas con un diámetro de 20 mm. y teniendo entre puntos de referencia una distancia de 200 mm., deberán satisfacer una resistencia a la ruptura de 50 kgs. por mm² de sección primitiva, por lo menos.

El alargamiento será de 20 % al mínimo y el límite de elasticidad deberá llegar por lo menos a 26 kgs. por milímetro cuadrado de sección primitiva. Las barras destinadas a estos ensayos serán torneadas con diámetro uniforme sobre una longitud mínima de 100 mm.

PIEZAS DE FUNDICIÓN

Art. 13. Las planchas de apoyo serán de fundición gris, perfectamente homogéneas, exentas de sopladuras, rasgadas, grietas y otros defectos similares.

Las aristas de las piezas serán netas y las rebargas habrán sido cuidadosamente eliminadas con la lima y no con el buril.

Las caras de las piezas serán perfectamente unidas y especialmente las que sirven de asiento a las vigas principales.

Bajo la acción de golpes de martillo aplicados sobre las aristas, será necesario que la cabeza del martillo produzca una depresión sin que, sin embargo, las aristas se astillen o se rompan.

El examen de la fundición será además objeto de pruebas de resistencia que comprenderá cada una un ensayo de tracción y un ensayo de flexión simple con carga gradual creciente.

1° *Ensayo de ruptura por tracción.* — Las probetas de ensayo torneadas con un diámetro de 30 mm. y teniendo entre puntos de referencia una distancia de 200 mm., deberán ofrecer una resistencia mínima de 12 kgs. por mm² de sección primitiva. La fractura deberá mostrar una textura homogénea exenta de todo defecto.

2º *Ensayo a la flexión bajo la acción de una carga gradualmente creciente.* — Las barras de ensayo tendrán una sección cuadrada de 30 x 30 mm. de escuadria y una longitud de 1.10 metro. Colocada una barra sobre dos apoyos distantes de un metro, deberá sufrir sin romperse una carga aplicada en su medio y gradualmente creciente hasta 450 kilogramos.

REMACHES

Art. 14. Los remaches serán de acero dulce llamado hierro homogéneo soldable, de primera calidad, laminado en barrotas. Estos deberán presentar una superficie lisa y uniforme, exenta de defectos y una factura perfectamente sana, homogénea y regular.

Las pruebas de resistencia y maleabilidad concernientes a los remaches serán practicadas:

- a) Sobre los cilindros para remaches.
- b) Sobre los remaches fabricados (antes de la remachadura).

Los ensayos concernientes a cada una de estas pruebas son los siguientes:

a) *Prueba sobre los cilindros para remaches.* — Los hierros redondos para remaches serán ensayados con sus superficies brutas y sin ninguna preparación preliminar. Cada una de las pruebas practicadas sobre estos hierros redondos (hierro homogéneo soldable) comprenderá un ensayo de tracción, de plegado en frío, de plegado después de templado y de compresión.

1º *Ensayo de la ruptura por tracción.* — La resistencia a la ruptura deberá alcanzar por lo menos a 38 kgs. por mm² de sección primitiva con un alargamiento mínimo de 26 % sobre 200 mm. de la longitud primitiva entre puntos de referencias.

2º *Ensayos de plegado en frío.* — Los cilindros de ensayo de 200 a 300 mm. de longitud máxima, deberán dejarse doblar en frío, hasta rechazo, de tal manera que las dos ramas estén en contacto sobre toda su longitud, sin presentar ninguna traza de ruptura ni de alteración cualquiera del metal.

3º *Ensayo de plegado después de templado.* — Los cilindros de ensayo, de igual longitud que en el caso precedente, calentados al rojo cereza y sumergidos en el agua a 28º centígrados deberán dejarse doblar hasta que las dos ramas sean para-

lelas alrededor de un diámetro interior, igual a la mitad del de la muestra sin presentar señales de grietas, rajaduras, fallas, etcétera.

4° *Ensayo de compresión.* — Una pieza de hierro para remaches cuya longitud sea igual al doble de su diámetro, deberá poderse comprimir calentada al rojo cereza claro, hasta un tercio de su largo sin mostrar rajaduras, etc.

b) *Ensayos sobre los remaches fabricados.* — Los remaches fabricados serán objeto de un examen preliminar a su empleo, examen en que el Ingeniero o su delegado constatarán si los remaches son bien rectos y de sección bien circular, si las cabezas están bien confeccionadas según un casquete esférico y deprovistas de rebarbas, rasgaduras, grietaduras, o cualquier otro defecto. Las cabezas de los remaches deben estar, además, bien centradas y su base perpendicular al eje.

Cada una de las pruebas que el Ingeniero o su delegado efectuará sobre los remaches fabricados antes de su empleo, comprenderá los ensayos siguientes:

1° *Ensayos en frío de aplastamiento de la cabeza.* — Colocando el cuerpo del remache en una clavijera y golpeando la cabeza con una maza, la cabeza deberá poder ser aplastada y su altura reducida a la tercera parte de su altura primitiva, sin demostrar rasgaduras en los bordes.

2° *Ensayos en frío de dobladuras de la cabeza.* — Colocando el borde de la cabeza en falso sobre una cuña, mientras el cuerpo del remache descansa en una cavidad del yunque y golpeando con un martillo sobre la cabeza, ésta deberá poder ser doblada bajo un ángulo de 45° sin desprenderse.

3° *Ensayo en caliente de aplastamiento de la cabeza.* — Calentado al rojo cereza y colocado el cuerpo del remache en una clavijera, la cabeza del remache deberá poderse aplastar a golpes de martillo hasta tomar la forma de un disco de 3 a 4 mm. de espesor, sin demostrar traza alguna de grietaduras o rasgaduras, aun cuando el martillado se continúe durante el color azul que sigue al color rojo.

4° *Ensayo en frío de dobladura del cuerpo del remache.* —

El cuerpo de los remaches deberá poderse doblar hasta rechazo sin que presente grietaduras a condición de la longitud del cuerpo del remache sea igual a cuatro veces el diámetro.

c) Prueba sobre los remaches después de la remachadura. — El Ingeniero o su delegado podrán, si lo juzgan conveniente, asegurarse después de la operación de la remachadura que la resistencia del metal de los remaches no se ha alterado sensiblemente.

BULONES Y TUERCAS

Art. 15. Las tuercas de los bulones serán de acero dulce de grano fino, ofreciendo una resistencia a tracción de 42 kgs. por mm² por lo menos y un alargamiento mínimo de 20 % sobre 200 mm.

La tuerca será sometida a un ensayo de aplastamiento en frío, colocándola de plano en un yunque y martillándola hasta que su altura se reduzca en un 10 %. Durante este ensayo no debe manifestarse grieta alguna en la pieza.

Podrá ser sometida además a un ensayo de ensanchamiento, introduciendo un mandril cónico en la abertura central y será necesario que el agujero aumente su diámetro en 1/10, sin que se produzca rotura o rasgadura cualquiera.

El cuerpo de los bulones será de acero dulce homogéneo de grano fino, ofreciendo una resistencia a la tracción de 38 kgs. por mm.² por lo menos, y un alargamiento mínimo de 24 % sobre 200 mm.

PIEZAS DE HIERRO FORJADO

Art. 16. Los hierros forjados para guarda-cuerpos, grampos, etc., serán de buena calidad y deberán satisfacer a una resistencia mínima de 33 kgs, por mm.² y un alargamiento mínimo de 10 %.

PRESCRIPCIONES COMUNES APLICABLES A LOS ENSAYOS DE LAS PIEZAS METÁLICAS

Art. 17. Todas las pruebas serán hechas por coladas en lo que respecta a las piezas de acero laminado, acero moldeado, acero forjado y fundición.

Con este objeto todos los lingotes y piezas fundidas o laminadas, provenientes de una misma colada, llevarán un número especial, variable de una colada a otra de manera que se pueda fácilmente distinguir los lotes de piezas que provienen de una misma colada, o de diferentes coladas. Se harán por lo menos, por colada, una serie completa de pruebas que comprendan todos los ensayos especificados en los artículos precedentes.

Toda vez que de una misma colada se laminen, martillen o fundan piezas diferentes, se hará por cada clase de piezas por lo menos, una serie completa de ensayos, por pequeño que sea el número de piezas.

En lo que respecta a las piezas de acero laminado, en el caso que una misma colada estuviera representada por un tonelaje superior a cinco toneladas, o por un número de piezas (de igual o distinto perfil), superior a 200 se hará:

a) Por lo menos una prueba completa (comprendiendo cada una todos los ensayos especificados en los artículos precedentes) por cada dos toneladas o fracción de este tonelaje si las piezas son de fuerte perfil.

b) Por lo menos cinco pruebas completas (comprendiendo cada una la serie completa de los ensayos prescriptos) por cada 100 piezas iguales si el perfil es pequeño.

En cuanto a las piezas de acero moldeado o forjado, como asimismo las piezas de fundición, en el caso de que una colada estuviera representada por un número de piezas de igual género, superior a 100, se harán por lo menos cinco pruebas completas por cada 100 piezas del mismo género o fracción de este número.

Art. 18. Las probetas destinadas a los ensayos de los aceros laminados serán extraídas en frío de las piezas concluidas de la laminación y preparadas en frío con las dimensiones prescriptas. En general se utilizará para este objeto, las partes inútiles de las extremidades de las piezas sin que ésto signifique limitar la elección, por parte del Ingeniero o su delegado de las piezas que deban servir para su ensayo. Especialmente en los I y los U se tomarán alternativamente las probetas en el alma y en las alas de estas piezas.

2° Las probetas destinadas a los ensayos de los aceros colados y de la fundición serán extraídas a elección del Ingeniero o su delegado, sobre las mismas piezas cuando se preste la forma, o bien serán sacadas de un lingote de ensayo mientras se vierte la colada, o de los apéndices que quedan en la fundición de las piezas.

En cuanto a las piezas de acero colado, las probetas serán sacadas después que las piezas hayan sido recocidas, ya sea para los ensayos al choque, o para los ensayos a tracción.

3° De una manera general las probetas serán sacadas en frío de las piezas y preparadas a la vista del Ingeniero o su delegado, con la lima o por medio de máquinas útiles, sin que pueda hacerse sufrir un recocido o un trabajo de martillado, forjado, o cualquier otra operación que modifique la naturaleza o calidad del metal.

Art. 19. Si todos los ensayos dan un resultado favorable, la colada entera será recibida. Si dos de las pruebas relativas a una misma colada dan resultados desfavorables, cualquiera que sea el número de ensayos favorables dado por la misma colada, todas las piezas de la colada serán rechazadas sin otro examen.

Si una sola de las pruebas relativas a la misma colada da malos resultados, se harán dos contraensayos, del mismo género sobre dos nuevas probetas, la una extraída de la pieza en que la probeta no ha satisfecho a las condiciones prescritas, la otra en otra pieza de la misma colada.

Será necesario que los contraensayos den cada uno resultado favorable para que la colada sea admitida.

La exactitud de la maquinaria de ensayo deberá poderse controlar con facilidad y certeza.

MODO DE EJECUTAR LOS TRABAJOS

Art. 20. De una manera general, todas las piezas del tramo construído deben ser conformes con los planos, ya en cuanto a sus dimensiones, como bajo el punto de vista de su ensambladura (distribución y dimensiones de los agujeros de remaches y de bulones).

Art. 21. La construcción y el montaje en la usina de todas las partes metálicas, deberá practicarse en talleres cubiertos y cerrados.

Las partes metálicas confeccionadas, deberán colocarse al abrigo de la humedad y preservadas de la herrumbre hasta el momento de su colocación definitiva.

Art. 22. Para el enderezamiento y obtención de superficies planas, de las chapas, hierros planos y barras perfiladas, se hará uso de la prensa o de la máquina de rodillos, prohibiéndose los golpes y el empleo de martillos.

Art. 23. Para el calentamiento de las piezas, especialmente de los remaches, se hará uso de hornos y no de fuego de fraguas.

Todas las piezas que deban forjarse serán calentadas con las precauciones necesarias para no ser quemadas.

Ningún trabajo de acero en caliente podrá ser continuado a una temperatura más baja que al rojo sombra.

Las piezas a cimbrar o a contracodar, los hierros ángulos a abrir o cerrar, etc., serán fabricados sobre un calibre de fundición. Deberán tener después de trabajadas exactamente la curvatura y formas prescriptas, sin presentar ninguna grietadura, rasgadura, etc.

Art. 24. Toda pieza que haya sufrido un forjado y todas las que presentaran trazas de descascamiento deberán ser sometidas a un recocido, entera y uniformemente. Ensayos suplementarios se harán sobre estas piezas después del recocido.

AJUSTAJE Y ENSAMBLADURA DE LAS PIEZAS

Art. 25. Las placas de unión o de juntas y cubrejuntas no perfiladas, serán cortadas de piezas laminadas en planchas. Las planchas verdaderamente dichas serán cortadas de manera que los mayores esfuerzos se ejerzan en el sentido de la laminación.

Todas las piezas cortadas deberán tener sus bordes repasados por la máquina de cepillar o de fresar, o a mano con la lima, si no hubiese máquina o no fuese posible hacerlo con ella, sobre un espesor por lo menos de 2 mm.

A este efecto las piezas serán suministradas por las usinas, con los excesos de largo y ancho necesarios para poder satisfacer en el taller a esta prescripción.

Art. 26. Los agujeros para remaches y bulones de las distintas piezas en hierros laminados, planos y perfilados, serán hechos por taladro o barreno y sólo en casos excepcionales y con autorización del Ingeniero o su delegado, podrán hacerse con punzón, pero con diámetro inferior por lo menos 4 milímetros de los diámetros previstos en los planos aprobados.

El alisaje de los agujeros se hará en seguida sobre las piezas ensambladas para la remachadura en la usina y por medio de alisadores mecánicos (de aire comprimido o eléctricos).

Para los agujeros correspondientes a remaches que deben colocarse al pie de la obra, el alisado deberá hacerse, sea en el montaje definitivo sobre el lugar, sea en el montaje de ensayo en la usina, a voluntad del Ingeniero o su delegado, e

igualmente por medio de alisadores mecánicos a aire comprimido o eléctricos.

Sin embargo, el Ingeniero o su delegado tendrán la facultad de dejar hacer el alisaje en el taller, para las partes que deban montarse enteramente y cuyo montaje definitivo no pueda dar lugar a diferencia alguna en los agujeros. De todas maneras éstos serán, si es necesario, repasados antes de la remachadura con el alisador rayado.

Los agujeros practicados con punzón y que se relacionan al mismo remache o bulón, corresponderán exactamente de una pieza a otra antes del alisaje y es prohibido tratar de corregir un defecto en este sentido, introduciendo una brocha en el agujero defectuoso.

Art. 27. Después de haber sido colocadas y ajustadas las piezas en el taller, serán reunidas y apretadas en su lugar respectivo con bulones de montaje torneados.

Este ensamblaje provisorio no deberá ocasionar, ni tensión ni balanceamiento de las piezas.

Deberán tomarse fotografías de cada viga una vez armada y marcada en la usina.

Art. 28. Los remaches serán calentados en el horno. Los hornos se colocarán al pie de la obra para evitar un enfriamiento en el transporte de los remaches a la obra. En el montaje, el constructor podrá utilizar los fuegos de forja.

Los remaches se calentarán entera y uniformemente, a una temperatura que no pase de rojocereza claro, y perfectamente limpiados antes de su colocación en la obra; deberán hallarse todavía del color rojosombra después de la operación de la remachadura.

La remachadura en el lugar del montaje, deberá hacerse a la butirola, con un martillo de remachar, hallándose mantenida la cabeza del remache con tacos de fundición, sostenidos por medio de roscas. No se permitirá ninguna remachadura con martillo de forjador, ni ningún golpe directo con martillo de remachar o con maza.

La forma o molde o estampa a emplearse deberá ser previamente aprobada por el Ingeniero o su delegado.

El Ingeniero o su delegado podrán, si lo juzgan conveniente, asegurarse que los agujeros de remaches están bien rellenos por el cuerpo de los remaches. En los lugares en que las piezas metálicas deberán hallarse en contacto por ensambladura,

con piezas remachadas, las cabezas de los remaches serán fresadas.

Todos los remaches que no están bien firmes o que no respondan a las condiciones indicadas y requeridas para una buena remachadura, serán sacados y reemplazados por otros que llenen las condiciones exigidas.

Art. 29. Los filetes de las tuercas y de los vástagos de los bulones deben ser de tipo Whitworth.

Las tuercas no deben tener juego, ni girar, con frotamiento duro. Las cabezas de los bulones y las tuercas deben aplicarse exactamente en toda su base, sobre la cara correspondiente a la plancha.

En los planos inclinados, las cabezas como las tuercas, deberán ser munidas de pequeñas arandelas suplementarias que recuperen la inclinación.

Art. 30. Las vigas maestras de los tramos se construirán con una flecha de montaje tal que, bajo la acción de la carga permanente, sean rectas y horizontales. En ningún momento de la ejecución, el coeficiente de trabajo de los elementos de los tramos metálicos, calculados en las condiciones más desfavorables, podrá exceder de 9 kilogramos por mm².

LIMPIEZA Y PINTURA

Art. 31. Las partes sueltas serán libradas de todas las impurezas como de la herrumbre y escoria, antes de ser unidas. Todas las piezas recibirán una mano de aceite de lino caliente y minio de plomo, excepto las partes que deban estar en contacto para las remachaduras, las que serán perfectamente limpiadas y pulidas, a fin de hacer una unión de superficies perfectamente planas.

Las piezas limpiadas por medios químicos (planchas, barras, etc.), serán cubiertas inmediatamente después, y en estado caliente, con una capa de barniz de aceite de lino. El barniz deberá ser líquido y secar con rapidez. Hasta que el barniz se haya secado completamente, las partes de hierro pintadas serán convenientemente colocadas bajo techo.

Antes de darle la segunda mano de pintura, se dará aviso al ingeniero a fin de que pueda practicar la inspección correspondiente.

Recién después de los trabajos complementarios, considerados necesarios para la recepción preliminar y después de

renovar la primera mano de aceite en las partes que tal vez han sufrido en la pintura, se procederá a dar la segunda mano.

En todos los espacios que queden entre las piezas de construcción que puedan recoger agua, se dará la mano de pintura con especial cuidado y se harán los agujeros necesarios para el desagüe. Si no se pudiera desaguar estos espacios, se llenarán hasta lo posible con masilla de asfalto u otro material adecuado.

PRUEBAS DE CARGA

Art. 32. Las construcciones podrán ser sometidas a pruebas de carga, por cuenta del Superior Gobierno; éstas se harán en la siguiente forma:

La vía del puente será cargada con un tren, el que responderá, en lo posible, a las cargas que han servido de base para el cálculo. Este tren será colocado en posición conveniente sobre el puente, dejándolo parado por algún tiempo; se tomará la flexión del tramo principal y el nivel de los apoyos durante y después de la prueba.

Constatada la flexión permanente, se calculará la flexión elástica. Además el mismo tren pasará el puente con la velocidad máxima admitida y se constatarán, como antes, las flexiones elásticas y permanentes de las vigas principales, y si es posible el balanceo lateral de las mismas.

RESULTADO DE LAS PRUEBAS DE CARGA

Art. 33. Una pequeña flexión permanente de la construcción entera, después de quitada la primera carga de prueba, no será atribuída a una construcción deficiente, siempre que no se pueda probar una deformación de parte aislada de construcción (tórceduras de las verticales, separación de las juntas, desviación de las partes comprimidas, etc.), y siempre que no se notara en otras pruebas subsiguientes una flexión permanente mayor.

Si la flexión elástica medida sobrepasa a la calculada, este hecho da derecho al Superior Gobierno para rechazar la construcción o parte de la misma, siempre que se pueda probar que el exceso de la flexión elástica esté basada en defectos

de la mano de obra de la usina o del material o por defectos en el montaje.

Al juzgar sobre el resultado de la prueba de carga, se tomará en cuenta la diferencia de temperatura como también la calefacción irregular del sol.

Art. 34. Todos los defectos que se notaren durante la prueba de carga, en la construcción de los puentes y que sean imputables a defectos de la mano de obra de la usina o del material, o del montaje, deberán ser eliminados por el contratista y por su cuenta, dentro de un término prudente fijado por el Superior Gobierno; en caso contrario, éste podrá mandar efectuar por otra persona las modificaciones necesarias y por cuenta del contratista.

Art. 35. La liquidación se efectuará según el peso efectivo. Para este objeto todas las partes de la construcción deben ser pesadas.

Si esto no fuera posible, se pesará una cantidad de piezas iguales, indicadas por el ingeniero o su delegado y consideradas suficientes por los mismos. El peso por pieza que resulte servirá de base para el cálculo del peso. Todas las pesadas deberán efectuarse en presencia del ingeniero o su delegado, o de acuerdo con éstos, ante un empleado público autorizado para expedir certificado de pesadas.

Se abonará únicamente un exceso de peso, 3 % para el acero laminado y 5 % para el hierro y el acero fundido sobre el peso total calculado.

Toda merma en el peso será descontada.

Las partes de construcción con exceso de peso superior a 5 % en acero laminado y 10 % en hierro o acero fundido, o con merma mayor de 2 % en relación al peso calculado, podrán ser rechazadas.

El recibo y la liquidación de los trabajos como también los pagos se efectuarán dentro de los términos fijados en el contrato.

Art. 36. Por todos los desperfectos que se produzcan en el acero de los puentes, por mala calidad del material o mano de obra defectuosa de la fábrica, o deficiencia en el montaje, el contratista será responsable durante el plazo de un año después de la recepción provisoria de la obra, que tendrá lugar una vez efectuadas las pruebas de carga con resultado satisfactorio, o si esas pruebas se demorasen, por culpa del

Superior Gobierno, más de tres meses después de terminado el puente, durante quince meses después de esa terminación.

Art. 37. Expirado el plazo anterior y encontrándose las obras en perfectas condiciones, se hará su recepción definitiva.

Dates y Hunt. — A. Rodríguez Jáuregui.

VÍA PERMANENTE

RIELES

Art. 1º Estas especificaciones tienen por objeto la provisión de rieles de acero, tipo argentino, de 31 kilogramos de peso por metro lineal, a parte del que corresponda al sistema completo de los cambios, para los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

Art. 2º Los rieles serán de acero duro y tenaz, homogéneo y exento de defectos, fabricados por el procedimiento Bessemer, ácido o básico Thomas, o Siemens Martín.

Art. 3º El fabricante presentará al ingeniero los resultados del análisis químico completo de cada colada: la proporción de elementos extraños al hierro que serán admitidos, debe ser la siguiente:

Carbono	0,35 a 0,45 %
Silicio (como máximo)	0,15 >
Manganeso (como máximo)	1,00 >
Fósforo (como máximo)	0,08 >
Azufre (como máximo)	0,08 >

CONDICIONES DE FABRICACIÓN

Art. 4º Los lingotes tendrán por lo menos la capacidad de cuatro rieles de largo normal.

Art. 5º Los lingotes compactos y maleables deberán, si es posible, pasar por el «blooming» antes de ser transformados en rieles. A su salida del «blooming» los lingotes serán cortados en cada extremidad, de por lo menos 30 centímetros.

Art. 6º Además de cortar la parte indicada de los lingotes a su salida del «blooming», habrá que observar rigurosamente las prescripciones siguientes relativas a la misma operación, pero efectuada con los rieles o barras que sirven para hacerlos

a su salida del laminador. Los pedazos de barras que se separen deberán ser tales que las fracturas hechas cerca de las extremidades de los rieles de la cabeza o de la base de los lingotes no puedan, en ningún caso, presentar rastros de hendiduras u otros defectos semejantes, y a este efecto, los pedazos así cortados deberán tener, para los hechos de la cabeza del lingote, por lo menos un metro, y para los provenientes de la base del mismo, 70 centímetros.

Art. 7° Cuando los lingotes no hayan pasado previamente por el «bloomiing», y por lo tanto no hayan sido previamente cortados, lo serán a su salida del laminador de rieles de por lo menos 2.50 metros en la cabeza del lingote y 2 metros en la base del mismo, quedando el resto como longitud útil para el laminado. En caso de que se notaren, ya sea en la cabeza, ya en la base del lingote, defectos que exigieran dar mayor dimensión a la parte inútil separada, deberá hacerse el nuevo corte necesario.

Art. 8° El «gabarit» deberá poderse aplicar exactamente sobre todos los rieles indistintamente, sin que al hacerlo así se note juego ni anomalía alguna.

El perfil del riel deberá ser rigurosamente el mismo en toda su extensión y particularmente en las extremidades, las que se evitará con cuidado comprimir o alterar cuando se cortan los rieles.

Art. 9° La garganta de los rieles destinada al eclisaje, será perfectamente plana o bien presentará exactamente el perfil indicado en el plano tanto en la cabeza como en la base; la plantilla correspondiente deberá poderse aplicar sin dejar espacio libre como también sin sobresalir. Las curvas de transición deberán tener rigurosamente los radios indicados en el plano. El Ingeniero inspector, o su delegado, podrán seguir de cerca el laminado y también las operaciones finales a que son sometidos.

Durante el laminado, el Ingeniero o su delegado se asegurarán de que los trozos separados como inútiles tienen las longitudes prescriptas (artículos 5°, 6° y 7°). Al mismo tiempo verificarán, de acuerdo con el jefe laminador, si el desgaste de los cilindros no ha determinado, en el curso del trabajo, una alteración sensible en el perfil de los rieles, o bien, si el perfil no presenta alguna irregularidad debida a que los cilindros hubieran sido forzados antes de ser regulados, y en

fin, de una manera general, si el perfil se mantiene dentro de los límites de tolerancia. A este efecto el jefe laminador presentará al encargado de la inspección, trozos de rieles cortados durante la fabricación y convenientemente enfriados, de manera de eliminar los efectos perturbadores de la dilatación sobre la sección del trozo. El Inspector verificará el perfil de estos trozos por medio del «gabarit» teórico aprobado, comunicando al jefe laminador las observaciones que creyese necesarias. El «gabarit» así usado, no será en caso alguno uno de los llamados de «fabricación» sino el aprobado previamente al comienzo de la fabricación y al que se referirán únicamente, las tolerancias relativas a las dimensiones.

Art. 10. Durante la laminación, el fabricante presentará al Ingeniero o a su delegado, trozos de rieles con fracturas recientes. Estos trozos serán obtenidos rompiendo en presencia del Ingeniero, extremidades de rieles, sea por el choque de pesos, sea por compresión. Estos trozos deberán mostrar una fractura neta, homogénea y una textura de grano fino, compacto, regular y exenta de puntos brillantes o que muestren la fundición; en una palabra, todos los indicios de un acero de buena calidad y de una fabricación cuidadosa.

Art. 11. Los rieles deberán llevar marcados en relieve y bien visibles, sobre una de las caras del alma, las iniciales que se designaren, la marca de fábrica o nombre del fabricante y el año y mes de fabricación. Estas iniciales serán de una altura no menor de 3 centímetros obtenidos grabando las correspondientes en el cilindro que concluya la laminación. Deberán ser lo más visible posible, sin obstaculizar por ello un buen eclisaje. Además de estas marcas, cada riel llevará el número de la colada a que pertenece. Este número hecho sobre cada riel, aún caliente, deberá ser netamente visible para distinguir los rieles de coladas diferentes. Los rieles en los que el número de la colada fuera indescifrable, podrán ser rechazados.

Art. 12. A su salida del laminador, los rieles serán cortados por medio de la sierra circular. Se prohíbe el recalentar los rieles para cortarlos, y el Ingeniero o su delegado, podrán rechazar los rieles cortados en esta forma.

Art. 13. Los rieles serán enderezados en frío con el mayor cuidado. Este enderezamiento se efectuará en el sentido del eje vertical y en el sentido lateral por presión lenta y gra-

duada, sin choque. Después de enderezados los rieles, deberán ser perfectamente rectos en las cuatro caras, en toda su longitud, no admitiéndose tolerancia a este respecto. Los apoyos y punzones de la prensa de enderezar, no deberán dejar marca alguna en los rieles.

CONCLUSIÓN DEL RIEL

Art. 14. Todos los rieles deberán ser cuidadosamente fresados en los extremos, de manera de alcanzar la longitud exacta prescripta, y de presentar una sección perfectamente neta, bien perpendicular al eje y exenta de rebabas. Estas últimas serán cuidadosamente suprimidas por medio de la lima, prohibiéndose el uso del cortafierro y martillo. Además se limarán ligeramente las aristas de los extremos, siguiendo el desarrollo completo del perímetro de la sección. Las aristas superiores del hongo del riel serán rebajadas con la lima de un ancho de 2 milímetros y bajo un ángulo de 45 grados.

Art. 15. La longitud de los rieles será de 12 metros. Se aceptará sobre la longitud una tolerancia de 2 milímetros en más o en menos. El contratista podrá colocar rieles que tengan una longitud no menor de 10 metros en las curvas, en una cantidad hasta de un cinco por ciento. Estos últimos serán marcados con pintura blanca en una extremidad con la indicación de su longitud.

Art. 16. Los rieles serán perforados en sus dos extremos con agujeros para bulones, conforme al plano que indicará las dimensiones y posición de estos agujeros. Todos los agujeros de una misma extremidad del riel serán perforados al mismo tiempo, de manera de eliminar prácticamente toda causa de error. Esto es en el caso naturalmente que no haya más de 4 agujeros en cada extremo del riel. Los agujeros serán perfectamente cilíndricos, desprovistos de rebarbas. Todos los agujeros serán exclusivamente hechos a mecha por una agujereadora mecánica a rotación y queda expresamente prohibido agujerear los rieles con punzón o en caliente, como asimismo el empleo del escoriador. La tolerancia en más en el diámetro y posición de los agujeros será de 0,8 milímetros.

Art. 17. Es estrictamente prohibido golpear a martillo los rieles, recalentarlos o poner masilla o calafatearlos, con el objeto de ocultar o aun de atenuar los defectos de fabricación.

Art. 18. El Ingeniero o su delegado comunicarán al jefe de fabricación (sea verbalmente o por escrito, según las circunstancias) cualquier observación que necesite la intervención de este último, cuando se trate de una modificación cualquiera relativa a la laminación o cualquiera otra operación de la fabricación que entre en sus atribuciones.

En caso de un reclamo fundado hecho por el Ingeniero o su delegado y que no hubiera sido tenido en cuenta por el jefe de fabricación, él será transmitido al contratista o su representante.

Si este último no diera tampoco satisfacción al Ingeniero, ello será a su entera responsabilidad y bajo pena de ser ulteriormente rechazado el material.

PRUEBAS DE RESISTENCIA

Art. 19. Las pruebas de resistencia se harán rigurosamente sobre trozos extraídos en caliente de la cabeza del lingote y sobre una longitud de 1,30 metros de cada colada, de modo que el Ingeniero o su delegado puedan darse cuenta de la calidad del acero suministrado en cada colada. Esos trozos serán marcados en caliente con la letra T, después del número de la colada.

Art. 20. Se hará una serie completa de pruebas por cada colada o por cada 200 rieles cuando la colada produzca más de 200 rieles. Estas pruebas serán de choque, tracción y presión.

PRUEBAS DE CHOQUE

Art. 21. La prueba de choque consistirá en someter a choques sucesivos, un pedazo de riel de 1.30 metros de largo y que reposa por el patín sobre apoyos distantes entre cuchillas de un metro.

Art. 22. Sometido a un primer choque con un peso de 1000 kilogramos, cayendo de una altura del 4,50 metros, la flecha permanente deberá ser por lo menos de 70 milímetros y luego se someterá a choques sucesivos de 1500 kilogramos hasta la obtención de una flecha mínima de 100 milímetros. El riel en estas pruebas no deberá romperse ni presentar rajaduras.

Art. 23. Si el riel se rompe al primer choque todos los rieles de la misma colada serán rechazados de una manera definitiva y absoluta.

Art. 24. Si después del primer golpe la flecha permanente no ha alcanzado a los 70 milímetros, habrá que hacer dos contraensayos de choque, operados en las mismas condiciones, cada uno de ellos sobre un riel de la misma colada. Además se hará a título de control, un ensayo de tracción, el que será efectuado sobre una probeta tomada de uno de los extremos del pedazo del riel ya flexionado por el choque.

Art. 25. Si después del segundo choque el pedazo de riel se rompe o presenta rajaduras, se harán dos contrapruebas de choque y dos ensayos suplementarios de tracción en otros dos rieles de la misma colada.

Art. 26. Bastará que uno sólo de los contraensayos dé mal resultado, para que la colada entera sea rechazada.

Art. 27. La regla (de preferencia será de acero) que interviene en la medida de la flecha, deberá tener exactamente la longitud del metro (distancia entre apoyos). La altura de caída será medida entre el hongo del riel y la cara inferior del peso.

Art. 28. Las pruebas de choque se harán a la temperatura ordinaria y es estrictamente prohibido calentar los pedazos de rieles destinados a estas pruebas. Cualquier infracción a esta cláusula, hará rechazar todos los rieles de la colada que corresponda a la prueba así falseada. En caso de fuerte helada los ensayos de choque podrán ser postergados para una fecha posterior, si los términos de entrega lo permitiesen; si no, las pruebas de choque se harán en las condiciones ordinarias y sin calentamiento previo a la entera responsabilidad del contratista. El Ingeniero o su delegado no tendrán en cuenta en ningún caso la influencia de la temperatura sobre los resultados de los ensayos.

Art. 29. Bajo el golpe del peso al caer, el conjunto de los apoyos y fundición de los mismos no deberá efectuar movimiento alguno. Con este objeto los soportes serán fijados sobre un yunque sólido reposando sobre una fundición estable y sólida.

Art. 30. El Ingeniero o su delegado podrán hacer pruebas de destrucción de rieles por choque en la forma que conceptúen conveniente. Esta prueba podrá hacerse por cada 10 coladas.

ENSAYOS DE TRACCIÓN

Art. 31. El Ingeniero o su delegado harán por lo menos un ensayo de tracción por cada colada de 12 toneladas o fracción. Estos ensayos se harán con probetas tomadas en el centro del hongo de la parte que haya quedado recta de los pedazos de rieles ensayados a choque.

Art. 32. Las probetas serán tomadas de modo de tener 20 milímetros de diámetro inicial.

El acero deberá ofrecer una resistencia no inferior a 60 kilogramos por milímetro cuadrado de sección inicial y un alargamiento de 15 por ciento medido sobre 200 milímetros de longitud inicial entre puntos de referencia y contracción mínima de 35 por ciento entre los mismos puntos.

Art. 33. Además de los resultados numéricos dados por los ensayos de tracción, el Ingeniero o su delegado anotarán el aspecto de la fractura, la que deberá presentar una textura de grano fino y ser homogénea, compacta y exenta de puntos brillantes.

Art. 34. Si diera mal resultado un ensayo, se deberán hacer tres ensayos de comprobación en las mismas condiciones con otros tres rieles de la misma colada. Bastará que uno de estos ensayos de comprobación dé mal resultado para que todos los rieles de la colada sean rechazados.

ENSAYOS DE PRESIÓN

Art. 35. El ensayo de presión se determinará comprimiendo una esfera (bala) de acero de 19 milímetros de diámetro a una presión de 50.000 kilogramos. La penetración de esta esfera en el riel debe ser como mínimo 3,5 milímetros y 5,5 milímetros como máximo.

RECEPCIÓN FINAL EN LAS USINAS

Art. 36. Los rieles serán inspeccionados tan pronto como sea posible, después de concluidos y antes que hayan tenido tiempo de oxidarse. La usina deberá (por lo menos ocho días antes de la fecha fijada para la expedición de los rieles) dar aviso al Ingeniero cuando un lote de rieles se halle pronto para la recepción final en la usina.

En el caso de que el Ingeniero o su delegado no pudiesen por una causa cualquiera, estar en la usina el día convenido, no

podrán ser responsabilizados por este hecho, siempre que la recepción sea terminada por ellos antes de la fecha fijada para la expedición de los rieles.

Los rieles presentados para la recepción final, deben haber sido previamente clasificados con detención por agentes de la usina, tanto bajo el punto de vista de los defectos de fabricación como del enderezamiento y la longitud. El rol del Ingeniero, deberá limitarse a eliminar solamente los rieles defectuosos que hubieran escapado fortuitamente a la atención de los agentes de la usina, encargados de la clasificación definitiva.

Art. 37. El contratista presentará los rieles completamente concluidos y de tal modo que la inspección pueda hacerse sin dificultades y riel por riel.

A este efecto los rieles destinados a la recepción serán dispuestos en filas paralelas, pero con las bases y hongos alternados, acostados de lado de manera de poderlos dar vuelta fácilmente según las cuatro caras hacia arriba.

Las extremidades de los rieles estarán tan cerca como sea posible las unas de las otras y sobre la misma línea, de manera que el mayor número posible estén colocados en un plano y en la posición más conveniente para la recepción.

Se evitará en lo posible que las capas de los rieles sean colocadas unas encima de las otras y que las capas superiores alcancen así alturas difícilmente accesibles al Ingeniero. Sin embargo, se tolerará hasta cuatro filas superpuestas, pero cuando la fila superior haya sido inspeccionada, deberá ser displayada en buen orden, a fin de que la fila inferior pueda ser examinada fácilmente, y así de seguida para los demás.

Art. 38. El Ingeniero o su delegado tendrán el derecho de exigir que se presenten los rieles en un estado conveniente de limpieza, en otros términos, los rieles deberán quedar previamente exentos de toda clase de suciedades: barro, grasa consistente, etc., de naturaleza tal que puedan falsear el aspecto exterior de los rieles. Además, éstos deberán estar bien secos y eventualmente libres de la nieve o del hielo que haya podido cubrirlos durante su estada al aire libre. Esta limpieza, necesaria, en el caso correspondiente, deberá hacerse con anterioridad a la llegada del Ingeniero, si este último ha convenido con la usina el día de la recepción.

Art. 39. La usina pondrá a disposición del Ingeniero o su delegado todos los aparatos, útiles y obreros necesarios para la manipulación de los rieles de manera que la recepción pueda hacerse sin pérdidas de tiempo y de la manera más metódica.

Si el transporte o la manipulación de los rieles exigiese el empleo de puentes transportadores, de grúas, etc., en una palabra, de aparatos para mover pesos, la usina deberá en estos casos arreglar de modo que el día fijado para la recepción, estos aparatos estén a disposición del Ingeniero.

Art. 40. La laminación de los rieles debe haber sido tan perfecta como haya sido posible. Las superficies de los rieles serán netas, uniformes y exentas de faltas, cavidades, hendiduras, rasgaduras, escorias, ampollas, granos de arena, esponjosidades u otros defectos semejante.

Art. 41. Serán rechazados los rieles :

1° Que presenten los defectos indicados.

2° Aquellos cuya sección en los extremos no sea perfectamente sana y exenta de hendiduras, cavidades o dobleces.

3° Aquellos cuyos hongos presenten en los extremos manchas de fuego, es decir, rastros del corte en caliente y provenientes de un fresaje imperfecto hecho sobre barras demasiado cortas.

4° Los que ofrezcan en los extremos partes arrancadas a consecuencia de un accidente de fresaje.

5° Los que en el patín presentasen una o varias deformaciones resultantes de un accidente de enderezamiento o de cualquier otra causa.

6° Aquellos cuya sección en el extremo no sea perfectamente perpendicular al eje del mismo.

7° Los que presenten en los extremos un pliegue corto localizado en la extremidad de la barra y proveniente, sea del choque de la barra contra el suelo a la salida del laminador último, o de cualquier otra causa.

8° Aquellos cuyas extremidades no estén perfectamente de acuerdo con las dimensiones exactas o que presentaren una anomalía cualquiera capaz de comprometer el eclisaje.

Art. 42. Los rieles que el Ingeniero juzgase insuficientemente rectos o que presentasen falsos pliegues o curvas demasiado acentuadas serán marcados por el Ingeniero de una manera especial, después de lo cual serán alejados inmediatamente del depósito de rieles para ser enderezados en frío. Los rieles así

corregidos serán presentados de nuevo al Ingeniero o su delegado para ser de nuevo inspeccionados.

Art. 43. El perfil será rigurosamente conservado en toda la longitud de la barra y particularmente en las extremidades, que se evitará comprimir o alterar después del corte. Se acordarán las siguientes tolerancias en más o en menos: en el ancho de la base del riel, 1 milímetro y en la altura total del perfil 0,5 milímetros.

Art. 44. La perforación de los agujeros deberá ser hecha cuidadosamente y de tal manera que el eje horizontal de éstos corresponda con el eje horizontal de los agujeros de la eclisa. Todos los agujeros deberán ser netos, exentos de rasgaduras o ampollas y hechos normalmente al eje longitudinal del riel. Cualquier desviación que haga exceder de 0,8 milímetros el diámetro de los agujeros o su posición indicada en el plano, será causa de rechazo.

La verificación: 1° del diámetro de los agujeros; 2° de su posición con relación a las eclisas; y 3° de su distribución según el eje longitudinal del riel, se hará por medio de gabarits.

Art. 45. La verificación del eclisaje se hará en presencia del Ingeniero o su delegado, a los que se acuerdan las facultades de fijar el número de juntas que deben ensayar.

Serán exigidas las condiciones siguientes (estando la unión atornillada, con la distancia prevista en el plano, entre las extremidades de los rieles):

1° Los centros de los agujeros de los rieles y los de las eclisas deben corresponder exactamente.

2° Las eclisas y los rieles en su superficies de contacto deben aplicarse exactamente sobre toda la longitud de la eclisa y más particularmente sobre la parte útil, es decir, la comprendida entre los centros de los agujeros extremos de la junta.

Art. 46. El examen de los rieles se hará en presencia del contratista o su representante.

Art. 47. Si durante la recepción final en la usina, el Ingeniero o su delegado encontraren que deben rechazar más del 10 % de los rieles, es decir, que más del 10 % de rieles del lote no son juzgados aceptables por el Ingeniero o su delegado, el lote entero será rechazado.

Art. 48. Los rieles considerados defectuosos por el Ingeniero o su delegado, serán señalados en sus dos extremos por medio

de una marca especial para rieles rechazados y serán apartados, hasta después que hayan sido expedidos los rieles recibidos (pero antes del envío de los certificados), para entonces ser presentados al Ingeniero o su delegado a los efectos de constatación únicamente. Todos los rieles definitivamente recibidos en la usina por el Ingeniero o su delegado, serán señalados a punzón en los dos extremos con la marca de aceptación.

Art. 49. El peso normal definitivo del metro lineal del riel, será verificado desde las primeras entregas y sobre la cantidad de barras que determine el ingeniero. Se concede una tolerancia de 3 % en más y de 2 % en menos sobre los pesos normales; debajo de este límite, serán rechazados los rieles y sobre él se aceptará, pero no se pagará el exceso del peso.

Art. 50. Los contratistas garantizarán los rieles durante un período de cinco años, a partir de la fecha de la fabricación, ya sean empleados en la vía general, ya en los cambios. Todo el riel que durante este tiempo se rompiera o deteriorara por cualquier causa que no fuera un accidente en la marcha de los trenes, será repuesto por el contratista o pagado su valor equivalente en efectivo, deduciendo el precio del riel como material viejo.

Art. 51. La inspección de los rieles se hará en la fábrica misma por el ingeniero designado por el Ministerio de Obras Públicas, siendo por cuenta del contratista los gastos inherentes a las pruebas. La recepción se hará después de verificados los ensayos que demuestren que los rieles están de acuerdo con las especificaciones establecidas.

Art. 52. La vigilancia ejercida por el agente del Gobierno en la fábrica constructora, las verificaciones o pruebas de las recepciones de los rieles fabricados, no tendrá en ningún caso por efecto disminuir las responsabilidades del contratista, que permanecerán íntegras hasta la terminación del plazo de garantía prescripto en el artículo 50.

ECLISAS

Art. 1º Las presentes especificaciones tienen por objeto la provisión de eclisas de acero de 21,448 kilogramos de peso el par, para los ramales del Ferrocarril de La Plata al Meridiano V y a parte del material correspondiente al sistema completo de cambios.

Art. 2° Las eclisas serán de acero dulce «Bessemer» o «Martín Siemens», de primera calidad, sin defectos ni ampollas de aire, ni irregularidades cualesquiera, perfectamente homogéneo, dúctil, tenaz y de textura de grano fino.

Art. 3° La composición química del metal debe demostrar no contener más de:

	%
Carbono	0,1
Fósforo	0,08
Manganeso	0,70
Azufre	0,04
Silicio	0,03

El fabricante queda obligado a presentar un análisis completo (C. Ph. Mn. S. Si.) por colada.

Art. 4° Las eclisas serán laminadas exactamente y según el perfil indicado en el plano; debiendo además adaptarse con precisión en toda su longitud a la garganta del riel.

Art. 5° La longitud normal de las eclisas es de 660 milímetros, con una tolerancia de 2,5 milímetros en más o menos.

Art. 6° Las eclisas tendrán seis agujeros, cuyo diámetro y distribución serán las indicadas en el plano. La mitad del número de eclisas tendrán agujeros ovalados de la forma que indica el plano y que servirá para alojar el apéndice del tornillo.

Art. 7° Los agujeros podrán ser hechos por medio del punzón, debiendo las eclisas en este caso ser suficientemente recocidas después del punzonado. Los agujeros serán rigurosamente perpendiculares a las caras laterales de las eclisas y sin hendiduras ni rugosidades. Las rebarbas serán cuidadosamente quitadas con la lima, prohibiéndose el uso del cortafierro o martillo y del alisador.

Art. 8° Las posiciones del agujero según el eje vertical de la eclisa, como también su distribución según el eje longitudinal, deberán ser rigurosamente conformes al plano y serán verificados con la ayuda de un gabarit especial. En las dimensiones y posición de los ejes de los agujeros se permitirá una tolerancia en más o en menos de 0,5 milímetros.

Art. 9° El peso normal del par de eclisas es de 21,448 kilogramos, y será constatado sobre barras de sección y longitud rigurosamente exactas. En las recepciones parciales será

acordada sobre este peso una tolerancia en más o menos del uno por ciento.

Art. 10. Las eclisas serán cortadas en frío con la sierra mecánica, o por cualquier otro medio que no deforme la sección y según toda la longitud indicada en el plano.

Art. 11. Para hacer desaparecer las deformaciones del perfil producidas por la sierra o por las otras máquinas empleadas en el corte, se fresarán las eclisas en los dos extremos a la longitud exacta pedida.

Art. 12. Las eclisas serán enderezadas en caliente, y si es necesario rectificarlas en frío, se harán sobre un modelo de fundición provisto de canaladuras, teniendo exactamente la forma de las eclisas. Esta operación será por presión lenta y no con martillo.

Art. 13. Las eclisas deberán llevar sobre la cara exterior marcas bastante claras, indicando la fábrica, el año de fabricación y las iniciales que se designen. Estas marcas hechas en relieve, resultarán de otras grabadas en los cilindros de laminación.

Art. 14. La resistencia mínima del acero a la ruptura por tracción, deberá ser de 45 kilogramos por milímetro cuadrado de sección primitiva, con un alargamiento de 25 % y contracción de 60 %. El límite de elasticidad deberá ser por lo menos igual a la mitad de la tensión de ruptura.

Art. 15. Las probetas destinadas a los ensayos de tracción, serán tomadas inmediatamente después de la laminación, en los extremos de las barras aún no cortadas, o sea en eclisas no concluidas y en la proporción de un ensayo por lo menos, por colada de diez toneladas o fracción. Cuando sean sacadas las probetas, serán debidamente marcadas por el ingeniero, a fin de que puedan ser fácilmente reconocidas en caso necesario.

Art. 16. Además de los ensayos de tracción ya especificados, se harán los siguientes ensayos de dobladura en frío, en barras de ensayo, como en eclisas concluidas: las barras de 36 centímetros de largo y 10 centímetros de espesor, serán sacadas al mismo tiempo que las probetas para los ensayos de tracción en las barras no cortadas o en las eclisas no concluidas, y al mismo tiempo serán marcadas por el ingeniero o su delegado, para poder ser identificadas en caso necesario.

Dichas barras serán tomadas en número igual al de las probetas de tracción y deberán poderse doblar en frío hasta 180° alrededor de un cilindro cuyo radio sea igual a tres veces el espesor máximo de las eclisas, sin ofrecer rastros de rotura ni hendiduras en la parte exterior del pliegue. Estos ensayos se harán al mismo tiempo que los de tracción.

Durante la fabricación, el ingeniero o su delegado, tomarán un cierto número de eclisas concluídas, las que serán sometidas a las pruebas siguientes: colocadas debajo del martillo pilón, deberán poderse doblar en frío de un ángulo de 45°, sin presentar rajaduras ni quebraduras cerca de los agujeros, ni romperse de un modo cualquiera. El ingeniero o su delegado, operarán esta prueba sobre por lo menos un par de eclisas por cada 200 o fracción.

Art. 17. Los contratistas garantizarán las eclisas durante un término de tres años, contados desde la fecha de la fabricación. Todas las eclisas que durante este plazo se rompiesen por cualquier causa que no sea un accidente en la marcha de los trenes, serán reemplazadas en un término de seis meses por el contratista, o pagado su equivalente en efectivo, deduciendo el precio de las eclisas inutilizadas como material viejo.

Art. 18. La inspección de las eclisas se hará en la fábrica misma por un ingeniero que designará el Ministerio de Obras Públicas, siendo por cuenta de los contratistas los gastos inherentes a las pruebas. La recepción se hará después de verificados los ensayos que demuestren que las eclisas están de acuerdo con las especificaciones establecidas.

Los ensayos se harán sobre el 2 por ciento del número de eclisas de cada partida. Si ellos no satisfacen las pruebas, se rechazará toda la partida. Las eclisas que se prueben, serán selladas por el Ingeniero y serán entregadas sin cargo por el fabricante.

Art. 19. Serán rechazadas las eclisas que:

- a) Presentaren defectos de laminación, tales como hendiduras, dobleces, etc.
- b) Que no estén a calibre y no tengan las dimensiones dentro de los límites de tolerancia acordados.
- c) Que no permitan una unión de rieles satisfactoriamente.
- d) Que indicasen una conclusión incompleta o defectuosa, tal como fresaje insuficiente o desbarbamiento incompleto.

Art. 20. La vigilancia ejercida por el agente del Gobierno en la fábrica constructora, las verificaciones o pruebas y la recepción de las eclisas fabricadas, no tendrán por efecto, en ningún caso, disminuir la responsabilidad del contratista, que permanecerá íntegra hasta el término del plazo de garantía previsto por el artículo 17.

Art. 21. Después de la recepción final en la usina, las eclisas serán sumergidas en aceite secante de lino, fresco e hirviendo, y después agregadas formando paquetes por medio de hilos metálicos, y por grupo de 15 pares. Los paquetes formados para el embarque, deberán llevar un sello de plomo del Ingeniero.

TORNILLOS Y TUERCAS

Art. 1° Las presentes especificaciones tienen por objeto la provisión de tornillos para eclisas, con sus correspondientes tuercas y arandelas, destinadas a los nuevos ramales del Ferrocarril de La Plata al Meridiano V.

CONDICIONES DE LA MATERIA PRIMA

Art. 2° Los tornillos y arandelas serán de acero dulce de primera calidad. Las tuercas serán de acero fundido de primera calidad.

Art. 3° Las pruebas de resistencia del acero serán efectuadas en la usina que fabrica el acero destinado a los tornillos, arandelas y tuercas, haciéndose dos ensayos por cada 10 toneladas o fracción de acero.

Art. 4° Cada ensayo de resistencia se compondrá para los tornillos y arandelas, de un ensayo de tracción, un ensayo de doblado en frío y otro después de templado el acero, y para las tuercas, de un ensayo de tracción solamente.

Art. 5° Los ensayos de tracción serán hechos sobre barras de 20 milímetros de diámetro. La resistencia del material será por lo menos de:

Tornillos y arandelas. — 43 kilogramos por milímetro cuadrado de sección primitiva. El alargamiento mínimo deberá ser de 25 por ciento medido sobre 200 mm. de longitud primitiva, entre puntos de referencia.

Tuercas. — 50 kilogramos por milímetro cuadrado de sección primitiva. El alargamiento mínimo deberá ser de 20 por

ciento medio sobre 200 mm. de longitud primitiva entre puntos de referencia.

En todos estos casos la fractura deberá presentar una textura de grano fino, perfectamente homogénea y exenta de defectos.

Art. 6° Las pruebas de doblado serán efectuadas con barras de 200 milímetros de longitud máxima, las que deberán dejarse doblar en forma de anillo en las condiciones que se indican a continuación y sin presentar rastros de ruptura.

a) En frío: de modo que el diámetro interior sea el doble del diámetro de la barra.

b) En caliente: completamente.

c) Calentadas al rojo vivo y sumergidas en agua a 27° C., lo mismo que el ensayo a), pero el diámetro máximo será en este caso, la mitad del diámetro de la barra.

Art. 7° En caso de mal resultado, de uno cualquiera de los ensayos anteriores, se harán tres contra ensayos de la misma naturaleza, en barras de la misma colada. Si uno de estos contra ensayos diese aún mal resultado, todas las barras de esta colada serán rechazadas.

CONDICIONES DE FABRICACIÓN

Art. 8° El fileteado de los tornillos y de las tuercas deberá ser hecho en frío según la forma del filete Witworth y con el paso indicado en el plano.

Los filetes serán tallados de una manera bien precisa, cuidada y uniforme, de modo que las tuercas sean intercambiables, y que cada tuerca pueda ajustarse a mano hasta $\frac{2}{3}$, y después con la llave inglesa de más o menos 35 centímetros de largo y por un solo hombre.

Las tuercas deberán filetearse en dos operaciones.

En la primera la rosca se hará cilíndrica sobre toda la altura de la tuerca y del diámetro que corresponda a la parte superior de la tuerca, es decir, con el diámetro mínimo. En la segunda operación, se completará la rosca de la parte cilíndrica a su diámetro definitivo, y se dará la conicidad a la parte superior a la tuerca.

Art. 9° El filete ocupará una longitud útil por lo menos igual a la indicada en el plano.

Art. 10. La extremidad del filete será fresada de modo de hacer desaparecer completamente todo rastro del corte.

Art. 11. Las dimensiones serán verificadas con cuidado. Los tornillos y tuercas en los que la cabeza o el cuerpo no fuesen exactamente conformes al plano, bajo el punto de vista de las dimensiones, serán rechazados; sin embargo, se acordarán las siguientes tolerancias:

- a) 1 mm. en más en la longitud útil fileteada.
- b) 2 mm. en más o en menos en la longitud total del cuerpo del tornillo, contada a partir de la base de la cabeza.
- c) $\frac{1}{4}$ mm. en más en el diámetro de la parte fileteada.
- d) $\frac{1}{2}$ mm. en más en el diámetro de la parte no fileteada del cuerpo del tornillo.
- e) $\frac{1}{2}$ mm. en más o en menos en las dimensiones de la cabeza.
- f) $\frac{1}{2}$ mm. en más o en menos en la altura de las tuercas.

Art. 12. La cabeza de los tornillos deberá llevar en relieve, la marca del fabricante y el año de fabricación.

Art. 13. Las tuercas serán hechas con las dimensiones exactas del plano y sin defecto; no pueden ser soldadas, debiendo el hueco agujerarse. El agujero fileteado deberá encontrarse bien en el medio y a distancias iguales de las seis caras, que deberán ser trabajadas de modo que la llave normal entre completamente sin dificultad y sin dejar un juego de más de 1 mm. Las tuercas no deberán templarse ni recocerse.

PRUEBAS DE RESISTENCIA SOBRE PIEZAS CONCLUÍDAS

Art. 14. Durante las recepciones parciales se harán pruebas sobre piezas concluídas en el número que el Ingeniero o su delegado, juzgase conveniente.

Art. 15. Se probarán los tornillos en frío doblándolos a ángulo recto en la parte fileteada, para lo que se los golpeará con una maza, sin que se deba notar rastros de ruptura. Se rechazará el lote presentado si más del 10 por ciento de los tornillos sometidos a ensayo, dieran mal resultado.

Art. 16. Las tuercas serán sometidas en frío a las siguientes pruebas:

- a) Prueba de ensanchamiento. A este efecto se introducirá un mandril cónico en la abertura central, y será necesario que el agujero aumente su diámetro de $\frac{1}{10}$, sin que se produzca una ruptura o rasgadura cualquiera.

b) Prueba de aplastamiento. Para ésto se comprimirá la tuerca perpendicularmente a su eje, hasta que se toquen las paredes de la abertura central, sin que se produzcan rastros de ruptura.

Si más del 10 % de las tuercas sometidas a estas pruebas (a y b) no resisten, será rechazado el lote entero.

Art. 17. Prueba de torsión: consistirá en atornillar una tuerca en un tornillo, mantenido inmóvil en un torno. En un momento dado se coloca una cuña debajo de la tuerca, para impedir que la tuerca avance según el eje del tornillo. Se continúa haciendo girar la tuerca, con la ayuda de una llave de un metro. Después de la rotura del tornillo, deberá la tuerca permanecer intacta y exenta de rastros de ruptura. Si más del 10 % de las tuercas así probadas no resisten, el lote entero será rechazado.

Art. 18. Se harán además otras pruebas prácticas, que el Ingeniero o su delegado juzguen necesarias.

Art. 19. El Ingeniero o su delegado escogerán en cada lote un cierto número de tornillos y tuercas concluídas, que serán sometidas a la prueba siguiente: se hará una incisión al rededor del cuerpo del tornillo y se le romperá enseguida de un sólo golpe de martillo. La fractura deberá demostrar por su textura, que la calidad del acero no ha sido alterada por el calentamiento o la forja.

Art. 20. El peso teórico calculado es por tornillos y tuercas de 430 gramos. El peso normal unitario será obtenido tomando la media del peso de 500 tornillos y tuercas escogidos por el Ingeniero entre los primeros fabricados y cuyas dimensiones y forma sean lo más exactamente posible a las indicadas en el plano.

El peso efectivo será obtenido pesando 500 tornillos y tuercas, escogidos por mitad por cada una de las partes contratantes. El peso unitario resultante será tomado como base para calcular el peso total de cada lote.

Art. 21. En las recepciones parciales se acordará con relación al peso normal, una tolerancia de 1 % en más o en menos, en el lote que se reciba.

Si el peso efectivo es superior al peso normal en más del 1 %, el excedente sobre el 1 % no será pagado. Si el peso efectivo es inferior al peso normal en más del 1 % el lote entero será rechazado.

Ningún tornillo o tuerca tomado aisladamente, podrá ser aceptado si su peso efectivo difiere del peso normal de más de 2 %, en más o en menos.

Art. 22. Antes de entregar los tornillos y tuercas, se limpiarán y se engrasarán las roscas con buen aceite de máquina.

Art. 23. Los tornillos, tuercas y arandelas serán encajonados en lotes de 300 piezas, en pequeños barriles en buen estado y de bastante solidez, para que no sufran deterioro durante el viaje.

Art. 24. El contratista garantizará los tornillos, tuercas y arandelas, por el término de tres años, a partir de la fecha de recepción, debiendo reemplazar en el término de seis meses, los que resulten averiados a consecuencia de la calidad del hierro o defectos de la fabricación, o pagar el equivalente en efectivo, deduciendo el valor del tornillo o tuerca considerado como material viejo.

Art. 25. La inspección de los tornillos se hará en la fábrica misma, por un Ingeniero que designará el Ministerio de Obras Públicas, siendo por cuenta de los contratistas los gastos inherentes a las pruebas. La recepción se hará después de verificados los ensayos que demuestren que los tornillos están de acuerdo, con las especificaciones establecidas.

Art. 26. La vigilancia ejercida por el agente del Gobierno en la fábrica constructora, las verificaciones o pruebas y las recepciones de los tornillos, tuercas y arandelas, no tendrán en ningún caso, por efecto, disminuir la responsabilidad del contratista, la que permanecerá íntegra hasta la expiración del plazo de garantía, prescripto por el artículo 24.

TIRAFONDOS

Art. 1º Las presentes especificaciones tienen por objeto la provisión de tirafondos, destinados a los nuevos ramales del Ferrocarril de La Plata al Meridiano V.

CONDICIONES DE FABRICACIÓN

Art. 2º Los tirafondos será de acero dulce de la mejor calidad.

Art. 3º Los ensayos de resistencia del acero, serán efectuados en la misma usina que lo provee y a razón de un ensayo por 10 toneladas de acero o fracción.

Art. 4º Cada ensayo de resistencia se compondrá de un ensayo de tracción, uno de dobladura en frío y otro en caliente.

Art. 5º Los ensayos de tracción serán efectuados sobre probetas cuya sección no será en ningún caso inferior a 254 mm.² ni superior a 314 mm.²

La resistencia a la ruptura por tracción deberá ser por lo menos de 43 kilogramos por milímetro cuadrado de sección primitiva, con un alargamiento mínimo de 25 % medido sobre 200 mm. de longitud primitiva entre puntos de referencia. La fractura, después de rota la probeta, deberá mostrar una textura de grano fino perfectamente homogénea y exenta de defectos.

Art. 6º Los ensayos de dobladura, serán efectuados sobre barras de ensayo de 200 milímetros de largo máximo, las que deberá dejarse doblar sin mostrar rastros de ruptura, en las condiciones siguientes:

a) En frío: formando un anillo de diámetro interno igual al doble del diámetro de la barra de ensayo.

b) En caliente: completamente.

c) Calentadas al rojo vivo e introducidas enseguida en el agua a 27º C.; el diámetro del anillo formado como en el ensayo a), deberá alcanzar a la mitad del diámetro de la barra de ensayo.

Art. 7º En caso de mal resultado de uno cualquiera de los ensayos de resistencia relativos a la calidad del acero, se harán tres contraensayos de la misma clase en barras de la misma colada. Si uno de estos contraensayos no diese aún buen resultado, serán rechazadas todas las barras de la misma colada.

Art. 8º Los tirafondos serán fabricados de una sola pieza y la forma de la cabeza será obtenida en dos operaciones.

Art. 9º Las cabezas de los tirafondos serán netas, concéntricas al cuerpo del tirafondo, y presentarán rigurosamente las dimensiones indicadas en el plano. La cara cónica que forma la parte inferior de la cabeza, y por medio de la cual ésta se apoya sobre el patín del riel, tendrá exactamente la inclinación indicada en el plano, y el vértice de esa superficie cónica estará sobre el eje del tirafondo.

Las rebabas serán quitadas de modo que no produzcan ninguna aspereza, ni desgarramiento cualquiera y esto ni debajo de la cabeza, ni sobre la cara que sirve para ajustarlo; la parte

prismática de la cabeza deberá obtenerse de modo que permita sin dificultad la entrada de la llave normal, pero sin dejar más de 1 mm. de juego.

Art. 10. Los tirafondos llevarán en relieve sobre la cara esférica de la cabeza, las iniciales que se designasen y la cifra final del año de fabricación.

Art. 11. La barra del tirafondo será bien trabajada y regular; el filete, que será hecho mecánicamente en caliente, será neto y uniforme en una longitud por lo menos igual a la indicada en el plano y con el peso dado por éste.

Art. 12. La extremidad de la barra del tirafondo será biseada según un cono cuyas dimensiones serán las indicadas en el plano. Las barras de tirafondos que presenten en las extremidades un vacío de más de 4 mm. de profundidad, serán rechazadas.

Art. 13. Las dimensiones de los tirafondos serán verificadas con cuidado, por medio de diversos gabarits aprobados por el Ingeniero. Los tirafondos en los cuales la cabeza o la parte fileteada, no sean exactamente conformes al plano, tanto bajo el punto de vista de las dimensiones como de la forma, serán rechazados. Se acuerdan, sin embargo, las tolerancias siguientes:

a) 5 milímetros en más de la longitud útil de la parte fileteada.

b) 0,5 milímetros en más o en menos en el diámetro de la barra.

c) 0,5 milímetros en más o en menos de las dimensiones de la cabeza.

PRUEBAS SOBRE TIRAFONDOS CONCLUÍDOS

Art. 14. Las pruebas de resistencia a efectuar sobre los tirafondos concluídos, serán las siguientes:

Se hará un ensayo de tracción por cada diez toneladas o fracción de tirafondos. A este efecto el Ingeniero o delegado, escogerán en cada lote y teniendo en cuenta la proporción señalada, los tirafondos destinados a estos ensayos. Estos serán torneados de modo de transformar la barra fileteada en una probeta cilíndrica, cuyo diámetro no podrá en ningún caso ser inferior de 10 milímetros y cuya longitud útil entre puntos de referencia no podrá ser inferior a 80 milímetros.

La resistencia a la rotura por tracción deberá ser por lo menos de 43 kilogramos por milímetro cuadrado de sección primitiva y el alargamiento mínimo de 25 por ciento.

Art. 15. Si más del 30 por ciento de los ensayos antedichos, diesen mal resultado, se repetirán estos ensayos sobre un número igual de tirafondos. Si aún entonces más del 30 por ciento de estos últimos ensayos diesen mal resultado, se rechazará el lote entero de tirafondos.

Art. 16. Las pruebas de doblado en frío serán hechas en el número que juzgue conveniente el Ingeniero o su delegado.

a) Doblado de la barra: se deberá poder doblar los tirafondos sobre sí mismo completamente, sin que presenten rasgaduras, ni hendiduras, y sin que el filete se desprenda o se abra según su arista exterior.

b) Doblado de la cabeza a 45°. Se colocará la cabeza sobre una cuña mientras la parte fileteada del tornillo descansa en una cavidad del yunque, y golpeando con un martillo sobre la cabeza, ésta deberá poderse doblar en un ángulo de 45°. Después de esta prueba los tres planos de la cabeza deben quedar paralelos y la cabeza no debe presentar rasgadura alguna.

Art. 17. Si más del 10 por ciento de los tirafondos ensayados no resisten a uno de los ensayos anteriores, (a) o b) se rechazará el lote entero.

Art. 18. El Ingeniero o su delegado escogerán en cada lote un cierto número de tirafondos concluidos que serán sometidos a la prueba siguiente: se hará una incisión alrededor del cuerpo del tirafondo y se le romperá en seguida de un solo golpe de martillo. La fractura deberá mostrar por su textura que la calidad del acero no ha sido alterada por el calentamiento o la forja.

Art. 19. El peso teórico calculado es por tirafondo de 400 gramos.

El peso normal unitario será obtenido tomando la media del peso de 500 tirafondos escogidos, por el Ingeniero, entre los primeros fabricados y cuyas dimensiones y forma sean lo más exactamente posible igual a las indicadas en el plano.

El peso efectivo será obtenido pesando 500 tirafondos escogidos por mitad por cada una de las partes contratantes. El peso unitario resultante, será tomado como base para calcular el peso total de este lote.

Art. 20. En las recepciones parciales se acordará con relación al peso normal, una tolerancia en más o menos del 1 por ciento. Si el peso efectivo es superior al peso normal de más de 1 por ciento, el excedente sobre el 1 por ciento no será pagado. Si el peso efectivo es inferior al peso normal en más del 1 por ciento, el lote entero será rechazado. Ningún tirafondo tomado aisladamente, podrá ser aceptado si su peso efectivo difiere del peso normal de más de 2 por ciento, en más o en menos.

Art. 21. Antes de entregar los tirafondos, se limpiarán y se engrasarán las roscas con buen aceite de máquina.

Art. 22. Los tirafondos serán acondicionados en lotes de 500 piezas, en pequeños barriles en buen estado y de bastante solidez, para que no sufran deterioro durante el viaje, debiendo llevar cada barril el sello del Ingeniero.

Art. 23. El contratista garantizará los tirafondos por el término de tres años, a partir de la fecha de la recepción, debiendo reemplazar, en el término de seis meses, los que resultaren averiados a consecuencia de la calidad del hierro o defecto de fabricación, o pagar el equivalente en efectivo, deduciendo el valor del tirafondo, considerado como material viejo.

Art. 24. La inspección de los tirafondos se hará en la fábrica misma, por un Ingeniero que designará el Ministerio de Obras Públicas, siendo por cuenta de los contratistas los gastos de la inspección. La recepción se hará después de verificados los ensayos que demuestren que los tirafondos están de acuerdo con las especificaciones establecidas.

Art. 25. La vigilancia ejercida por el agente del Gobierno en la fábrica constructora, las verificaciones o pruebas y las recepciones de los tirafondos, no tendrán, en ningún caso, por efecto, disminuir la responsabilidad del contratista, la que permanecerá íntegra hasta la terminación del plazo de garantía prevista en el artículo 23.

Art. 26. Al mismo tiempo que los tirafondos, el fabricante proveerá llaves de la forma indicada en el plano, a razón de una por cada quince mil tirafondos.

CAMBIOS DE VÍA

Art. 1º El sistema, forma y detalles de los cambios de vía, se encuentran dibujados en los planos respectivos, a lo cual deberá sujetarse en todo el contratista.

CALIDAD Y CONDICIONES DE FABRICACIÓN DE LA MATERIA PRIMA

Art. 2º Todos los rieles, eclisas, tirafondos, tornillos y tuercas, deberán satisfacer a las condiciones de fabricación y pruebas establecidas en las especificaciones especiales relativas a estos materiales. Sin embargo, para los rieles se verificará además con cuidado el enderezado de los mismos sobre una plancha de fundición bien plana.

Art. 3º Las varillas de conexión de las agujas, las barras de comando, los ejes correspondientes, los cojinetes, serán de hierro forjado de primera calidad, que responderá a las condiciones de resistencia siguientes:

Resistencia a la ruptura mínima por tracción: 35 kilogramos por mm². alargamiento mínimo de 20 por ciento sobre 200 mm. de largo y 314 mm² de sección inicial. Doblado en frío formando un ángulo de 45° sin que se presenten rasgaduras ni rastros de rotura cualquiera en la parte convexa del doblado.

Art. 4º Las cuñas serán de acero colado sin burbujas y llevarán la marca especial del fundidor. El acero empleado satisfará a las condiciones de resistencia siguientes: resistencia mínima a la ruptura por tracción: 40 kilogramos por mm². Alargamiento mínimo sobre 200 mm. de longitud y 314 mm². de sección inicial, 15 por ciento.

Art. 5º Todos los pequeños accesorios como ser: cuñas, clavijas, guarniciones, etc., serán de acero dulce de buena calidad, en el que la resistencia a la ruptura por mm²., será de 40 a 45 kilogramos y el alargamiento mínimo, de 25 por ciento.

AJUSTAJE

Art. 6º Los agujeros en el alma de los rieles serán taladrados y no punzonados. Los entalles de patín de los mismos, se harán con el buril o la fresa, pero no con sacabocado.

Art. 7º Es estrictamente prohibido todo trabajo preparatorio para tratar de achicar la sección del riel con objeto de disminuir el trabajo de la cepilladora.

Art. 8º Las varillas de conexión, las barras de comando y ejes correspondientes, deberán ser perfectamente calibrados. Las extremidades que forman ejes, deberán ser perfectamente torneadas y de las dimensiones exigidas.

Art. 9° Las piezas que deben tener caras en contacto, cualquiera que sea el material empleado, serán enderezadas, cepilladas, torneadas o alisadas según el caso.

Art. 10. Los cojinetes serán cepillados exactamente, según las dimensiones y sobre las caras que interesen, ya sea el funcionamiento de la aguja del cambio o del ajustaje de las piezas entre sí, el que deberá ser hecho tan perfecto como sea posible.

Art. 11. Los tirantes serán cepillados prolijamente con las dimensiones exactas en las caras que están en contacto con la garganta de los rieles.

Art. 12. En las dimensiones de las caras de los cojinetes, se acordará una tolerancia de 2 mm. en más o menos. Sin embargo, el ingeniero o su delegado decidirán según como estén concluídos los cojinetes que se presenten, si hay lugar o no para ordenar que sean cepilladas las caras que no están en contacto con los rieles, o que intervienen en el funcionamiento de la aguja.

RECEPCIÓN DE LOS APARATOS TERMINADOS

Art. 13. Los aparatos serán inspeccionados en lo posible a medida que son concluídos y antes que se oxiden. La fábrica dará aviso al ingeniero o su delegado, por lo menos ocho días antes de la expedición. Cuando por una causa cualquiera no pudiesen el ingeniero o su delegado concurrir a la usina el día convenido, no incurrirán en responsabilidades por la pérdida de tiempo ocasionado, siempre que la recepción esté terminada antes de la fecha fijada para la recepción.

Art. 14. Cada aparato será montado antes de ser recibido. Los aparatos se presentarán de tal modo que el ingeniero o su delegado puedan efectuar un examen detallado sin dificultades de ninguna naturaleza, y aparato por aparato. Esta inspección se hará por separado para las agujas y el corazón de los cambios. El corazón de los cambios y la parte del cambio propiamente dicha, serán colocados en filas paralelas y en la mejor forma para la recepción. En ningún caso el ingeniero o su delegado admitirán la superposición de dos o más filas de aparatos.

Art. 15. Todas las piezas, salvo los tornillos, se presentarán en su estado natural, sin grasa, etc., hasta que sean examinadas por el ingeniero o su delegado. También se limpiarán

con cuidado los aparatos, que deben además estar bien secos. Esta limpieza deberá efectuarse antes de la llegada del ingeniero o su delegado, si el día de la recepción ha sido fijado de antemano.

VERIFICACIONES A QUE SE SOMETERÁN LOS APARATOS CONCLUÍDOS

Cada aparato presentado en las usinas para la recepción final en las condiciones que se han indicado, será sometido a las verificaciones siguientes:

Art. 16. Verificaciones de las partes de cruzamiento:

a) La longitud de los rieles de punta y contrapunta que forman el corazón, será exactamente las señaladas por el plano. Para verificar estas dimensiones, el ingeniero deberá servirse de la cinta de acero, tomando las medidas con toda exactitud posible, acordándose una tolerancia de 1 mm. sobre las dimensiones que consignan los planos.

b) Se verificará igualmente la longitud de los contrarrieles; la tolerancia en estas longitudes será librada al criterio del ingeniero o su delegado.

c) El ángulo de cruzamiento será exactamente igual al indicado en el plano ($5^{\circ}42'38''$), al que corresponde una tangente igual a (0,10) un décimo.

d) Los bordes de los hongos de los rieles que forman la punta del corazón y los de los contrarrieles, se hallarán exactamente en una misma línea recta (para cambio en vía recta). Esta verificación debe hacerse con un cordel, tolerándose una desviación de 1 mm.

e) La extremidad de la punta del corazón deberá hallarse sobre la bisectriz del ángulo de cruzamiento. Para tender el cordel según la bisectriz del ángulo de cruzamiento, se hará uso de dos reglas de acero, de modo que cada una de las extremidades de una misma regla esté a igual distancia del vértice del ángulo.

f) La simetría de la punta del corazón con relación a los codos de los contrarrieles, se verificará con un gabarit de chapa apropiado. El mismo gabarit servirá para verificar las dimensiones siguientes, que deberán ser rigurosamente las del plano, a saber: el espesor de la parte redondeada de la punta del corazón, el ángulo que forman con la vertical las caras laterales de éste, y los espacios que separan la punta del corazón de los codos de los contrarrieles.

g) El ángulo que forma con la vertical la cara cepillada de la punta del corazón, se verificará exactamente en toda la longitud de la cara cepillada en cuestión. Esto se hará con un gabarit especial.

h) El espacio libre que se deja para las pestañas de las ruedas será de 50 milímetros entre las aristas de los hongos de los rieles y contrarrieles y de 45 milímetros en los corazones.

i) Los espacios entre los codos de los contrarrieles y la punta del corazón, serán iguales por lo menos a las señaladas en el plano y no serán mayores, en ningún caso de más de 2 mm. Se verificará esta condición por medio de gabarit de dos secciones, de las cuales una tendrá la dimensión exacta del plano y la otra sección se aumentará de 2 mm. Será necesario que introduciendo alternativamente cada una de las secciones de este gabarit en los espacios indicados, al hacerlo deslizar lo hará con frotamiento suave el uno y con frotamiento duro el otro.

j) El enderezado según el plano de los patines deberá ser tan perfecto como sea posible. La verificación se hará dando vuelta todo el cambio, con los patines hacia arriba, y sobre éstos se hará deslizar una regla de acero bien derecha. La regla deberá poderse aplicar exactamente en todos los puntos, sin dejar espacio libre.

Art. 17. Verificación de los cambios propiamente dichos:

a) Tendrán exactamente la longitud indicada en el plano.

b) El cepillado de las agujas deberá ser tan exacto como sea posible. Las aristas vivas serán bien netas y cuidadosamente repasadas con la lima para evitar cualquier rebarba.

c) La punta de las agujas deberán en cada posición extrema, ocultarse completamente bajo el hongo del riel contra aguja, como lo indica el plano. Donde comienza el bisel del riel deberá haber un espacio de 1,5 mm. Este espacio disminuirá gradualmente, de manera de obtener un contacto completo y seguro en la punta.

d) El desplazamiento de los agujeros se hará exactamente de acuerdo con las medidas indicadas en el plano y será rigurosamente verificado.

Art. 18. El aparato de maniobras del cambio de la vía será del sistema «Ramapo», con el farol, según forma indicada en los planos.

Art. 19. Todos los agujeros de los rieles de los cambios, para ser atravesados por tornillos, serán elípticos y presentarán una diferencia de un centímetro entre el diámetro mayor de la elipse y el diámetro del tornillo.

Art. 20. Las traviesas indicadas en los planos de los cambios de vía, serán de quebracho colorado del país, y por lo tanto no se permitirá su introducción del extranjero. Sus dimensiones y distribución se ajustarán a las modificaciones respectivas de los planos.

Art. 21. En seguida de la recepción final en la usina, el fabricante enaceiterá todos los aparatos con aceite de lino secante, hervido.

Art. 22. Los precios estipulados en la serie se pagarán por cada cambio completo, colocado y concluido.

Dates y Hunt. — A. Rodríguez Jáuregui.

PLIEGO DE CONDICIONES PARA LA PROVISIÓN DE COCHES

DIMENSIONES GENERALES PARA TODOS LOS COCHES

	m.
<i>Trocha</i>	1,000
<i>Longitud</i> — De caja	17,000
Total entre cabezales	18,650
Total entre topes	19,100
Total entre puntos de apoyo	14,200
Ancho entre largueros de los costados	2,650
Entre los estribos	2,412
Total de la caja	2,700
Altura máxima del eje de tracción sobre el nivel del riel	0,780
Altura máxima del piso interior sobre el nivel del riel	1,000
Del punto más alto sobre el nivel del riel	3,737
Base total de ruedas	16,200
Base del Bogue	2,000

BOGUES Y RODADOS

Tipo de bogue. — J. C. Brill número 27 E, 2 órdenes, 17234 y 17262. Ruedas: 0,750 m.

Cajas de ejes. — De acero fundido, cojinete de bronce con ajuste de cuña.

Ejes. — De acero ácido Siemens Martín. Cuellos de 110 milímetros por 172 milímetros.

Centro de ruedas. — De acero forjado. Ajustado al eje con presión hidráulica no inferior a 50 toneladas y sin emplear cuña alguna.

Llantas. — De acero ácido Semiens Martín ajustadas al centro de la rueda por contracción y anillo de seguridad.

Garantía. — Los ejes y llantas tendrán estampado en caliente una garantía de recorrido de 250.000 kilómetros, como también las iniciales del ferrocarril, nombre del fabricante y fecha de su fabricación.

Resortes de suspensión. — Serán construídos de acero fundido al crisol, cuyas dimensiones de resistencia a la rotura por milímetro cuadrado de sección primitiva será de 60 kilogramos, límite de elasticidad, la mitad de esa cifra y la contracción veinte por ciento por lo menos. Todos los resortes deberán soportar durante cinco minutos sin deformación permanente alguna, una carga igual a la carga normal en el servicio, multiplicada por 2, 2. Igualmente, sin deformación permanente 50 oscilaciones, haciendo sufrir en cada una, una pérdida de flecha correspondiente a la producida por la carga normal multiplicada por 2, 2.

ENGANCHE

Enganche. — Central que a la vez sirve de tope; automático norteamericano «Penn».

Cadenas auxiliares. — Tendrán cadenas de seguridad dos en cada cabezal, construídas con materiales de primera calidad y con resortes «Spencer».

Barras de tracción.—Continuas provistas de arandelas «Spencer» N° 348, ocho pulgadas.

DETALLES GENERALES DE CONSTRUCCIÓN

Bastidor. — De hierro de primera calidad; reforzados en las uniones por fierros ángulos o de escuadra. Tendrán dos barras inferiores de tensión con tuercas dobles al centro y apoyos de acero fundido. En ambos extremos del bastidor se formarán dos plataformas de acceso. Las plataformas en los coches de primera clase (salones dormitorios y comedores) serán de tipo cerrado con puertas semejantes a las de cabecera, hacia ambos lados y diafragma de unión con los otros coches. Los diafragmas serán de los tipos más sencillos, que se man-

tengan arrimados uno con otro por medio de resortes y sin ganchos, cadenas u otros accesorios de acoplamiento.

Caja. — Todo el armazón de la caja será construído de la mejor madera, roble o pino amarillo. Las soleras longitudinales de arriba y abajo de los montantes serán de una sola pieza ensambladas a espiga con los montantes, tanto abajo como arriba, reforzados por escuadras de hierro forjado que ajustan con tornillos a tuerca. En cada montante se colocará un stay de hierro con tuerca y rosca en un extremo, el que pasará de la solera inferior a la superior para ligarlas sólidamente. Antes de efectuarse las uniones de las diferentes piezas que componen el corazón de la caja, todas las espigas y el interior de las muescas recibirán dos manos de pintura.

Forro de la caja. — Será forrada exteriormente con tablas de madera flexible muy bien estacionada y selecta, teck, pitiribi, caoba o semejantes. Los listones no tendrán un ancho mayor de sesenta milímetros. El ajuste de los listones será hecho con la mayor proligidad, machimbrado como indica el croquis. Este forro irá todo asegurado a tornillos de bronce, no aceptándose nada clavado.

Seccionado de la caja. — A los efectos del embalaje y transporte se tendrá especial cuidado en que éste sea muy bien hecho, teniendo en cuenta que al hacerse el montaje del coche su ajuste sea tan perfecto que no permita dislocaciones en las juntas con un servicio normal.

Techo. — Será doble, con buena ventilación, de tipo continuo (sin claraboya) y provisto de torpedos de ventilación con registro manejable desde el interior. La armadura deberá ser construída sólidamente de madera de roble reforzado con arcos metálicos. El forro interior y exterior será de tablas de pino blanco machimbradas y colocadas paralelamente al eje del coche. Todo el techo estará cubierto en su exterior para evitar que penetre el agua con un forro de linoleum asfaltado de primera calidad y según la muestra que se acepte. Los listones del forro interior y exterior no tendrán el mismo largo para poder efectuar las juntas corridas sin afectar la normalidad en ningún caso.

Puertas exteriores. — Las puertas de acceso al coche se dispondrán al centro de ambos frentes. Serán de la misma madera del exterior del coche. Parte inferior dos tableros de ma-

dera y parte superior dividido en dos secciones en sentido vertical con cristales biselados y grabados con las iniciales del ferrocarril. Estarán provistas de cerraduras sólidamente construidas. Las bisagras serán con resorte de una construcción tal que las puertas se cierren solas. En el piso se pondrán retenes con resortes y topes de goma para poder mantener las puertas abiertas.

Puertas interiores. — Las puertas serán giratorias con bisagras, forradas en su parte inferior con madera y cristales grabados en la parte superior.

Letrinas y lavatorios. — El interior estará forrado de chapa de hierro enlozado hasta la altura de un metro y cincuenta centímetros y el piso con chapa de hierro galvanizado. Todos los artefactos serán de primera calidad y del modelo sanitario más sencillo y eficaz. En el lavatorio se colocará un depósito con filtro para el agua. En los pisos se colocará un desagüe para facilitar la limpieza.

Piso. — El piso será doble, con tablonces de pino de tea de primera calidad, colocados transversalmente al coche y asegurados a los largueros por medio de tornillos. Todas las tablas del piso serán machimbradas.

Disposición interior. — La disposición interior del coche, medidas de asientos, disposiciones de letrinas y lavatorios, se hará de acuerdo con el croquis respectivo.

Frenos. — Todos los coches serán provistos de frenos «Vacío automático», que actuará sobre todas las ruedas del vehículo. Los frenos podrán ser también maniobrados a mano, mediante palancas y barra con cadena desde ambas plataformas del coche. Los accesorios del freno serán de hierro batido a excepción de las zapatas que serán de fundición. Todas las piezas principales tendrán estampadas las iniciales del ferrocarril.

Alumbrado. — Será eléctrico, sistema «Stone», provisto de disyuntor automático de inversión que evite la sobrecarga de los acumuladores. La distribución de las lámparas será de acuerdo con las indicaciones de los croquis. Los interruptores estarán colocados en cajas cerradas para que sólo puedan ser maniobrados por el personal del tren. Acumuladores «Tonum» tipo bajo de trece placas.

Pintura. — La construcción de hierro, ruedas, cajas de eje, serán pintadas de color negro. El exterior de la caja una mano de aceite de lino y tres de barniz de primera calidad. No llevarán letreros, numeración ni filetes de ninguna clase. Interior dos manos de buen barniz. En el interior en ambos frentes se inscribirá el número de asientos que contiene el compartimento, además llevará las inscripciones «Salón de fumar» en los compartimentos grandes de cada coche, y «Es prohibido fumar» en los chicos; abajo, sobre el cabezal, el peso propio del coche. Además en un punto visible del bastidor, se colocará una placa con el nombre del fabricante y año de construcción.

Materiales y mano de obra. — Todos los materiales a emplearse en la construcción de estos vehículos, como también de sus piezas de repuestos, serán de la mejor calidad, la mano de obra debe ser lo más perfecta posible y todos los aparatos e instalaciones del tipo más moderno.

Hierro forjado. — Todas las piezas forjadas serán prolijamente terminadas. El hierro que se emplee en la construcción de aparatos de enganche, cadenas de seguridad, aparejos de frenos, escuadras, aros de resortes, pernos, tuercas, tornillos, etcétera, tendrán una resistencia a la ruptura de treinta y seis kilogramos por milímetro cuadrado de sección primitiva, con una contracción no menor de treinta y cuatro por ciento. Los hierros ángulos y en U, planchas de soportes, guías, etc., y todos los demás hierros no especificados tendrán una resistencia a la ruptura de treinta y cuatro kilogramos por milímetro cuadrado de sección primitiva, con una contracción no menor de treinta y cuatro por ciento.

CONDICIONES ESPECIALES

COCHES DE PRIMERA CLASE

Capacidad. — Cuarenta y nueve asientos.

Acabado interior. — El interior será forrado enteramente de caoba o cerezo o roble obscuro macizo, no aceptándose enchapado. Las maderas serán bien pulidas y todas las molduras y tapajuntas irán sujetas con tornillos de bronce. Los ciellorrasos serán de cartón comprimido liso con pequeñas rinconeras en relieve y tapajuntas haciendo juego, todo pintado blancomate.

Ventanas. — Estarán provistas de un solo cristal y persianas. Las aldabas de las ventanas y persianas permitirán abrirlas parcial y totalmente, con un resorte en la parte inferior, de manera que la ventana no pueda ser abierta de la parte de afuera, una vez cerrada. Las aldabas deben ser de tipo exterior, es decir, que no debe incrustarse ninguna parte de ella en el marco de la ventanilla o persianas, a fin de no debilitarlos.

Piso. — Irá cubierto de linoleum americano de primera calidad de color, liso.

Herrajes. — Todos los bronce para lámparas, cerraduras, bisagras, perchas, redes para equipaje, etc., serán de bronce oxidado y grabado. Donde debe emplearse el hierro será bronceado.

Asientos. — Serán todos de los tipos «Walkover» de «Haley y Kilburn, Peters» o análogos, siempre que sean de mecanismo de inversión cómodo, sencillo y fuerte, con armazón de madera (caoba, roble oscuro o cerezo) y forrados en marroquín de primera calidad.

CONDICIONES ESPECIALES

COCHES DE SEGUNDA CLASE

Capacidad. — Sesenta y ocho asientos.

Acabado interior. — Será forrado con tablas de pinotea selecto, machimbradas colocadas en sentido vertical, perfectamente pulidas y barnizadas. Cielorrasos también de pinotea.

Ventanas. — Estarán provistas de cristales sencillos y persianas. Las aldabas de las ventanas permitirán abrirlas total o parcialmente. Tendrán un resorte en la parte inferior, de manera que estando cerrada la ventana no pueda ser abierta del exterior. Igual observación que para los de primera clase respecto a las aldabas de las ventanas y persianas.

Herrajes. — Todos los bronce para lámparas, cerraduras, bisagras, perchas, redes para equipajes, etc., serán de bronce oxidado y liso; donde deba emplearse el hierro será esmaltado.

Asientos. — Serán del tipo «Walkover de Haley y Kilburn», número ochenta y tres cuartos o también de otros tipos análogos, siempre que sean reversibles y de mecanismo cómodo, sencillo y fuerte. Asientos y respaldos serán de madera selecta bien trabajada y barnizada.

Piso. — Terminado con dos manos de pintura especial de buena calidad.

CONDICIONES ESPECIALES**COCHES COMEDORES Y COCINAS**

Los frentes de unión de ambos coches estarán preparados para arrimarse lo más posible uno al otro. Los elementos de enganche estarán constituidos por barra central y auxiliares y paragolpes en forma semejante a la de unión entre locomotora y ténder, debiendo reunir el conjunto las mejores condiciones de flexibilidad, seguridad y sencillez. Las mismas condiciones se exigirán para el puente de unión de los dos vehículos. La portada de comunicación entre los dos coches será amplia midiendo un metro y doscientos milímetros de ancho por dos metros de altura. El interior irá dispuesto como indica el croquis respectivo y se ajustará al mismo perfil de los demás coches. En ambos ángulos el comedor del lado de unión con el coche cocina se dispondrán dos cristaleros formando rinconera. Los dos compartimentos del coche cocina serán terminados en la misma forma del salón comedor y dispuestos en forma tal que se adapten como alojamiento para el personal de servicio. Además de las medidas que figuran en el croquis la construcción se sujetará en lo posible a las dimensiones que resulten por escala. Cada vehículo dispondrá de su equipo independiente de alumbrado. La instalación de campanillas comprenderá el salón comedor y los compartimentos convirgiendo todo en un cuadro indicador en el sitio destinado al encargado. En el coche - cocina se instalará un depósito de víveres con divisiones que reúnan las condiciones necesarias para la buena conservación de los diferentes artículos alimenticios. La dotación de tanques para agua que podrá ocupar con preferencia la parte superior de la galería lateral del coche - cocina, contendrá la cantidad necesaria para un buen servicio.

CONDICIONES ESPECIALES**COCHES DORMITORIOS**

En la puerta de cada camarote irán marcados los números de las camas que corresponden, la numeración de camas será correlativa en cada coche de uno a veinte. Las luces irán dispuestas como indica el croquis. En los camarotes irán dos luces en cada uno y además una lámpara rinconera con llave independiente en cada cama baja. La distribución de venta-

nillas debe ser como se indica en la planta en el croquis respectivo. Los tanques de agua podrán ocupar el espacio arriba del pasadizo lateral y su capacidad debe ser calculada para proporcionar un buen servicio.

PLANOS Y LISTAS

Antes de firmarse el último certificado, la fábrica habrá entregado al Representante del Gobierno los siguientes documentos relativos a cada tipo de vehículo provisto por la fábrica. Primero: un juego completo de planos hechos en tela y a mano, comprendiendo: a) plano general del vehículo con sus correspondientes vistas, cortes y plantas. Todo en escala de uno en diez y en una misma tela. b) Plano de conjunto y de detalles que comprenda absolutamente todas sin excluir una sola parte del vehículo. Los planos serán perfectamente acotados y rigurosamente de acuerdo con la construcción, de modo que sea posible la construcción, modificación o reparación de cualquier pieza o parte del vehículo con solo ajustarse estrictamente a los planos. Las dimensiones serán en milímetros y todas las anotaciones, título, etc., escritas en correcto castellano o francés, en cuanto sea posible. 2º: La casa proveedora remitirá con los planos arriba mencionados una lista completa del conjunto y detalles de los vehículos. Dicha lista escrita en castellano o francés deberá comprender absolutamente todas las piezas por pequeñas que ellas sean, así como las partes de que constan. Todas las partes o piezas de los vehículos tendrán un número de orden que debe estar en correspondencia con los planos. Quedan excluidos de esta condición todos los aparatos o partes del vehículo que en cumplimiento de estas estipulaciones no sean construídos por la fábrica. El gobierno se compromete a no darles a los planos arriba mencionados o a sus copias, otro uso que el que derive de las necesidades relativas a reparaciones, modificaciones o renovación de piezas en los talleres del ferrocarril, tomando las medidas que crea conveniente para evitar que otras fábricas obtengan dichos planos o copias bajo ningún caso sin la autorización legal de la casa constructora.

LISTA DE REPUESTO PARA COCHES

- 12 Bogues «Briil» número veintisiete E-2, completos.
 40 Pares de ruedas enllantadas y con ejes colocados.
 150 Llantas en bruto.
 100 Cojinetes para eje.
 50 Cuñas para cojinetes.
 30 Juegos elástico elíptico para bogue.
 50 Paragolpes completos «Penn».
 60 Cadenas auxiliares completas.
 100 Chatas de tracción.
 120 Arandelas «Spencer» número trescientos cuarenta y ocho, ocho pulgadas.
 120 Mangas de acoplamiento de freno.
 20 Cilindros de freno con accesorios completos.
 15 Baterías de acumuladores (doce elementos cada uno) «Tonum» tipo «Bajo, de trece placas».
 3 Dínamos «Stone».

Dates y Hunt. — A. Rodríguez Jáuregui.

PLIEGO DE CONDICIONES PARA LA PROVISIÓN DE VAGONES

DIMENSIONES GENERALES PARA TODOS LOS VAGONES

	m.
<i>Trocha</i>	1,000
<i>Longitud.</i> — Total entre cabezales	10,465
Total entre topes	11,208
Total entre los puntos de apoyo sobre el bogue	7,10
<i>Ancho.</i> — Entre los largueros	2,185
Entre los costados de la caja	2,455
<i>Altura.</i> — Máxima del eje de tracción sobre el nivel del riel	0,780
Máxima del piso sobre el nivel del riel	0,950
Del punto más alto del vehículo sobre el nivel del riel	3,350
<i>Base de ruedas.</i> — Del vagón	8,534
Del bogue	1,524

BOGUES Y RODADOS

Tipo de bogue. — «Diamond», igual al de los vehículos actuales.

Ruedas, setecientos cincuenta milímetros.

Cajas de ejes. — De acero fundido M. C. B. Cojinetes de bronce con ajuste de cuña.

Ejes. — De acero ácido Siemens Martín. Cuello, ciento catorce milímetros por doscientos tres milímetros.

Centros de ruedas. — De acero forjado. Ajustados al eje con presión hidráulica no inferior a cincuenta toneladas y sin emplear cuña alguna.

Llantas. — De acero ácido Siemens Martín, ajustadas al centro de rueda por contracción y aro de seguridad.

Garantía. — Los ejes y llantas tendrán estampados en caliente una garantía de recorrido de ciento cincuenta mil kilómetros, como también las iniciales del ferrocarril, nombre del fabricante y fecha de su fabricación.

ENGANCHES

Enganche central. — Que a la vez sirve de tope. Automático norteamericano «Penn».

Seguridad. — Tendrán cadenas de seguridad, dos en cada cabezal, construídas con material de primera calidad y con resortes «Spencer Moulton».

Barras de tracción. — Continuas de barras sencillas de cincuenta y dos milímetros de diámetro, con resortes espirales de acero que reunan las mismas condiciones de los resortes de suspensión.

PESO Y CAPACIDAD DE CARGA

Vagones	Tara kilogramos	Carga kilogramos
Cubiertos 1:2 $\frac{1}{2}$	12,000	30,000
Media caja 1:3	10,000	30,000
Plataforma 1:3 2	9,150	30,000
Hacienda 1:2 $\frac{1}{4}$	13,000	30,000

Bastidor. — Todos los vagones tendrán bastidor de acero modelo «King» igual a los existentes actualmente.

Resortes de suspensión. — Serán construídos de acero fundido en crisol cuyas dimensiones de resistencia a la rotura por milímetro cuadrado de sección primitiva será de sesenta y cinco kilogramos. El límite de elasticidad, la mitad de esa cifra, y la contracción, veinte por ciento por lo menos. Todos los resor-

tes deberán soportar durante cinco minutos, sin deformación permanente alguna, una carga igual a su carga normal en servicio multiplicada por 2, 2. Igualmente sin deformación permanente cincuenta oscilaciones, haciendo sufrir en cada una, una pérdida de flecha correspondiente a la producida por la carga normal multiplicada por 2, 2.

Cojinetes. — Serán de bronce de una composición que se ajuste al peso que actuará sobre los ejes, tomando por base la velocidad máxima de setenta kilómetros por hora.

Hierro forjado. — Todas las piezas de hierro forjado serán prolijamente terminadas. El hierro que se emplee en la construcción de aparatos de enganche, cadenas de seguridad, aparejos de frenos, escuadras, pernos, tuercas, tornillos, etc., tendrán una resistencia a la rotura por milímetro cuadrado de sección primitiva, de treinta y seis kilogramos, con una contracción no menor de treinta y cuatro por ciento. Los hierros ángulos y en U, planchas, soportes, guías, etc., y todos los demás hierros no especificados anteriormente, tendrán una resistencia a la rotura por milímetro cuadrado de sección primitiva, de treinta y cuatro kilogramos, con una contracción no menor de treinta y cuatro por ciento.

Materiales y mano de obra. — Todos los materiales a emplearse en la construcción de los vagones, como también de sus piezas de repuesto, serán de la mejor calidad. La mano de obra debe ser lo más perfecta posible y todos los aparatos e instalaciones de lo más moderno. Todas las dimensiones de las diferentes piezas que componen los vagones (salvo las indicadas especialmente), lo mismo que el espesor de los materiales que se emplearán en su construcción, quedarán a determinarse por el fabricante, el que deberá ajustarse a lo que mejor aconseja la práctica, la ciencia y el servicio a que se destinan.

Pintura. — Todos los vehículos recibirán dos manos de pintura, gris plomo, además de la primitiva y la masilla. Toda la parte metálica será pintada en color negro. El interior de las cajas será pintado de color amarillo oscuro.

VAGONES CUBIERTOS

Caja. — El armazón de la caja consistirá, por lo menos, de cuatro montantes esquineros, dos intermedios entre cada esquina y los de la puerta, y dos entre las esquinas en cada



frente, haciendo un total de veinte montantes. Estos, lo mismo que las soleras y diagonales serán de una sola pieza y de acero laminado o prensado. Las soleras, montantes y diagonales, estarán bien ensamblados entre sí por medio de remaches reforzados por escuadra de hierro batido. En general, el armazón tendrá todas las diagonales y refuerzos necesarios para su consolidación y rigidez. El armazón será forrado con tablas machimbradas de pinotea, cuyo espesor no será menor de veinte milímetros y su ancho de noventa milímetros. El forro será colocado horizontalmente y fijado al armazón de la caja por medio de tornillos. El forro podrá ser también de acero laminado, con los refuerzos necesarios.

Puertas. — Cada vagón tendrá una puerta a cada costado, con una abertura de un metro ochocientos cincuenta milímetros. El marco de la puerta y diagonales serán de hierro; la puerta forrada con tablas de pinotea, de las mismas dimensiones que las empleadas en el forro de la caja; correrán en la parte superior sobre roldanas en una guía y abajo tendrá la puerta una guía corrida que deslizará sobre apoyos de hierro fundido, alternados a distancias convenientes. Las puertas estarán dispuestas en forma de evitar que penetre el agua de la lluvia en el interior del vehículo. Se abrirán hacia la derecha y estarán provistas de las manijas necesarias a ese objeto. Las puertas serán obturables mediante pernos e hierros con aldabas de dos agujeros cada una, las que permitirán cerrar la puerta completamente o dejar una abertura de cien milímetros aproximadamente. Los pernos de ajuste con las aldabas, tendrán un agujero para un pasador, el cual, por su parte, estará provisto de un agujero para emplomar y cerrar con candados.

Techos. — Los techos deberán ser construidos en forma de media luna, con chapas de hierro galvanizado acanalado, colocados sobre arcos de hierro T, con un forro interior de pino amarillo, de veinte milímetros de espesor. Siendo los vagones destinados al transporte de mercaderías, la construcción de la caja, pisos, techos y puertas, deben responder a la condición que haga imposible substraer o cambiar las mercaderías, sin romper alguna parte o dejar rastros visibles de haber sido abierto.



VAGONES DE MEDIA CAJA

Caja. — La altura de los costados sobre el nivel del piso será de ochocientos milímetros y la altura en el centro de las cabeceras a media luna, será de un metro ciento quince milímetros. Tendrá una longrino de madera, colocada en el centro por la parte superior de las cabeceras, que correrá en todo el largo del vagón. Los parantes para sostener los costados y cabeceras serán interiores.

Puertas. — Tendrán un puerta en cada costado que se abrirá hacia abajo, con dos bisagras de hierro forjado y dos aldabas provistas de resortes Monarch.

VAGONES PLATAFORMA

En el largo y frente, sobre el piso, tendrán hierros ángulos asegurados a los tablones por medio de tornillos. Tendrán ocho estacas de cada lado y dos sobre cada frente, distribuidas proporcionalmente, cuya altura será de un metro. Estarán colocadas en el bastidor por medio de grapas. Serán hechas de poner y sacar cuando convenga y aseguradas al bastidor por medio de cadenas y tornillos con tuercas.

VAGONES DE HACIENDA

Jaulas. — Su construcción, en general, deberá adaptarse al servicio indicado. Las jaulas serán convenientemente construidas según el sistema generalmente adoptado para esta clase de vehículos. Los montantes, esquineros, intermedios, diagonales y soleras, serán de madera de roble bien sazónada y estacionada, de una sola pieza, ensamblada a muesca y espiga y reforzada en las uniones por hierros ángulos fijados por medio de tornillos con tuercas. Los arcos irán provistos de las perforaciones necesarias para poder colocar un techo de chapa de hierro galvanizado. Estas chapas, perfectamente curvadas, según los arcos, serán suministradas junto con los vagones. Los parantes interiores deberán ser hechos de manera que las ensambladuras correspondan a un solo plano vertical, sin ganchos, tuercas u otros salientes que puedan dañar a los animales. Superiormente, los montantes de ambos lados estarán ligados por medio de arcos de acero, ángulo o T, cuyas extremidades serán dobladas hacia abajo y atornilladas a los montantes y soleras del marco superior.

Puertas. — En las cabeceras tendrán puertas en dos hojas patente «Jansen», iguales a las de los vagones actuales y una

plataforma plegadiza inferior. Su disposición permitirá la intercomunicación para embarcar el ganado por el extremo de un vehículo.

Pisos. — El piso será construido de quebracho blanco argentino y de manera que impida el resbalamiento longitudinal y lateral de los animales, durante la marcha del tren y que dé suficiente salida a los residuos de los mismos. Los bordes de los pisos en las aberturas de las puertas serán protegidos por hierros ángulos fijados con tornillos a los tablones. Los pisos y paramentos de los vagones serán construídos de manera que queden unidos por sus extremidades, cuando las puertas de las cabeceras sean abiertas a los efectos de la carga y no presenten solución de continuidad de más de cincuenta milímetros.

Estribos. — Cada vagón estará provisto de estribos para subir al interior.

Letreros y numeración. — Las iniciales del ferrocarril y numeración irán pintados en las esquinas superiores de los vagones cubiertos y jaulas, en ambos extremos de las cajas en los altos bordes y plataformas, según los modelos que se entregarán. En los extremos del bastidor en un punto diagonalmente opuesto, se inscribirá la carga máxima que podrá soportar el vehículo y su peso propio en kilogramos. En un punto visible del bastidor será colocada una placa con el nombre del fabricante y año de construcción.

Freno. — Todos los vagones estarán dotados de freno a mano que actuará sobre todas las ruedas. Además todos los vagones estarán provistos de cañerías y mangas de comunicación para freno al vacío.

FURGONES PARA TRENES DE CARGA

DIMENSIONES

	m.
<i>Longitud.</i> — Total entre cabezales	6,070
Total entre topes	6,500
Total de la caja	4,600
<i>Ancho.</i> — Total entre largueros	2,650
Entre los estribos	2,412
<i>Altura.</i> — Total de la caja	2,675
Máxima del piso de la plataforma sobre el nivel del riel.	0,950
Del punto más alto del vehículo	3,737
<i>Bases de ruedas.</i> — Total	2,745

Rodado. — Sin bogues. Tipo de cuatro ruedas. Ruedas de 0,750 m. de diámetro.

Cajas de ejes, ejes, llantas, garantía, enganche y cadenas de seguridad. — Igual que lo especificado para vagones.

Bastidor. — Todo de acero. Pedestales de hierro fundido.

Caja. — Armazón y forros exterior e interior de pinotea. En cada extremo tendrá una plataforma con sus barandas, pasamanos y estribos. En las cabeceras tendrá puertas de acceso y dos ventanas a cada costado de la caja. El techo será construido con doble forro según lo establecido para los coches de pasajeros. Tendrá dos cajas interiores a cada costado de seiscientos milímetros por dos metros para herramientas y material de socorro. A los costados y en cada extremo superior, como también en los cabezales, tendrá soportes de hierro para las luces y discos de señales.

Freno. — Estarán provistos de freno a mano.

Nota. — Los detalles especificados deberán ajustarse a los del material rodante existente, para lo cual se entregarán en oportunidad los planos o croquis que al efecto necesite el proveedor.

PLANOS Y LISTAS

Antes de firmarse el último certificado, la fábrica habrá entregado al representante del Gobierno los siguientes documentos relativos a cada tipo de vehículo provistos por la fábrica.

1° Un juego completo de planos hechos en tela y a mano, comprendiendo: a) Plano general del vehículo con sus correspondientes vistas, cortes y planta. Todo en escala de uno en diez. b) Plano de conjunto y de detalles que comprende absolutamente todas sin excluir una sola parte del vehículo. Los planos serán perfectamente acotados y rigurosamente de acuerdo con la construcción, de modo que, sea posible la construcción, modificación o reparación de cualquier pieza o parte del vehículo, con solo ajustarse estrictamente a los planos. Las dimensiones serán en milímetros y todas las anotaciones, título, etc., escritas en correcto castellano o francés, en cuanto sea posible.

2° La casa proveedora remitirá con los planos arriba mencionados una lista completa del conjunto y detalle de los vehículos. Dicha lista escrita en castellano o en francés, deberá comprender absolutamente todas las piezas por pequeñas

que ellas sean, así como las partes de que consten. Todas las partes o piezas de los vehículos tendrán un número de orden que debe estar en correspondencia con los planos. Quedan excluidos de esta condición todos los aparatos o partes del vehículo que en cumplimiento de estas estipulaciones no sean construídos por la fábrica. El Gobierno se compromete a no dar a los planos arriba mencionados, o a sus copias, otro uso que el que derive de las necesidades relativas a reparaciones, modificaciones o renovación de piezas en los talleres del ferrocarril, tomando las medidas que crea convenientes para evitar que otras fábricas obtengan dichos planos o copias bajo ningún caso, sin la autorización legal de la casa constructora.

LISTA DE REPUESTO PARA VAGONES

- 20 Bogues «Diamond», completos.
- 150 Cajas de ejes.
- 150 Guías de cajas de ejes.
- 150 Centros de ruedas.
- 150 Llantas en bruto.
- 80 Ejes.
- 200 Cojinetes de bronce.
- 200 Resortes de suspensión.
- 400 Cadenas auxiliares completas.
- 50 Enganches «Penn» completos y con resortes de tracción.
- 20 Barras de tracción completas.
- 10 Elásticos de suspensión para furgones de carga.
- 20 Pedestales de cajas de ejes para furgones.
- 200 Mangas de acoplamientos de frenos.

Dates y Hunt. — A. Rodríguez Jáuregui.

Por tanto: Entre el señor Gobernador a nombre de la Provincia, por una parte, y por la otra, los señores Dates y Hunt, celebran el presente contrato bajo las cláusulas y condiciones siguientes:

I

BASES DEL CONTRATO

CELEBRADO ENTRE EL PODER EJECUTIVO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (EN ADELANTO DESIGNADO INDISTINTAMENTE POR EL «GOBIERNO Y EL PODER EJECUTIVO») POR UNA PARTE Y LA EMPRESA FORMADA POR LOS INGENIEROS SEÑORES DATES Y HUNT (EN LO SUCESIVO DESIGNADA POR LA «EMPRESA») POR OTRA PARTE, PARA LA CONSTRUCCIÓN DE RAMALES DEL FERROCARRIL PROVINCIAL.

I. — MOTIVO DEL CONTRATO

Art. 1º La Empresa se obliga a ejecutar las obras necesarias para la construcción y provisión de material fijo y rodante que se especifica en el presente contrato, con destino a los ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a construirse conforme a las Leyes del 18 de octubre de 1907, septiembre de 1913 y decreto del 25 de julio de 1922, en un todo de acuerdo con los planos, especificaciones, cómputos y precios unitarios que se consignan más adelante, dentro de un kilometraje máximo de seiscientos cincuenta kilómetros y hasta cubrir los fondos de que se disponga de los autorizados por el artículo 4º de la Ley de 10 de septiembre de 1913.

II. — DOCUMENTOS INCORPORADOS AL CONTRATO

Art. 2º Formarán parte integrante de este contrato los siguientes documentos:

- a) Las Leyes del 18 de octubre de 1907, 10 de septiembre de 1913 y 19 de mayo de 1922.
- b) Decreto del Poder Ejecutivo de julio 25 de 1922.
- c) Decreto del Poder Ejecutivo del 21 de marzo de 1923, sobre aceptación, en principio, de la propuesta de la Empresa.
- d) Los planos a que se refiere el artículo 3º.
- e) Las especificaciones para la construcción y material rodante y fijo.
- f) Contrato social, Dates y Hunt.

Art. 3º Los planos que se entregarán a la Empresa y que constituyen el proyecto son los siguientes:

- Planimetrías generales y parciales.
- Perfiles longitudinales y transversales.
- Tipos de puentes con tramos de tres metros de luz.
- Tipos de puentes con tramos de diez metros de luz.

Tipos de puentes con tramos de veinte metros de luz.
 Tipos de puentes con tramos de treinta metros de luz.
 Tipos de puentes con tramos de cincuenta metros de luz.
 Tipos de pasajes a nivel y accesorios.
 Tipos de pasajes a alto o bajo nivel y accesorios.
 Edificios de estaciones.
 Galpones de carga para estaciones.
 Depósitos de locomotoras.
 Depósitos de coches.
 Depósito de agua y accesorios.
 Casillas de camineros.
 Edificio para pasajeros para la estación de La Plata.
 Talleres.
 Tipo de riel, material, accesorios y durmientes de madera dura o de acero, con la distribución correspondiente.
 Tipos de locomotoras de carga, pasajeros y maniobras.
 Tipos de cambios de vías y cruzamientos.
 Tipos de coches de pasajeros de primera y segunda clase.
 Tipos de furgones para trenes de pasajeros y de carga.
 Tipos de las distintas clases de vagones cubiertos, de media caja, para ganado, vagón de auxilio equipado, vagón grúa, vagón tanque para petróleo, vagón para piedra.
 Especificaciones de las piezas de repuestos para material rodante.
 Tipo de mesa giratoria.
 Tipo de báscula para vagones.
 Tipo de básculas para tren rodante en general.
 Tipos de barreras para pasos a nivel.
 Tipo de casillas para guardabarreras.
 Todo otro plano que tenga relación con las obras y que no se encuentre aquí indicado.

Un ejemplar firmado de estos planos será entregado en su debido tiempo a la Empresa, la que a su vez firmará otro que será conservado en el Archivo del Ministerio de Obras Públicas, para que sirva como documento auténtico para lo que hubiere lugar.

Art. 4º El Poder Ejecutivo podrá introducir en el proyecto todas las modificaciones que juzgue conveniente sin alterar las bases del contrato y a ellas deberá sujetarse la Empresa.

III. — ADQUISICIÓN DE TERRENOS

Art. 5° La adquisición y entrega de los terrenos con destino a la vía, estaciones, talleres, etc., será de cargo de la Provincia, según Ley de 18 de octubre de 1907. Las expropiaciones se harán a medida que el estado de las obras lo requiera,

IV. — EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y PLAZOS

Art. 6° Las obras se ejecutarán bajo la dirección y responsabilidad exclusiva de la Empresa constructora, representada por los ingenieros Dates y Hunt y estarán bajo la inspección del Ministerio de Obras Públicas, que la ejercerá por medio del personal de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial que al efecto designe el Poder Ejecutivo y a cuya satisfacción deberán ejecutarse dichas obras.

Art. 7° La Empresa establecerá, con acuerdo del Ministerio de Obras Públicas, el plan de los trabajos a realizar, el cual una vez aprobado no podrá ser modificado por la Empresa sin previo consentimiento de aquél.

Art. 8° La recepción de las líneas se hará por secciones, considerándose como tales las siguientes:

La Plata a Avellaneda, una sección.

De línea troncal a Azul, dos secciones.

Desde línea al Azul hasta Olavarría, una sección.

Azul a Tandil, una sección.

Azul a Juárez, una sección.

Estación Amalia a Vedia, dos secciones.

Estación Hirsch a Roberts, una sección.

Estación Magnano a Meridiano V, una sección.

Ramales vía secundaria, dos secciones.

Art. 9° La Empresa iniciará los trabajos dentro de los treinta días de la fecha de la entrega del replanteo y la entrega de los terrenos correspondientes a cincuenta kilómetros por lo menos, lo que se hará por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril. No se replantearán más de tres secciones simultáneamente, debiendo iniciarse el primer replanteo dentro de los treinta días de la firma del presente contrato. Las entregas subsiguientes de replanteo y terrenos, hasta contemplar cada sección, se harán a razón de cincuenta kilómetros mensuales por lo menos.

Art. 10. La Empresa deberá entregar la primera sección lista para el servicio, dentro de los doce meses de la fecha de la recepción del kilometraje total de replanteo, siempre que no medien las circunstancias previstas en el artículo 2º, inciso 4º de la Ley de 1907. Las secciones restantes cuya construcción se hará en el orden que establezca el Poder Ejecutivo dentro de las limitaciones de la última parte del artículo 1º, conforme al plan de trabajos aprobado, deberán entregarse listas igualmente a los doce meses de la recepción del kilometraje del replanteo total de cada una.

V. — INSPECCIÓN, MEDICIONES Y RECEPCIÓN

Art. 11. La inspección y recepción de los trabajos y materiales se hará de acuerdo con las cláusulas establecidas en las leyes, especificaciones incorporadas a este contrato, a las disposiciones que siguen, y en todo aquello que no se oponga a las mismas, a las modificaciones que de común acuerdo entre las partes contratantes convengan introducir.

Art. 12. A los efectos de este contrato, la inspección del Gobierno se dividirá en dos partes: La primera tendrá a su cargo los materiales y trabajos dentro de la república y la segunda se referirá a los materiales y trabajos que se ejecuten en el extranjero. Esta inspección se cumplirá por el personal que al efecto designe el Poder Ejecutivo.

Art. 13. A los efectos de inspeccionar los materiales en el extranjero la Empresa dará aviso al Ministerio de Obras Públicas con un mes de anticipación, por lo menos, de la fecha en que deba empezarse cualquier trabajo en el extranjero, del nombre y lugar en que esté situada la fábrica en que haya de efectuarse los trabajos, la naturaleza de éstos y la fecha en que empezarán; a su vez el Ministerio notificará a la Empresa del nombre del Inspector o de los agentes que designe y sus respectivas residencias en el exterior dentro de los treinta días de recibido aquel aviso.

Art. 14. La Empresa no podrá por sí misma hacer ningún cambio en el proyecto y deberá con la simple orden escrita de la Inspección reemplazar los materiales o reconstruir las obras cuyas dimensiones y disposiciones no se encuentren conformes con los planos o disposiciones recibidas.

Art. 15. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, la Inspección o la Empresa podrán proponer y convenir las modificaciones y correcciones que crean convenientes para mayor economía o solidez de las obras.

Art. 16. Si la Empresa no objetara las órdenes impartidas en virtud del artículo anterior, la Inspección dará cuenta inmediatamente al Ministerio de Obras Públicas de las observaciones formuladas y de las órdenes dadas, sirviendo tales elementos para que el Ministerio dicte resolución. Si la Empresa no objetara esta resolución durante los tres días siguientes a su notificación, se dará por aceptada; en caso contrario, la cuestión será sometida a árbitros de acuerdo con el inciso 21 del artículo 2º de la Ley de 1907.

Art. 17. Si las circunstancias o el estado de las obras no permitiesen pérdidas de tiempo la Inspección tendrá facultad para mandar emplear los materiales que le parezcan más convenientes, correspondiendo el derecho a la Empresa de ser indemnizada por los perjuicios y gastos que se le hubiere causado si no fuese aprobado por el Poder Ejecutivo o por el fallo arbitral, en su caso, la determinación tomada por dicha Inspección.

Art. 18. Cuando sea necesario suspender una obra, se medirá la parte ejecutada, extendiéndose acta del resultado.

Art. 19. Sólo podrá emplearse en las obras materiales que hayan sido comprobados, aceptados y recibidos por la Inspección.

Art. 20. El material rechazado, será retirado fuera del radio de la obra por la Empresa en el término de 48 horas hábiles.

Art. 21. Para los efectos de los artículos anteriores, la Empresa dará el respectivo aviso a la Inspección con la anticipación necesaria, para que apruebe, acepte y reciba los materiales.

Art. 22. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 19, 20 y 21, si la Inspección advirtiese vicios en la construcción o en los materiales, ya sea en el curso de su ejecución o antes de verificarse la liquidación final, podrá disponerse que las partes defectuosas sean demolidas y reconstruídas a costa de la Empresa, la que es exclusivamente responsable de la ejecución de las obras, de la calidad de los materiales y de las

deficiencias que en ellas se notasen, sin que le sirva de excusa, ni le dé derecho alguno el hecho de que la Inspección o sus subalternos la hubiesen examinado o reconocido durante su construcción o antes de la entrega definitiva, siendo todas de su cuenta y riesgo, independientemente de los empleados provinciales y de la responsabilidad en que éstos pudiesen incurrir.

Art. 23. La Empresa no podrá recusar al personal de la Inspección designado para inspección, reconocimiento, medición y tasación de las obras; pero si tuviese casos justificados de quejas o reclamos contra dichos empleados los expondrá al Ministerio para que éste resuelva, sin que por esto se suspendan los trabajos.

Art. 24. Las mediciones parciales se verificarán mensualmente, citando a la Empresa para que las presencie; sin embargo, tendrán el carácter de actos provisionales, hasta que la medición y recepción definitiva tenga lugar. Dichas mediciones servirán de base para formular los certificados mensuales por obras ejecutadas en el país y materiales recibidos en las fábricas y embarcados con destino a las obras. Exceptúase de esta disposición el pago de durmientes que se hará por partidas mensuales no mayor de 30.000 recibidos en depósito.

Art. 25. Si la Empresa se negara a presenciarlas o no contestase a la citación que le haga la Inspección por escrito, se le notificará por cédula por el Escribano Mayor de Gobierno, en el domicilio constituido, para que haga acto de presencia. Si no concurriera, se procederá a hacer la medición, que se reputará aceptada por la Empresa.

Art. 26. Las mediciones y recepciones parciales o definitivas y la liquidación final, se harán constar en actas labradas por triplicado, con inserción de todos los documentos, planos y detalles del caso, en las que deberá aparecer la firma de la Empresa, o de su representante, expresando su conformidad o disconformidad. En este último caso la Empresa o su representante deberá expresar sumariamente las causas que provocan su proceder, y tendrá derecho a ampliar sus razones, presentándose por escrito al Ministerio de Obras Públicas dentro del perentorio término de quince días contados desde la fecha del acta respectiva, siendo entendido que se conforma de las actas si dejase transcurrir ese término para presentarse

y no se dará curso a ninguna reclamación ulterior. De todas las actas una se entregará a la Empresa.

Art. 27. La recepción parcial de las secciones no dará derecho a la Empresa para que se le devuelva ninguna fracción de la fianza pecuniaria establecida en el artículo 74 la cual quedará íntegra hasta la terminación de las obras, para responder al cumplimiento del contrato, y será devuelta recién un año después de la fecha en que el Ministerio de Obras Públicas apruebe la recepción final, y la Empresa haya satisfecho todas las indemnizaciones por daños y perjuicios que corran de su cuenta.

Art. 28. Una vez recibida cada sección se entregará inmediatamente a la Administración del Ferrocarril.

Art. 29. La recepción final y definitiva de las obras y de los materiales y accesorios que comprenda el contrato, se hará por la misma Inspección o por el personal que al efecto designe exprofeso el Ministerio de Obras Públicas.

Art. 30. El Poder Ejecutivo podrá hacer uso de la parte construída y no recibida de la línea para transporte del Gobierno, siempre que no sea de perjuicio inmediato al transporte de los materiales de la Empresa y a la obra misma.

VI. — FRANQUICIAS

Art. 31. Se tendrán las autorizadas por el inciso 5° del artículo 2° de la Ley de 1907, de acuerdo con lo dispuesto por los siguientes artículos.

Art. 32. A los efectos del inciso 5° del artículo 2° de la Ley de 1907, se considerarán comprendidos en los términos del mismo, las máquinas, herramientas, útiles y materiales de consumo destinados a la construcción.

Art. 33. Los fletes ferroviarios serán por cuenta de la Empresa, la que gozará sin embargo de las franquicias que al Gobierno se acuerde por las leyes de concesión de ferrocarriles o arreglos especiales para los transportes a su cargo.

Para los efectos de esta franquicia, el Gobierno dará las órdenes de transportes para aquellos ferrocarriles que acuerdan descuentos para los transportes hechos a su cargo.

Art. 34. La Empresa podrá usar solamente para sus propios transportes, de las secciones de vías no entregadas al Estado; una vez que éstas hayan sido recibidas y se encuen-

tren en explotación, abonará fletes por los materiales de construcción y artículos de consumo para las secciones restantes, a razón de pesos 0,01 moneda nacional por tonelada kilométrica. Igual tarifa abonará por los transportes realizados en la línea troncal.

VII. — PRECIOS, CERTIFICADOS Y PAGOS

Art. 35. Lo serán por las obras ejecutadas y definitivamente concluidas de conformidad a las estipulaciones del presente contrato, con excepción de lo establecido en el artículo 24.

Art. 36. Para el pago de las obras ejecutadas, los materiales a adquirirse en el país o en el extranjero, fíjense los siguientes precios unitarios.

Item	Detalle de las obras y materiales	Precios unit. \$ o/s.
1.	Limpieza de la zona vía, arado, extracción y quema de yuyos y troncos, éstos hasta 0,50 metros debajo del nivel del suelo donde sea necesario hectárea	22 —
2.	Excavación de tierras comprendiendo cunetas, cortes, préstamos, zanjas, desvíos de las mismas y de los caminos, para la formación de terraplenes y relleno de estaciones, pasos a nivel, etc., incluso transporte hasta 25 metros.	
	a) Primera categoría, tierra de puntear, m ³ .	0,31
	b) Segunda categoría, tierra de pico, m ³ ...	0,43
	c) Tercera categoría, roca descompuesta o tosca blanda, que necesite uso de explosivos en pequeña escala, m ³	0,87
	d) Cuarta categoría, roca o toscas duras, que necesiten exclusivamente empleo de explosivos, m ³	1,98
2 bis.	Excavación de tierras en préstamo para la formación de terraplenes en los cruces a alto nivel:	
	a) Primera categoría, tierra de puntear, m ³ .	0,48
	b) Segunda categoría, tierra de pico, m ³ ...	0,59
3.	Suplemento a los ítems 2 y 2 bis, para el transporte de tierras:	

Item	Detalle de las obras y materiales	Precios unit. \$ o/a.
	a) Desde 25 metros hasta 100 metros, m ³ ..	0,10
	b) Desde 100 a 150 metros, m ³	0,12
	c) Desde 150 a 200 metros, m ³	0,14
	d) Desde 200 a 300 metros, m ³	0,17
	e) Desde 300 a 400 metros, m ³	0,20
4.	Tierra transportada en tren balasto hasta 5000 metros, para completar terraplenes o balasto, incluso carga y descarga, provenientes de cortes o préstamos, m ³	0,34
5.	Adicional a precio anterior por cada 1000 metros, m ³	0,05
6.	Material de acero para vía:	
	a) Rieles de 31 kilogramos por metro lineal, tonelada (1)	95,57
	b) Eclisas de 21.400 kilogramos el par (1), tonelada	110,27
	c) Tornillos con tuerca de 430 gramos c/u., (1), tonelada	198,56
	d) Tirafondos de 400 gramos c/u. (1), tonelada	198,56
7.	Durmientes de quebracho colorado de 2.00 x 0.24 x 0.12, en casilla, c/u.	2,47
8.	Colocación de la vía, incluido el primero y segundo levante, balasto, tapada y nivelación definitiva, kilómetro	1.298 —
9.	Cambios completos incluidos todos los materiales y su colocación (1), c/u.	1.046 —
10.	Línea telegráfica de dos hilos a razón de 12 postes de quebracho colorado y por kilómetro, crucetas de quebracho, pernos, aisladores de porcelana, alambre galvanizado N° 7 y alambre galvanizado N° 16, todo concluido, km. .	208,60
11.	Instalación de telégrafo en las estaciones, todo completo y colocado, c/u.	600 —
12.	Alambrado de la vía general y estaciones con seis hilos, cinco de acero ovalado galvanizado liso N° 17/15, y uno de alambre galvanizado de	

(1) Ver artículo 37.

Ítem	Detalle de las obras y materiales	Precios unit. \$ o/s.
	púa, con postes de quebracho colorado de 2.10 metros cada 10 metros de distancia, para ambos lados de la vía, todo colocado, km.	745 —
13.	Guardaganados de parrilla metálica completos y colocados en los pasos a nivel, c/u.	125 —
14.	Barreras sencillas de 2 largueros de madera de 6 metros de largo c/u., contrapesos y postes de apoyo, colocados en los pasos a nivel, c/u.	175 —
15.	Barreras dobles de 4 largueros c/u., de madera, con contrapesos postes de apoyo, colocadas, c/u.	350 —
16.	Placas kilométricas esmaltadas, colocadas con tornillos en los postes telegráficos de la línea, c/u.	2,50
17.	Tableros indicadores de nombre de estaciones, de chapa esmaltada, colocados, c/u.	60 —
18.	Excavación para fundaciones en seco sin armazón de sostenimiento para cimiento de obra de arte, hasta la profundidad máxima de 1 metro, m ³	0,75
19.	Adicional al ítem 18 para cada aumento de 0.50 metros de profundidad, 20 % de aumento sobre el precio anterior, hasta la profundidad de 3.00 metros, o sea:	
	a) De un metro a 1.50 metros, m ³	0,90
	b) De 1.50 metros a 2.00 metros, m ³	1,08
	c) De 2.00 metros a 2.50 metros, m ³	1,30
	d) De 2.50 metros a 3.00 metros, m ³	1,56
20.	Excavación para fundaciones con desagotamientos a mano y sin cajón de sostenimiento, hasta cinco metros de profundidad mientras la altura del agua no pase 1.00 sobre el fondo, m ³	2,90
21.	Excavación para fundaciones con desagotamiento a vapor y cajón de sostenimiento, hasta la profundidad de cinco metros en tierra de cualquier categoría siempre que la altura del agua pase de un metro sobre el fondo, m ³	8,10
22.	Tramos de acero de 3 m. de luz, armados, colocados y pintados, c/u.	211,—

Item	Detalle de las obras y materiales	Precios unit. \$ o/s.
23.	Tramos de acero de 5 m. de luz, armados, colocados y pintados, c/u.	424,—
24.	Tramos de acero de 10 m. de luz, armados, colocados y pintados, c/u.	1.670,—
25.	Tramos de acero de 20 m. de luz, armados, colocados y pintados, c/u.	5.380,—
26.	Tramos de acero de 30 m. de luz, armado, colocados y pintados, c/u.	9.490,—
27.	Tramos de acero de 50 m. de luz, armados, colocados y pintados, c/u.	20.100,—
28.	Hormigón hidráulico para fundaciones profundas, 1:3:7, colocado, m ³	24,10
29.	Mampostería hidráulica abajo de aguas ordinarias, con ladrillo común y mezcla de 1:3, m ³ .	25,35
30.	Mampostería hidráulica de elevación arriba de aguas bajas ordinarias con ladrillo común y mezcla de 1:4, m ³	21,—
31.	Mampostería hidráulica de elevación para cimientos livianos con ladrillo común, una parte de cemento y seis partes mortero común compuesto de: uno de cal en pasta del Azul y tres de arena, m ³	19,15
32.	Mampostería para las fundaciones tubulares de los puentes, con ladrillo común y mezcla hidráulica de 1:2, m ³	25,56
33.	Mampostería hidráulica de las bóvedas de la alcantarillas con ladrillo común y mezcla de 1:3, m ³	19,80
34.	Hormigón hidráulico para bóvedas de alcantarillas, 1:3:5, m ³	18,90
35.	Estanques de hierro laminado para depósito de agua de 43 metros cúbicos de capacidad, colocados y pintados, c/u.	1.000,—
36.	Molinos de viento con depósito de 3000 litros de capacidad, colocados sobre los pozos respectivos con las fundaciones de los pies, c/u....	1.400,—
37.	Caños de hierro galvanizado de 0.05 m. de diámetro, colocados, m/l.	1,85
38.	Caños de barro cocido de 4" de diámetro para desagüe, aprobados por Obras Sanitarias de la Nación, colocados, c/u.	1,75

Item	Detalle de las obras y materiales	Precios unit. \$ o/s.
39.	Bombas de 76 m. m. de diámetro con sus respectivos caños para los estanques, colocadas..	643,—
40.	Malacates para las bombas, colocados, c/u...	780,—
41.	Revoque interior con una parte de cal en pasta de Córdoba por tres de arena, m ²	0,86
42.	Revoque exterior con una parte de cal del Azul por tres de arena, m ²	1,28
43.	Mampostería de los edificios con ladrillos y mezcla 1 de cal en pasta del Azul y 3 de arena, m ³	19,05
44.	Capa de aisladora de cemento hidrófugo, m ² .	1,10
45.	Piso de baldosas del país sobre contra piso de 0.15 metros de cajón formado por un hilada de ladrillos, colocada sobre un lecho de cascotes con mezcla, una parte de cal del Azul por tres de arena, m ²	5,48
46.	Pisos de ladrillos para veredas, de medio ladrillo de canto asentado con mezcla igual al Item 45 sobre un lecho de cascotes bien apisonados de 0.10 m. de espesor, m ²	4,09 .
47.	Techo de hierro galvanizado y tejuelas incluso armadura de madera, pinotea para edificio de las estaciones, según planos, m ²	8,67
48.	Cielo rasos de tablas de pinotea cepillado y machimbrado, en las estaciones, según planos respectivos, colocado y pintado, m ²	3,80
49.	Canaletas abiertas de zinc número 14 semi-circular de 0.15 m. de diámetro con sus ganchos para desagüe de techo, también caños de zinc de 0.10 m. de diámetro circular colocados y pintados, m/l.	2,—
50.	Blanqueo y recuadros de colores en el interior a tres manos, m ²	0,23
51.	Puertas de dos hojas para las estaciones, de cedro, según planos, pintadas y colocadas, c/u.	55,—
52.	Puerta interior de una hoja de cedro 0.90 m. de luz, según plano, pintada y colocada, m ² ..	48,84
53.	Puerta vidriera exterior de doble hoja de cedro con postigo, 1.50 m. de luz, según plano, pintado y colocada, c/u.	79,20

Item	Detalle de las obras y materiales	Precios unit. \$ o/s.
54.	Ventana de doble hoja de cedro con postigo y banderola, según plano, pintada y colocada, c/u.	61,82
55.	Ventana de simple hoja de cedro con postigo y banderola, según plano, 1.20 m. de luz, pintada y colocada, c/u.	36,52
56.	Excavación del pozo absorbente en la instalación séptica en tierra hasta la profundidad de 10 metros, m ³	3,96
57.	Revestimiento de los orinales con mosaico blanco y mezcla, una parte de cemento y tres de arena, m ²	7,50
58.	Galpones de carga de 50 x 12 metros, de chapa de hierro galvanizado, tipo económico, Meridiano V°, según plano, todo terminado, c/u...	12.395,—
59.	Galpones para locomotoras de hierro galvanizado, tipo Mira Pampa, terminados, c/u.....	19.200,—
60.	Bretes y corrales para hacienda con bebederos de hierro en semicírculo (sin alambrados), c/u.	2.100,—
61.	Paragolpes de quebracho colorado, armados y colocados, c/u.	175,—
62.	Básculas para tren rodante de 60 toneladas de potencia, armadas y colocadas	7.800,—
63.	Mobiliario de cedro para las estaciones, c/u...	1.000,—

Art. 37. Fíjanse las siguientes cantidades de rieles, accesorios y cambios para adquirir según los precios unitarios establecidos:

4.985 toneladas de rieles.
 290 » » eclisas.
 37 » » tornillos con tuercas y arandelas.
 188 » » tirafondos.

5.500 toneladas.
 2 % rieles de 11,95 m. para curvas.
 30 cambios completos 1:10.

Art. 38. Los precios de rieles, eclisas, accesorios y cambios que se fijan en este contrato serán válidos solamente para las 5500 toneladas y 30 cambios que se contratan en la fecha; debiendo convenirse entre el Gobierno y la Empresa

oportunamente los precios a que se harán las nuevas adquisiciones de estos materiales.

Art. 39. El total de material rodante que se adquirirá según lo establecido en este contrato será el siguiente:

Item 64. Trescientos cincuenta vagones cubiertos de treinta toneladas de carga cada uno, armados y entregados en La Plata.

Item 65. Ciento treinta vagones de hacienda de treinta toneladas de carga cada uno, con puerta sistema Jansen, armados y entregados en La Plata.

Item 66. Diez furgones para trenes de carga, armados y entregados en La Plata.

Item 67. Quince vagones tanques de cuatro ejes, capacidad para treinta metros cúbicos y con dispositivo para transporte de petróleo armados y entregados en La Plata.

Item 68. Veinte vagones media caja de acero de treinta toneladas de carga cada uno con puertas en ambos costados en toda la extensión de los mismos, armados y entregados en La Plata.

Item 69. Un vagón de auxilio equipado, armado y entregado en La Plata.

Item 71. Diez coches de pasajeros de primera clase, tipo Americano, de 4 ejes, armados y entregados en La Plata.

Item 72. Diez coches de pasajeros de segunda clase, tipo Americano y de 4 ejes, armados y entregados en La Plata.

Item 73. Diez furgones de pasajeros de 4 ejes, armados y entregados en La Plata.

Art. 40. Fíjanse estas unidades de material rodante a adquirirse de inmediato según los siguientes precios unitarios:

	\$ o/s.
100 Vagones cubiertos del ítem 64 al precio de	2.386
50 Vagones hacienda del ítem 65 al precio de	2.584
4 Furgones tren de carga del ítem 66 al precio de	1.848
5 Vagones tanques para petróleo del ítem 67 al precio de	3.042
10 Vagones acero del Item 68 al precio de	2.148
3 Coches de pasajeros de primera clase del ítem 71 al precio de	18.438
3 Coches de pasajeros de segunda clase del ítem 72 al precio de	14.236
4 Furgones tren pasajeros del ítem 73 al precio de	9.738

Dicho material procederá de la fábrica S. A. Ltda. Brugeoise et Nicaise et Delcuve, a St. Michel-les-Bruges, Bélgica, y su construcción se ajustará a lo establecido en este contrato y especificaciones respectivas, debiendo hacerse su entrega en las condiciones de este contrato antes de los catorce meses de la aprobación definitiva de los planos correspondientes.

Art. 41. Para el pago del material citado en el artículo anterior se dispondrá del crédito a que se refiere el artículo 55.

Art. 42. Los certificados correspondientes a materiales extranjeros, serán extendidos por la Inspección destacada en el lugar de fabricación, en igual forma que los expedidos para obras y materiales adquiridos en el país. Su valor será abonado mediante certificados provisorios extendidos en este país según comunicación telegráfica de esa Inspección. El Gobierno liquidará las sumas correspondientes con letras de Tesorería emitidas a la orden de la Empresa o la persona o institución que ella designe. Estas letras de Tesorería, que serán documentos definitivos no obstante el carácter provisorio de los certificados, gozarán de un interés anual del seis por ciento y tendrán vencimiento a ciento ochenta días y serán renovables durante el término de treinta meses a partir de la fecha de la firma de este contrato. Las modificaciones que debieran introducirse se harán en el último certificado de pago.

Art. 43. Los precios de los materiales a que se refiere el artículo 38 y los del material rodante a adquirirse posteriormente en el extranjero, se fijarán entre el Gobierno y la Empresa. En caso de desacuerdo sobre dichos precios, el Gobierno hará la adquisición de dichos materiales por licitación pública.

Art. 44. Quedan excluidos de toda reclamación los precios unitarios de este contrato, porque debe entenderse que han sido calculados y propuestos por la Empresa con pleno conocimiento del proyecto y del terreno, de los planos y especificaciones, y de todas las circunstancias que puedan influir en la realización de las obras y su completa terminación en la época fijada. Por consiguiente, no se dará curso a ninguna solicitud o reclamación de la Empresa sobre precios unitarios.

Art. 45. Los precios por materiales y obras no previstas en este contrato, serán convenidos previamente entre el Poder

Ejecutivo y la Empresa, sirviendo en lo posible, de base, los precios unitarios ya convenidos para obras análogas.

Art. 46. Para los pagos se harán certificados, los que tendrán carácter de documentos provisionales, pues estarán sujetos a las variaciones y rectificaciones que resultaran de la liquidación final, pero las letras de Tesorería que se otorguen en virtud de lo dispuesto en los artículos 42 y 54 serán documentos de carácter definitivo. El importe de las variaciones y rectificaciones en los certificados se debitarán en los certificados posteriores.

Art. 47. Estos certificados serán de dos clases: unos mensuales, para los trabajos efectuados en la República y materiales adquiridos en la misma, y otros para los materiales recibidos en el extranjero con destino a las obras.

Art. 48. Los pagos de las sumas por material rodante a construir en el extranjero serán escalonados en la forma siguiente:

40 % será abonado dentro de los cinco días siguientes a la firma del contrato, 20 % al recibir el Gobierno aviso de la Inspección de estar listo el material en fábrica para su embarque; 20 % a la presentación de documentos de embarque, y el 20 % restante una vez montados y entregados a la inspección dentro de los cuatro meses siguientes a su descarga. Los pagos de las sumas por material fijo a adquirirse en el extranjero se hará: 20 % dentro de los cinco días de la firma del contrato; 30 % contra presentación de los documentos de embarque a la Inspección en el exterior, y el 50 % restante a su recibo en depósito en La Plata.

Art. 49. Los certificados expedidos en el extranjero por la Inspección teniendo a la vista los conocimientos de embarque que le presente la Empresa, comprenderán los materiales que aquélla o sus agentes haya recibido a entera satisfacción y de acuerdo con las especificaciones correspondientes.

Art. 50. En los certificados expedidos en el exterior se podrán incluir los materiales que tengan aplicación directa en las obras y previstos en las especificaciones, cómputos y precios unitarios.

Art. 51. Los certificados expedidos en el extranjero así como los expedidos en el país, se formularán por triplicado, deberán tener la firma de la Empresa o su representante autori-

zado y la del Jefe de la Inspección; este entregará un ejemplar a la Empresa y remitirá otros dos al Ministerio de Obras Públicas.

Todo deterioro, avería o pérdida que experimentasen los materiales durante el transporte, serán de cuenta de la Empresa.

Art. 52. Los certificados mensuales se formularán todos el último día de cada mes, debiendo practicarse previamente las mediciones parciales y provisionales necesarias, para conocer el adelanto de los trabajos. En ellos figurarán como descuentos:

1° El 5 % de retención mencionado en el artículo 2°, inciso 12 de la Ley de 1907.

2° Los valores abonados por los materiales certificados en el exterior, cuando éstos ya figuren por su precio total en la serie aprobada.

3° Los valores certificados anteriormente por obras o partes de obras que la Inspección hubiese mandado demoler por vicios de construcción o mala calidad, o que hubiesen sufrido desperfectos en los casos y términos previstos en el contrato.

4° Los demás cargos en que haya incurrido la Empresa.

Art. 53. El importe del 5 % a que se refiere el artículo anterior, se devolverá a la Empresa después de un año de recibida cada sección.

Art. 54. Los certificados expedidos por obras ejecutadas y materiales adquiridos en el país por la Inspección, deberán ser presentados en el Ministerio de Obras Públicas para la tramitación del caso. El Gobierno liquidará a la Empresa las sumas correspondientes con letras de Tesorería, emitidas a su orden o a la de la Empresa o Institución que ésta designe. El vencimiento de estas letras será a 180 días renovables, durante el término de treinta meses, a partir de la fecha de la firma de este contrato. El interés se abonará en efectivo o se cargará en las mismas letras.

Art. 55. Estas letras de Tesorería serán descontadas por el Banco Holandés de la América del Sud, el cual abrirá a la provincia de Buenos Aires, a los fines de este artículo y de lo que se establece en el anterior y en el artículo 41, un crédito rotativo que no podrá exceder en ningún momento de cinco millones de pesos moneda nacional de curso legal.

nado y la del Jefe de la Inspección; este entregará un ejemplar a la Empresa y remitirá otros dos al Ministerio de Obras Públicas.

Todo deterioro, avería o pérdida que experimentasen los materiales durante el transporte, serán de cuenta de la Empresa.

Art. 52. Los certificados mensuales se formularán todos el último día de cada mes, debiendo practicarse previamente las mediciones parciales y provisionales necesarias, para conocer el adelanto de los trabajos. En ellos figurarán como descuentos:

1° El 5 % de retención mencionado en el artículo 2°, inciso 12 de la Ley de 1907.

2° Los valores abonados por los materiales certificados en el exterior, cuando éstos ya figuren por su precio total en la serie aprobada.

3° Los valores certificados anteriormente por obras o partes de obras que la Inspección hubiese mandado demoler por vicios de construcción o mala calidad, o que hubiesen sufrido desperfectos en los casos y términos previstos en el contrato.

4° Los demás cargos en que haya incurrido la Empresa.

Art. 53. El importe del 5 % a que se refiere el artículo anterior, se devolverá a la Empresa después de un año de recibida cada sección.

Art. 54. Los certificados expedidos por obras ejecutadas y materiales adquiridos en el país por la Inspección, deberán ser presentados en el Ministerio de Obras Públicas para la tramitación del caso. El Gobierno liquidará a la Empresa las sumas correspondientes con letras de Tesorería, emitidas a su orden o a la de la Empresa o Institución que ésta designe. El vencimiento de estas letras será a 180 días renovables, durante el término de treinta meses, a partir de la fecha de la firma de este contrato. El interés se abonará en efectivo o se cargará en las mismas letras.

Art. 55. Estas letras de Tesorería serán descontadas por el Banco Holandés de la América del Sud, el cual abrirá a la provincia de Buenos Aires, a los fines de este artículo y de lo que se establece en el anterior y en el artículo 41, un crédito rotativo que no podrá exceder en ningún momento de cinco millones de pesos moneda nacional de curso legal.

Este crédito deberá estar totalmente pagado al vencimiento de los treinta meses de la fecha de este contrato. Correrá un interés del 6 % anual, a estilo bancario, por el primer año. En lo sucesivo este interés será establecido de común acuerdo.

Art. 56. En garantía de sus obligaciones que derivan de este contrato, el Gobierno de la provincia de Buenos Aires entregará en depósito al Banco de la Provincia de Buenos Aires, el Bono General del Empréstito a que se refiere la Ley de 10 de septiembre de 1913.

La emisión y negociación de los títulos respectivos se hará cuando el Gobierno de la Provincia lo tenga por conveniente, dentro de los treinta meses de la firma del contrato; su producido quedará depositado en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, afectado de acuerdo con lo establecido por la ley respectiva al pago de las obligaciones a cargo de la Provincia, según este contrato. El Banco de la Provincia de Buenos Aires será instruido del contenido de este convenio, a los efectos del cumplimiento de esta cláusula.

Art. 57. La Inspección entregará a la Empresa o a sus representantes, antes del 5 de cada mes, los certificados correspondientes al mes anterior. Los errores que pudieran contener esos documentos, se corregirán en cualquier tiempo hasta la terminación del contrato. Si el Gobierno demorase la entrega de los certificados o retardase los pagos por más de treinta días contados desde la fecha de la presentación de cada certificado en la Mesa de Entradas del Ministerio de Obras Públicas, la Empresa tendrá derecho a reclamar intereses, a la tasa del 6 % anual, por el tiempo de la demora. Si el retardo proviniese de reclamos mal fundados de la Empresa, no tendrá derecho al pago de intereses.

VIII. — DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS Y ADICIONALES

Art. 58. Los gastos que puedan ocasionar las tramitaciones previstas en el inciso 21 del artículo 2° de la Ley 1907 (para el pago de los honorarios del árbitro tercero), serán de cuenta de la parte vencida.

Art. 59. El Gobierno gestionará la excepción del derecho de eslingaje, quedando libres de contribuciones provinciales los materiales y útiles destinados a la construcción y explotación de la línea.

Art. 60. Las órdenes e instrucciones del Ministerio de Obras Públicas a la Empresa, serán comunicadas por escrito.

Art. 61. Si las modificaciones a que se refieren los artículos 4º y 15 dieran lugar a aumento del costo del trabajo, se abonará el aumento de acuerdo con los precios aprobados, y si hubiera una reducción la Empresa no tendrá derecho a indemnización alguna por los beneficios que hubiera podido obtener en la parte suprimida o reducida; pero si justificase haber adquirido o contratado materiales para esa parte, se le abonará el perjuicio que haya sufrido.

Art. 62. Será obligación de la Empresa asegurar de su cuenta y riesgo el tránsito de los caminos públicos y el paso de las aguas cuyo curso desviase o modificase provisoriamente.

Art. 63. La Empresa deberá tomar las medidas necesarias para prevenir la insalubridad que pudiese resultar del estancamiento de las aguas en las trincheras y préstamos que ejecute, y será responsable de cualquier accidente que pudiese sobrevenir a los obreros por falta de precaución al efectuar los trabajos.

Art. 64. La Empresa es responsable asimismo por inobservancia de las disposiciones municipales o policiales y de todo daño que cause a los vecindarios por la ejecución, pero no por la obra en sí.

Art. 65. La Inspección podrá exigir la separación de cualquiera de los empleados de la Empresa, por insubordinación, desorden en las faenas, e incapacidad notoria o falta de prolijidad, quedando ésta responsable en todos los casos, de los fraudes, vicios de construcción o cualquier otro abuso que hubiesen cometido aquéllos, no pudiendo ocuparlos nuevamente.

Art. 66. La Empresa no tendrá derecho a indemnización alguna por las pérdidas, averías y perjuicio que le ocasione las crecientes en los ríos, accidentes atmosféricos o por negligencia, falta de medios u operaciones equivocadas, no comprendiéndose en esta prescripción los casos que a juicio del Poder Ejecutivo sean de fuerza mayor, siempre que la Empresa haya presentado reclamación oportuna dentro del término de diez días después del acontecimiento.

Art. 67. Para poder optar a la indemnización a que se refiere el artículo anterior, se expondrá en la reclamación:

1° Las causas que hubiesen producido las pérdidas, averías o perjuicio y el lugar o sitio en que hubiesen ocurrido.

2° Los medios empleados por ella para evitar el perjuicio.

3° La naturaleza y el importe de los daños sufridos.

En caso de indemnización se pagará la pérdida de acuerdo con los precios del contrato.

Art. 68. En las obras deberá hallarse permanentemente un representante de la Empresa aceptado por el Poder Ejecutivo, con facultades amplias para obrar en nombre de aquélla, de manera que ninguna observación pueda ser retardada o suspendida.

Art. 69. El material de tracción y rodante que corresponda a los ramales, según las especificaciones aprobadas, será entregado y armado, listo para el servicio en una de las estaciones del ejido de La Plata que designe la Inspección.

Art. 70. Mientras dure la construcción de los ramales, los contratistas tendrán el libre uso de las vías que construyan y accesorios, material rodante a que se refiere el artículo 73 y talleres, quedando obligados a entregarlos en perfecto estado de conservación, respondiendo de la destrucción o desmejora causado por el abuso o de cualquiera otra manera, por culpa suya; las cantidades que deban pagar los contratistas en este caso, se fijarán por peritos nombrados por las partes. Es entendido que el servicio antes dicho será sólo y exclusivamente para las necesidades de la construcción de los ramales.

Art. 71. Los contratistas pagarán una multa de diez mil pesos oro sellado, a contar del vencimiento de la fecha que fija en el contrato, por cada mes de retardo en la entrega al Gobierno, de cada una de las secciones de la línea y cinco mil pesos de igual moneda también mensual, por falta de entrega de material rodante.

Art. 72. Las obligaciones contraídas por este contrato se cumplirán en un todo, salvo caso de fuerza mayor, reconociéndose como tales: estado de guerra o conmoción social, incendio, siniestros marítimos o intensas perturbaciones originadas por agentes naturales. Respecto a huelga lock-outs, el gobierno decidirá en cada caso y según su importancia, si deben ser incluidos entre los casos de fuerza mayor.

Art. 73. La administración del Ferrocarril Provincial, pondrá a disposición de la Empresa, en los plazos que convendrán y a medida que las necesidades de la construcción los requieran, el siguiente material:

Hasta 6 locomotoras.

Hasta 80 vagones plataforma.

Hasta 30 vagones cubiertos.

Hasta 20 vagones media caja.

Es entendido que el servicio de este material para la construcción, será empleado única y exclusivamente para esos fines, y su devolución a la administración se hará conforme a lo dispuesto en el artículo 70.

Art. 74. En garantía de cumplimiento de lo estipulado en este contrato, la Empresa depositará la suma de ciento cincuenta mil pesos oro sellado.

Art. 75. En virtud de lo convenido en principio entre el Gobierno y la Empresa respecto a la adquisición de locomotoras y materiales de repuesto, la Empresa, con aprobación del Gobierno transfiere a la firma Nidqvist y Holm Aktiebolag, de Trollhättan, Suecia, la provisión directa al Gobierno de dicho material, en la forma y condiciones que se estipulan en contrato separado.

Fijase en veinticinco mil pesos oro sellado el descargo del depósito a que se refiere el artículo anterior, como consecuencia de esta transferencia.

Art. 76. En caso de incumplimiento de este contrato por algunas de las partes contratantes, la otra parte tendrá derecho a pedir rescisión del mismo y los daños y perjuicios que se le ocasionaren.

Art. 77. Cualquier dificultad que se produjera respecto de la interpretación de las cláusulas de este contrato así como de la forma de su cumplimiento o respecto de cualquiera de los derechos resultantes de él y sus consecuencias, será resuelta por árbitros arbitradores de los cuales cada parte nombrará uno.

El tercero para el caso de discordia será nombrado de común acuerdo, y a falta de acuerdo por el Presidente de la Suprema Corte de la Provincia.

Art. 78. Este contrato será reducido a escritura pública, debiendo la Empresa en el acto de la firma de ésta, hacer el depósito de garantía de ciento veinticinco mil pesos oro sellado, resultando de lo dispuesto en el artículo 75.

Art. 79. Todos los plazos establecidos se computarán a partir de la fecha de la firma del presente documento.

La Plata, mayo 5 de 1923.

JOSE LUIS CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

Dates y Hunt.

Conforme en cuanto a nuestras obligaciones p. Banco Holandés de la América del Sur. — E. R. Bottino, H. Van Maanen.

Que con fecha 5 del corriente mes el Poder Ejecutivo aprueba las referidas bases y especificaciones y contrato transcritas anteriormente por medio del siguiente decreto:

DECRETO N° 301

La Plata, mayo 5 de 1923.

Vistas las bases y especificaciones convenidas entre el Ministerio de Obras Públicas y los señores Dates y Hunt, de acuerdo con el informe técnico financiero de la Comisión Asesora, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

DECRETA:

Art. 1° Apruébanse las referidas bases y especificaciones las cuales servirán para formular la escritura de contrato correspondiente para las construcciones de los nuevos ramales del Ferrocarril al Meridiano V.

Art. 2° Dese traslado a la Escribanía Mayor de Gobierno para que, previa notificación a los interesados y al señor Fiscal de Estado, extienda la respectiva escritura de contrato.

Art. 3° Comuníquese, publíquese, etc.

CANTILLO.

JOSÉ O. CASÁS, SALVADOR M. VIALE,
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

Que a los efectos que hubiere lugar los señores Dates y Hunt constituyen domicilio legal en esta ciudad calle 13 número 816.

El decreto anteriormente transcrito ha sido consentido por el señor Fiscal de Estado y las partes.

Queda entendido que cuando en este contrato se hable de Ley, Gobierno, Poder Ejecutivo, Ministerio de Obras Públicas o Empresa, se refiere respectivamente a lo establecido, que autoriza la construcción de la obra al Gobierno, Poder Ejecutivo y Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires y la Empresa formada por la Sociedad Dates y Hunt.

Que para comprobar que los señores Dates y Hunt han cumplido con lo establecido en el artículo 78 del referido contrato, referente al depósito de garantía, agregan a la presente el recibo del depósito correspondiente.

Bajo las 79 cláusulas y condiciones que quedan transcritas, las partes contratantes dan por celebrado el presente contrato a cuyo fiel y exacto cumplimiento se obligan formalmente y con arreglo a derecho.

Presentes a este acto los señores Edmundo Ramón Bottino y don Herman Van Maanen, que firman respectivamente, E. R. Bottino y H. V. Maanen, mayores de edad, vecinos de la Capital Federal, de tránsito aquí, personas de mi conocimiento doy fé, quienes concurren en nombre y representación del Banco Holandés de la América del Sur, en su carácter de gerente y subgerente, manifiestan cumplir fielmente con la obligación contraída en lo que dispone el artículo 55 del contrato a que se ha hecho mérito, esto es, que las letras de Tesorería de la provincia de Buenos Aires serán descontadas por el Banco Holandés de la América del Sur, el cual abrirá a la provincia de Buenos Aires a los fines de este artículo y de lo que establece el artículo 54 y en el artículo 41, un crédito rotativo que no podrá exceder en ningún momento de cinco millones de pesos moneda nacional de curso legal, debiendo este crédito estar totalmente pagado al vencimiento — de los treinta meses de la fecha del contrato — transcripto, firmado en 5 del corriente mes, corriendo un interés del seis por ciento anual a estilo bancario por el primer año y en lo sucesivo ese interés será establecido de común acuerdo.

Que para justificar la constitución de la Sociedad invocada por los señores Dates y Hunt como así la personería del gerente y subgerente del Banco Holandés de la América del Sur, se transcribe el contrato y poderes que tengo a la vista para este acto y que devuelvo a los interesados, todo lo que copiado dice así:

Escritura número 502. — En esta ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina, a veintiseis de junio de mil novecientos veintidós, ante mí, el Escribano autorizante y testigos que al final firmarán; comparecieron los ingenieros civiles señores Herman Federico Carlos Dates que firma H. F. C. Dates y Ernesto Juan Hunt, que firma E. J. Hunt, ambos de estado casado, domiciliados en la calle San Martín número

76, mayores de edad, hábiles de mi conocimiento, de que doy fé y dijeron:

Que de común acuerdo han resuelto formar una Sociedad Mercantil, bajo las bases y condiciones siguientes: Primero. Desde el día de la fecha queda constituida entre los comparecientes señores Dates y Hunt, una Sociedad Mercantil Colectiva, que tendrá por objeto dedicarse a la representación de fábricas extranjeras y la dirección y construcción de obras públicas o particulares, así como la explotación de todo trabajo de ingeniería y en general todo asunto o negocio profesional que pueda interesar a la Sociedad.

Segundo: La Sociedad tiene su asiento principal en esta ciudad y girará bajo la razón social de Dates y Hunt, estando a cargo indistintamente de ambos socios el uso de la firma social, pudiendo cualquiera de ellos contratar y tratar en nombre de la Sociedad.

Tercero: El capital social queda fijado en la suma de cien mil pesos moneda nacional aportados por los socios en iguales partes; además, cada uno de los socios aporta a la Sociedad su industria y trabajo personal.

Cuarto: El término de este contrato será de cinco años contados desde la fecha de esta escritura, venciendo por consiguiente el día 26 de junio de 1927, pudiendo ser prorrogado por los socios a su vencimiento, previo aviso manifestado por escrito con seis meses de anticipación.

Quinto: Si para las operaciones objeto de la Sociedad, fuese necesario mayor capital que el fijado en la cláusula tercera y la suma ascendente la suministrase alguno de los socios, se hará la devolución del anticipo inmediatamente de ser recobrado, devengando entretanto el interés del siete por ciento anual.

Sexto: Las utilidades o pérdidas que dieren las operaciones sociales serán divididas por iguales partes entre los socios.

Séptimo: Al fin de cada semestre se darán balances, repartiéndose las ganancias que hubieren en igualdad de partes, salvo que fuese necesario o conveniente destinarlas al fomento de las operaciones sociales.

Octavo: Cualquiera de los socios podrá celebrar contratos públicos y privados relacionados con los objetos de esta sociedad, aceptar hipotecas en seguridad de los créditos a su favor, recibir bienes de cualquier naturaleza en substitución

de dinero y enajenarlos, contraer empréstitos, conceder quitas y esperas, cobrar y percibir judicial o extrajudicialmente las cantidades de dinero que por cualquier causa o razón correspondiesen a la sociedad, comparecer en juicios, prorrogar jurisdicción, absolver posiciones, prestar juramentos, renunciar al derecho de apelar, transigir, comprometer en árbitros, substituir, revocar y nombrar substitutos.

Noveno: Si ocurriese el fallecimiento de cualquiera de los socios, sus herederos tendrán derecho a las utilidades de los negocios realizados y a las que produjesen los negocios ya iniciados o pendientes, las que serán pagadas por el socio sobreviviente a medida que las recibiere.

Décimo: Cualquier duda o diferencia que se suscitare durante la existencia de la sociedad o al tiempo de su liquidación o partición, será dirimida por árbitros arbitradores y un tercero en caso de discordia que aquéllos nombrarán antes de laudar.

Contra el fallo que se pronuncie, no podrá intentarse recurso alguno de apelación o nulidad.

Bajo los diez artículos que preceden los comparecientes dan por formalizado el presente contrato y se obligan a su fiel cumplimiento y con arreglo a derecho.

En su testimonio así lo otorgaron, previa lectura que les di, se ratificaron en su contenido y firmaron, siendo testigos don Antonio Vásquez y don Julio E. Piana, vecinos hábiles, doy fe. H. F. C. Dates, Dates y Hunt. E. J. Hunt. Dates y Hunt. Testigo: A. Vásquez. Testigo: J. E. Piana. Hay un sello ante mí: Evaristo M. Gorbea. Concuerta con su matriz que pasó ante mí y queda en el Registro 87 a mi cargo, doy fe. Para la Sociedad Dates y Hunt, expido el presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento. Hay un sello. Ante mí: Evaristo M. Gorbea.

Certifico: Que por mandato del señor Juez de Comercio, doctor Eduardo M. Naón y con fecha 4 de julio de 1922, de la precedente escritura se tomó razón bajo el número 366 al folio 219 del libro 173 de Contratos Públicos del Registro Público de Comercio a mi cargo a que me remito. Para que conste expido el presente que sello y firmo en Buenos Aires, fecha *ut supra*. Hay un sello.

Certifico que don Evaristo M. Gorbea es Escribano Público de la Capital de la República y que el sello, firma y rúbrica

que anteceden son los que usa en todos sus actos. Buenos Aires, mayo 9 de 1923. Hay un sello. R. D. Mantilla.

El que suscribe, Presidente de la Excelentísima Cámara Segunda de Apelación en lo Civil de la Capital de la República, certifica que el doctor don R. D. Mantilla es Secretario de esta Cámara y que la atestación hecha por él está en debida forma. Buenos Aires, mayo 9 de 1923. Hay un sello. Aureliano Gigena. Traducción (hay un timbre en seco con un escudo heráldico, el que dice: un florín) La Haya, 1921, hoy en 6 de diciembre de 1922, en presencia de los señores Guillermo (William) Straub, candidato a Notario Wiebe. Pelsma, empleado de Notaría, ambos domiciliados en Amsterdam, como testigos, yo, Rudolfo (Rudolf) Nicolai, Notario en Amsterdam, me he constituido en las oficinas del Hollandsche Bank voor Zuid Amerika (Banco Holandés de la América del Sur) sitas Heeren-gracht 438 en Amsterdam, a fin de dejar constancia por escritura de lo que se expresará a continuación y ello a solicitud y en presencia de los señores: doctor Cornelio (Cornelis) Juan (Joan) den Tece Bondt, banquero y el doctor Juan (Joannes) Pedro (Pieter) Ban Tienhoven, gerente de la Rotterdamsche, Banckverseniging (Asociación Bancaria de Rotterdam), ambos domiciliados en Amsterdam, actuando en su carácter de miembros del Consejo Directivo de la Sociedad Anónima Hollandsche Banck voor Zuid Amerika (Banco Holandés de la América del Sur) y como tal representando legalmente a la citada Sociedad Anónima, en virtud del artículo vigésimo de sus estatutos, habiendo sido fundada la expresada Sociedad Anónima por escritura otorgada en Amsterdam el 28 de marzo de 1914, ante el Notario don P. de Booy, autorizado por decreto Real, del 8 de abril de 1914, número 56, mientras que los Estatutos fueron determinados completamente de nuevo por escritura otorgada el 16 de abril de 1920, ante el expresado Notario señor de Booy, de acuerdo con el proyecto aprobado por decreto Real del 31 de marzo de 1920, número 29, modificado desde entonces por escritura otorgada el 17 de diciembre de 1920, asimismo ante el expresado Notario de Booy, de acuerdo con el proyecto aprobado por decreto Real del 4 de diciembre de 1920, número 53. Los comparecientes manifestaron: Que en la reunión del Consejo Directivo celebrada el 31 de octubre de 1922, el señor Edmundo Ramón Bottino, fué nombrado miembro de la Gerencia Central de la ex-

presada Sociedad Anónima, Encargado de la Dirección Administrativa de todos los negocios en los diversos Estados de la América del Sur; que si bien el señor Edmundo Ramón Bottino, tiene en la calidad expresada la facultad con relación a los asuntos y sucursales de la Sociedad Anónima en los Estados expresados, de efectuar todo acto que se relacione con la Dirección administrativa, permitidos por los estatutos y firmar todo documento conjuntamente con un miembro del Consejo Directivo, con otro miembro de la Gerencia Central, un Gerente de la respectiva Sucursal o con un Subgerente de esta sucursal o con un apoderado de esa sucursal, se ha creído conveniente sin perjuicio de la amplitud de las tales facultades, especificar ciertos actos que como tal miembro de la Gerencia Central está facultado el señor Edmundo Ramón Bottino a ejecutar en representación de la Sociedad Anónima y otorgar y conferir al señor Edmundo Ramón Bottino mandato y poder expreso para efectuar tales actos si por si acaso se reputase que algunos de los mismos no estuviese comprendido en las facultades que como tal miembro de la Gerencia Central corresponde al señor Edmundo Ramón Bottino, por razón de su cargo, otorgando además tal mandato al señor Bottino con independencia de su carácter de miembro de la Gerencia Central, de suerte que aún cuando venciese el término de su cargo, el miembro de la Gerencia Central continuará en toda su vigencia el presente poder; por tanto los comparecientes declaran que sin perjuicio de la generalidad de las atribuciones y facultades que competen de derecho al señor Edmundo Ramón Bottino para ejecutar en la América del Sur todo acto permitido por los Estatutos de la Sociedad Anónima según queda dicho, con todos los poderes conducentes al completo desempeño de su mandato de emprender y ejecutar todas las operaciones comprendidas dentro de los objetos constitutivos del Banco, le corresponden especialmente las siguientes por razón de su cargo y si no le correspondiesen le son conferidas por medio de este poder, a saber:

1º Dar y tomar dinero en préstamo, abrir y cerrar cuentas corrientes u otras, hacer descuentos y redescuentos, recibir y hacer depósitos de todas clases, girar, aceptar y endosar letras de cambio, pagarés, recambio, libranzas, cheques, billetes, vales y cualquier otro documento de crédito; aceptar y dar fianzas y avales, todo bajo las condiciones, plazos, cauciones

y garantías, que estime conveniente, cobrando y percibiendo todas las sumas de dinero u otras cosas sin excepción que por cualquier concepto correspondan o se adeude o llegaren a adeudarse al Banco, al contado o plazos, firmando todos los recibos, cancelaciones, finiquitos, cartas de pago y demás resguardos del caso, hacer remisión o quitas de crédito, total o parcialmente, novaciones que extingan obligaciones existentes o futuras, y contraer deudas u otros compromisos que estime convenientes o necesarios para la gestión de los negocios y asuntos del Banco en todo tiempo, hacer renuncia de derecho, pedir y rendir cuentas y liquidaciones, tomar participación en otras empresas, celebrando al efecto toda clase de contratos de Sociedad, de locación de servicios u otros, hacer pagos aunque no fueran los ordinarios de la administración, aceptar y dar en pago bienes muebles, inmuebles, valores en general, acciones y derechos bajo los pactos y condiciones que estime convenientes.

2º Proveer todo lo necesario para la administración, control y disposición de los dineros, valores y demás bienes muebles e inmuebles de las sucursales del banco en toda la América del Sur, comprar y vender bienes muebles e inmuebles, buques, títulos, obligaciones, derechos y acciones, percibir el precio al contado o a plazos, tomar posesión de los mismos, permutarlos, tomar o darlos en prenda, hipoteca u otro derecho real por obligaciones anteriores o posteriores a este mandato, así como dar o tomarlos en arrendamiento aun por más de seis años, todo por los precios, importes, alquileres, plazos y demás condiciones que estime convenientes; suspender gerentes, subgerentes y apoderados de la Sociedad Anónima, pudiendo suspender asimismo la vigencia de los poderes que el Consejo Directivo directa o indirectamente les haya otorgado u otorgue en lo sucesivo; nombrar, suspender y remover empleados y demás personal.

3º Transigir, comprometer en árbitros juris o amigables componedores con imposición de multas o sin ellas en todos los asuntos judiciales o extrajudiciales, conviniendo o prorrogando los plazos para laudar, intervenir en todos los procedimientos relativos a deudores insolventes, quebrados o en moratoria, concurriendo y votando en todas las reuniones de acreedores y aceptar o rechazar concordatos y adjudicaciones de bienes, comparecer en toda clase de juicios entablados o

que se entablen ya sea el banco demandante o demandado, hacer denuncias y asumir en nombre del banco el carácter de parte querellante, presentar escritos, testigos y pruebas, renunciar trámites y otras formalidades, poner y absolver posiciones, exigir y prestar juramentos y reconocimientos, solicitar interdictos, oponer excepciones y prescripciones, así como todos los recursos de revocatoria, apelación, nulidad y otros contra cualesquiera resoluciones interlocutorias, o sentencias definitivas o laudos, consintiéndolos y desistiendo o renunciando a los referidos recursos antes o después de su interposición, pedir desalojos, embargos, inhibiciones y quiebras de los deudores, asentir y solicitar su levantamiento y desistir de toda acción o demanda entablada o pendiente, tachar, recusar, proponer y designar peritos, declinar y prorrogar de jurisdicción.

4° Representar al Banco en toda la América del Sur ante el público, los Gobiernos nacionales y provinciales, Congresos, Legislaturas, Municipalidades, Aduanas y demás reparticiones administrativas, presentar peticiones y solicitar concesiones y privilegios, haciendo valer y usando el presente mandato con todas las facultades que contiene.

5° Delegar las facultades conferidas por este mandato en todo o en parte, substituir sus poderes total o parcialmente, conferir poderes especiales y generales, pudiendo en cualquier tiempo revocar dichas delegaciones, substituciones, mandatos generales y especiales que confiriese y reasumir en toda su integridad el ejercicio de este mandato. Agregando además que este mandato subsistirá mientras no sea revocado expresamente y no se entenderá revocado por el nombramiento de cualquier Gerente o Gerentes para una o más sucursales del Banco en la América del Sur, ni por poder alguno general o especial que pudiera otorgarse en lo sucesivo para los mismos asuntos encomendados al señor Bottino, quien podrá ejercer su mandato en toda la extensión de la América del Sur y en cualquier otro país, siempre que los negocios y asuntos que motiven su ejercicio fuera de la América del Sur, pertenezcan a las sucursales establecidas o que se estableciesen en dicho continente. Los comparecientes declaran finalmente que de acuerdo con lo dispuesto con los estatutos del Banco, el señor Edmundo Ramón Bottino, al ejercer este mandato, deberá firmar todo documento conjuntamente con un Gerente de la res-

pectiva sucursal o con un subgerente de esa sucursal o con un apoderado de esa sucursal o con un miembro del Consejo Directivo de la Sociedad Anónima o con otro miembro de la Gerencia Central de la misma. Los documentos que invocan los comparecientes para acreditar su personería para este acto, son los siguientes: Los artículos décimotercero, décimocuarto, décimoquinto, décimosexto, décimoséptimo, décimooctavo y vigésimo de los Estatutos de la Sociedad Anónima, los que, como lo atestigo yo Notario, tienen según la escritura de determinación de nuevo de los Estatutos, tal como fué modificado por escritura otorgada el 17 de diciembre de 1920 ante el Notario don P. de Booy en Amsterdam el tenor siguiente:

Art. 13. La Dirección de la Sociedad está encomendada a un Consejo Directivo que constará de por lo menos 5 miembros quienes serán nombrados por la Asamblea General de Accionistas, entre una propuesta obligatoria de (para cada vacante) dos personas, formulada por una asamblea general de tenedores de acciones preferidas. En caso de que esa asamblea no formulase una propuesta, estará la asamblea general de accionistas libre en su elección. La asamblea general de accionistas está facultada para destituir en todo momento a uno o más miembros del Consejo Directivo.

Art. 14. El Consejo Directivo está encargado en el sentido más amplio, de la dirección de todos los asuntos de la Sociedad y está facultado con observancia a las disposiciones de estos estatutos para todo acto de administración y dominio. El Consejo Directivo representa a la Sociedad tanto judicial como extrajudicialmente.

Art. 15. El Consejo Directivo elije dentro de su seno un Presidente y un Vicepresidente, quienes actuarán como delegados. Además están facultados los miembros del Consejo Directivo para designar a más de ellos como delegados. Para los asuntos en la América del Sur, podrá encargar al Consejo Directivo la Dirección, a uno de sus delegados.

Art. 16. La dirección de los asuntos administrativos de la Sociedad dentro de los cuales se entenderá especialmente la ejecución de las resoluciones del Consejo Directivo o de sus delegados y la realización de control de los asuntos y administraciones de las sucursales, será encomendada a una Gerencia Central, que tendrá su oficina en la sede principal en Amsterdam. Los miembros de la Gerencia Central serán nombrados

por el Consejo Directivo fuera de su seno y podrán ser destituidos como tal en todo momento por el Consejo Directivo.

Art. 17. El Consejo Directivo podrá nombrar Gerentes, Subgerentes y apoderados de la casa en Amsterdam y de las sucursales y destituirlos en todo momento. El Consejo Directivo podrá determinar para los Gerentes, Subgerentes y apoderados mencionados en el párrafo anterior, un reglamento, de acuerdo con el cual deberán conducirse éstos.

Art. 18. Allí donde el Consejo Directivo lo creyera conveniente, podrá ser encargada además la fiscalización de una o más sucursales a un Consejo local de vigilancia. Los miembros de tal Consejo de Vigilancia serán nombrados y destituidos por el Consejo Directivo. Los miembros de los Consejos de Vigilancia mencionados en este artículo tendrán acceso en todo momento a las oficinas de la sucursal, para la cual han sido designados y estarán facultados para enterarse de los libros, correspondencia, demás documentos y la caja. Los gerentes, subgerentes y apoderados de sucursales podrán ser suspendidos por un delegado del Consejo Directivo. En caso de impedimento del delegado, podrá tener lugar esta suspensión por el Consejo de Vigilancia respectivo; sin embargo, en este caso, el Consejo Directivo decidirá definitivamente al respecto dentro de los tres meses después de esa suspensión.

Art. 20. Todos los documentos que emanen de la Sociedad deberán a fin de ser válidos entre terceros, llevar dos firmas que obliguen a la Sociedad, de las cuales, por lo menos una, de un miembro del Consejo Directivo o de la Gerencia Central o de un Gerente, Subgerente o apoderado general de la oficina expedidora. Los documentos firmados de la manera expresada en el párrafo anterior serán considerados como estar firmados por el Consejo Directivo de la Sociedad. Finalmente manifestaron los comparecientes que aún durante el presente año será tomada en consideración por la asamblea general de accionistas una propuesta de modificación de los estatutos, a consecuencia de la cual los miembros de la Gerencia Central, serán denominados «Miembros de la Gerencia», relacionado con lo cual desean determinar expresamente que ese eventual cambio de denominación no tendrá influencia en el poder conferido por la presente ni lo modificará, considerándose en cuanto fuere necesario, haber sido conferido desde ya al expresado señor Edmundo Ramón Bottino como miembro de la gerencia.

De lo cual ha sido labrada esta acta en la fecha y lugar mencionado *ut supra*, en presencia de los testigos precitados, quienes con los comparecientes y conmigo, Notario, de cuyo conocimiento son todos, han firmado esta escritura inmediatamente después de haber sido leída. (Firmado) C. J. den Tecse Bondt, Tienhoven, W. Straub, W. Pelsma, R. Nicolai, Notario. Por testimonio: (Firmado) R. Nicolai, Notario. (Hay un timbre en seco con un escudo heráldico, el que dice: R. Nicolai, Notario en Amsterdam). Visto para legalización de la firma del señor R. Nicolai, Notario en ésta. Amsterdam, el 8 de diciembre de 1922. El Presidente del Tribunal Seccional: (Firmado) J. J. Witsen. (Hay un sello) sigue en idioma nacional la legalización de la firma últimamente mencionada por el Consulado General de la República Argentina en los Países Bajos. Es traducción fiel al idioma nacional del original, redactado en idioma holandés, el que agregó y al cual me remito, en fe de lo cual firmo y sello la presente en Buenos Aires a 12 de enero de 1923. — Guillermo J. Broens, traductor público. Hay una estampilla y un sello. Concuere con la traducción de poder que se encuentra agregada y transcripta en la escritura de protocolización otorgada ante mí, con fecha 12 de marzo de 1923, al folio 123 vuelta del registro número 145 a mi cargo haciéndose constar que en la expresada escritura, el Traductor Público, don Guillermo J. Broens se ratificó en el contenido de la versión al idioma nacional del poder agregado que se encuentra debidamente legalizado y que a dicha escritura se han anexoado, un sello de 5 pesos moneda nacional, número 035033, correspondiente al impuesto fiscal al poder general y otro de 5 pesos número 035038, que tiene adherida una estampilla de un peso número 160302 por reposición de las 6 fojas que contiene. Para el señor Edmundo Ramón Bottino expido el presente testimonio extendido en 6 sellos de un peso, números: del 469745 al 469750, que sello y firmo en Buenos Aires, a 16 de marzo de 1923. Hay un sello. — Francisco N. Larguía.

Certifico: Que por mandato del señor Juez de Comercio, doctor Juan B. Estrada y con fecha 23 de marzo de 1923, de la precedente escritura se ha tomado razón bajo el número 152 al folio 354 del libro 42 para la inscripción de poderes del Registro Público de Comercio a mi cargo. Para constancia expido el presente que firmo y sello en Buenos Aires fecha *ut supra*. Hay un sello. — E. F. Orellano. Buenos Aires, marzo

28 de 1923. Inscripto en esta fecha en el Registro de Mandatos bajo el número 742, folio 1581 del Registro número 27. Hay un sello. J. P. de Larrechea.

Certifico que don Francisco N. Larguía es Escribano Público de la Capital de la República y que el sello, firma y rúbrica que anteceden son las que usa en todos sus actos. Buenos Aires, mayo 3 de 1923. Hay un sello. R. D. Mantilla.

El que suscribe, Presidente de la Excelentísima Cámara Segunda de Apelación en lo Civil de la Capital de la República certifica que el doctor R. D. Mantilla es Secretario de esta Cámara y que la atestación hecha por él está en debida forma. Buenos Aires, mayo 3 de 1923. Hay un sello. J. Helguera.

Escritura número 13. — En la ciudad de Buenos Aires, Capital de la Nación Argentina, a quince de enero de mil novecientos veintiuno, ante mí el Escribano autorizante y testigos infrascriptos, comparecieron don Juan (Jan) Enrique (Hendryk) Molder que firma «Molder» y don Edmundo Ramón Bottino que firma «E. R. Bottino» ambos de estado casados, domiciliados en la calle Veinticinco de Mayo número 81, quienes concurren como apoderados de la Sociedad Anónima denominada «Banco Holandés de la América del Sur» haciendo uso del poder general que el señor Teodoro (Theodor) Erhard Muller en el carácter de Director Gerente de las sucursales del Banco en la América del Sur, les confirió con fecha 31 de diciembre de 1919 por escritura otorgada ante mí al folio 681 vuelta de este Registro a mi cargo, el cual me exhiben en testimonio inscripto en el Registro de Mandatos bajo el número 20, folio 41 del Registro 24 y copiado en lo pertinente dice así: «Que haciendo uso de las facultades que contiene el mandato relacionado, en nombre y representación del «Banco Holandés de la América del Sur» confiere poder general a favor de los señores don Juan Enrique Molder, don Edmundo Ramón Bottino y don Juan (Johannes) Zuart, que firman «Molder», «E. R. Bottino» y «Zuart», respectivamente, los tres de este vecindario, para que cualquiera de ellos indistintamente, pueda ejecutar en la República Argentina, todo acto permitido por los Estatutos del Banco bajo la condición de que siempre deberán firmar, todo documento, dos de ellos, conjuntamente. Agrega el compareciente señor Muller: Que los señores Juan Enrique Molder, Edmundo Ramón Bottino y Juan (Johannes) Zuart, podrán delegar las facultades conferidas

por este mandato en todo o en parte, substituir sus poderes, total o parcialmente, conferir poderes especiales y generales, pudiendo en cualquier tiempo revocar dichas delegaciones y substituciones, mandatos generales y especiales que confiriesen y reasumir en toda su integridad el ejercicio de este mandato, pero que siempre que hagan uso de estas facultades, deberán firmar dos, cualesquiera de ellos, conjuntamente. Los Estatutos del Banco Holandés de la América del Sur y sus reformas fueron inscriptas en el Registro Público de Comercio bajo los números 19 y 3, a los folios 481 y 569 de libro 38, tomo B. Para la inscripción de Estatutos Extranjeros con fechas 4 de agosto de 1914 y 8 de febrero del año 1919, y se hallan íntegramente transcritos en las escrituras pasadas ante mí en este Registro a los folios 281, protocolo de 1914 y 79 vuelta del de 1919, siendo sus partes pertinentes las siguientes:

Art. 1º La Sociedad lleva el nombre de «Hollandsche Bank voor Zuid Amerika» (Banco Holandés de la América del Sur). Donde ella actúa en la América del Sur lleva el nombre traducido al idioma oficial del Estado en que efectúa sus operaciones. Tiene su asiento en Amsterdam y abre una sucursal en Buenos Aires.

Art. 2º El objeto de la Sociedad es practicar toda acción bancaria en el sentido más amplio de la palabra y de efectuar operaciones financieras, uno y otro más, especialmente en los Estados de la América del Sur.

Art. 3º La Sociedad terminará el último día del mes de julio de 1964.

Art. 19. Todos los documentos emanantes de la Sociedad a fin de obligarla para con terceros, deberán ser firmados en cuanto se refiere a la América del Sur.

3º O por dos gerentes o subgerentes o por un gerente con un subgerente o por un gerente o subgerente con un apoderado.

4º O por dos apoderados facultados a este efecto.

Lo relacionado y transcripto es copia fiel de sus originales de que certifico. Los comparecientes son mayores de edad, personas de mi conocimiento, doy fe y dijeron:

Que nombran apoderado para la sucursal del Banco Holandés y de la América del Sur en esta ciudad al doctor Herman «German» van Maanen, facultándole para representar al Banco para efectuar todo acto permitido por los Estatutos y para

firmar todo documento, para la Sucursal del Banco en esta Capital a condición de que siempre deberá firmar conjuntamente con un miembro del Consejo Directivo de la Sociedad Anónima o con un administrador de la Sociedad Anónima o con el miembro delegado del Consejo Directivo don Teodoro (Theodor) Erhard Muller o con un Gerente de la Sucursal del Banco de esta Capital o con un Subgerente de la misma sucursal o con un apoderado de dicha sucursal. El Escribano autorizante hace constar que a esta escritura se anexa un sello de cuatro pesos, número 002528 que tiene adherida una estampilla de un peso número 0159159, todo moneda nacional de curso legal. Leída que le fué se ratificaron en su contenido y la firmaron con los testigos don Mario Tirone y don Juan Domínguez, vecinos y hábiles doy fe. — Molder, E. R. Bottino Testigo: Mario Tirone. Testigo: J. Domínguez. Hay un sello. Ante mí: Francisco N. Larguía. Concuerta con la escritura matriz de su referencia que pasó ante mí y queda al folio 15 vuelta del Registro número 145 a mi cargo al que me remito. Para los otorgantes expido el presente que sello y firmo en el lugar y fecha de su otorgamiento. Hay un sello. Francisco N. Larguía. Buenos Aires, enero 28 del año 1921. Inscripto con esta fecha en el Registro de Mandatos, bajo el número 186, folio 462 vuelta del Registro número 25. G. Saldariaga.

Certifico que don Francisco N. Larguía es Escribano Público de la Capital de la República y que el sello, firma y rúbrica que anteceden son los que usa en todos sus actos. Buenos Aires, mayo 9 de 1923. Hay un sello. R. D. Mantilla.

El que subscribe, Presidente de la Excelentísima Cámara Segunda de Apelación en lo Civil de la Capital de la República, certifica que el doctor don R. D. Mantilla es Secretario de esta Cámara y que la atestación hecha por él está en debida forma. Buenos Aires, mayo 9 de 1923. Hay un sello. Aureliano Gigena.

Leída que le fué a las partes la presente escritura ratificaron su contenido y firmaron ante mí y los testigos don Francisco Alconada y don Juan Manuel Oria, vecinos, mayores de edad, hábiles de mi conocimiento de que doy fe. Sigue a la número 18 otorgada con fecha 23 de abril del corrientes año.

En este estado los señores Dates y Hunt, hacen presente que los siguientes abreviados, que son indicados en el artículo 36 del contrato. Hs., M³, Ton., c/u., Km., m/l., M², significan

correlativamente Hectárea, metro cúbico, tonelada métrica, cada uno, kilómetro, metro lineal, metro cuadrado y que además en el Item siete los signos x significan «por».

Leído nuevamente ratificaron su contenido ante mí y testigos doy fe. — JOSÉ LUIS CANTILO.— *A. Rodríguez Jáuregui*,— H. F. C. Dates, Dates y Hunt, E. J. Hunt, E. R. Bottino, H. Maanen. — Testigos: F. Alconada y Juan Manuel Oria. — Ante mí: Juan José Maina. — Hay un sello.

Es conforme con su matriz, doy fe. Para el interesado expido el presente testimonio que sello y firmo en la ciudad de La Plata a 1° de junio de 1923.

DECRETO N° 302

La Plata, mayo 5 de 1923.

Habiéndose aceptado la transferencia efectuada por la empresa Dates y Hunt, concesionarios de las nuevas construcciones en el Ferrocarril al Meridiano V, a la firma Nydqvist y Holm, de Suecia, en la parte referente a la provisión de locomotoras, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

DECRETA:

Art. 1° Pasen los antecedentes correspondientes a la Escribanía Mayor de Gobierno, a fin de que extienda la respectiva escritura de contrato.

Art. 2° Comuníquese, etc.

JOSÉ LUIS CANTILO.
ANTONIO RODRÍGUEZ JÁUREGUI, JOSÉ OSVALDO CASÁS,
SALVADOR M. VIALE.

En la ciudad de La Plata, Capital de la provincia de Buenos Aires, a diez y siete de mayo de mil novecientos veintitrés, ante mí, el Escribano Mayor de Gobierno autorizante y testigos que subscriben, han comparecido en el despacho oficial de la Gobernación, su Excelencia el señor Gobernador de la Provincia, ciudadano don José Luis Cantilo, acompañado del señor Ministro de Obras Públicas, doctor Antonio Rodríguez Jáuregui; y por la otra, don Pedro Svensson, de estado soltero, mayor de edad, domiciliado en la Capital Federal, calle

Avenida de Mayo, número mil trescientos noventa, de tránsito aquí, quien concurre en nombre y representación de la Sociedad «Nydqvist y Holm Aktiebolag», con asiento en Trollhattan, Suecia, comprobando su personería con el testimonio de poder general que me exhibe en este acto, que devuelvo al interesado y que más adelante transcribiré, quien asegura que dicho mandato no le ha sido revocado ni limitado, ejerciéndolo en todo su vigor; todos los comparecientes personas de mi conocimiento, doy fe, y ambas partes contratantes exponen:

Que han convenido celebrar un contrato para la provisión de locomotoras y material de repuesto, para el Ferrocarril al Meridiano V, en el territorio de esta Provincia, y a fin de establecer previamente los antecedentes legislativos y administrativos correspondientes de este contrato, hacen constar:

Que con fecha 14 de octubre de 1907, la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires sanciona la expresada ley, que fué promulgada por el Poder Ejecutivo con fecha 18 del mismo mes y año, que se halla testimoniado al folio 296 del Registro General de esta Escribanía, correspondiente al año 1909;

Que posteriormente la Honorable Legislatura sancionó con fecha 3 de septiembre de 1913 y 19 de mayo de 1922, las leyes que a continuación se transcriben, que fueron promulgadas por el Poder Ejecutivo en septiembre 10 de 1913 y mayo 20 de 1922:

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Modifícase el artículo 1º de la Ley de 18 de octubre de 1907, que quedará en la forma siguiente:

Autorízase al Poder Ejecutivo para construir una red de ferrocarriles de trocha de un metro, con el siguiente trazado:

a) Ramal que arrancando de un punto conveniente, comprendido entre el pueblo de Saladillo y el arroyo del mismo nombre, de la línea del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y pasando por los partidos de Alvear, Tapalqué y General Lamadrid, llegue hasta los puertos de Bahía Blanca y Puerto Militar, con un ramal a la ciudad de Olavarría, Sierra Chica y Canteras de Sierras Bayas y otras de

la proximidad, que el Poder Ejecutivo juzgue conveniente servir con este ramal.

b) De La Plata a Avellaneda, con ramales al Mercado Central de frutos y a la tablada general de hacienda.

c) De las proximidades del Kilómetro 460 de la línea ya construída, hasta el Meridiano V.

d) De Olavarría, por Tandil y Balcarce, hasta Mar del Plata, con un ramal que arrancando de las proximidades de Tandil, llegue hasta Necochea.

e) Desde un punto situado en las inmediaciones de Brandsen, de la línea principal, después del cruce con el Ferrocarril del Sud y pasando por General Paz, Pila y proximidades de Labardén, hasta llegar a Mar del Plata, con un ramal a Ayacucho.

f) Desde un punto entre Brandsen y Monte, en las proximidades de este último de la línea principal, entre las dos líneas del Ferrocarril del Sud, en dirección a las estaciones Newton y Cangallo, hasta empalmar con la línea Olavarría a Mar del Plata, con un ramal a Tandil.

g) De Bahía Blanca por el Azul, hasta empalmar con la línea principal entre Monte y el arranque de la línea, siempre que no fuera construído por la Compañía General de Ferrocarriles, dentro de los términos de su concesión.

h) Ramales de la línea *a)* a Saavedra y Coronel Suárez.

i) Desde un punto pasando el Saladillo, de la línea principal, en dirección a las estaciones Recalde, Centeno y Puan, con un ramal paralelo que vaya a Adolfo Alsina.

j) Desde Bahía Blanca hasta la Estación Meridiano V del Ferrocarril del Oeste, con un ramal a Pehuajó.

k) Ramales de la línea *g)* y la línea *f)*.

m) Desde La Plata, con un ramal al pueblo de Magdalena, por Dolores, Conesa, Castelli y Coronel Vidal, hasta empalmar con la línea *e)*.

n) Desde Necochea a General Alvarado y Mar del Plata, y de Necochea, por Juárez, Laprida, Lamadrid, Caseros, Nueva Plata, Pehuajó y Roberts, hasta la línea noroeste de la Provincia, en las inmediaciones de la Estación Santa Regina, con un ramal naciendo de la cercanía de Pehuajó por Bolívar a empalmar con la línea Saladillo a Bahía Blanca, en los alrededores del nacimiento del ramal de Olavarría a Sierra Chica.

ñ) De Nueve de Julio a Lincoln y Vedia.

o) De Nueve de Julio hasta el Puerto de Ramallo.

Art. 2º El Poder Ejecutivo hará conocer del Poder Ejecutivo Nacional y del Honorable Congreso de la Nación, el trazado de la red cuya construcción se ordena por la presente, enviando al efecto copia de los planos que contengan el trazado de la red total.

Art. 3º Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para proceder por medio de las oficinas técnicas de su dependencia, o por convenios que podrá celebrar con ingenieros de competencia reconocida, a hacer practicar los estudios de todas las líneas que forman la red total, los que deberán quedar terminados en todo el año 1914, y la construcción a los diez años de terminados los estudios.

Art. 4º Amplíase en la suma de diez y siete millones de pesos oro sellado, las autorizaciones conferidas al Poder Ejecutivo por las leyes del 18 de octubre de 1907 y 6 de marzo de 1912, para emitir fondos públicos a un tipo de emisión no menor de noventa por ciento neto, sin comisión, y con un interés no mayor de cinco por ciento y uno por ciento de amortización anual acumulativa, que se destinan a la construcción hasta de seiscientos cincuenta kilómetros de vía, en los ramales indicados en los incisos del artículo primero, cuya construcción se considera más urgente por el Poder Ejecutivo; a la adquisición de tren rodante necesario para el servicio de los ramales; a la ejecución de los estudios de que habla el artículo tercero; al pago del servicio de amortización e intereses de la emisión, que se ordena hasta la entrega al servicio público de estos ramales y durante los dos primeros años de la explotación de los mismos y los demás gastos indispensables para garantizar la buena construcción de las líneas.

Art. 5º A los efectos de la autorización conferida en el artículo tercero, relativa a estudios de la red, el Poder Ejecutivo podrá disponer de los fondos a que se refiere el artículo anterior, hasta la suma de quinientos mil pesos moneda nacional, y a razón de ciento veinte pesos por kilómetro, como máximo.

Art. 6º Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo para contratar la construcción de los seiscientos cincuenta kilómetros de vías a que se refiere el artículo cuarto, y a la

provisión del material rodante correspondiente, con la empresa que ofreciendo las suficientes garantías de seriedad y reconocida capacidad técnica y financiera, se ajuste en un todo a las disposiciones de la ley de 18 de octubre de 1907, con las modificaciones que por esta ley se introducen, como así lo preceptuado en el artículo 10 de la presente. En caso de no ser posible la contratación de las obras anteriormente establecidas, queda facultado el Poder Ejecutivo para sacarlas a licitación pública, de acuerdo con las disposiciones de la ley 18 de octubre de 1907, salvo las modificaciones a la misma y las nuevas disposiciones que por el presente se establecen.

Art. 7º A medida que se vayan terminando los estudios definitivos de los ramales indicados en los incisos del artículo primero, el Poder Ejecutivo solicitará de la Honorable Legislatura los fondos necesarios para la ejecución de las obras correspondientes y adquisición del material rodante necesario.

Art. 8º Modifícanse los incisos 6º, 11, 12 y 13 del artículo segundo de la ley 18 de octubre de 1907, en la siguiente forma:

1º El inciso 6º quedará como sigue: «6º Los contratistas deberán expresar la cantidad de material rodante que necesitan para la construcción, el que tendrán derecho a comprar por cuenta de la misma, y que les será abonado a la conclusión de los trabajos, previa estimación por árbitros y de acuerdo con su estado. El resto del material rodante será entregado listo para prestar servicios, en la Estación La Plata. Es entendido que el servicio del material para la construcción, será empleado única y exclusivamente para esos fines».

2º El inciso 11 se substituirá por el siguiente: «11. Los bonos podrán ser emitidos en su totalidad o por series, por la casa emisora que de acuerdo entre el Poder Ejecutivo y los contratistas se elija, y en las fechas que se convengan, acreditándose los fondos a favor del Gobierno y depositándolos a su orden en el Banco de la Provincia. Los contratistas deberán tomar al firme la emisión de los bonos a un tipo no inferior al noventa por ciento, libre de toda clase de gastos y comisiones. La emisión se hará en libras esterlinas, francos o marcos, y el bono general será firmado por el representante del Gobierno, en la forma adoptada para esta clase de bonos».

3º El inciso 12 queda en la forma siguiente: «12. El Poder Ejecutivo abonará de los fondos depositados en el Banco de la Provincia, el importe de los certificados mensuales que se entreguen por obras ejecutadas y materiales acopiados, menos el cinco por ciento de dichos certificados mensuales, que se retendrán como garantía de los trabajos ejecutados. El importe de este cinco por ciento será devuelto a los contratistas cada año».

4º En el inciso 13 se substituirán las palabras «casa depositaria» por «Banco de la Provincia».

Art. 9º Las demás estipulaciones de la ley de 18 de octubre de 1907, se conservarán íntegramente, quedando autorizado el Poder Ejecutivo para introducir en el pliego de condiciones-bases del contrato a celebrarse, las modificaciones que sean necesarias para el cumplimiento de la misma ley, con las que ahora se establecen y las que en cuanto a detalles aconseje la práctica adquirida.

Art. 10. El Poder Ejecutivo cuidará que en las estipulaciones del nuevo contrato y en lo que se refiere a precios unitarios, costo total de obra y colocación de los títulos, se obtengan las bonificaciones posibles con relación a los contratos anteriores.

Art. 11. En los cruces con los ferrocarriles existentes, se procurará establecer estaciones de empalme con las líneas de la misma trocha de un metro de la red provincial, y estaciones comunes de intercambio, con los de distintas trochas.

Art. 12. En los proyectos definitivos para la construcción de las estaciones, se cuidará con preferente atención, que éstas estén dotadas del número de galpones suficientes, para que en ningún caso los productos que esperen vagones queden a la intemperie. En caso de tener que alquilar galpones particulares, se hará solamente cuando la capacidad de los destinados al público en general, sean insuficientes para llenar la condición anterior.

Art. 13. El Poder Ejecutivo deberá proponer la forma que estime más conveniente para la explotación de las líneas a construirse de acuerdo con la presente ley.

Art. 14. Queda igualmente autorizado el Poder Ejecutivo, para invertir hasta la suma de seiscientos mil pesos moneda nacional, en la adquisición del Ferrocarril La Plata y sus concesiones al Puerto y al Tandil y la Sección del tranvía de la Capital.

Art. 15. Los fondos necesarios para la adquisición indicada en el artículo anterior, se tomarán de los que produzca el empréstito que se autoriza por el artículo cuarto de esta ley.

Art. 16. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en La Plata, a los tres días del mes de septiembre del año mil novecientos trece.

DALMIRO SÁENZ.
Arturo Seguí,
Secretario del Senado.

RODOLFO P. SARRAT.
Carlos Brizuela,
Secretario de la C. de Diputados.

La Plata, septiembre 10 de 1913.

Cumplase, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

GARCIA.
JUAN ORTIZ DE ROZAS.

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de —

LEY:

Art. 1º Declárase en vigencia por el corriente año, desde el 1º de mayo al 31 de diciembre próximo, el Presupuesto de gastos ordinarios de la Administración y de las escuelas, que rigió durante el ejercicio económico de 1919, sancionado con fecha 27 de junio del mismo año, con las siguientes modificaciones:

Art. 4º Autorízase al Poder Ejecutivo para emitir los fondos públicos a que se refiere el artículo 4º de la ley de 10 de septiembre de 1913, en armonía con las condiciones de la plaza en el exterior o interior del país, pudiendo modificar el tipo de emisión hasta el mínimo del ochenta por ciento, dando cuenta a la Honorable Legislatura, y ampliase por un año, a contar desde la promulgación de la presente, el plazo que determine el artículo 3º de la misma ley, para la confección de los estudios respectivos.

Art. 5º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, en la ciudad de La Plata, a diez y nueve de mayo de mil novecientos veintidós.

PEDRO SOLANET.
Ernesto Durquet,
Secretario del Senado.

CARLOS A. SÁNCHEZ.
P. N. Ferrer,
Secretario de la C. de Diputados.

La Plata, mayo 20 de 1922.

Cúmplase, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro y «Boletín Oficial».

CANTILLO.
SALVADOR M. VIALE.

Que el Poder Ejecutivo, por decreto de fecha 25 de julio de 1922, aprobó el informe de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril mencionado, autorizando el estudio sobre el terreno, a los efectos de la construcción de varios ramales comprendidos en el artículo primero de la ley de septiembre 10 de 1913, siendo el texto de este decreto, lo que a continuación se transcribe:

DECRETO NÚMERO 51 DEL PODER EJECUTIVO APROBANDO EL INFORME DE LA SUPERINTENDENCIA TÉCNICA Y AUTORIZANDO EL ESTUDIO SOBRE EL TERRENO.

La Plata, julio 25 de 1922.

Considerando:

Que el Ferrocarril Provincial al Meridiano V no alcanza a cubrir con sus entradas ordinarias, las nuevas inversiones reclamadas por el tráfico de sus líneas, debido a que la insuficiencia de su trazado dejó incompleto el plan primitivo de su construcción, comprometiendo por dicha causa el éxito de tan importante obra pública y el porvenir económico del propio ferrocarril;

Que la industria de transportes demanda el aporte constante de nuevos capitales, no solamente con destino a la construcción de nuevas líneas y ramales que aumenten su rendimiento general, sino también por la necesidad de atender a las exigencias de crecimiento gradual del tráfico, como consecuencia de la acción directa de la explotación ferroviaria y el aumento progresivo de sus servicios;

Que el Poder Ejecutivo actual, respetando los motivos que administraciones anteriores hayan tenido para no poner en ejecución inmediata la ley del 10 de septiembre de 1913, la cual tuvo en vista, a su juicio, satisfacer las particularidades apuntadas en los considerandos anteriores, estima que es por su parte deber imprescindible remediar con toda urgencia las fallas del trazado existente, haciendo uso de las facultades conferidas por la Honorable Legislatura;

Que si bien la ley esboza el trazado de numerosos ramales como integrantes de una extensa red complementaria, solamente prevé la forma de financiar la construcción aproximada de unos 650 kilómetros de vías y la compra de material rodante correspondiente; razón por la cual el Poder Ejecutivo se ha visto precisado a estudiar previamente cuáles de esos ramales autorizados debían construirse de inmediato, a mérito de las facultades atribuidas al poder administrador, de decidirse por los que a su juicio fueran de mayor urgencia;

Que esta determinación preliminar ha sido hecha por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril, mediante un estudio minucioso de la capacidad productora de las regiones a servir por dichos ramales, tomando como base la estadística comercial, agrícola y de transportes respectiva, así como también en presencia de un trabajo comparativo de tarifas ferroviarias, y en vista de la posible zona de influencia propia a crearse en favor del Ferrocarril Provincial, en concurrencia con las actuales empresas privadas;

Que los resultados de esta selección tienden a satisfacer los siguientes propósitos fundamentales, a saber:

a) Completar el sistema actual por ramales que intensifiquen el tráfico de la línea troncal.

b) Salvar las dificultades de acceso a sus líneas de la producción de las principales zonas urbanas que hoy cruzan a la distancia, entorpeciendo el tráfico general de pasajeros, encomienda y carga.

c) Vincular entre sí y con la Capital de la Provincia y la ciudad de Avellaneda, no menos de diez y seis importantes pueblos y ciudades, con más de 400.000 habitantes en sus centros urbanos, con producción propia e intenso tráfico de comunicaciones.

d) Favorecer el movimiento general en los transportes hacia el interior del territorio provincial, para asegurar el tráfico ascendente, cuyo mínimo porcentaje actual constituye una de las fallas que mayormente afectan el rendimiento económico del ferrocarril.

e) Unir al Puerto de La Plata con centros de consumo interno como Avellaneda, y por su proximidad con la misma Capital Federal, mediante tarifas mínimas de fomento, lo cual favorecería el comercio de importación, concentrado hoy en el Puerto de Buenos Aires, donde los buques de ultra-

mar y cabotaje, una vez efectuadas sus operaciones de descarga, encuentren todo género de facilidades para completar sus bodegas, sin necesidad de dirigirse a otros puertos del país.

f) Dar vida propia al comercio mayorista de la Capital de la Provincia y aliciente a la industria local de exportación, con el funcionamiento del Mercado General de cereales y frutos, a instalarse en la ciudad de La Plata, como complemento indispensable del ferrocarril, una vez asegurado para el Puerto de La Plata un movimiento o intercambio regular y permanente; y considerando, finalmente, que si bien desde el punto de vista económico, algunos otros ramales podrían ofrecer mejores perspectivas de rendimiento, en cambio la construcción de los proyectados se apoya en razones políticas relacionadas con el fomento armónico de ciertas regiones y del territorio provincial, y con el propósito fundamental de ampliar la zona de influencia del Puerto de La Plata, para beneficiar principalmente a la Capital de la Provincia.

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

DECRETA:

Art. 1º Aprobar en general las conclusiones del informe elevado por el Superintendente Técnico del Ferrocarril, y autorizar en definitiva el estudio sobre el terreno, a los efectos de la construcción de los siguientes ramales, comprendidos en el artículo primero de la ley del 10 de septiembre de 1913:

a) El inciso *b)*: De La Plata a Avellaneda, con ramales al Mercado Central de Frutos y a la Tablada General de Hacienda.

b) El inciso *c)*: De las proximidades del kilómetro 460 de la línea ya construída, hasta Meridiano V.

c) La parte del inciso *g)*: Hasta el Azul, con las partes del *d)* hasta Tandil y Olavarría, y en la parte del *a)* a Sierra Chica.

d) La parte del inciso *n)* y *d)* hasta Juárez.

e) La parte del inciso *n)*: Desde Hirschs a Roberts.

f) El inciso *n)*: Entre Nueve de Julio y Vedia.

Art. 2º Autorízase igualmente a construir pequeños ramales, de carácter económico, que vinculen la actual línea troncal con los siguientes pueblos: Monte, Saladillo, Veinti-

cinco de Mayo, Nueve de Julio, Carlos Casares, Pehuajó, Trenque Lauquen y Rivadavia.

Art. 3° Tanto las líneas a que se refiere el artículo primero como los ramales últimamente citados, recorrerán en lo posible el costado de los caminos públicos, de acuerdo con lo establecido en el artículo sexto de la ley de 6 de septiembre de 1904.

Art. 4° Los estudios en el terreno, proyecto definitivo, presupuesto de las obras, redacción del pliego de bases y condiciones, especificaciones, etc., se efectuarán bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas, por el Superintendente Técnico del Ferrocarril y el personal que a este fin designará el Poder Ejecutivo, de conformidad con el artículo tercero de la ley del 10 de septiembre de 1913.

Art. 5° Los fondos necesarios para la realización de los estudios ordenados en el artículo tercero de la ley del 10 de septiembre de 1913, hasta tanto sea colocado el empréstito autorizado por dicha ley, se tomarán de rentas generales y se pagarán con imputaciones a la misma, pero con cargo de reintegro, una vez realizados los recursos especiales destinados a la construcción de las nuevas líneas, en la proporción legal establecida.

Art. 6° La Superintendencia del Ferrocarril se ajustará, en cuanto sea posible, al pliego de condiciones y a las especificaciones que sirvieron de base para la ejecución de las leyes del 18 de octubre de 1907 y marzo 6 de 1912.

Art. 7° Las obras a que se refiere el presente decreto, en virtud de lo que dispone la primera parte del artículo 6° de la ley respectiva, así como la provisión del material rodante y de construcción correspondiente, serán contratados por el Poder Ejecutivo con la empresa que ofreciendo completas garantías de seriedad y reconocida capacidad técnica y financiera, se ajuste en un todo a las estipulaciones vigentes de las leyes de octubre 18 de 1907 y 10 de septiembre de 1913, mejorando, en cuanto sea posible, los precios unitarios y el costo de los trabajos con relación a los contratos celebrados anteriormente.

Art. 8° Póngase en conocimiento del Poder Ejecutivo de la Nación, Honorable Congreso y Honorable Legislatura, el trazado de la red general autorizada por las mencionadas leyes,

especificándose especialmente los ramales cuya construcción se ordena por este decreto.

Art. 9º Por el Ministerio de Obras Públicas, se dará a esta resolución, en su parte dispositiva, la más conveniente publicidad, tanto en el país como en el extranjero.

Art. 10. Publíquese, notifíquese a la Contaduría, en virtud de lo dispuesto en el artículo 5º, y pase a la Superintendencia del Ferrocarril, a sus efectos.

JOSE LUIS CANTILLO.
ANTONIO RODRÍGUEZ JÁUREGUI, JOSÉ OSVALDO OASÁS,
SALVADOR M. VIALE.

Que por el decreto de fecha del 21 de marzo del corriente año, que lleva el número 262, dictado por el Poder Ejecutivo, que acepta en principio la propuesta presentada por los señores Dates y Hunt, de fecha 10 de enero de 1923, con las modificaciones técnicas y financieras consignadas en su nota de fecha 16 de marzo próximo pasado, para la ejecución de las obras y provisión de material rodante de los nuevos ramales del Ferrocarril, el que copiado dice así:

La Plata, marzo 21 de 1923.

Visto el informe elevado por la Comisión Asesora nombrada por el Poder Ejecutivo, para el estudio de las distintas propuestas presentadas para la construcción, financiación y suministro de material rodante de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial a Meridiano V, y —

Resultando:

1º Que ha llegado el momento de abocarse en forma definitiva el estudio de ella, cumpliendo así el plan enunciado en decreto de fecha julio 25 de 1922, tan íntimamente relacionado con el porvenir económico de la línea férrea y las notorias necesidades del transporte, sentidas en determinadas zonas del territorio provincial;

2º Que el informe técnico de la Comisión Asesora aporta elementos de juicio de importancia para la solución de este asunto, elementos que han sido robustecidos por los estudios ejecutados sobre el terreno por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril, así como por las propias constancias de las numerosas ofertas recibidas en el Departamento de Obras Pú-

blicas, cuyos precios, debidamente analizados, han servido en cada caso para ilustrar el criterio administrativo;

3° Que para obtener éxito en las gestiones oficiales relacionadas con este asunto, la administración no ha omitido acto o diligencia para asegurar la presentación de numerosas ofertas, confiando en que los efectos de la competencia industrial y bancaria influirán en forma ventajosa para los intereses del Estado y para la ejecución más económica de tan importante obra pública;

4° Que corrobora esta afirmación la publicidad hecha dentro y fuera del país, de los propósitos del Gobierno respecto de la construcción de las líneas proyectadas, de la adquisición de los materiales respectivos y de la necesidad de financiar el empréstito autorizado por la ley de 10 de septiembre de 1913;

5° Que la prensa en general prestó su decidida cooperación, publicando dentro del país todos los detalles que pudieran interesar a las casas concurrentes;

6° Que las legaciones y consulados argentinos acreditados en el extranjero, prestaron preferente atención a este asunto, contribuyendo con su esfuerzo y buena voluntad, a su mejor solución;

7° Que no obstante el éxito conseguido por la propaganda realizada, para la época fijada originariamente para recibir las propuestas, 31 de octubre de 1922, y a efecto de interesar el mayor número posible de empresas constructoras o industriales, el Poder Ejecutivo prorrogó los plazos en dos oportunidades, ofreciendo así toda clase de facilidades a los proponentes, permitiéndoles disponer del tiempo necesario para preparar con pleno conocimiento sus propuestas, estudiando sobre el terreno todos los detalles que pudieran a ellas referirse; y —

Considerando:

Que las condiciones actuales de los mercados financieros no permiten la colocación inmediata y en forma ventajosa, de la emisión de los títulos autorizados por la ley del 10 de septiembre de 1913, del cinco por ciento de interés y uno por ciento de amortización acumulativa anual, al tipo mínimo de cotización del ochenta por ciento;

Que tal situación transitoria, a juicio del Poder Ejecutivo no puede constituir un obstáculo insalvable para la ejecución del plan complementario de la línea actual, por cuanto la de-

mora al impedir la incorporación de nuevos elementos de transporte y nuevas zonas de influencia al Ferrocarril, hará imposible su regular funcionamiento, comprometiendo así su presente y futuro rendimiento económico;

Que no habiéndose colocado definitivamente la emisión del empréstito, no es posible tampoco la adjudicación de la obra por licitación pública, por cuanto toda licitación presupone la existencia de fondos disponibles para el pago de obras ejecutadas y materiales adquiridos; fondos que en el presente caso no ha sido posible obtener, por la falta de concurrencia de interesados en la operación financiera solamente;

Que por todo ello, el Poder Ejecutivo se decidió a contratar con una sola firma y en conjunto, la construcción de equipo total de las nuevas líneas, coincidiendo en tal propósito con lo dispuesto en el artículo segundo del pliego de condiciones y lo establecido en el artículo sexto de la ley; circunstancia ésta por la cual la Comisión Asesora se circunscribió principalmente al estudio de las propuestas presentadas en esas condiciones o que prometieran colocarse dentro de esos términos;

Que de dicho estudio ha resultado la conveniencia de desechar irremisiblemente algunas que se han presentado en condiciones inaceptables, ya sea por elevación exagerada en sus precios unitarios, ya por no haber facilitado la negociación financiera reclamada por el Gobierno, por no ofrecer la suficiente garantía de capacidad técnica y financiera, o, finalmente, por no haber demostrado en el curso de las negociaciones la seriedad requerida para la contratación de una obra del tal magnitud;

Que no obstante haber encontrado la Comisión Asesora serias dificultades para el cumplimiento de su misión, de estudios y de análisis, el Poder Ejecutivo estimó conveniente continuar las gestiones, tratando directamente con los distintos proponentes, a cuyo efecto celebró repetidas conferencias con representantes de distintas firmas, en busca siempre de la solución que estuviera más en armonía con los altos intereses del Estado;

Que de todas las firmas que han mantenido sus propuestas, escuchando en todo momento las observaciones tendientes a encontrar una solución que reuniera conveniencia para la Provincia y seguridad de la realización de las obras, la Em-

presa Dates y Hunt ha satisfecho las exigencias del Gobierno, trayendo a su seno la solución financiera conveniente;

Que dicha propuesta, estudiada por la Comisión Asesora, en su parte técnica, informe de 28 de febrero de 1923, ha sido definitiva y satisfactoriamente concretada ante el Poder Ejecutivo, por nota de fecha 16 de marzo de 1923, en los términos siguientes:

1° Suministrar al Excelentísimo Gobierno crédito bancario rotativo, hasta pesos dos millones doscientos mil oro sellado, con destino exclusivo al pago de mano de obra que se ejecute y del precio de materiales adquiridos en el país, para la construcción de la obra que se trata. Este crédito será abierto por el Banco Holandés de la América del Sur, en las condiciones que se estipularán en el contrato y conforme con el programa de trabajos a establecer de común acuerdo;

2° Ofrecer, además, dentro de los treinta días, desde la aceptación de la propuesta, al Excelentísimo Gobierno, proveer el material fijo y rodante a adquirirse en el extranjero, y en las condiciones que han de estipularse en el contrato y conforme con el programa de trabajo a establecer de común acuerdo, hasta la cantidad de cinco millones de pesos oro sellado, o la mayor suma que se necesite para completar la obra de que se trata.

3° El pago del material fijo y rodante, etc., a que se refiere la base anterior, por cinco millones de pesos oro sellado, o lo más que sea necesario para el objeto expresado, se les documentará en forma de letras de tesorería, a ciento ochenta días de plazo, renovables a opción del Poder Ejecutivo, por cuatro periodos iguales, con interés a razón de seis por ciento anual. Dichas letras se extenderán a nuestra orden o a la de quien nosotros indiquemos, y se entregará para cancelar los certificados de material fijo y rodante acopiado en el exterior o en el país, en la forma estipulada en el pliego de condiciones.

4° En concepto de garantía del crédito indicado en la base número uno y del pago del material a que se refiere la base número dos, puestos a disposición del Gobierno en la forma indicada arriba, el Poder Ejecutivo depositará los títulos del empréstito autorizado por ley del 10 de septiembre de 1913. en el Banco de la Provincia de Buenos Aires.

5° Los precios de construcción de los ramales de Ferrocarril de que se trata, los de material necesarios para su equipo

y demás que se requiera hasta librar esa obra al servicio público, serán los fijados en nuestra proposición presentada a V. S. en diez de enero de 1923, con las modificaciones en más o en menos que resulten indispensables en los ítems 6° y 9°, y algunos del material rodante, por el cambio que desde entonces puedan haber experimentado los precios que regían en esa época, los que se fijarán antes de la celebración del contrato definitivo.

6° A título de garantía del fiel cumplimiento de las obligaciones a nuestro cargo, depositaremos la cantidad de pesos ciento cincuenta mil oro sellado en efectivo, o títulos de deuda pública nacional o provincial, en el acto de firmarse el contrato definitivo. Esta garantía deberá aplicarse proporcionalmente para el valor de la mano de obra y la provisión del material rodante y fijo.

7° Esta proposición se mantiene hasta el día 21 del corriente, y se formula en el concepto de que el Poder Ejecutivo está legalmente autorizado para completar el contrato respectivo, firmando letras de tesorería y constituyendo las garantías especiales que quedan mencionadas.

Que del estudio de estas proposiciones surgen positivas ventajas para el tesoro de la Provincia, ya que facilita la financiación de la operación sin desmedro para los intereses públicos, dejando a salvo, y a favor del Gobierno, la opción para remitir el empréstito dentro del término de treinta días de firmado el contrato, para lo cual arbitra por su parte los medios tendientes a la realización de la obra, la que por el hecho de ser abonada al contado, resultará económica para la Provincia; que esta operación, aunque de carácter provisorio, resulta, a juicio del Poder Ejecutivo, más conveniente que el pago inmediato en títulos o fondos provenientes del empréstito mismo, por cuanto el interés a pagarse sólo corresponderá al dinero que se utilice y a un tipo del seis por ciento, cuando se trate del pago de mano de obra y materiales a adquirirse en el país, siendo igual interés al devengado por las letras que para el pago del material suministrado, deberán extenderse a plazos, con vencimientos sucesivos y colacionados de ciento ochenta en ciento ochenta días, renovables por cuatro períodos iguales, con la opción a favor del Gobierno, como se estipulará en contrato de cancelar dichas obligaciones en cualquier tiempo. Y esta conveniencia resalta aún más

si se tiene presente que dicho interés resulta menor que el establecido en la ley de empréstito, ya que en realidad, cinco por ciento de interés, en un título de ochenta por ciento de emisión, representa seis y cuarto por ciento; que por otra parte, la operación propuesta está perfectamente encuadrada dentro de las facultades legales del Poder Ejecutivo, el cual está autorizado por los artículos 40, 41, 42 y 43, e inciso 1º del 164 de la Ley de Contabilidad, para efectuar pagos en letras del tesoro, y particularmente en el presente caso, en el cual puede hacer uso del crédito para anticipar al ingreso de recursos calculado, desde que por definición de la misma ley — artículo 14 — el producido de un empréstito es un recurso extraordinario creado con objeto determinado y sin carácter permanente; que si bien es cierto que otros proponentes han ofrecido al Poder Ejecutivo sumas de dinero, ello ha sido en condiciones tan onerosas e inaceptables, como la opción a favor de determinada institución de crédito, de colocar los títulos dentro de un plazo determinado, a un tipo muy inferior al límite fijado por la ley; que este temperamento, de ser aceptado, importaría una grave imprevisión administrativa, desde que circunstancias eventuales, por razones de fuerza mayor, podrían determinar al proponente a usar de la opción en momentos desfavorables para la Provincia, cuyo crédito en tal caso resultaría seriamente comprometido; que la firma Dates y Hunt ha acreditado ante el Poder Ejecutivo su capacidad técnica y financiera, ofreciendo además del depósito de pesos ciento cincuenta mil oro sellado en efectivo, o en títulos al tipo de cotización del día en que se firme el contrato, el apoyo económico del Banco Holandés de la América del Sur, sin perjuicio de hacer efectivo el depósito que marca la ley, del cinco por ciento de cada certificado, como garantía de los trabajos efectuados; que los señores Dates y Hunt, defiriendo a una indicación del Poder Ejecutivo, motivada por las conclusiones de la Comisión Asesora, adquirirá las máquinas de las planillas de especificaciones, en la Usina Nydqvist y Holm, de Suecia, la cual acepta de antemano que el pago de ellas se efectuará igualmente en letras de Tesorería, en las mismas condiciones que los demás materiales, pero con la ventaja de recibir oportunamente los títulos del empréstito al ochenta y cinco por ciento, condicio-

nes que no ha ofrecido ninguna de las otras casas proponentes.

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

DECRETA:

Art. 1º Aceptar en principio la propuesta de la firma Dates y Hunt, de fecha 10 de enero de 1923, con las modificaciones técnicas y financieras consignadas en su nota de fecha 16 del corriente, para la ejecución de las obras y provisión de material rodante para la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril al Meridiano V, autorizados por ley del 10 de septiembre de 1913 y decreto 25 de julio de 1922.

Art. 2º Por el Ministerio de Obras Públicas se proyectarán las bases para el contrato de construcción, así como las especificaciones y pliego de condiciones respectivo a que se ajustará el contrato definitivo.

Art. 3º El Poder Ejecutivo resolverá en definitiva respecto a las condiciones básicas de la propuesta de referencia, debiendo fijarse por el Ministerio de Obras Públicas, con intervención de la Superintendencia del Ferrocarril al Meridiano V, y de acuerdo con el proponente, los precios unitarios que regirán para la construcción de las obras y provisión del material rodante y fijo, teniendo presente la estipulación aceptada respecto de las condiciones de pago de las locomotoras que se adquirirán en la Usina Nydqvist y Holm, de Suecia.

Art. 4º Comuníquese, etc.

JOSE LUIS CANTILLO.
ANTONIO RODRÍGUEZ JÁUREGUI, JOSÉ OSVALDO CASÁS,
SALVADOR M. VIALE.

Que en virtud de lo resuelto en el citado decreto, se conviene entre las partes, que la provisión de locomotoras y materiales de repuesto, sean de las que se determinan en las especificaciones y pliegos de condiciones que a continuación se transcriben:

ESPECIFICACIONES DE LAS LOCOMOTORAS TIPO « PACIFIC »

CARACTERÍSTICAS

Tipo. — 4-6-2.

Trocha	1.00 m.
Radio mínimo	300 m.
Pendiente máxima	5 ‰
Peso adherente, en servicio	39.000 k.
Peso del pony y bogue, en conjunto	16.000 k.
Peso del tender en servicio	40.000 k.
Base rígida	de 2.90 a 3.20 m.
Distancia entre centro de ruedas motrices (aproximado)	1.60 m.
Base total de locomotora y tender	de 18 a 18.60 m.
Número de ejes del tender	4
Diámetro de las ruedas motrices	1.20 m.
Presión, 12 kilogramos por centímetro cuadrado.	
Diámetro de las ruedas del pony	0.84 m.
Diámetro de las ruedas del bogue	0.75 m.

Recalentador. — Schmidt & Robinson.

Capacidad de carbón, 9 toneladas.

Capacidad de agua, 14 toneladas.

Carga máxima específica en kgs. por cm².

En los bronce de ejes de la locomotora, de 14 a 16.

En los bronce de ejes del tender, de 18 a 22.

En los cojinetes de bielas, de 70 a 80.

Organos de distribución (aproximado), 15.

Pernos de conexión, 50.

Inyectores. — Friedmann.

Hogar para carbón.

Distribución. — Walschaert.

Esfuerzo de tracción, 7.800 kilos.

Altura del enganche, sobre el riel, 0,78 metros.

Altura del eje de caldera, sobre el riel (aproximado), 2,20 metros.

Unión de la manivela con el eje, cuadrado, según modelo.

Las placas tubulares, hogar, caja de humo y tubos, serán de acero.

Especificaciones. — Prusianas.

Equipo para quemar petróleo. (Este equipo se encuentra en la lista de repuestos).

ESPECIFICACIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN

CALDERA

Cuerpo cilíndrico. — Construído con chapas de acero Siemens Martín, formado con tres anillos, cada uno construído con una sola chapa. En todos los detalles que afecten la seguridad y solidez de la caldera, tales como seceión y disposición de los remaches de las juntas de unión, forma y disposición de las mismas, espesor de las placas tubulares, etc., la casa constructora deberá atenerse a las especificaciones del Reglamento de los Ferrocarriles del Estado Prusiano.

Caja de fuego. — Tipo Belpaire o redondo, construído con chapas de acero Siemens Martín. Los tapones de limpieza serán roscados, adaptándose por medio de rosca interior en el tapón, a una boquilla remachada a la chapa de la caja de fuego. La boquilla irá provista de rosca exterior y asiento plano al que se adaptará una arandela de plomo para asiento del tapón (plano número uno). El diámetro del agujero será de dos pulgadas y media. Los tapones de limpieza, en cantidad de ocho, estarán colocados en la parte de abajo, junto al marco y distribuídos en la siguiente forma: uno en cada esquina, uno al medio de cada chapa lateral y uno adelante y otro atrás en el centro. Las tapas de registro irán colocadas, cuatro a la altura del cielo del hogar en cada chapa lateral y una en el frente, a la misma altura. En la parte superior del cuerpo cilíndrico, irá colocada una tapa de inspección con asiento cónico. En el cielo del hogar irán colocados dos tapones fusibles. Los grifos de descarga, en cantidad de dos, irán colocados uno a cada lado de la caja de fuego. Serán del tipo a válvula plana, consistente en un disco que se desplaza accionado por una palanca, en una lumbrera de superficie plana. La palanca será colocada en lugar accesible de modo que se pueda accionar sin dificultad con la locomotora en marcha (plano número dos).

Hogar. — De acero, construído con tres chapas; los costados y el cielo serán construídos de una sola chapa. Los Stays serán de hierro, de acuerdo con las especificaciones del Reglamento Prusiano. El material usado en el hogar, además de sujetarse a las características físicas y químicas especificadas, deberá prestarse a una sólida y fácil soldadura eléctrica, a cuyo efecto, se harán los correspondientes ensayos con retazos, durante la inspección en la fábrica. Todas las juntas

de la caldera y del hogar serán calafateadas interior y exteriormente hasta donde sea posible. Todos los agujeros serán escariados con perfección y ligeramente cónicos en las orillas interior y exterior. La abertura de la puerta del hogar se formará de un anillo sobre el cual estarán remachadas las planchas exterior e interior (plano número tres). La parte inferior de la abertura estará protegida contra los golpes de las herramientas del foguista por una plancha adicional. La puerta será construída de dos hojas de acero colocadas en correderas y accionadas ambas a un tiempo por medio de un juego de palancas, convenientemente dispuestas. Se tomarán las medidas que sean necesarias para que sea permitida la dilatación vertical de la placa tubular del hogar. Las superficies interior y exterior del marco del hogar, sobre las cuales las placas forman el hogar en la parte interior y las placas exteriores, han de ser remachadas, se cepillarán a máquina y al calibre. Todos los Stays que arriostan el espacio de agua, tendrán agujeros de diámetro y profundidad conveniente, de modo que indiquen cualquier quebradura que pueda ocurrir en el servicio. Los tirantes del cielo llevarán tuercas con arandelas de cobre en el lado exterior de la caja de fuego e interior en el hogar. Las placas tubulares serán completamente recocidas y los agujeros para los tubos escariados al calibre con toda exactitud; todas las orillas cortantes serán cuidadosamente redondeadas para evitar que se dañen los tubos al colocarlos.

Emparrillado. — El emparrillado constará de dos partes: la primera será de grillas sueltas colocadas sobre barrotes fijos y la segunda, que debe estar en la parte más baja del emparrillado contra la placa tubular, será movediza en forma que desde la casilla del maquinista por medio de un dispositivo conveniente, se pueda imprimir al emparrillado un movimiento angular que permita con facilidad y rapidez la limpieza del fuego. La abertura entre las grillas será de quince milímetros de ancho.

Cenicero. — Se adaptará a la caja de fuego de modo que se pueda colocar y sacar con la facilidad que permita la construcción de la locomotora. Llevará entradas de aire regulables, cada una, por medio de un juego de palancas, accionado desde la casilla del maquinista, de manera que permitan la entrada máxima correspondiente a una perfecta combustión.

Tubos. — Serán de acero sin costura y lisos. En el extremo correspondiente a la placa tubular del hogar, tendrán un estrechamiento de tres milímetros y en la extremidad anterior correspondiente a la caja de humo, tendrán una expansión de tres milímetros (plano número cuatro).

El diámetro exterior de los tubos será de cincuenta y un milímetros.

Caja de humo. — Será construída de chapas de acero Siemens Martín. Los caños de vapor irán colocados de manera que no dificulten la extracción de los tubos de humo y la cómoda inspección de la cámara colectora del recalentador, así como la colocación de los tubos de recalentamiento del mismo. Irá provisto de su correspondiente chispero. El chispero debe ser cónico de alambre tejido con cinco, diez y seis avos de abertura. La puerta será de forma tronco cónica.

Chimenea. — Será de base y capitel de fundición. La parte cilíndrica será de chapa de acero.

Caños de vapor.—Serán de cobre sin soldadura, debiéndose adaptar a la caja de humo como mejor convenga a la forma y colocación del colector, teniendo en cuenta el acceso a los tubos de humo y elementos del recalentador, situado contra las partes laterales de la caldera. Las curvas serán del ángulo más suave posible.

Soplador. — La toma del vapor se hará del domo de la caldera o desde la cabeza de toma vapor, colocado encima de la caja de fuego.

El grifo de cierre será maniobrable desde la casilla del maquinista. La cañería del soplador será colocada por el costado de la caldera, abajo de la camisa, no admitiéndose su paso por el interior de la caldera.

Domo. — Será de chapas de acero, igual calidad que las chapas de la caldera. El orificio para el domo estará reforzado con un anillo o forro interior. La tapa será de acero fundido, con el asiento de la junta torneado. La junta será de alambre de cobre y la parte alta del domo donde asienta la tapa, será torneada. La cubierta estará asegurada al domo con prisioneros, en cantidad y diámetro compatibles con el coeficiente de seguridad adoptado para ese material en las especificaciones correspondientes.

Regulador. — La válvula del regulador será cilíndrica.

Camisa. — Todo el exterior de la caldera, incluyendo la caja de fuego, paredes y frente, se cubrirán con una manta de amianto y tela, encerrada en una envoltura de hierro de Rusia azulado. Las chapas de la envoltura estarán aseguradas por medio de anillos que abracen la caldera y se unan debajo de ella. El fondo y los costados de la caja de fuego, por medio de pernos. Para facilitar la inspección y recambio de Stays se dispondrán las láminas de la envoltura con una junta horizontal, sobre la hilera superior de Stays, de modo que la parte inferior pueda quitarse con facilidad y rapidez.

Inyectores. — En cada locomotora irán dos inyectores Friedmann. Uno del número siete, para alimentación continua durante la marcha y otro del número ocho, para alimentación intermitente. En todas las locomotoras irán los números siete en el lado izquierdo y los números ocho en el lado derecho. Los inyectores irán colocados bajo la plataforma.

Accesorios de la caldera. — En los lugares donde se coloquen accesorios voluminosos, tales como la toma de vapor en la casilla y válvula de retención de la alimentación, se colocarán asientos remachados en la chapa correspondiente de la caldera, con el fin de reforzarla. Todas las guarniciones, robinetes, soportes y demás accesorios de bronce que vayan colocados en el frente de la caldera, serán bien pulidos, así como toda la tubería de cobre visible y no revestida. Los manómetros, vacuómetros, pirómetros y en general todos los instrumentos y dispositivos de control y vigilancia, irán colocados en lugares perfectamente accesibles y visibles para el maquinista y foguista. El grifo inferior de prueba del indicador de nivel del agua, dará la lectura más baja que el nivel de agua y estará tres pulgadas arriba del punto más alto del cielo del hogar, cuando el eje de la caldera esté horizontal. El agua deberá verse en la guarnición inferior del vidrio de nivel, cuando empiece a salir del grifo de prueba inferior. Los manómetros serán Bourdon, graduados en kilogramos por centímetro cuadrado y con una raya colorada en la presión de trabajo. Serán graduados hasta veinte kilogramos por centímetro cuadrado. Los pirómetros serán: en las diez y siete locomotoras primeras, tipo a mercurio con la esfera graduada en grados centígrados y colocados en lugar visible en la casilla; y en las diez locomotoras restantes, tipo eléctrico y en la misma forma.

Recalentador. — Tipo Schmidt. El colector irá colocado en la parte superior de la placa tubular de la caja de humo y dispuesto en forma tal que facilite en todo lo posible la extracción de los tubos de humo y elementos que se encuentran en su proximidad, sin necesidad de desmontarlo. Las tapas de inspección de la cámara de vapor del colector, serán colocadas en forma tal que permitan con comodidad y rapidez la inspección del interior de las mismas. Los caños de vapor a los cilindros serán colocados también en forma que faciliten la extracción de los tubos grandes y chicos. Los tubos de vapor recalentado que forman cada elemento, irán rígidamente sostenidos y con soportes apropiados dentro de cada tubo grande, de manera que se puedan sacar con facilidad y que a la vez queden inmóviles en cada tubo grande. Los codos de retorno de los tubos de vapor recalentado, serán forjados a una sola pieza con los tubos, sin soldadura ni roscas en esta parte débil. Los soportes o ménsulas de la cámara colectora irán colocados en forma que su peso no grave absolutamente nada, ni sobre la placa tubular de la caja de humo, ni sobre la brida de unión del caño de vapor a la placa tubular. En todas las uniones expuestas directamente a la temperatura del vapor recalentado, deberán usarse anillos de unión de hierro fundido, no admitiéndose bronce, a causa de la diferencia de dilatación con la fundición y el acero. Los agujeros de las placas tubulares, donde se inserten los tubos grandes, deberán ser lisos, de aristas redondeadas. Entre la superficie exterior de los tubos y la superficie de los agujeros de las placas tubulares, irán colocadas virolas de cobre, que garantan un ajuste perfecto de los tubos a las placas. Todos los tubos, chicos y grandes, llevarán virolas de cobre en ambas placas. Las extremidades de los tubos grandes irán convenientemente rebordeadas sobre las placas tubulares. En los extremos de los tubos chicos, interiormente, del lado del hogar, se colocarán virolas de acero para protegerlos contra el fuego.

Silbato. — El silbato tendrá tres aberturas en la campana y de voz muy gruesa.

ÓRGANOS DE MOVIMIENTO

Cilindros. — Serán fabricados de hierro fundido especial de grano fino y de la dureza máxima compatible con la de las herramientas de torno. Las paredes serán de espesor suficiente

para admitir dos torneadas sin que el espesor de las mismas quede inferior al determinado por el Reglamento Prusiano. La tolerancia máxima en más, sobre el diámetro será de siete milésimos de pulgada, no admitiéndose ninguna tolerancia en menos. Deberán soportar sin exudación ni alteración ninguna de la superficie externa, una presión hidrostática de catorce kilogramos seiscientos gramos por centímetro cuadrado, además de los ensayos físicos y químicos de su material, efectuados en probetas extraídas de la colada, de acuerdo con lo estipulado en las especificaciones para los materiales. Si en el torneado interior de los cilindros, presentan las paredes de éstos, porosidades o sopladuras, aunque no atravesase las paredes, serán motivo para el rechazo de los cilindros, no admitiéndose entubaduras ni tapones para corregir tales defectos. Las empaquetaduras del vástago serán metálicas, de ajuste automático. Las tapas de los cilindros serán de una sola pieza. La tapa delantera será del mismo material que los cilindros y la trasera será de acero fundido. Las juntas de las tapas serán esmeriladas. Las contratapas serán de acero bruñido. Los cilindros y cajas de válvulas irán provistas de purgadores maniobrables desde la casilla del maquinista. Las guías del contravástago serán a simple buje, sin prensa-estopa, con una cámara del mismo material de los cilindros, perfecta y sólidamente bulonada a la tapa anterior del cilindro, de modo que el vástago se desplace dentro de ella sin ninguna pérdida. La cámara será cubierta por un tubo cerrado, de acero bruñido, (plano número cinco). Serán debidamente previstos los efectos de contrapresión por condensación y pérdida de vapor en la cámara del vástago, por medio de los dispositivos que la fábrica tenga en uso. La lubricación del buje-guía del contravástago será a presión. Los cilindros irán cubiertos con una capa de magnesia y una camisa de hierro de Rusia. Las solapas de unión de los cilindros al bastidor, serán perfectamente cepilladas en la superficie del contacto, de modo que el ajuste sea perfecto. Deberán ser los cilindros rigurosamente intercambiables entre todas las locomotoras del mismo tipo, compradas a la fábrica. Los agujeros de las bridas y solapas de los cilindros, lo mismo que los de la tapa y cámara del contravástago, serán cuidadosamente terminados y escariados debiendo penetrar a ellos, los bulones bien ajustados, pero sin

esfuerzos ni presiones. El cilindro de distribución irá provisto interiormente de una camisa de hierro fundido. En las tapas delanteras de éstos, irán sólidamente fijadas las guías cilíndricas del tirador de válvulas.

Pistones. — Serán de acero fundido, con aros de expansión automáticos, de fundición dulce. Las juntas de expansión de los aros serán cortadas, de manera que la superposición de los extremos del aro sea de cuarenta y cinco grados, a los efectos de evitar en lo posible, pérdidas de vapor. Los prensa estopa asegurarán un cierre y una lubricación perfecta, además de una sólida inserción a las tapas de los cilindros. Todos los prisioneros y bulones de soportes de paralelas, prensaestopa y otras piezas accesorias del cilindro, llevarán tuerca y contratuerca, y los espárragos serán convenientemente asegurados contra los revirajes y demás causas que tienden a aflojarlos. Se marcará en el punto conveniente en la carrera del vástago, los puntos en que la parte anterior y posterior del pistón toca la respectiva tapa del cilindro.

Paralelas. — Serán de acero. Los soportes anterior y posterior serán de acero fundido o forjado. Los soportes anteriores irán sólidamente asegurados a la tapa de los cilindros, o serán fundidos junto con estos en una sola pieza, no admitiéndose bulones, prisioneros o espárragos que no tengan su debido dispositivo de seguridad que evite la salida de las tuercas al aflojarse con la trepidación. La unión de las paralelas a sus correspondientes soportes será debidamente suplementada con chapa de acero o bronce de manera que permita rectificar la posición o el cepillado de las mismas. La lubricación de las paralelas se efectuará por medio de aceiteras fácilmente accesibles y ubicadas en forma tal que el aceite corra por gravitación evitándose en los caños, codos o curvas en los cuales pueda detenerse el aceite. Las dimensiones serán tales que después de varias cepilladas del espejo, queden dentro de las dimensiones que exigen al material los coeficientes de resistencia del Reglamento prusiano.

Crucetas. — Serán de acero fundido. Las zapatas de las crucetas serán del mismo material o de hierro fundido dispuestas en forma que admitan la cantidad adecuada de metal anti-fricción en la superficie de resbalamiento; el perno de conexión entre la cruceta y la cabeza de la biela será de dimensiones suficientes para que el bronce del buje de la biela no

exceda la carga de setenta a ochenta y cinco kilogramos por centímetro cuadrado y se colocará de modo que se pueda sacar con facilidad en cualquier posición del pistón. La forma de la cruceta será tal que se evite que las pérdidas del vapor del prensaestopa del pistón, arrastre el aceite de la articulación de biela y cruceta, a cuyo efecto deberá ser cerrada la parte delantera de la cruceta (plano número seis).

Bielas. — Las bielas motrices serán de acero forjado en forma de I. La punta grande corresponderá a una muñequilla cuya superficie de contacto con el bronce de la biela, esté dentro de la carga específica de setenta a ochenta kilogramos por centímetro cuadrado para dicho bronce. La biela motriz constará de dos partes: cuerpo y punta grande (entendiéndose por tal, la que lleva el buje de la muñequilla). La punta grande estará constituida por una horquilla de una sola pieza sujeta por medio de bulones al extremo del cuerpo; en dicha horquilla irán ajustados, en la forma más conveniente los broncees. La aceitera formará un solo cuerpo con la horquilla de la punta grande. La cuña de ajuste del bronce de la punta grande será accionada por medio de un tornillo con tuerca y contratuerca, de modo que permita un ajuste eficaz y rápido del bronce. Las caras laterales del bronce de la punta grande de la biela motriz, tendrán la superficie suficiente para que se les pueda adicionar una corona de bronce o de metal antifricción cuando sea necesario evitar los golpes debidos al juego lateral al desgastarse el bronce. Todas las bielas acoplantes y motrices serán debidamente cepilladas y frezadas, no admitiéndose ninguna parte ni piezas de las mismas con la terminación en bruto. La lubricación de las puntas grandes y chicas de las bielas motrices, será por medio de aceiteras a mecha, fácilmente accesibles y con el acceso del lubricante lo más directamente posible al perno y muñequilla. La cuña de ajuste del bronce de la punta chica irá colocada horizontalmente; el ajuste del bronce por medio de dicha cuña se hará regulable en forma similar a la punta grande. Las bielas acoplantes serán del mismo material que las motrices y de sección I.

ÓRGANOS DE DISTRIBUCIÓN

Válvulas. Pistones. — La distribución del vapor se hará de acuerdo con el sistema «Walschaert», graduada correctamente de modo que corte por igual el vapor en todos los puntos de

la carrera del émbolo, serán de acero fundido, los aros de expansión tendrán las juntas en forma tal, que queden perfectamente evitadas las pérdidas de vapor y descartada toda posibilidad de que puntas salientes en dichas juntas tropiecen con las lumbreras de la camisa del cilindro de distribución. La guía del tirador de válvulas será semicilíndrica, fuertemente fijada a la tapa del cilindro de distribución, y protegida contra la acción atmosférica por medio de una camisa de chapa de bronce pulido y el prensaestopa con empaquetadura metálica que evite hasta la más mínima pérdida de vapor. El tirador de válvulas, en toda la superficie de contacto con el bronce de la guía, tendrá un diámetro suficiente para evitar recalentamientos.

Contramanivela (excéntrica). — La unión de la contramanivela a la muñequilla, se hará en forma que quede eliminada toda posibilidad de revirajes de la contramanivela, para lo cual la punta de la muñequilla será cuadrada y perfectamente ajustada al agujero de la excéntrica que será de la misma forma, y en la parte inferior llevará un bulón de presión (plano número siete).

Barra excéntrica. — Será de acero forjado y de amplia sección. Los bujes correspondientes a la contramanivela y al apéndice del sector serán de bronce, colocados a presión. Las aceiteras irán encima de los bujes correspondientes. La punta de la barra excéntrica que abraza el apéndice del sector, será en forma de horquilla.

Sector. — Será de acero forjado, de una sola pieza. El taco del sector será de acero bien cementado y la aceitera colocada en la parte superior, de manera que asegure una perfecta lubricación de la superficie de resbalamiento del taco del sector. El soporte del sector será en forma de horquilla, de modo que quede sujeto el sector al soporte, por medio de dos pernos sólidamente asegurados al mismo por un dispositivo adecuado, fijo a los costados del sector. La lubricación de los pernos del sector se asegurará por aceiteras fácilmente accesibles para su inspección y limpieza.

Barra radial. — Será de acero forjado. En la extremidad correspondiente al sector y en la parte superior llevará una aceitera que asegure una perfecta lubricación del perno correspondiente al taco.

Eslabón del péndulo. — Será de acero forjado. Los extremos de unión al péndulo y al suspensor del eslabón serán de forma de horquilla.

Suspensor del eslabón. — Irá asegurado a la superficie lateral de la cruceta, por medio de un encastre de ocho a diez milímetros de profundidad y además con cuatro espárragos cuadrados. Será de acero forjado y de sección suficiente para que quede completamente a cubierto de una rotura.

Cambio de marcha. — El cambio de marcha será del tipo a manivela y husillo, e irá colocado en el lado derecho.

Lubricación. — Para la lubricación de los cilindros y válvulas de distribución, se colocarán lubricadores Friedmann.

Rodados. Ruedas. — Las ruedas serán de acero fundido de una sola pieza. Los ejes, muñequillas motrices y muñones de manivela de las acoplantes serán colocadas a presión.

Llantas. — Las llantas de las ruedas motrices no llevarán pestañas. Estarán ajustadas en todas las ruedas por contracción, talón y aros de seguridad (plano número ocho).

Cajas de ejes. — Serán de acero fundido, la superficie de contacto entre el bronce y caja, será de forma semioctagonada. Los cojinetes irán perfectamente ajustados a la caja, o fundidos en las mismas y asegurados a estas por contracción con aristas bien cepilladas y lisas.

Pony. — La suspensión del pony será compensada por medio de un balancín que lo una con la suspensión de las ruedas motrices.

Freno. — Al vacío Jourdain y Monnered (Super-Danton).

Areneros. — Llevarán los dispositivos necesarios para marcha adelante y marcha atrás.

Miriñaque. — La locomotora adelante llevará miriñaque hecho de quebracho o urunday argentino. La fábrica suministrará solamente plano y herrajes completos, (plano número nueve). Los planos adjuntos tienen por único objeto indicar las formas de las piezas. Las dimensiones las dará la fábrica de manera que sean compatibles con la resistencia de las mismas. La fábrica estará autorizada para mejorar la calidad del material, entendiéndose que en ningún caso será admitido material que fuera de inferior calidad a la que indica la reglamentación Prusiana. Al firmarse el certificado correspondiente a la entrega, dentro de la cual vaya comprendida la sexta locomotora de cada tipo, la fábrica hará entrega al re-

presentante del Gobierno de los siguientes documentos relativos a cada tipo de locomotora provista por la fábrica:

1° Un juego completo de planos hechos en tela y a mano, comprendiendo: a) Corte vertical de la locomotora según el eje longitudinal de la caldera hasta la superficie superior de la plataforma. Planta de la mitad de la locomotora hasta la superficie superior de la plataforma y la otra mitad determinada por el eje longitudinal, representará cortes horizontales a la altura del centro de los ejes motrices, eje de pony y ejes del cilindro. Estos cortes horizontales serán hechos para la posición punto muerto atrás del pistón. Corte transversal de una mitad de la locomotora hecho por el centro del hogar y visto desde la parte posterior de la locomotora y la otra mitad determinada por el eje vertical de la caldera, representará un corte transversal de la mitad de la caja de humo hecho a la altura del eje del caño de escape, visto desde la parte anterior de la locomotora. Todo en escala de uno en diez y en una misma tela que llevará además un cuadro con todas las características de la locomotora. b) Planos de conjunto y de detalles, que comprenden absolutamente todas, sin excluir una sola, las partes de la locomotora. Los planos serán perfectamente acotados y rigurosamente de acuerdo con la construcción, de modo que sea posible la construcción, modificación o reparación de cualquier pieza o parte de la locomotora con solo sujetarse estrictamente a los planos. Las dimensiones serán en milímetros y todas las anotaciones, títulos, etc., escritos en correcto castellano o francés, en cuanto sea posible. Quedan excluidos de esta condición todos los aparatos o parte de la locomotora que en cumplimiento de estas estipulaciones no sean construídos por la fábrica.

2° La casa proveedora remitirá con los planos indicados arriba, una lista completa del conjunto y detalles de las locomotoras. Dicha lista, escrita en castellano o francés, deberá comprender absolutamente todas las piezas por pequeñas que ellas sean, así como las partes de que constan. Todas las partes o piezas de las locomotoras tendrán un número de orden que debe estar en correspondencia con los planos.

Quedan excluidos de esta condición todos los aparatos o parte de la locomotora que en cumplimiento de estas estipulaciones no sean construídos por la fábrica. El Gobierno se

compromete a no darles a los planos arriba mencionados o a sus copias, otro uso que el que derive de las necesidades relativas a reparaciones, modificaciones o renovación de piezas en los talleres del ferrocarril, tomando las medidas que crea convenientes para evitar que otras fábricas obtengan dichos planos o copia bajo ningún caso, sin la autorización legal de la Casa Nydqvist y Holm. En ambos costados de la casilla y parte trasera del tender se colocará una chapa ovalada de bronce fundido, de veintiséis centímetros de alto por treinta y ocho centímetros de largo y números de diez centímetros de altura. La inscripción de las chapas será «Ferrocarril Provincial de Buenos Aires» y numeración desde ciento cincuenta y uno a ciento setenta y siete, inclusive.

Pintura. — Las máquinas y tender irán pintados de verde oscuro y los cabezales, delantero de la máquina y traseros del tender en rojo turco, y caja de humo, negro.

Intercambiabilidad de piezas. — Todas las piezas de las máquinas deben ser rigurosamente intercambiables, de manera que puedan adaptarse indistintamente a cualquier locomotora de cada tipo provisto por la fábrica.

LISTA DE REPUESTOS

Equipo de petróleo. — Constará de: Tanque para el tender con capacidad para ocho metros cúbicos, con tapa, caño de ventilación y válvula de salida de petróleo; calentador de petróleo; cañería de acoplamiento entre locomotora y tender; quemador «Best», y válvula de toma de vapor.

RODADOS Y SUSPENSIÓN

15 Ejes motrices con ruedas y llantas.

7 Ejes para bogie con ruedas y llantas.

5 Ejes para pony con ruedas y llantas.

12 Ejes para tender con ruedas y llantas.

Todos los ejes deben proveerse con ruedas y llantas montadas.

24 Cajas de ejes motrices y acoplantes, con sus respectivos bronces y contracajas.

16 Cajas para ejes de bogie, de locomotora, con bronces y contracajas.

8 Cajas de ejes para pony, con bronces y contracajas.

- 16 Cajas de ejes para t nder, con bronce y cuñas.
- 5 Juegos completos (Treinta) balancines de suspensión combinada, de ruedas motrices, acopladas y Pony.
- 48 Elásticos de suspensión, armados, para ruedas motrices.
- 10 Elásticos de suspensión, armados, para bogue de locomotora.
- 16 Elásticos de suspensión, armados, para pony.
- 20 Elásticos de suspensión, armados, para bogue de t nder.
- 24 Cuñas de guías de cajas de ejes motrices.
- 16 Cuñas de guías de cajas de ejes de pony.
- 2 Bastidores de bogue de locomotora.
- 2 Bastidores de bogue de t nder.
- 2 Juegos. (Cuarenta) de llantas para locomotoras y t nder, sin tornear.

ÓRGANOS DE MOVIMIENTO Y DISTRIBUCIÓN

- 5 Juegos de bielas motrices y acoplantes, derechas.
- 5 Juegos de bielas motrices y acoplantes, izquierdas. Las treinta bielas deben proveerse con sus correspondientes bronce, bulones, cuñas, pernos de conexión y demás accesorios.
- 6 Crucetas (guías de pistón), tres derechas y tres izquierdas, completas, con zapatas y perno.
- 6 Vástagos de pistón con tuercas y cuñas.
- 6 Embolos completos, con aros, etc.
- 3 Cilindros de vapor derechos, completos, con tapa, camisa y accesorios.
- 3 Cilindros de vapor, izquierdos, completos, con tapa, camisa y accesorios.
- 2 Soportes de paralelas, derechas.
- 2 Soportes de paralelas, izquierdas.
- 6 Prensa-estopa para vástago de pistón.
- 5 Paralelas superiores.
- 5 Paralelas inferiores.
- 5 Sectores de distribución, derechos.
- 5 Sectores de distribución, izquierdos.
- 5 Barras radiales, derechas.
- 5 Barras radiales, izquierdas.
- 5 Barras de avance, derechas.
- 5 Barras de avance, izquierdas.
- 5 Eslabones de distribución, derechos.

- 5 Eslabones de distribución, izquierdos.
- 5 Suspensores del eslabón de distribución, derechos.
- 5 Suspensores del eslabón de distribución, izquierdos.
- 5 Barras excéntricas de distribución, derechas.
- 5 Barras excéntricas de distribución, izquierdas.
- 5 Manivelas de distribución, derechas.
- 5 Manivelas de distribución, izquierdas.
- 6 Válvulas de distribución, completas.
- 5 Juegos de husillo, tuerca y marco de cambio de marcha.
- 4 Muñequillas de rueda motriz.
- 16 Muñequillas de ruedas acoplantes.

CALDERA Y ACCESORIOS

- 2 Calderas completas, con manto de amianto, recalentador, tubos, cenicero y accesorios, sin camisa.
- 6 Placas tubulares del hogar.
- 6 Placas tubulares de la caja de humo.
- 2 Hogares.
- 5 Cajas de humo, sin puertas ni chimeneas.
- 5 Chimeneas.
- 5 Juegos completos de tubos de humo, chicos y grandes y elementos de recalentador para cinco locomotoras.
- 2 Colectores de recalentador.
- 5 Caños de admisión, derechos.
- 5 Caños de admisión, izquierdos.
- 3 Válvulas toma vapor del regulador.
- 2 Puertas de caja de humo.
- 4 Niveles completos para caldera.
- 2 Juegos de cañerías de vapor, de paso de agua y de freno para locomotora (sin caños de admisión).
- 3 Pirómetros completos, de mercurio.
- 3 Pirómetros completos, eléctricos.
- Frenos.* — Cuatro cilindros de freno completos con émbolo, vástago y accesorios.

p. p. Nydqvist y Holm Aktiebolag Trollhattan, *Pedro Svensson*,
A. Rodríguez Jáuregui.

La Plata, abril 30 de 1923.

ESPECIFICACIONES DE LAS LOCOMOTORAS DE MANIOBRAS

CARACTERÍSTICAS

Tipo 0-6-2.

Trocha	1 m.
Servicio, maniobras:	
Diámetro del cilindro	38 cm.
Carrera	55 cm.
Combustible, petróleo crudo:	
Peso en servicio	40 ton.
Diámetro de las ruedas motrices	1.10 m.
Diámetro de las ruedas del pony	0.645 m.
Base rígida	3.25 m.
Presión, 12 kilogramos por cm. ² :	
Peso adherente	35 ton.
Capacidad de agua	5 m ³
Capacidad de petróleo	2 ½ ton.
Esfuerzo de tracción	5.600 km.
Radio mínimo	150 m.

Distribución «Allan». — Con excepción del recalentador, que no se colocará en este tipo de locomotora, las características no expresadas en la presente, serán en cuanto sea posible, las indicadas para el tipo «Pacific» 4-6-2.

ESPECIFICACIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN

Las locomotoras de maniobras serán construídas de acuerdo con lo estipulado para las locomotoras «Pacific» con las siguientes modificaciones:

CALDERA

Cuerpos cilíndricos. — Será construído de dos anillos en vez de tres.

Tapones de limpieza. — Irán colocados cuatro, uno en cada esquina, junto al marco de fondo.

Tapas de registro. — Serán cinco, colocadas una en el frente y dos a cada costado. Estas máquinas llevarán quemadores de petróleo, de modo que todo lo referente al emparrillado y cenicero queda suprimido.

Regulador. — La válvula del regulador será cilíndrica.

Inyectores. — Se colocarán inyectores Friedmann, números seis y siete, en lugar de los números siete y ocho, e irán co-

locados en la forma estipulada para las locomotoras tipo «Pacific».

Recalentador. — No llevarán recalentador.

Silbato. — El silbato será de voz alta.

ÓRGANOS DE MOVIMIENTO

Cilíndrico. — No llevarán contra vástago, de modo que todo lo referente a la guía y cámara del contravástago, queda suprimido. Las válvulas de distribución serán planas. La guía del tirador de válvulas será colocada como mejor convenga a la disposición de los cilindros y protegida contra la acción atmosférica por medio de una camisa de chapa de bronce pulida. En caso que se construya redonda del todo, quedará suprimida la camisa de bronce.

Válvulas. — La distribución será sistema «Allan». Las válvulas serán de bronce fundido, compensadas de acuerdo con el plano número diez.

Excéntricos. — Los excéntricos serán hechos de a dos en una sola pieza de hierro fundido e irán fuertemente asegurados a la manivela.

Barras excéntricas. — Serán de acero forjado de amplia sección. Las formas de las barras serán de acuerdo con el plano número once.

Sector. — Todo lo referente al soporte del sector queda anulado.

Eslabón del péndulo y suspensor del eslabón. — Todo lo referente a estas piezas queda anulado.

Cambio de marcha. — El cambio de marcha será del tipo a palanca e irá colocado en el lado derecho.

Llantas. — Las llantas de todas las ruedas llevarán pestaña.

Pony. — Según planos números doce, trece, catorce, quince, diez y seis, diez y siete y diez y ocho.

Freno. — Irán provistas de freno de vapor. Además llevarán el inyector, cañería de acople y todos los accesorios con la excepción del cilindro, para poder accionar los frenos al vacío de los vehículos.

Lubricación. — Para la lubricación de los cilindros y válvulas de distribución, se colocarán lubricadores «Friedmann».

Areneros. — Llevarán los dispositivos necesarios para marcha adelante y marcha atrás.

Quemadores. — El cenicero y la parte inferior del hogar serán convenientemente forrados con ladrillos refractarios. En el frente del cenicero y a la distancia conveniente del marco de fondo, se colocará un quemador de petróleo sistema «Best».

Mirinaques. — Las locomotoras llevarán adelante y atrás, de los cuales se proveerá solamente los herrajes, de acuerdo con el plano número diez y nueve.

Numeración. — En ambos costados de la casilla se colocarán chapas de bronce iguales a las estipuladas, pero con numeración desde 305 a 310 inclusive. Los planos del Pony y de la válvula, tienen por objeto solamente ilustrar sobre la disposición general de las piezas, pudiendo modificar convenientemente la fábrica las dimensiones y detalles de las mismas, pero siempre dentro de las características generales impuestas.

LISTA DE REPUESTOS

- 3 Juegos de tubos de calderas.
- 1 Placa tubular para la caja de humo.
- 1 Placa tubular para el hogar.
- 1 Hogar completo.
- 1 Juego de cilindros con tapa, émbolos, vástagos, válvula de distribución, prensa-estopa, y todos los demás accesorios.
- 3 Ejes motrices y acoplantes, con ruedas, llantas y muñequillas.
- 1 Eje para pony con ruedas y llantas, colocadas.
- 2 Juegos completos de llantas (diez y seis piezas), sin tornear.
- 3 Enganches automáticos completos, con accesorios.
- 2 Juegos completos de bielas motrices y acoplantes.
- 2 Juegos de brazos excéntricos con collares, sectores y demás piezas principales del movimiento de la distribución.
- 2 Juegos completos de cajas de ejes con cojinetes.
- 2 Juegos completos de elásticos de suspensión.
- 2 Juegos completos de cruceetas con sus zapatas, pernos de conexión y paralelas.
- 4 Juegos completos de cojinetes para bielas.
- 2 Niveles de agua completos, para caldera.

p. p. Nydqvist y Holm Aktiebolag Trollhattan, *Pedro Svensson*.
A. Rodríguez Jáuregui.

La Plata, abril 30 de 1923.

Que desprendiéndose de las bases del contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y los señores Dates y Hunt, que éstos han transferido, con aprobación del Poder Ejecutivo, a la Sociedad Anónima Nydqvist y Holm Aktiebolag, la provisión directa al Gobierno, de locomotoras y materiales de repuesto, en la forma y condiciones que se estipulan en las especificaciones y pliegos de bases transcritos; el señor Gobernador, a nombre de la Provincia, por una parte (en adelante «El Gobierno»), y por la otra, en adelante la «Empresa», representada por don Pedro Svensson, en su carácter invocado de la Sociedad Anónima Nydqvist y Holm Aktiebolag, celebran el presente contrato:

Art. 1º La Empresa se obliga a construir y entregar al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, con destino al Ferrocarril Provincial de La Plata a Meridiano V, veintisiete (27) locomotoras tipo Pacific, seis (6) locomotoras de maniobra y la serie de repuestos que se detalla en la adjunta planilla, en un todo de acuerdo con las características, planos, especificaciones, precios unitarios y demás convenciones estipuladas en el presente contrato.

Art. 2º Formarán parte integrante de este contrato los siguientes documentos:

- a) Las Leyes de 18 de octubre de 1907; 6 de mayo de 1912; 10 de septiembre de 1913 y 19 de mayo de 1922.
- b) Decreto N° 51 del Poder Ejecutivo de julio 25 de 1922.
- c) Decreto del Poder Ejecutivo de 21 de marzo de 1923, sobre aceptación en principio de la propuesta Dates y Hunt.
- d) Las especificaciones y planos a que se ajustará la construcción del material rodante y de repuesto.

Art. 3º La Empresa aceptará en pago de las locomotoras y material contratado, títulos que se emitirán de acuerdo con las Leyes del 18 de octubre de 1907, 10 de septiembre de 1913 y artículo 4º Ley del 19 de mayo de 1922 los cuales devengarán un interés del (5 %) cinco por ciento, y de (1 %) uno por ciento de amortización anual acumulativa. La Empresa recibirá estos títulos al tipo de (85 %) ochenta y cinco por ciento. En caso de que el Gobierno hiciera la emisión en más de una especie de moneda de oro la Empresa tendrá opción para elegir títulos en la moneda, de entre éstas, la que más le convenga. El servicio de interés y amortización del empréstito será efectuado en oro.

Art. 4º Hasta tanto el Gobierno no haga efectivo el pago con los títulos a que se refiere el artículo anterior, la Empresa recibirá por el importe de las locomotoras y los materiales a que se refiere este contrato, letras de Tesorería en pesos oro moneda nacional, con vencimiento a los 180 días y renovables a opción del Gobierno por un plazo total de treinta meses a contar desde la fecha de la firma del contrato. Esas letras devengarán un interés que se computará a razón del seis por ciento anual pagadero en efectivo, o cargándose su importe a la renovación de aquellas. Vencido el plazo de treinta meses sin haberse efectuado la emisión de los títulos negociables, la Empresa tendrá derecho optativo de exigir el pago de las letras de Tesorería, sin otra obligación de espera y en la forma que mejor considere para sus intereses, o prorrogar el plazo en las mismas condiciones estipuladas o las que se conviniere. Estas letras serán documentos definitivos, no obstante lo dispuesto por el artículo número 11. Las alteraciones a que se refiere este artículo once (11) se tendrán en cuenta en el último certificado.

Art. 5º En garantía de las obligaciones que derivan de este contrato, el Gobierno entregará en depósito al Banco de la Provincia de Buenos Aires el bono general del empréstito a que se refiere la Ley de 10 de septiembre de 1913. La emisión y negociación de los títulos respectivos se hará cuando el Gobierno de la Provincia lo tenga por conveniente, dentro del plazo de treinta meses mencionado.

Art. 6º Fíjense los siguientes precios unitarios para las locomotoras y materiales a adquirir según el presente contrato:

1º Por cada locomotora, tipo Pacific, treinta y seis mil novecientos sesenta pesos oro sellado, o sean novecientos noventa y siete mil novecientos veinte pesos oro sellado, por las veintisiete locomotoras.

2º Por cada locomotora de maniobra, diez y ocho mil ochenta y cuatro pesos oro sellado, o sean ciento ocho mil quinientos cuatro pesos oro sellado, por las seis locomotoras.

3º Repuestos según especificación, importando un total de ciento ocho mil novecientos diez y siete pesos oro sellado. El importe total de las locomotoras y repuestos arriba mencionados, resulta por consiguiente, un millón doscientos quince mil trescientos cuarenta y un mil pesos oro sellado.

Art. 7º El pago de las locomotoras y materiales contratados se hará en la siguiente forma: Veinte por ciento (20 %) del importe total a la firma de este contrato; treinta por ciento (30 %) del importe de los embarques contra aviso telegráfico de la presentación de los documentos de embarque a la Inspección que el Gobierno tendrá en Suecia; veinticinco por ciento (25 %) una vez descargados los materiales en La Plata y veinticinco por ciento (25 %) restante una vez montados y entregados a la Inspección.

Art. 8º Las locomotoras se entregarán armadas y listas para funcionar, sobre rieles, en el puerto La Plata o Buenos Aires que oportunamente indicará la Empresa y el material de repuesto, en depósito La Plata, sin que esta condición importe el aumento de precios unitarios ni pagos adicionales. Las locomotoras deberán ser probadas por el Gobierno en seguida de estar armadas, montadas sobre la vía y listas para funcionar. En caso de que las locomotoras se enviaran desmontadas el Gobierno facilitará gratuitamente a la Empresa los talleres y demás elementos de trabajo de que pueda disponer para el montaje de las mismas. Los gastos de personal serán de cuenta de la Empresa.

Art. 9º El Gobierno hará inspeccionar en las fábricas por el personal que oportunamente designará, el material a adquirirse según este contrato, no aceptándose entrega de los mismos sin el visto bueno de dicho personal.

Art. 10. A los efectos del artículo anterior la Empresa dará aviso al Ministerio de Obras Públicas con un mes de anticipación, por lo menos, de la fecha en que deba iniciarse el trabajo en el extranjero; la naturaleza de dichos trabajos, del nombre y lugar en que esté situada la fábrica en que haya de efectuarse. A su vez el Ministerio notificará a la Empresa del nombre el Ingeniero Inspector, de las facultades con que irá investido, de los agentes que designe y su respectiva residencia en el exterior, dentro de los treinta días de recibido aquel aviso. La falta de concurrencia del Ingeniero Inspector no paralizará los trabajos en curso o a iniciarse y esta circunstancia se tendrá en cuenta para las ulterioridades que pudieran derivar. Toda orden del Inspector debidamente autorizado sobre modificaciones de detalles será hecha por escrito a la Empresa. Si las modificaciones dieran lugar a aumento o dimi-

nución del costo o del trabajo, el Gobierno de acuerdo con la Empresa fijarán los precios resultantes.

Art. 11. Los certificados expedidos en el exterior comprenderán los materiales especificados en este contrato. Estos certificados serán susceptibles de rectificación hasta que se haga efectivo el último pago previsto por el artículo sexto. Los certificados expedidos en el extranjero así como los expedidos en el país, se formularán por triplicado; deberán tener las firmas de la Empresa o de su representante autorizado y la del ingeniero Inspector respectivo; éste entregará un ejemplar a la Empresa y remitirá otros dos al Ministerio de Obras Públicas.

Art. 12. El Gobierno gestionará la exención del derecho de eslingaje para las locomotoras y materiales de repuesto. La Empresa gozará además de la franquicia que establece el artículo segundo, inciso 15 de la Ley de 1907, como también de las que las leyes de concesión acuerdan al Gobierno para transporte por líneas de ferrocarriles particulares.

Art. 13. El Gobierno gestionará del Superior de la Nación los servicios de las grúas que fueran necesarias para el desembarco de los materiales, siendo por cuenta de la Empresa los gastos que tal servicio demande. El resultado de estas gestiones no será en ningún caso causal suficiente para el no cumplimiento de este contrato.

Art. 14. Todo el material contratado, recibido a satisfacción del Gobierno en las condiciones previstas por este contrato, especificaciones, planos u otras convenciones que de común acuerdo se establecieran entre las partes, será entregado en La Plata en la siguiente forma: Once locomotoras, tipo Pacific, dentro de los nueve meses de firmar el contrato; once locomotoras, tipo Pacific, dentro de los diez meses y las cinco restantes del mismo tipo, así como las seis locomotoras de maniobras a los once meses de firmar el contrato. Los repuestos serán entregados en La Plata antes de los doce meses de esta misma fecha.

Art. 15. Todas las pérdidas, deterioros, riesgos, etc., de los materiales durante el transporte, hasta su recibo en La Plata, serán de cuenta de la Empresa.

Art. 16. La Empresa abonará las multas a que se refiere el artículo segundo, inciso 7 de la Ley de 1907, por la mora en la entrega del material contratado. No regirá esta sanción

en caso de que la mora o el incumplimiento sea originado por caso de fuerza mayor. Hasta un año después de la recepción definitiva, la Empresa se compromete a restituir parcial o totalmente, cualquiera de los materiales contratados, si los desperfectos o inutilización que pudiera acusarse proviniesen de vicios de construcción o de la calidad del material empleado.

Art. 17. Todas las cuestiones entre el Gobierno y la Empresa serán sometidas a árbitros arbitradores, los cuales tendrán facultad de designar un tercero, constituyendo los tres un tribunal que decida estas cuestiones. En caso de desacuerdo entre los árbitros arbitradores, sobre el nombramiento del tercero, hará la designación el Presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Provincia.

El pago de los honorarios del tercero será hecho por la parte vencida.

Art. 18. Como garantía del cumplimiento de este contrato, la Empresa depositará la suma de veinticinco mil pesos oro sellado o su equivalente nominal en títulos provinciales o nacionales.

Dicha suma y los intereses que ella devengue serán devueltos a la Empresa al expedirse el último certificado.

Art. 19. El presente contrato será reducido a escritura pública, debiendo la Empresa depositar la suma a que se refiere el artículo 18, en el acto de la firma de la misma.

La Plata, 5 de mayo de 1923.

JOSE LUIS CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

p. p. Nidqvist y Holm Aktiebolag, de Trollhättan
Pedro Svensson.

Que el Poder Ejecutivo resuelve aprobar las referidas bases y especificaciones transcritas anteriormente, y ordena que por el autorizante se extienda la respectiva escritura de contrato, cuyos decretos dicen así:

DECRETO N° 301

La Plata, mayo 5 de 1923.

Vistas las bases y especificaciones convenidas entre el Ministerio de Obras Públicas y los señores Dates y Hunt, de acuerdo con el informe técnico financiero de la Comisión Asesora, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

DECRETA:

Art. 1° Apruébanse las referidas bases y especificaciones, las cuales servirán para formular la escritura de contrato correspondiente, para las construcciones de los nuevos ramales del Ferrocarril al Meridiano V.

Art. 2° Dése traslado a la Escribanía Mayor de Gobierno, para que previa notificación a los interesados y al señor Fiscal de Estado, extienda la respectiva escritura de contrato.

Art. 3° Comuníquese, publíquese, etc.

JOSE LUIS CANTILLO.
ANTONIO RODRÍGUEZ JÁUREGUI, JOSÉ OSVALDO CASAS,
SALVADOR M. VIALE.

DECRETO N° 302

La Plata, mayo 5 de 1923.

Habiéndose adoptado la transferencia efectuada por la Empresa Dates y Hunt, concesionaria de las nuevas construcciones en el Ferrocarril al Meridiano V, a la firma Nydqvist y Holm, de Suecia, en la parte referente a la provisión de locomotoras, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

DECRETA:

Art. 1° Pasen los antecedentes a la Escribanía Mayor de Gobierno, a fin de que extienda la respectiva escritura de contrato.

Art. 2° Comuníquese, etc.

JOSE LUIS CANTILLO.
ANTONIO RODRÍGUEZ JÁUREGUI, JOSÉ OSVALDO CASAS,
SALVADOR M. VIALE.

Que del recibo que se agrega a la presente se desprende que la Sociedad Anónima Nydqvist y Holm Aktiebolag, cumpliendo lo resuelto en el artículo 18, deposita el importe de la garantía a la orden del Gobierno;

Que para justificar la personería que invoca el señor Pedro Svensson, transcribo a continuación el poder que me exhibe en este acto, y que copiado dice así:

En la ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a ocho de marzo de mil novecientos veintitrés, ante

mi, el escribano autorizante y testigos al final firmados, compareció el señor Gunnar Wilhelm Anderson, con domicilio en Estocolmo, Suecia, y de tránsito en ésta, de estado casado, mayor de edad, de mi conocimiento, de que doy fe, como de que concurre a este acto en su carácter de Director, con uso de la firma de la Sociedad Anónima con asiento en Trollhattan, Suecia, denominada «Nydqvist y Holm Aktiebolag», lo que comprueba con el instrumento que me exhibe y dice así:

Traducción. — Real Oficina de Patentes y Registro. Sección de Sociedades Anónimas, Estocolmo. Por la presente, se hace notorio que la Real Oficina de Patentes y Registro, con fecha de treinta y uno de enero de mil novecientos diez y siete, ha otorgado inscripción a la Sociedad Anónima «Nydqvist y Holm Aktiebolag», que según comunicación inscrita en el Registro de Sociedades Anónimas, bajo fecha de primero de abril de mil novecientos veintiuno, su Directorio, con sede en Trollhattan, se compone de los Directores Gunnar Wilhelm Anderson, domiciliado en Estocolmo; Teodor Wilkerm Joansson, domiciliado en Djursholm y Hans Teobald Holm, domiciliado en Bofors, comuna de Karlskaga, provincia de Orebro, el negociante al por mayor, Urban Johan Gustaf Gronqurst, domiciliado en Malmö, y el ingeniero diplomado, Antenor Herman Nydqvist, domiciliado en Trollhattan; desempeñando las atribuciones de miembros suplentes los directores Andreas Ljungman, domiciliado en Trollhattan y Carl Hubert Lindhagen, domiciliado en Eskilstuna; que en nombre y por cuenta de la Sociedad, firman además del Directorio, los señores Anderson y Nydqvist y Lindhagen, cada uno por separado, y que a partir de la fecha última citada hasta hoy, ninguna modificación al respecto ha sido registrada. Estocolmo, octubre diez y seis de mil novecientos veintidós. Firmado. Ex officio. E. F. Bjokman. Hay un sello de la Real Oficina de Patentes y Registro. Hay una estampilla inutilizada, del valor de dos coronas. Derecho: coronas uno cincuenta. Estampilla: coronas dos. Total: coronas tres cincuenta. Para la Sociedad Nydqvist y Holm, a su pedido, número cuatrocientos sesenta y ocho. Se certifica que E. F. Bjokman, quien ha puesto su firma al pie del documento que antecede, lo expidió en su carácter de Notario de la Real Oficina de Patentes y Registro. Dado en Real Ministerio de Negocios Extranjeros, Estocolmo, a veintitrés de noviembre de mil no-

vecientos veintidós. Firmado. V. Assasson. Jefe Interino de la Sección Asuntos Legales. Hay el sello del Ministerio. Hay una estampilla inutilizada del valor de dos coronas: derecho: coronas cuatro. Es traducción fiel del documento adjunto, de lo cual doy fe. Estocolmo, noviembre veinticuatro de mil novecientos veintidós. Número de orden mil ciento ochenta y ocho. Número de arancel, cuarenta y nueve; derecho percibido, pesos oro cinco veinte cor. diez y nueve cincuenta. L. Marino Bello. En. a. i. del Consulado General. Hay un sello, hay cinco estampillas inutilizadas, hay una estampilla de cinco pesos, inutilizada. La Secretaría de Relaciones Exteriores y Culto, certifica que la firma que antecede y dice: L. Marino Bello, es auténtica. Buenos Aires, marzo ocho de mil novecientos veintitrés. J. E. Casas. Jefe de la Mesa de Entradas. Legalizaciones y Expediciones. Hay un sello. Es copia fiel del instrumento de referencia, que agrego a la presente, de lo que doy fe, como del compareciente señor Anderson, por la Sociedad que representa otorgar: Que confiere poder general al señor Pedro Svensson, Cónsul General de Suecia, para que en nombre y representación de la referida Sociedad Nydqvist y Holm Aktiebolag, venda y aun permute toda clase de mercaderías o efectos de comercio, por el precio que estipule, sea al contado o a plazos que convenga, cobre y perciba el importe de las operaciones que realice, inscriba marcas de fábrica y de comercio; deduzca oposiciones al registro de otra; concorra y se presente en licitaciones públicas o privadas o de cualquier otra clase, ofreciendo en venta toda clase de mercaderías, por el precio, forma de pago, plazos y demás condiciones que juzgue ventajosas a los intereses del mandante; celebre, acepte y aun rescinda todos los contratos que fueren necesarios a las operaciones que realice, sea por instrumento público o privado, y bajo las cláusulas y condiciones que juzgue más convenientes, se presente ante cualquier administración pública o privada, haciendo toda clase de gestiones y tramitando cuanto le fuere necesario, pudiendo endosar y aceptar documentos de aduana, conocimientos, guías, cartas de porte y cuanto más le fuere menester; interponga reclamos, presente escritos, solicitudes y pruebas de todo género; someta, si así fuere necesario, a arbitraje las cuestiones en que el mandante sea parte o tenga intereses, otorgando y suscribiendo los instrumentos públicos de compromiso, rela-

cionado con las cuestiones para resolver y las demás cláusulas y condiciones que estipule; solicite pericias, reconocimientos, análisis y cualquier otra medida análoga, proponiendo y nombrando a las personas que deban realizarlas; solicite la entrega, retire y perciba todo cuanto pertenezca y corresponda al mandante, otorgando y firmando los recibos, cancelaciones y cartas de pago que le fueren exigidas; interponga toda clase de demandas o juicios, los continúe hasta su terminación y conteste los que se promuevan contra el mandante, cualquiera que sea su causa, acordándose para ello al mandatario todas las facultades que se requieran por las leyes de procedimientos, facultades que se tendrán por virtualmente incluídas en este mandato; confiera poderes generales y especiales para los objetos y con las facultades que creyere conveniente, los que podrá revocar cuando lo juzgue necesario, exigiendo cuentas a los ex mandatarios; designe a depositarios y los remueva cuando así lo creyere conveniente; solicite y tome todas las medidas de cualquier naturaleza que fueren, en salvaguardia y defensa de los derechos y los intereses del mandante; formule protestas y contraprotestas; haga y solicite notificaciones e intimaciones y celebre toda clase de arreglos y transacciones; deduzca tercerías de dominio o de mejor derecho, y finalmente, realice cuantos más actos y diligencias les fueren necesarios para el mejor desempeño de este mandato, teniendo para ello las facultades que le fueren precisas, sin limitación alguna. Leída que fué, se ratificó en su contenido, y así la otorga y firma con los testigos don Vicente L. Suranno y don Enrique Lemos, vecinos, mayores de edad, de mi conocimiento, doy fe. Nydqvist y Holm Aktiebolag. Gunnar W. Anderson. V. L. Suranno. E. Lemos. Hay un sello. Ante mí: Héctor Castañeda. Es conforme con la escritura matriz de su referencia, que pasó ante mí bajo el número ciento sesenta y dos y queda al folio doscientos setenta y uno del Registro cuarenta y uno, a mi cargo. A solicitud del otorgante expido el presente testimonio, extendido en tres sellos valor de un peso moneda nacional de curso legal, cada uno, números quinientos veinticinco mil novecientos sesenta y tres, quinientos veinticinco mil novecientos sesenta y siete y quinientos veinticinco mil novecientos sesenta y ocho, que sello y firmo en la ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los doce días del mes de marzo de mil

novecientos veintitrés. Hay un sello y una estampilla. (Buenos Aires) Héctor Castañeda. Buenos Aires, marzo doce de mil novecientos veintitrés. Inscripto con esta fecha en el Registro de Mandatos, bajo el número seiscientos once, folio mil doscientos ochenta y uno del Registro número veintisiete. Hay un sello. J. F. de Larrechea. Certifico que don Héctor Castañeda es escribano público de la Capital de la República, y que el sello, firma y rúbrica que antecede, son los que usa en todos sus actos. Buenos Aires, marzo quince de mil novecientos veintitrés. R. D. Mantilla. Hay un sello. El que suscribe, Presidente de la Excelentísima Cámara Segunda de Apelación en lo Civil de la Capital de la República, certifica que el doctor don R. D. Mantilla, es Secretario de esta Cámara, y que la atestación hecha por él está en debida forma. Buenos Aires, marzo quince de mil novecientos veintitrés. Aureliano Gigena. (Hay un sello). Todo lo relacionado y transcrito en esta escritura, se agrega al folio doscientos veintiocho de este Registro, de lo que doy fe. Que el señor Fiscal de Estado y las partes consienten los decretos anteriormente transcriptos. A los efectos que hubiere lugar, don Pedro Svensson constituye domicilio legal en esta ciudad, calle cuarenta y ocho número ochocientos noventa y ocho. Bajo las diez y nueve cláusulas y condiciones que quedan transcriptas, las partes contratantes celebran el presente contrato, a cuyo fiel y exacto cumplimiento se obligan formalmente y con arreglo a derecho, ordenando su Excelencia el señor Gobernador, la expedición de los testimonios respectivos para cada contratante. Se hace constar que las documentaciones que se relacionan en el artículo segundo, puntos a), b) y c) del contrato anteriormente transcrito, se encuentran testimoniados al folio doscientos noventa y seis del Registro General de esta Escribanía, correspondiente al año mil novecientos nueve y al folio cuarenta y nueve de este Registro, de lo que doy fe. Leída que le fué, se ratificaron en su contenido y la firmaron ante mí y los testigos don Francisco Alconada y Juan Manuel Oría, vecinos, mayores de edad, hábiles y de mi conocimiento, doy fe. Sigue a la número diez y ocho, otorgada con fecha de hoy. JOSÉ LUIS CANTILLO. A. Rodríguez Jáuregui. Pedro Svensson. Tgo.: Juan Manuel Oría. Tgo.: F. Alconada. Hay un sello. Ante mí: Juan José Maina.

Concuerda con su matriz, doy fe. Para el interesado expido el presente testimonio, que sello y firmo en la ciudad de La Plata, a primero de junio de mil novecientos veintitrés. Juan José Maina.

DECRETO N° 305

La Plata, mayo 21 de 1923.

Habiéndose firmado los contratos con las firmas Dates y Hunt y Nydqvist y Holm, para la construcción y provisión de material rodante y fijo de los ramales del Ferrocarril Provincial al Meridiano V, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

DECRETA:

Art. 1° Autorízase al señor Ministro de Hacienda, para que en representación del Gobierno firme el Bono General del Empréstito autorizado por la Ley del 10 de septiembre de 1913, el que deberá depositarse en el Banco de la Provincia, a los efectos establecidos en las bases 56 y 5° de los respectivos contratos.

Art. 2° Remítase por la Escribanía Mayor de Gobierno testimonio de los contratos al Banco de la Provincia y Contaduría General.

Art. 3° Comuníquese, etc.

CANTILO.

JOSÉ OSVALDO CASÁS, SALVADOR M. VIALE,
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

BONO GENERAL INDIVISIBLE EMITIDO POR EL MINISTERIO DE HACIENDA DE ACUERDO CON EL DECRETO DE 21 DE MAYO DE 1923

Por cuanto:

Por ley de 10 de septiembre de 1913, debidamente votada por la Honorable Legislatura de la provincia de Buenos Aires, el Gobierno de esta Provincia ha sido autorizado a ampliar la emisión de títulos de deuda pública, acordada por la ley de 18 de octubre del año 1907, por un valor nominal de diez y siete millones de pesos oro sellado, la que deberá efectuarse con la modificación establecida en el artículo 4° de la ley de fecha 20 de mayo del año 1922, y que a los efectos

del cumplimiento de las mismas y de los contratos celebrados en la fecha 5 de mayo de 1923 entre el Poder Ejecutivo y las firmas «Dates y Hunt» y «Sociedad Anónima Nydqvist y Holm Aktiebolag», el Superior Gobierno ha resuelto, por decreto de 21 del corriente mes y año, designar al suscripto, en su carácter de Ministro de Hacienda de la Provincia, para firmar el bõno general provisorio de dicha emisión ampliatoria de aquel empréstito, de conformidad con las precitadas leyes.

Por tanto:

El abajo firmado, Salvador María Viale, Ministro de Hacienda de la provincia de Buenos Aires, con facultades suficientes para subscribir la presente obligación, declara:

1º Que obliga a la provincia de Buenos Aires y a su Gobierno, al pago de la suma de diez y siete millones de pesos oro sellado, en títulos de deuda pública provincial, del cinco por ciento de interés anual y uno por ciento de amortización anual acumulativa, a cuyo efecto se emite el presente «Bono Provisional Indivisible», el cual será oportunamente substituído, antes del día 5 de noviembre del año 1925, por los títulos definitivos a imprimirse en una o más series, y por los valores y clase de moneda que se fijará por el Poder Ejecutivo, de conformidad con las leyes del 18 de octubre de 1907, 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922, autoritativas de la presente emisión.

2º El producido de la venta o negociación de los mencionados títulos, se destinará exclusivamente a satisfacer las obligaciones contraídas por el Gobierno y que en adelante contraiga para la construcción y equipo de los ramales ampliatorios de la red del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, así como a lo dispuesto en el artículo 4º de la citada ley del año 1913, y con toda prioridad a las convenidas con los señores Dates y Hunt y la Sociedad Anónima Nydqvist y Holm Aktiebolag, según contrato celebrado con el Poder Ejecutivo por las mencionadas firmas, con fecha 5 de mayo de 1923.

3º Exceptúase de la cláusula anterior, la suma que dentro de la cantidad de seiscientos mil pesos moneda nacional, disponga el Poder Ejecutivo, si llega el caso, para el cumplimiento de lo dispuesto por la ley del 10 de septiembre de 1913, en su artículo 14.

4° Los títulos definitivos por los cuales se canjeará el presente «Bono Provisional», será un fondo público de la provincia de Buenos Aires, del cinco por ciento de interés y uno por ciento de amortización anual acumulativa, por el importe del valor nominal de diez y siete millones de pesos oro sellado, o su equivalente en libras esterlinas, y o francos, y o dólares, y o en cualquier otra moneda extranjera, según las modalidades de la plaza en el exterior, conforme a lo dispuesto en la ley de 20 de mayo de 1922.

5° La amortización se hará por sorteo y a la par, y el pago de los servicios de amortización e intereses se efectuará en el tiempo, forma, clase de moneda y lugar que se determine en el respectivo contrato de emisión. En la República Argentina dichos pagos se harán en pesos oro, en los Bancos que el Poder Ejecutivo designe.

6° En garantía del pago de los servicios de amortización e intereses de los mencionados títulos, quedan afectadas las mismas obras a realizarse, y su importe se satisfará con el producido de las entradas del Ferrocarril y cuanto ellas no alcanzaren, tomando de Rentas Generales las sumas necesarias a ese objeto, sin perjuicio de lo dispuesto para los servicios de amortización e intereses durante la construcción y hasta la entrega de los nuevos ramales al servicio público, los cuales se efectuarán con el producido del empréstito a que se refiere el presente.

7° Los títulos y cupones que se emitan estarán libres de todo impuesto o contribuciones dentro de la Provincia.

8° Este «Bono Provisional» quedará depositado en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, a los efectos previstos en las cláusulas 56 del contrato con los señores Dates y Hunt, y 5 del celebrado con la Sociedad Anónima Nydqvist y Holm Aktiebolag, el cual no podrá ser retirado salvo convenio expreso con las mencionadas firmas, sino por canje de los títulos expresados en el artículo 4° de este «Bono», o contra entrega del producido de los mismos.

Hecho y firmado en la ciudad de La Plata, Capital de la provincia de Buenos Aires, a los 24 días del mes de mayo de 1923.

SALVADOR M. VIALE.

FERROCARRIL PROVINCIAL DE LA PLATA
AL MERIDIANO V

De acuerdo con lo manifestado en el capítulo correspondiente, la explotación del Ferrocarril ha continuado su progresivo mejoramiento, mediante las diversas medidas tomadas en prosecución de aquella finalidad. Los diversos decretos y resoluciones dictados que se insertan a continuación, darán idea a Vuestra Honorabilidad del grado de actividad desarrollado en el sentido que me ocupa.

DECRETO N° 331

La Plata, junio 9 de 1923.

Vistas las actuaciones de los expedientes F/2/1922 y agregados, y —

Resultando:

Que a partir del año 1912 la Administración del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V ha debido proveer de viviendas al personal de guardas, maquinistas, foguistas, etc., como lo exige la explotación de toda línea férrea que no recorriendo zonas pobladas impone por su extensión el establecimiento de turnos y relevos de personal;

Que al construirse la línea troncal no se tuvo en cuenta o por lo menos, no se cumplió esta exigencia del servicio toda vez que no existen las construcciones adecuadas necesarias;

Que esta deficiencia ha sido puntualizada en distintos informes y requisiciones de la Administración del Ferrocarril a partir del año 1918, sin que, no obstante las fundadas razones expuestas, se hayan tomado providencias conducentes a la solución del problema, y —

Considerando:

Que, para salvar la situación creada por la falta de viviendas la Administración del Ferrocarril ha debido recurrir a procedimientos inconvenientes, cuales son realizar construcciones de carácter transitorio y destinar vagones cubiertos para habitaciones del personal;

Que estos son recursos extremos en oposición evidente con principios fundamentales de orden económico social, puesto que, tales tipos de habitación no pueden responder a las exigencias de la higiene y salubridad privada y colectiva;

Que el mantenimiento de la situación actual desde el punto de vista económico importa un verdadero perjuicio para los intereses del Ferrocarril, por cuanto éste tiene inmovilizado un capital de trescientos cincuenta mil pesos moneda nacional, aproximadamente, valor de los vagones restados al reducido tren rodante de que dispone;

Que para subsanar la falta de vagones cubiertos resultante del impropio destino dado a un número considerable de ellos, la administración del Ferrocarril se ha visto obligada a efectuar transportes con otros tipos de vagones de capacidad inferior aumentando los gastos de tracción y disminuyendo el rendimiento sin considerar los mayores gastos efectuados para proteger las cargas;

Que es indispensable, reintegrar el material a la explotación del Ferrocarril, máxime en los momentos actuales, en que la dotación general debe ser aumentada para el servicio de los ramales a construirse y a causa del mayor incremento del tráfico;

Que la situación creada desde 1912 ha cobrado amplitud y gravedad en el presente, como lo ha reconocido el Poder Ejecutivo al activar desde un principio las actuaciones de los expedientes citados;

Que en concordancia con tal pensamiento, y con su propósito decidido de orientar los medios y procedimientos para llegar a solucionar en general el problema de la casa-habitación salubre para obreros, el Poder Ejecutivo dispuso oportunamente los estudios y proyectos que han formulado las Oficinas técnicas correspondientes;

Que el espíritu que anima esta resolución del Poder Ejecutivo no puede desvirtuarse con una imprevisión cual es la de no haberse destinado oportunamente los fondos necesarios para

la construcción de casas para obreros en los puntos cuya existencia no puede ser eventual;

Que si bien la aspiración del Gobierno es facilitar la adquisición de la casa propia del obrero, en el presente caso, siendo transitoria la permanencia del mismo en los puntos en que los destaca la Administración, por razones de servicio, es más conveniente su ocupación en arrendamiento;

Y por último que, ingresando todos los recursos de la explotación del Ferrocarril a Rentas Generales de la Provincia, es factible requerir de éstas, para iniciar de inmediato las construcciones respectivas, un anticipo reembolsable, aun que parcialmente con las cuotas que con el alquiler de las viviendas se recaude;

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

DECRETA:

Art. 1º Apruébanse los planos, cómputos y presupuestos elevados por la ex Dirección de Arquitectura y Ferrocarriles para la construcción de casas destinadas a habitación del personal obrero del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V especialmente, guardas, maquinistas, foguistas, etc.

Art. 2º Autorízase a invertir con el destino indicado hasta la suma de (\$ 250.000 $\frac{m}{n}$) doscientos cincuenta mil pesos moneda nacional, que se tomarán de rentas generales con cargo al presente decreto.

Art. 3º Pase a la Dirección General de Obras Públicas para que tome conocimiento y formule el pliego de bases y condiciones a que se ajustarán las construcciones de referencia debiendo distribuirse las viviendas en los puntos de concentración del personal conforme lo requieran las más imperiosas necesidades del servicio público y propio del Ferrocarril, según lo apruebe el Ministerio de Obras Públicas.

Art. 4º Hágase saber a la Honorable Legislatura y comuníquese a quienes corresponda.

CANTILO.
 JOSÉ O. CASÁS, S. M. VALE,
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

DECRETO N° 389

La Plata, julio 24 de 1923.

Considerando:

Que las partidas que para el personal obrero de los departamentos de talleres y vía y obras del Ferrocarril de La Plata al Meridiano V, asigna al ítem 122 del Presupuesto vigente, son suficientes para mantener el servicio que se atendía desde la anterior Ley de Presupuesto;

Que igual cosa ocurre con las partidas que asigna para viáticos y gastos generales de los departamentos vía y obras y tracción y talleres;

Que, por tal motivo no pueden liquidarse haberes por sueldos viáticos, etc., a gran parte del personal dependiente de esos departamentos, lo que ha creado una situación especialísima a gran número de obreros que no cobran sus haberes desde el mes de mayo inclusive;

Que en esas condiciones se hallan alrededor de setenta obreros dependientes del departamento de vías y obras, trece operarios del departamento de talleres y un tercio del personal de tracción, como asimismo de tráfico y de vías y obras;

Que además de esto han quedado pendientes de pago numerosos gastos generales de dicho departamento, así como de la Gerencia, siendo más indispensables los correspondientes a la limpieza y desinfección de jaulas para hacienda, equipos de coches dormitorios. etc.;

Que igualmente quedan pendientes de liquidación las diferencias de sueldos al personal de tracción, pues los que determinan el Presupuesto vigente son inferiores en numerosos casos a los que determina el escalafón aprobado oportunamente por el Gobierno;

Que la falta de dichos recursos obligaría a suspender una cantidad considerable de obreros en importantes servicios de inspección, como así también daría lugar al incumplimiento del escalafón en la parte que se menciona, lo que acarrearía lamentables consecuencias para la marcha del Ferrocarril;

El Poder Ejecutivo, ante esta situación especial y en atención a los grandes intereses públicos comprometidos en la Empresa, debe arbitrar los recursos para afrontarla momentáneamente, solicitando al mismo tiempo a la Honorable Legislatura la solución correspondiente con carácter de urgencia;

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

DECRETA:

Art. 1º La Contaduría General liquidará a favor del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a contar desde el 1º de mayo próximo pasado, las siguientes partidas:

a) Talleres: para jornales de encargados, oficiales de primera y segunda, bodegueros, peones, aprendices, en las distintas secciones, pesos tres mil moneda nacional (\$ 3000 $\frac{m}{n}$).

Para gastos generales de tracción y talleres, luz, teléfonos, franqueo, telegramas, servicios extraordinarios, bonificaciones, traslados, etc., pesos cuatro mil moneda nacional (\$ 4000 $\frac{m}{n}$).

Para ascenso automático del personal de tracción, según lo estipula el escalafón, pesos mil seiscientos moneda nacional (\$ 1600 $\frac{m}{n}$).

b) Vías y obras: para jornales del personal obrero de conservación de vía, edificios, obras de arte, alambrados, etc., pesos cinco mil moneda nacional (\$ 5000 $\frac{m}{n}$).

Para gastos generales de vías y obras, luz, franqueo, telegramas, viáticos, servicios extraordinarios, etc., pesos seiscientos moneda nacional (\$ 600 $\frac{m}{n}$).

c) Tráfico: para gastos generales, luz, franqueo, telegramas, traslado de personal, viáticos, servicios extraordinarios, etc., pesos cuatro mil moneda nacional (\$ 4000 $\frac{m}{n}$).

d) Almacenes: para gastos generales, luz, franqueo, telegramas, viáticos, traslado del personal, etc., pesos cien moneda nacional (\$ 100 $\frac{m}{n}$).

e) Gerencia: partida de gastos generales, eventuales, etc., pesos mil moneda nacional (\$ 1000 $\frac{m}{n}$).

Art. 2º El importe total que asciende a la suma de pesos diez y nueve mil trescientos moneda nacional (\$ 19.300 $\frac{m}{n}$), se atenderá de Rentas Generales con cargo a la presente.

Art. 3º Comuníquese a la Honorable Legislatura y pase a sus efectos a la Contaduría General.

CANTILLO.
 JOSÉ O. CASÁS, S. M. VIALE,
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, agosto 27 de 1923.

Vistas las actuaciones producidas por la Dirección de Arquitectura y Construcción de Edificios, en cumplimiento del decreto de fecha junio 9 de 1923 por el que se manda sacar a licitación pública las viviendas para el personal obrero del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y —

Considerando:

1° Que es necesario llenar cuanto antes las disposiciones del referido decreto.

2° Que las viviendas para el personal obrero de los Talleres de 9 de Julio, son los que más urgen, por el personal ocupado en ellos.

3° Que de las propuestas de venta de terrenos, en la estación 9 de Julio del Ferrocarril a Meridiano V que corren agregadas a este expediente, obtenidas por la Dirección de Arquitectura y Construcción de Edificios en licitación privada, es la más conveniente, la presentada por el señor Luis del Fabro, quien ofrece en venta al precio de (\$ 0,25 $\frac{m}{n}$) veinticinco centavos moneda nacional, el metro cuadrado, los lotes y calles adyacentes de su propiedad, denominadas: lotes números 3, 8, 9, 10, 11, en un plano anteproyecto de pueblo, que presenta adjunto, para fijar ideas de extensión y ubicación.

4° Que dichos terrenos son a su vez los de mejor ubicación por estar situados frente a los talleres y rumbo al pueblo 9 de Julio.

El Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1° Apruébase el procedimiento seguido por la Dirección de Arquitectura y Construcción de Edificios, para la adquisición por licitación privada de los terrenos destinados a la construcción de viviendas del Ferrocarril al Meridiano V, en la estación 9 de Julio.

Art. 2° Acéptase el ofrecimiento de venta del señor Luis del Fabro, de los terrenos de su propiedad situados frente a los Talleres locales, al precio de (\$ 0,25 $\frac{m}{n}$) veinticinco centavos moneda nacional, el metro cuadrado de tierra medida.

Art. 3° Destínase la cantidad de (\$ 11.375 $\frac{m}{n}$) once mil trescientos setenta y cinco pesos moneda nacional, para adquirir hasta (45.000) cuarenta y cinco mil metros cuadrados, que serán separados en la forma que mejor convenga, dentro de la extensión ofrecida por el señor Luis del Fabro.

Art. 4° El referido gasto se atenderá con la partida de (\$ 250.000 $\frac{m}{n}$) doscientos cincuenta mil pesos moneda nacional, que se autoriza invertir, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2° del decreto mencionado en el exordio de la pre-

sente, con imputación a Rentas Generales e insistido en acuerdo general de Ministros el día 18 de Julio próximo pasado.

Art. 5º Pase a la Escribanía Mayor de Gobierno, a los fines de transformar en escritura pública, el referido compromiso de venta hecho por el señor Luis del Fabro.

Art. 6º Comuníquese a quienes corresponda.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

DECRETO Nº 559

La Plata, abril 8 de 1924.

Vista la nota presentada por el señor Gerente del Ferrocarril Midland, don W. J. Shilton, aceptando por parte de su Empresa entrar a discutir el escalafón para el personal de locomotoras e indicando al mismo tiempo el señor Percy W. Dobson para que le acompañe, la representación del Ferrocarril Midland, en la discusión del escalafón, y —

Considerando:

Que la evolución operada en la marcha del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, con la ampliación de sus líneas, impone al Gobierno prever normas y procedimientos racionales, encaminados a obtener un mayor rendimiento en la explotación, dentro de lo compatible con las altas finalidades de toda Empresa del Estado;

Que en mérito de lo expuesto el Poder Ejecutivo ha considerado necesario prever las relaciones existentes entre la Gerencia del citado Ferrocarril y sus obreros en todo aquello que respecta la situación actual creada por la aplicación de los distintos escalafones aprobados por el Poder Ejecutivo en su decreto número 113 del 5 de septiembre de 1921;

Que, de hecho, el escalafón para el personal de conducción de locomotoras, ha caducado el 31 de marzo de 1923, según expresamente lo establece el artículo 39 del mismo;

Que si bien es cierto que los demás escalafones no tienen plazos fijos en su término lo que es contrario a toda lógica su evolución debe estar en concordancia con el desenvolvimiento experimentado por el Ferrocarril en sus líneas y en su tráfico;

Que, tratándose en su esencia, de contratos necesaria y legalmente deben tener término preciso de ejecución, explícitamente determinado en sus cláusulas;

Que siendo esos contratos de carácter colectivo exigen mayor razón para darles un término definido, máximo tratándose de una empresa de transportes, cuyo desenvolvimiento varía de acuerdo con el mercado agrícola y ganadero — base de su explotación — siendo por lo tanto necesario relacionar sus obligaciones contractuales con las variaciones de esa base;

Que esos contratos gravitan evidentemente sobre la explotación de la red actual del Ferrocarril, pero repercutirá en el futuro sobre la explotación de las construcciones que actualmente se ejecutan, por lo cual el Poder Ejecutivo tiene el deber de ser previsor tomando desde ya, en consideración las contingencias del porvenir.

Que teniendo en cuenta la situación actual y futura del Ferrocarril se impone la revisión total de todos esos contratos, adaptándolos a condiciones más equitativas;

Que, tratándose de situaciones internas del Ferrocarril, corresponde a su propio régimen orgánico tratar asuntos de esa especie, con la única condición de considerar el monto de las erogaciones que de esos contratos se deriven, dando cuenta de su valor a la superioridad, para que sea considerado al formularse el presupuesto de gastos pertinente;

Que, por otra parte, siendo asuntos de una especialidad manifiesta será necesario designar una persona técnica con competencia suficiente y cuya práctica en estos asuntos haya sido demostrada en casos análogos;

Por ello, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1° Derógase y declárase caducos todos los escalafones puestos en vigencia por Decreto N° 113 de 5 de septiembre de 1921 para el personal del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

Art. 2° Desígnase al Ingeniero Jacinto F. Carossino, cuya especialidad en la materia ha sido demostrada al ser designado Representante de todas las empresas ferroviarias de concesión nacional para un caso análogo y cuyas conclusiones merecieron el elogio de las mismas, para que, con los anteceden-

tes que juzgue necesario obtener inicie las gestiones pertinentes debiendo ser asesorado al tratar el escalafón del personal de locomotoras, por el actual Jefe de Tracción y Talleres Ingeniero Hortencio Villaseca y en Representación del Ferrocarril Midland por los señores W. J. Shilton y Percy W. Dobson.

Art. 3º Autorízase ampliamente las atribuciones del Ingeniero Jacinto F. Carossino para que, de acuerdo a su criterio lleve a término todas las gestiones necesarias para el caso, pudiendo utilizar si así lo creyere necesario, personal de Empleados del Ferrocarril, debiendo dar cuenta al Ministerio de Obras Públicas, del resultado que obtenga.

Art. 4º Asígnase como remuneración del trabajo a ejecutar por el Ingeniero Jacinto F. Carosino, la cantidad de (\$ 5000) cinco mil pesos moneda nacional, que se abonarán de Rentas Generales con cargo a la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

Art. 5º La Comisión que establece el artículo 2º pondrá en conocimiento del personal de ambos Ferrocarriles, la designación de que ha sido objeto a efectos de que designe sus representantes para las deliberaciones que pudieran producirse, en la discusión del nuevo escalafón.

Art. 6º Comuníquese, etc.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, agosto 18 de 1923.

Vista la nota que antecede en la que el señor Presidente de la Sociedad Ferroviaria de Locomotoras «La Fraternidad», solicita se aplique para los Ferrocarriles Provincial de La Plata al Meridiano V y Midland de Buenos Aires, el convenio que tiene firmado con las empresas ferroviarias de jurisdicción nacional sobre escalafón de ascensos, sueldos y otras condiciones para el personal conductor de locomotoras, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Desígnase al Gerente del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, al Jefe de Tracción y Talleres del mismo Ferrocarril y al Director de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad, para que constituidos en comisión, estudien el respec-

tivo asunto y aconsejen al Gobierno lo que corresponda resolver sobre el particular.

2º Comuníquese y a sus efectos pase al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, julio 7 de 1923.

Vista la nota elevada por la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, por la que solicita autorización para gestionar del Ferrocarril Midland, locomotoras en alquiler con destino a la explotación de dicho Ferrocarril y atento las circunstancias de urgencia que expresa la Gerencia del mismo, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Autorizar al Gerente y al Jefe de Talleres y Tracción del Ferrocarril de La Plata al Meridiano V, para que realicen las gestiones necesarias y celebren el contrato de arrendamiento «ad referendum» del Poder Ejecutivo, de las locomotoras a que se refiere la precedente nota.

2º Comuníquese, fecho, pase al citado Ferrocarril para su conocimiento y demás efectos.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, julio 18 de 1923.

Visto el pedido de plantas formulado a foja 1 por la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y atento lo informado por la Dirección de Agricultura y Ganadería, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Autorizar a la mencionada Dirección para que fomita al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, en calidad de donación y con destino a ornato de las Estaciones de ese Ferrocarril, las siguientes plantas: cuarenta y cinco (45) aromos; sesenta y cinco (65) estacones de sauce; cuarenta (40) paraísos; cincuenta (50) durazneros; diez (10) limoneros; quince (15) pinos; cincuenta (50) eucaliptus; cincuenta y dos (52) acacias; sesenta y cinco (65) álamos; ciento treinta y

cinco (135) plátanos; diez (10) moreras y cincuenta (50) perales.

2° El importe del flete correspondiente a las plantas de referencia será por cuenta del Gobierno.

3° Comuníquese a quienes corresponda y pase a la Dirección de Agricultura y Ganadería a sus efectos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, julio 28 de 1923.

Visto el presente expediente por el que el Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, comunica haber sido dictado fallo condenatorio por el Departamento Provincial del Trabajo, en el juicio seguido por el ex obrero Máximo Pizzi, contra dicho Ferrocarril, sobre indemnización por accidente del trabajo ocurrido el 12 de julio de 1921, y —

Considerando:

Que las constancias del expediente letra P, número 10811 del citado Departamento del Trabajo queda establecido que el ex obrero Máximo Pizzi, ha sufrido un accidente comprendido en los artículos 2°, inciso 2° de la Ley 9688 y 3°, inciso 10 del decreto reglamentario;

Que por los informes producidos dicho Departamento, en uso de las facultades que le fueran conferidas por las partes oportunamente, ha fallado con fecha marzo 12 del corriente, declarando a cargo del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, la responsabilidad del accidente, estableciendo el monto de la indemnización en la suma de pesos 540 moneda nacional, debiendo descontarse de ello lo que el obrero haya recibido en concepto de medio jornal;

Que el Asesor de Gobierno a fojas 14 informa que habiendo ocurrido el accidente en el mes de julio de 1921 fué recién formulada la denuncia el 5 de octubre del año próximo pasado, lo que de acuerdo con el artículo 19 de la Ley Nacional 9688 prescribe la obligación por lo que aconseja no hacer lugar a lo solicitado;

Que el Poder Ejecutivo no puede prevalerse de la excepción establecida por dicho artículo, por cuanto la prescripción de una obligación si bien le quita a ella su exigibilidad jurídica, no le exime al obligado, del deber moral de cumplirla y mucho

menos cuando se trata de indemnizar a humildes servidores de la Provincia, como en el caso presente.

Por todo lo cual el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Líbrese orden al Ministerio de Hacienda para que por Tesorería General se entregue al Tesorero del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, la suma de doscientos noventa y siete pesos moneda nacional (\$ 297 $\frac{m}{n}$), con cargo de depositarlo en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, a nombre de don Máximo Pizzi y a la orden del Departamento del Trabajo, en concepto de la referida indemnización.

2º Impútese al Item 122 del Presupuesto vigente (partida destinada para responder a los riesgos de accidente del personal en servicio de acuerdo a la Ley Nacional 9688).

3º Comuníquese a quienes corresponda y pase a dicho Ferrocarril para su conocimiento y demás efectos, debiendo notificar la presente a don Máximo Pizzi y dar cuenta simultáneamente al Ministerio de Obras Públicas y al Departamento Provincial del Trabajo, de la fecha en que se efectúe el referido depósito.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

Visto el reclamo que formula la casa Cory Brothers y Compañía, en el sentido de que se le devuelva el importe correspondiente al sellado que le fuera aplicado por la Escribanía Mayor de Gobierno cuando ésta le notificó la resolución del Poder Ejecutivo del 6 de febrero de 1923, dictada en el expediente letra M, número 649, año 1922, por la cual se aceptó su propuesta en la licitación que tuvo lugar en el Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, para adquirir 8000 toneladas de carbón Cardiff con destino al mismo Ferrocarril, y —

Considerando:

Que la casa recurrente, fundamenta su pedido en el hecho de haber entregado el carbón, en el Gran Dock, es decir fuera del territorio de la Provincia y que en el pliego de condiciones para concurrir a la licitación no se hacía constar a quien correspondía el pago del impuesto exigido por la Escribanía Mayor de Gobierno;

Que ese impuesto fué aplicado conforme lo establecen los artículos 16 inciso e) y 19 de la Ley de Sellos del año 1917;

Que el impuesto que establece el artículo 16, inciso e) se aplicó en virtud de que el contrato de la casa mencionada fué otorgado fuera de la jurisdicción de la Provincia, correspondiendo en consecuencia, aplicar el impuesto ni bien se entre a realizar operaciones en la Provincia, y el que dispone el artículo 19 se aplica cuando terceros contraten con el Fisco o con cualquier otra persona;

Que la casa recurrente al presentarse como licitante y adjudicarse más tarde la licitación realizó dentro del territorio de la Provincia una operación sujeta al pago del impuesto que satisfizo;

Que nada importa que en el pliego de bases y condiciones no se hayan hecho constar a quién correspondía el pago del impuesto que exigió la Escribanía Mayor de Gobierno, como tampoco la circunstancia de haberse entregado la mercadería a bordo en el Gran Dock;

Que con respecto a lo primero porque es elemental y se sobreentiende que por toda operación, acto o contrato que se realice dentro del territorio de la Provincia deben abonarse los impuestos que las leyes establezcan si las mismas no lo conceptúan o autorizan al Poder Ejecutivo para hacerlo en determinados casos; y en cuanto a lo segundo, porque la entrega del carbón, a bordo y en el Gran Dock, no implica haberse realizado la operación fuera de la Provincia, habiendo la casa aludida concurrido a la licitación dentro del territorio de la misma;

El Poder Ejecutivo de acuerdo a lo informado por la Escribanía Mayor de Gobierno y a lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno —

RESUELVE:

1º No hacer lugar a lo solicitado por la casa Cory Brothers y Compañía.

2º Comuníquese a quienes corresponda y archívese, previa notificación por la Mesa de Entradas del Ministerio de Obras Públicas a los interesados.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, agosto 7 de 1923.

De acuerdo a la nota de la Casa Cory, Brothers y Compañía, en la que solicita se le devuelva el importe correspondiente al depósito que efectuara en garantía de su propuesta a la licitación realizada el 31 de enero de 1923 en el Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, para la adquisición de 8000 toneladas de carbón Cardiff y atento el informe precedente de la Gerencia de dicho Ferrocarril en el que manifiesta que la casa recurrente ha cumplido en todas sus partes con la entrega del carbón que le fuera adquirido conforme a esa licitación, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Pase al Ministerio de Hacienda para que por Tesorería General, se entregue a la casa Cory Brothers y Compañía, la suma de diez mil trescientos sesenta y tres pesos con sesenta centavos moneda nacional (\$ 10.363,60 $\frac{m}{n}$), importe de las boletas que corren a fojas 5 y 6, por pesos 2.072,72 y 8.290,88 moneda nacional, respectivamente.

2º Impútese a la cuenta «Depósito en Garantía».

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

La Plata, agosto 9 de 1923.

Vistos y considerando:

Que la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, solicita se le autorice a llamar a licitación pública con el fin de proceder a la adquisición de 10.000 toneladas de carbón Cardiff;

Que hace presente a la vez que el combustible que actualmente posee el Ferrocarril, tan sólo bastará para 45 días, en virtud de lo cual es sumamente necesario que a la mayor brevedad se disponga de conformidad;

Que la Contaduría General aconseja se agregue a continuación del artículo 9º del pliego respectivo la cláusula expresada en su informe de fojas 4 y 4 vuelta;

Que la partida correspondiente sólo tiene un saldo de pesos 166.666,67 moneda nacional, suma ésta insuficiente para atender el importe total que demandará el gasto aludido; el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Apruébase el referido pliego de bases y condiciones que corre a fojas 1 y 2, previa modificación del artículo 8º en lo que a la cantidad de toneladas se refiere y, con el agregado propuesto por la Contaduría General a fojas 4 y 4 vuelta.

2º Autorízase a la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, para que por el término de quince (15) días, llame a licitación pública, a fin de proceder a la adquisición de tres mil (3000) toneladas de carbón Cardiff.

3º Las respectivas publicaciones se harán en los siguientes diarios: Boletín Oficial, «Buenos Aires», «El Argentino» y «Los Debates», de La Plata y «La Época», «La Razón» y «La Argentina», de la Capital Federal.

4º El gasto que demande la compra de referencia se atenderá con el saldo de pesos 166.666,67 moneda nacional, de la partida de pesos 250.000 moneda nacional; del ítem 122 del Presupuesto vigente, comprometida al efecto.

5º Comuníquese y pase a sus efectos a dicho Ferrocarril.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, septiembre 17 de 1923.

Vistos y considerando:

Que la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V solicita autorización y la provisión de los respectivos fondos para efectuar el traslado de los galpones del Canal del Norte al Meridiano V cuyo gasto se halla previsto en la Ley de Presupuesto vigente;

Que la operación a realizar ha sido presupuesta en pesos 74.709,80 moneda nacional, y la partida destinada al efecto es sólo de pesos 70.000 moneda nacional;

Que la Contaduría General informa que el gasto de transporte o sean pesos 26.993,89 moneda nacional, será abonado directamente por la Tesorería General;

Que en consecuencia la suma a entregar es de pesos 43.006,11 moneda nacional;

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Autorízase a la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V para que, por administración, dentro

de la suma de setenta mil pesos moneda nacional ($\$ 70.000 \frac{m}{n}$), proceda a efectuar el traslado de los respectivos galpones.

2° Líbrese orden al Ministerio de Hacienda, para que por Tesorería General, se entregue al Tesorero del citado Ferrocarril, la suma de doce mil pesos moneda nacional ($\$ 12.000 \frac{m}{n}$), con destino al gasto de lo determinado en el artículo anterior.

3° La Contaduría General liquidará mensualmente, con igual motivo, a favor del mencionado Ferrocarril, durante los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre del corriente año, la suma de siete mil setecientos cincuenta y un pesos con cincuenta y dos centavos moneda nacional ($\$ 7.751,52 \frac{m}{n}$).

4° Impútese al Item 130 del Presupuesto vigente (partida de pesos 70.000 moneda nacional), para traslado de los galpones del Canal del Norte al Meridiano V.

5° Comuníquese y pase a sus efectos a dicho Ferrocarril.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, septiembre 20 de 1923.

Vista la nota presentada por la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V en la que manifiesta que habiéndose agotado la partida autorizada por resolución de fecha abril 6 próximo pasado, destinada a reparación de los caminos de acceso a varias estaciones de ese Ferrocarril y a fin de que las obras de arreglo de los caminos de referencia no queden paralizadas, solicita los fondos necesarios para proseguirlas; el Poder Ejecutivo, encontrando atendibles las razones expresadas, como asimismo lo informado por la Dirección de Puentes y Caminos —

RESUELVE:

1° Autorizar a la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V para que por intermedio del departamento de Vías y Obras proceda a la reparación de los caminos de acceso a las estaciones mencionadas en la resolución de fecha 6 de abril próximo pasado, cuya copia corre agregada al presente a contar desde septiembre a diciembre inclusive.

2° El gasto que demanden las obras mencionadas en el artículo anterior se atenderá de la partida que recibe mensualmente el Habilitado del Ministerio de Obras Públicas para el

pago de las cuadrillas camineras, mecánicas y de obras, debiendo el Habilitado de dicho departamento entregar al Tesorero de dicho Ferrocarril las sumas mensuales correspondientes para el pago que ocasione el arreglo de los caminos motivo de las presentes actuaciones.

3º Comuníquese, fecho, pase al citado Ferrocarril para su conocimiento y demás efectos.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, septiembre 20 de 1923.

Vistos y considerando:

Que la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, comunica que de acuerdo con la facultad que le confiere el artículo 18 del Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 29 de agosto de 1919, ha establecido con carácter de emergencia, una tarifa especial de un peso moneda nacional, por tonelada, para el transporte de 3500 a 4000 toneladas de arena, de La Plata al kilómetro 7.500;

Que esa concesión que excluye toda otra rebaja por concepto de obras públicas se efectúa bajo condición de aforo por la carga máxima de los vagones y de procederse a la doble operación de carga y descarga dentro de las 72 horas consecutivas;

Que manifiesta la Gerencia citada, que ha acordado esa facilidad con el fin de contribuir a la consecución de las obras de macadamización de la calle 60, sin descuidar la condición compensadora del precio establecido; pues se trata de transporte de un recorrido menor de 3 kilómetros que hasta ahora se hacía por carros a igual precio, pero que debido a los malos caminos no puede llegar actualmente a las obras;

Que el artículo 18 del citado decreto establece: «El Gerente presentará las tarifas, horarios, proyectos, etc., a la aprobación del Poder Ejecutivo quedando éstos sujetos a la tramitación y disposiciones que rigen para los demás ferrocarriles. El Gerente queda autorizado asimismo para aplicar las tarifas en la mejor forma que convenga a la explotación de la línea y a las necesidades económicas de las zonas que recorre, dando cuenta oportunamente del uso de esta autorización al Ministerio de Obras Públicas;

Que esta autorización se sobreentiende que no es relativa a la aplicación de nuevas tarifas o de rebajas sobre las vigentes, sino a la aplicación de aquellas ya aprobadas;

El Poder Ejecutivo, dado el carácter del asunto, de acuerdo con lo informado por la Dirección de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad —

RESUELVE:

1º Apruébase la respectiva tarifa.

2º En lo sucesivo la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, deberá, en cada caso, solicitar la aprobación de tarifas de acuerdo con el artículo 18 del Decreto de fecha 29 de agosto de 1919.

3º Comuníquese y pase a sus efectos al citado Ferrocarril.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, octubre 31 de 1923.

Vistos y considerando:

Que la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, por nota que corre a fojas 1 del presente Expediente, solicita un refuerzo de pesos 10.000 moneda nacional, a la partida de pesos 5000 moneda nacional, que se le entregó de acuerdo al Decreto N° 97 de fecha septiembre 7 de 1922 para levantar el inventario general de ese Ferrocarril;

Que para dar cumplimiento a dicha labor será necesario aumentar el personal y ocupar más peones, como asimismo disponer fondos para el pago de viáticos, servicios extraordinarios y gastos de imprenta, pues la referida cantidad que se le entregó ha sido ya invertida con ese objeto;

Que una vez terminado su cometido, será de múltiples beneficios, pues además de conocer el monto del capital invertido en dicho Ferrocarril, se podrá establecer el porcentaje de ganancias o pérdidas en su explotación sobre el capital e igualmente rever las tarifas cuando sea del caso, como lo hacen los demás Ferrocarriles y servirá asimismo para un control del movimiento futuro de los materiales, Plantel, Equipo, etc.,

El Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

RESUELVE:

1° Ampliase hasta la suma de (\$ 15.000 $\frac{m}{n}$) quince mil pesos moneda nacional, la partida de (\$ 5000 $\frac{m}{n}$) cinco mil pesos moneda nacional, a que se refiere el decreto número 97 de fecha 7 de septiembre de 1922, por el que se dispone el levantamiento del inventario general del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, para formar su cuenta «Capital».

2° Pase al Ministerio de Hacienda para que por Tesorería General, se entregue al Tesorero del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V la suma de (\$ 10.000 $\frac{m}{n}$) diez mil pesos moneda nacional, con destino a lo expresado.

3° El importe respectivo se tomará de Rentas Generales con cargo a la presente.

4° Comuníquese, etc.

CANTILLO.
 JOSÉ O. CASÁS, S. M. VIALE,
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI,

La Plata, noviembre 3 de 1923.

El Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Modifícase el artículo 1° de la resolución dictada el 17 de septiembre próximo pasado, a fojas 4 y 4 vuelta del presente expediente, en el sentido de que la suma entregada al Tesorero del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V es de doscientos cuarenta y tres mil setecientos veintidós pesos con cincuenta y nueve centavos moneda nacional (\$ 243.722,59 $\frac{m}{n}$), y no la cantidad especificada en ese artículo.

2° Modifícase también el artículo 2° de la resolución aludida, en el sentido de que la imputación al Item 122 es como sigue: pesos 48.261,24 moneda nacional, a la partida para materiales de conservación y renovación de locomotoras, coches, furgones y vagones; pesos 163.763,56 moneda nacional, a la partida para combustibles, útiles y accesorios; pesos 15.300 moneda nacional, a la partida para lubricantes, estopa, desincrustantes y materiales varios para el servicio del tren rodante; pesos 7.115,92 moneda nacional, a la partida para uniforme del personal; pesos 6.666,66 moneda nacional, a la partida para mobiliario, papelería, útiles de escritorio, libros, formularios y equinos; y pesos 2.615,21 moneda nacional, a la partida para adquisición de materiales para stock de almacenes.

3° La Contaduría General incluirá en la planilla que se liquidará a favor del citado Ferrocarril por el mes de noviembre del año en curso la suma de treinta y un mil quinientos setenta y siete pesos con treinta y nueve centavos moneda nacional (\$ 31.577,39 $\frac{m}{n}$).

4° Impútese al Item 122 del Presupuesto vigente, en la siguiente forma: pesos 18.405,42 moneda nacional, a la partida para materiales de conservación y renovación de locomotoras, coches, furgones y vagones; pesos 2.903,10 moneda nacional, para combustibles, útiles y accesorios; pesos 2.884,08 moneda nacional, a la partida para uniforme del personal y pesos 7.384,79 moneda nacional, a la partida para adquisición de materiales para stock de almacenes.

5° La Contaduría General dejará sin efecto el compromiso que existe por disposición del 31 de julio próximo pasado, sobre la partida de ciento sesenta y seis mil seiscientos sesenta y seis pesos con sesenta y siete centavos moneda nacional (\$ 166.666,67 $\frac{m}{n}$).

6° Comuníquese a quienes corresponda y pase al Ministerio de Hacienda, a sus efectos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, noviembre 8 de 1923.

Visto el informe presentado por la Contaduría General, en el que se expresa no serle posible tomar debida nota de la resolución del Poder Ejecutivo, dictada el 3 del actual a fojas 7 y 7 vuelta del presente expediente, por hallarse comprometidas algunas de las partidas a que se manda imputar la suma respectiva, y de acuerdo a lo informado por la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Modifícase el artículo 1° de dicha resolución, en el sentido de que la suma a entregar al Tesorero del citado Ferrocarril es de pesos doscientos cuarenta y tres mil setecientos veintitrés pesos con cincuenta y nueve centavos moneda nacional (\$ 243.723,59 $\frac{m}{n}$), y no la cantidad que en el mismo se determina.

2° Modifícase también el artículo 2° de esa resolución en el sentido de que la imputación a la partida para combustibles,

útiles y accesorios, es de pesos ciento sesenta y tres mil setecientos sesenta y tres pesos con cincuenta y seis centavos moneda nacional (\$ 163.763,56 $\frac{m}{n}$), y no la cantidad que en el mismo se especifica.

3° A los fines de la entrega del importe respectivo, la Contaduría General descargará del saldo de pesos 166.666,66 moneda nacional, de la partida para combustibles, útiles y accesorios, del Item 122 del Presupuesto vigente, la suma de pesos 58.649,93 moneda nacional, para pago de la casa Cory Brothers y Compañía, según expediente letra M, número 601, año 1923; y del saldo de pesos 66.666,66 moneda nacional, de la partida para materiales de conservación y renovación de locomotoras, las cantidades a que se refieren los expedientes letra M, número 477, año 1922; letra M, número 299, año 1923; y letra M, número 562, año 1923.

4° Modifícase también el artículo 3° de la citada resolución en el sentido de que la suma a incluir en la planilla por el corriente mes, es de veintinueve mil ochocientos cincuenta y seis pesos con sesenta y nueve centavos moneda nacional (\$ 29.856,69 $\frac{m}{n}$), y no la cantidad que en el mismo se determina; y el artículo 4° en el sentido de que la suma a imputar a la partida para combustibles, útiles y accesorios es de mil ciento ochenta y dos pesos con cuarenta centavos moneda nacional (\$ 1.182,40 $\frac{m}{n}$), y no de dos mil novecientos tres pesos moneda nacional (\$ 2.903 $\frac{m}{n}$).

5° Comuníquese y pase a sus efectos al Ministerio de Hacienda.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, noviembre 16 de 1923.

Resultando de las notas de fojas 3 y 12 de la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V:

Que desde el aumento de los trenes nocturnos de pasajeros de dicho Ferrocarril, efectuado el año próximo pasado, se ha constatado como consecuencia del considerable desarrollo observado en el tráfico, que el plantel de cuatro coches dormitorios es insuficiente para atender el servicio en la forma que corresponde;

Que esos vehículos, en la generalidad de los casos son empleados en el servicio de aquellos trenes, quedando en conse-

cuencia el Ferrocarril sin equipo de reserva para atender cualquier emergencia que se presentase ya sea motivada por reparaciones que requiriesen los coches o por alguna de tren especial;

Que como es natural hallándose los actuales coches dormitorios sometidos a un servicio continuo deben ser revisados y reparados frecuentemente ocurriendo grandes inconvenientes cuando hay necesidad de satisfacer las demandas del público;

Que por otra parte esta situación tiende a empeorar, pues el transporte de viajeros, cobra cada día mayor importancia, y a fin de estar a cubierto mientras se incorporen los nuevos coches dormitorios a recibir con motivo de la ampliación de los ramales del Ferrocarril, es indispensable y de suma urgencia la habilitación de dos coches más destinados a dormitorios;

Que teniendo en cuenta las dificultades que representarán la adquisición de esos vehículos, ya sea por su costo, demora en la entrega o por inconvenientes para obtener un tipo igual a los que actualmente se utilizan, es sumamente necesario proceder como medida más rápida y económica, a la transformación de dos coches de segunda clase en coches dormitorios;

Que al efecto la Gerencia de dicho Ferrocarril eleva presupuesto y memoria descriptiva y solicita su correspondiente aprobación y autorización;

Que la transformación de cada coche ha sido presupuesta en pesos 4126,80 moneda nacional por mano de obra, y pesos 4734,10 moneda nacional, en concepto de materiales, o sea en total pesos 17.721,80 moneda nacional.

El Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Apruébanse el plano y memoria descriptiva que obran en el presente Expediente para la transformación de dos coches de segunda clase del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, en coches dormitorios.

2º Autorízase a la Gerencia de dicho Ferrocarril, para que dentro de la suma de (\$ 17.721,80 $\frac{m}{n}$) diez y siete mil setecientos veintiún pesos con ochenta centavos moneda nacional,

y de acuerdo al plano y memoria descriptiva de referencia proceda a ejecutar la mencionada obra, por administración.

3° El gasto respectivo deberá atenderlo el Ferrocarril de las partidas que al efecto le asigna el Presupuesto vigente.

4° Comuníquese y vuelva a sus efectos al Ferrocarril aludido.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 6 de 1923.

Vistos y considerando:

Que los señores José M. Luparia y Cía., consignatarios de cereales y forrajes, que realizan la mayor parte de sus operaciones en la zona de influencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, se han dirigido a la Gerencia del mismo Ferrocarril con el objeto de que se les permita construir por cuenta de ellos dentro del recinto de la Estación La Plata un galpón de madera y Zinc de cuarenta y seis metros de largo por catorce metros con ochenta centímetros de ancho para destinarlo a depósito de forrages a transportar por las líneas de dicho Ferrocarril;

Que la mencionada Gerencia, en virtud de que la obra a realizar no ocasionará ningún perjuicio al Ferrocarril, sino que encauzará en forma estable un tráfico que no puede desviarse a otras líneas y teniendo en cuenta que no se dispone de galpones para depósito a fin de poderlos ofrecer a los consignatarios, como también de que se ha comprobado que los galpones existentes en La Plata son insuficientes para atender la demanda que a diario exige el transporte, aconseja se acceda de conformidad bajo las condiciones establecidas en el plano de ubicación y en el proyecto de convenio que a sus efectos acompaño;

El Poder Ejecutivo de acuerdo a ello y a los informes producidos —

RESUELVE:

1° Autorizar a la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a celebrar «ad referendum» el respectivo convenio con los señores José M. Luparia y Cía., por el término de dos años y por el precio anual de (\$ 20 $\frac{m}{n}$) veinte pesos moneda nacional, de acuerdo con las modificaciones efec-

tuadas por la Dirección de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad en los artículos 1º, 3º, 4º y 6º del proyecto de referencia y la indicaciones hechas por la misma en lo relativo a la ubicación del galpón a construir.

2º Comuníquese y pase a sus efectos a la Gerencia del citado Ferrocarril.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 6 de 1923.

Vista la nota de la Administración del Telégrafo de la Provincia en la que solicita se le permita instalar en la forma descripta en el croquis de fojas 1, sus conductores 9 y 30 sobre postes del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, con cruceta especial, entre el kilómetro 123.500 al 133; y atento a lo informado por la Gerencia de dicho Ferrocarril, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º El mencionado Ferrocarril permitirá al Telégrafo aludido, la instalación de referencia, bajo las siguientes condiciones:

a) Que los trabajos sean efectuados con elementos y por cuenta del Telégrafo de la Provincia de acuerdo con el Departamento Vías y Obras del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V;

b) Que en caso de ser necesario levantar postes esquineros sobre pasos a nivel, reforzar riendas u otros gastos tendientes a asegurar la estabilidad de la línea será por cuenta del Telégrafo de la Provincia.

2º Comuníquese y para su conocimiento pase al citado Ferrocarril.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 6 de 1923.

Visto el pedido de cien carradas de escoria que formula la «Organización Deportiva de la provincia de Buenos Aires», para revestir los caminos internos de la plaza de Juegos Físicos, ubicada en terreno fiscal contiguo a la Escuela de Avicultura, de esta Capital, y atento a lo informado por el Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Autorízase a dicho Ferrocarril para que oportunamente, con el destino expresado, entregue a la mencionada organización, la escoria de referencia.

2° Hágase saber y pase al citado Ferrocarril a sus efectos.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 6 de 1923.

Visto el pedido de caños de cemento armado que formula la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V; el Poder Ejecutivo, atento los informes producidos —

RESUELVE:

1° Autorizar a la Dirección de Puentes y Caminos, para que remita a la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a medida que la producción y los compromisos anteriores de la Fábrica de Sierra Chica lo permita, los siguientes caños de cemento armado cincuenta (50) de 0,40 milímetros de diámetro; cincuenta (50) de 0,60 milímetros y cincuenta (50) de 0,80 milímetros, con destino a la reparación de las obras de desagües en los caminos de acceso a las estaciones de la línea.

2° Comuníquese; fecho, pase a la Dirección de Puentes y Caminos para su conocimiento y demás efectos.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 27 de 1923.

Vistos y considerando:

Que el Poder Ejecutivo por resolución de noviembre 15 de 1923, dictada a fojas 9 del presente expediente, autorizó al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a llamar a licitación pública para adquirir 13.000 toneladas de carbón Cardiff, con el fin de proveerlo del combustible que necesitará durante el año 1924;

Que se presentaron a esa licitación las casas: Wilson Sons y Compañía Limitada; Acosta y Compañía; y Cory Brothers y Compañía Limitada, ofreciendo entregar el carbón por pesos 12,38 oro sellado, pesos 12,68 oro sellado y pesos 12,60 oro sellado, respectivamente, la tonelada;

Que por resolución de diciembre 5 de 1923, dictada a fojas 37 y 37 vuelta del presente, el Poder Ejecutivo autorizó al mismo Ferrocarril, solicitase mejora de precios, sobre lo cual se ha obtenido el siguiente resultado: Wilson Sons y Compañía Limitada, mantiene su propuesta anterior; Acosta y Compañía, rebaja la suya a pesos 12,28 oro sellado y Cory Brothers y Compañía Limitada, reduce a pesos 12.00 su propuesta anterior;

Que la Superintendencia de dicho Ferrocarril manifiesta en su informe de fojas 55, que al no ajustarse ninguna de las propuestas a las cláusulas establecidas en el artículo 78 de la Ley de Contabilidad, corresponde adjudicar la licitación a los señores Wilson Sons y Compañía Limitada;

Que ese artículo dice textualmente: «En la licitación de mejoras de precios sólo serán consideradas las propuestas que reduzcan en más de un cinco por ciento el precio de las propuestas que hubiere resultado más ventajosa en la anterior licitación; y en caso de no presentarse propuestas en estas condiciones, aquélla podrá ser definitivamente aprobada y aceptada»;

Que la Contaduría General expresa que: «Examinando los términos de esa disposición resulta que ellos no son imperativos, sino que dan al Poder Ejecutivo la facultad de poder aprobar, si así lo estimase conveniente, la propuesta más baja de la licitación general; que esta facultad surge evidentemente de la palabra «podrá» que dicha disposición contiene; que no podría atribuirse otra interpretación a la ley, porque importaría suponerle un espíritu contradictorio a los intereses fiscales lo que no es lógico ni aceptable en este caso en que el Gobierno sería perjudicado en pesos 11.227,27 moneda nacional, si se siguiera el temperamento aconsejado por los informes precedentes; y que, en consecuencia, debe aceptarse la propuesta más baja que corresponde a los señores Cory Brothers y Compañía Limitada, quienes ofrecen entregar las trece mil toneladas de carbón Cardiff al precio de doce pesos oro sellado, la tonelada»;

Que el señor Asesor de Gobierno en su dictamen de fojas 57, 57 vuelta y 58, determina: que el artículo 78 de la Ley de Contabilidad es terminante y claro y que de él resulta en primer lugar, que en la licitación de mejoras de precios sólo pueden tomarse en consideración las propuestas que reduzcan en más de un cinco por ciento el precio de la que hubiere resultado más ventajosa en la anterior licitación; y en segundo lugar, que el Poder Ejecutivo está facultado para aceptar o no esta última,

cuando no se presenten propuestas dentro de las condiciones que el artículo establece; que como en el presente caso las firmas Acosta y Compañía y Cory Brothers y Compañía Limitada, no han efectuado la rebaja del cinco por ciento a que se refiere el artículo 78 y Wilson Sons y Compañía, han mantenido su propuesta que era la más ventajosa de la licitación anterior, al Poder Ejecutivo le quedán dos temperamentos a adoptar según convenga a los intereses de la Administración: desaprobar la licitación o bien aceptar la propuesta de la casa Wilson Sons y Compañía Limitada, desde que la disposición que contiene la última parte del artículo 78 es facultativa y no imperativa; y finalmente que en la forma que el artículo está redactado no cabe duda alguna que los Legisladores tuvieron perfectamente en cuenta la situación que se presenta ahora, es decir que ellos probablemente no consideraron prudente ni de buena Administración admitir que los licitantes una vez conocidos los precios y llamados a mejorarlos, los redujeran en una cantidad inferior al cinco por ciento de la propuesta más ventajosa de la anterior licitación, en perjuicio de quien o quienes procedían con más corrección y severidad al ofrecer sus artículos;

Por lo expuesto y en virtud de no ser posible llamar a nueva licitación dada la urgencia de proceder a la adquisición del carbón, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

RESUELVE:

1° Declarar suficientes las respectivas publicaciones efectuadas.

2° Rechazar las propuestas de mejoras de precios a que se refiere la resolución de fecha 5 de diciembre de 1923 dictada a fojas 37 y 37 vuelta.

3° Aprobar la licitación realizada el día 30 de noviembre próximo pasado, en el Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, para adquirir, con destino al mismo, 13.000 toneladas de carbón Cardiff.

4° Aceptar la propuesta de los señores Wilson Sons y Compañía, para la provisión de ese combustible, por la suma de doce pesos con treinta y ocho centavos oro sellado (\$ 12,38 %) la tonelada.

5° Rechazar la de los señores Acosta y Compañía y Cory Brothers y Compañía Limitada.

6° El importe de la adquisición de las trece mil toneladas de carbón Cardiff, que asciende a la suma de trescientos sesenta y cinco mil setecientos sesenta y ocho pesos con treinta y cuatro centavos moneda nacional (\$ 365.768,34 $\frac{m}{n}$), se atenderá de la partida que al efecto asigne la Ley de Presupuesto General de la Provincia para el año 1924.

7° Líbrese orden al Ministerio de Hacienda para que por Tesorería General se devuelva a los señores Acosta y Compañía y Cory Brothers y Compañía Limitada, el importe de sus boletas de depósito que obras a fojas 28 y 30, por tres mil ochocientos cuarenta pesos con noventa y un centavos moneda nacional (\$ 3.840,91 $\frac{m}{n}$) y tres mil setecientos pesos moneda nacional (\$ 3.700 $\frac{m}{n}$), respectivamente.

8° Impútese a la cuenta «Depósito en Garantía».

9° La Mesa de Entradas del Ministerio de Obras Públicas desglosará del presente las boletas a que se refiere el artículo 7° y las agregará a las órdenes respectivas.

10. Comuníquese y pase a la Escribanía Mayor de Gobierno para que, previa reposición de fojas, notifique la presente a la casa Wilson Sons y Compañía Limitada.

CANTILO.
 JOSÉ O. CASÁS, S. M. VIALE,
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 28 de 1923.

Vista la nota de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, con la que eleva una solicitud de la Gerencia del mismo, por la cual, esta solicita, en virtud de que el galpón del puerto Saforcada del Canal del Norte fué casi por completo destruído por un ciclón, se le autorice a emplear ese material en la ampliación de los galpones destinados a Talleres, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Autorízase a dicha Gerencia a emplear el material de referencia en la ampliación de los galpones destinados a Talleres del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

2° Comuníquese y vuelva a sus efectos a la mencionada Superintendencia.

CANTILO.
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 28 de 1923.

Vista la nota de la casa Cory Brothers y Cía. Ltda., en la cual solicita la devolución del importe correspondiente al depósito que efectuara en garantía de su propuesta a la licitación realizada el 5 de septiembre del año en curso aprobada por el Poder Ejecutivo con fecha 20 del mismo mes y año, en el Expediente M/483/1923, para la adquisición de 3000 toneladas de Carbón Cardiff con destino al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V; y atento a lo informado por dicho Ferrocarril y por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que por Tesorería General se entregue a la casa Cory Brothers y Cia. Ltda., la suma de (\$ 4568,20 $\frac{m}{n}$) cuatro mil quinientos sesenta y ocho pesos con veinte centavos moneda nacional, importe de la boleta de depósito que corre a fojas 5.

2° Impútese a la cuenta «Depósito en Garantía».

3° Comuníquese a quienes corresponda.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, enero 4 de 1924.

Vista la nota de la administración de los Ferrocarriles del Estado en la que solicita se autorice al Gerente del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a subscribir el convenio que acompaña y que se refiere a las siete locomotoras que oportunamente cedió en arrendamiento a este Ferrocarril, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Autorizar al Gerente del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, don Juan N. Bajac a subscribir el convenio de referencia que obra a fojas 2 y 3 del presente expediente;

2° Pase al citado Ferrocarril Provincial a sus efectos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, enero 10 de 1924.

En vista de lo manifestado precedentemente por la Escribanía Mayor de Gobierno, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Librar orden por separado al Ministerio de Hacienda, para que por la Tesorería General, previa intervención de la Contaduría General se entregue al Habilitado del Ministerio de Obras Públicas, la suma de (\$ 9391 $\frac{m}{n}$) nueve mil trescientos noventa y un pesos moneda nacional, quien a su vez la depositará en el Banco de la Provincia a la orden conjunta del señor Ministro de Obras Públicas y del señor Luis del Fabro, por concepto del pago total de la superficie de tierra adquirida al referido señor del Fabro, en 9 de Julio, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2º de la resolución de fecha 27 de agosto del año próximo pasado, que corre a fojas 12 y 12 vuelta destinada a la construcción de viviendas para el personal obrero del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, debiendo el mismo Habilitado comunicar por nota al Ministerio de Obras Públicas, la fecha en que efectúe dicho depósito.

2º Páguese de Rentas Generales, con cargo al artículo 2º del decreto de fecha 9 de junio de 1923 e insistido en acuerdo general de Ministros el día 18 de julio del mismo año.

3º Comuníquese a quienes corresponda y pase a la Escribanía Mayor de Gobierno a sus efectos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, enero 28 de 1924.

Vistos y considerando:

Que el Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, eleva para su aprobación, el convenio que de acuerdo a la resolución del Poder Ejecutivo, dictada el 7 de julio próximo pasado, a fojas 7, ha celebrado «ad referendum» el día 12 de septiembre último, en la ciudad de Buenos Aires con la Empresa del Ferrocarril Midland de Buenos Aires, por el cual ésta ha cedido hasta el 31 de diciembre del año próximo pasado, en arrendamiento, por la suma mensual de pesos 1100 y 1500 moneda nacional, cada una, respectivamente, cuatro locomotoras

de maniobras y cuatro tipo «Tender», con destino a aquel Ferrocarril;

Que hasta tanto lleguen las locomotoras contratadas con la Sociedad Nýdqvist y Holm Aktiebolag, de Trollhattan, Suecia, según lo especificado en el artículo 1º del convenio de fecha 5 de mayo de 1923, celebrado con la misma, el Poder Ejecutivo se ha visto obligado a disponer la adquisición de aquel material, no solamente por exigirlo así las necesidades cada día más imperiosas del buen servicio del Ferrocarril Provincial, sino también porque debe dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 73 del contrato de fecha 5 de mayo de 1923 que tiene celebrado con la Empresa Dates y Hunt, a cargo de la cual se halla la construcción de los ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, cuya parte pertinente expresa que éste pondrá a disposición de la Empresa Dates y Hunt, a medida que las necesidades de las respectivas obras lo requieran, hasta seis locomotoras para ser empleadas única y exclusivamente en esa construcción;

Que corresponde empezar a pagar el importe de tal arrendamiento desde el día 4 de septiembre último, fecha en que han sido entregadas las locomotoras, para lo cual y mientras las utilice el Ferrocarril Provincial es menester arbitrar esos fondos, en virtud de no existir para ello partida alguna en el Presupuesto vigente; no así cuando sean entregadas a la Empresa Dates y Hunt las seis locomotoras fijadas en el citado artículo 73, por cuanto la correspondiente cantidad debe ser imputada a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922;

Que además, debe disponerse la entrega de fondos para el pago de diversos gastos relacionados con lo mismo;

El Poder Ejecutivo, por ello y de acuerdo con lo informado por la Contaduría General, en acuerdo general de Ministros —

RESUELVE:

1º Apruébase el convenio aludido que corre a fojas 11 y 12 del presente expediente.

2º La Contaduría General liquidará mensualmente a favor del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a contar del día 4 de septiembre próximo pasado, hasta el 31 de diciembre del año próximo pasado, la suma de diez mil cuatrocientos pesos moneda nacional (\$ 10.400 $\frac{m}{n}$), para abonar a la Empresa

del Ferrocarril Midland de Buenos Aires, el importe del arrendamiento de las ocho locomotoras de referencia; y, por una sola vez, la cantidad de seis mil ochocientos cuarenta y dos pesos con treinta y dos centavos moneda nacional (\$ 6.842,32 $\frac{m}{n}$), importe de los gastos de remolque de las locomotoras, lubricantes, carbón, estopa y otros materiales para terminar la conducción de aquéllas hasta esta ciudad, y piezas de repuestos entregadas con las mismas según el artículo 5° del convenio y cuya nómina se detalla a fojas 15 del presente.

3° El Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a medida que vaya entregando a la Empresa Dates y Hunt, las locomotoras determinadas en el artículo 73 del contrato de fecha 5 de mayo de 1923 celebrado con la misma, lo comunicará a la Superioridad, a fin de que se disponga el respectivo cambio de imputación.

4° El gasto autorizado por el artículo 2° y que se declara de suma urgencia, se atenderá de Rentas Generales, con cargo a la presente resolución.

5° Hágase saber a la Honorable Legislatura, comuníquese a quienes corresponda y pase a la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente a la Empresa del Ferrocarril Midland de Buenos Aires.

CANTILLO.

JOSÉ OSVALDO CASÁS, SALVADOR M. VIALE,
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 1° de 1924.

Vista la nota de foja 1, en la que la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, solicita se le provea de un mil toneladas de pedregullo, con el fin de dar mayor consolidación a la vía, desde el kilómetro 374 al 381, entre las Estaciones «Hirchs» y «Las Juanitas» y atento a lo informado por la Superintendencia Técnica de dicho Ferrocarril y por la Dirección de Puentes y Caminos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Autorízase a la Dirección de Puentes y Caminos para que entregue al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a medida que la producción de la Fábrica de Sierra Chica lo

permita, mil (1000) toneladas de pedregullo grueso con el destino expresado.

2º Comuníquese, hágase saber a la Superintendencia Técnica del citado Ferrocarril y pase a sus efectos a la Dirección de Puentes y Caminos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 2 de 1924.

Vistas estas actuaciones, y —

Considerando:

Que a fojas 18 y 19 la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V acompaña nuevo pliego de condiciones que, de acuerdo a lo informado a fojas 21 vuelta, por la Contaduría General, ha confeccionado, a fin de licitar cinco mil (5000) toneladas de conchilla, para balastar parte de las vías de dicho Ferrocarril;

Que en realidad es necesario balastar la vía, desde La Plata hasta el Kilómetro 100, pero debido a la escasez de fondos sólo es posible actualmente hacer esa obra en una extensión de cinco kilómetros más o menos, o sea en los puntos donde en peores condiciones se encuentra la vía y que se hallan comprendidos entre las Estaciones Loma Verde y Gobernador Ugarte (kilómetro 70 al 76) y entre esta última Estación y Goyeneche (kilómetros 86 al 92);

Que a su vez acompaña la misma Superintendencia a fojas 14, 15 y 20, respectivamente, memoria descriptiva, presupuesto por kilómetro, que importa pesos 6.664 moneda nacional y plano de la obra a ejecutar; el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Apruébanse el pliego de condiciones, la memoria descriptiva, el presupuesto y el plano referido.

2º Autorízase a la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, para que, por el término de quince (15) días, llame a licitación pública con el fin de proceder a la adquisición de cinco mil (5000) toneladas de conchilla, con el destino expresado.

3º Las publicaciones respectivas se harán en los siguientes diarios: Boletín Oficial, «Buenos Aires», «La Opinión» y «Los

Debates», de La Plata y «La Epoca», «El Noticiero» y «Última Hora», de la Capital Federal.

4° El gasto respectivo se atenderá con el saldo comprometido de treinta y tres mil trescientos treinta y tres pesos con treinta y tres centavos moneda nacional ($\$ 33.333,33 \frac{m}{n}$), del Item 130 del Presupuesto vigente, hasta el 31 de diciembre del año próximo pasado.

5° Comuníquese y pase a sus efectos a la Superintendencia aludida.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

La Plata, febrero 9 de 1924.

Visto el presente expediente, elevado por la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y que se refiere al convenio que, de acuerdo a la resolución del Poder Ejecutivo de fecha 4 de enero de 1924, dictada a fojas 7, ha celebrado con la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, de quien por dicho convenio, ha obtenido en concepto de arrendamiento 7 locomotoras; el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Apruébase el referido convenio que corre a fojas 4, 4 vuelta, 5 y 5 vuelta del presente expediente.

2° Hágase saber a la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, a la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y previa toma de conocimiento por la Contaduría General, archívese.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

La Plata, febrero 13 de 1924.

Considerando:

Que la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, pone de manifiesto la imperiosa necesidad que existe en que permanezcan prestando servicios hasta el 31 de marzo próximo, las ocho locomotoras arrendadas a la Empresa del Ferrocarril Midland de Buenos Aires, según contrato aprobado por resolución del Poder Ejecutivo, dictada el 28 de enero último en el presente expediente;

Que la mencionada Empresa, por nota que obra a fojas... expresa su conformidad sobre el particular, bajo la condición de que, si antes de esa fecha tuviera necesidad de disponer de las locomotoras, su devolución deberá efectuarse en forma escalonada; el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Ampliase la resolución del Poder Ejecutivo, dictada el 28 de enero próximo pasado, en el presente expediente, en el sentido de que se continúa arrendando a la Empresa del Ferrocarril Midland de Buenos Aires, con destino al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, hasta el 31 de marzo de 1924 las referidas locomotoras, bajo la condición de devolverlas, previo aviso correspondiente y en forma escalonada, si dentro de este plazo las necesitase dicha Empresa, y en un todo de acuerdo con las cláusulas establecidas en el contrato relativo al arrendamiento de las mismas.

2º La Contaduría General seguirá liquidando hasta el 31 de marzo próximo, con destino al pago de la continuación del arrendamiento dispuesto en el artículo anterior, la suma mensual de diez mil cuatrocientos pesos moneda nacional ($\$ 10.400 \frac{m}{n}$), a que se refiere el artículo 2º de dicha resolución.

3º Comuníquese y pase a la Escribanía Mayor de Gobierno, para que, previa reposición de fojas, notifique la presente a la Empresa del Ferrocarril Midland de Buenos Aires.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 15 de 1924.

Considerando:

Que a fojas 1 y 1 vuelta la Gerencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V se presenta exponiendo: que la existencia de combustible alcanzará para atender las necesidades del servicio, en las estaciones La Plata, J. R. Sojo, 9 de Julio y M. Pampa, tan sólo por 3, 8, 5 y 12 días, respectivamente; que la Casa Wilson Sons y Cía. Ltda., adjudicataria de la licitación por 13.000 toneladas de carbón realizada en día 30 de noviembre de 1923, le comunicó la salida del vapor «Oceana» de Inglaterra, con un cargamento de 6000 toneladas de ese combustible, el día 16 de enero próximo pasado, pero, posteriormente le hizo saber que el referido vapor había he-

cho arribo forzoso en Vigo, para reparar averías, reemprendiendo la marcha con tres días de retraso; de manera que su arribo al Puerto La Plata, puede calcularse entre los días 20 a 25 del actual; que en virtud de ello ha solicitado a dicha casa la entrega inmediata de 350 toneladas de carbón a cuenta de aquella cantidad, sobre lo cual ésta ha manifestado su conformidad, siempre que se le compense los gastos de \$ 2.00 oro sellado al cambio de 2.27 por tonelada y los fletes de Puerto Madero a Interc. Circunvalación y derechos de tracción sean por cuenta del Gobierno;

Que la Contaduría General informa: que según el artículo 9° del pliego de condiciones que sirvió de base para la licitación, los adjudicatarios deben entregar el primer cargamento de carbón de 3000 toneladas a los 50 días contados desde la fecha de la adjudicación; que ese plazo vence, en este caso, el día 15 del corriente, disponiendo el artículo 15 del mismo contrato, o sea el pliego de bases y condiciones, que si el adjudicatario dejase de entregar en los plazos determinados en el artículo 9° se le impondrá diariamente una multa de mil pesos moneda nacional, hasta los diez días, pasados los cuales quedará caduco el contrato con facultad de parte del Poder Ejecutivo para adquirir en plaza la parte no entregada; y que teniendo en cuenta estas disposiciones terminantes del contrato, en el que no se ha dejado a salvo el caso fortuito que se alega, no corresponde la bonificación que se pretende como compensación de la entrega de las 350 toneladas del carbón ofrecido por la Casa Wilson Sons y Cia. Ltda., a cuenta de la cantidad que debe entregar de acuerdo a la licitación;

Que el artículo 6° del pliego de condiciones que sirvió de base para la adquisición de las 13.000 toneladas de carbón, dice textualmente: «el depósito del (5 %) cinco por ciento quedará a beneficio del Fisco en la forma que establece el artículo 68 de la Ley de Contabilidad si el adjudicatario dejara de cumplir cualquiera de las condiciones posteriores de este pliego, salvo que ello obedezca a razones de fuerza mayor *debidamente* comprobadas. (Huelgas, motines, Luck-Outs, naufragios, etc.)»;

Que a juzgar por lo expuesto, es indudable que el caso de fuerza mayor, a que se refiere el citado artículo 6°, existe de hecho; y en tal virtud, no corresponde aplicar las disposicio-

nes del artículo 15 a que alude la Contaduría General, salvo que no fuese justificado debidamente, el motivo de la demora en entregar el carbón en la forma estipulada al contratar su compra, El Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Autorízase a la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a adquirir de la Casa Wilson Sons y Cía. Ltda., (350) trescientos cincuenta toneladas de carbón Cardiff a cuenta de las trece mil toneladas adjudicadas en la licitación de noviembre 30 de 1923.

2º Una vez comprobado debidamente el caso de fuerza mayor expresado por la casa Wilson Sons y Cía. Ltda., al no poder entregar en su oportunidad el combustible licitado, se le abonará en concepto de compensación de gastos por las trescientas cincuenta toneladas determinadas en el artículo anterior, a razón de pesos 2.00 oro sellado la tonelada, al tipo de 2.27, la suma de (\$ 1589 $\frac{m}{n}$) mil quinientos ochenta y nueve pesos moneda nacional.

3º El gasto de flete desde puerto Madero a Interc. Circunvalación y los derechos de tracción del Puerto de Buenos Aires, serán por cuenta del Gobierno, a cuyo efecto, el Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V deberá entregar las órdenes correspondientes.

4º El importe determinado en el artículo 2º se atenderá con imputación al Item 122 del Presupuesto vigente (Partida de pesos 450.000 $\frac{m}{n}$ destinada para compra de combustible, útiles y accesorios).

5º Comuníquese, y pase a la Superintendencia de dicho Ferrocarril a sus efectos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 18 de 1924.

Vista la nota del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, en la que comunica que es necesario adquirir máquinas, material de reparación y conservación, para sus talleres a fin de efectuar con toda urgencia las reparaciones de locomotoras y vagones, y —

Considerando :

Que las reparaciones que deben efectuarse en los talleres de ese Ferrocarril, para poder entregar al servicio general las locomotoras y vagones que han sufrido averías o desperfectos por el uso, requieren de inmediato la dotación de máquinas y elementos necesarios para la tarea que se realiza por dichos Talleres;

Que el mayor recorrido kilométrico realizado en el año próximo pasado, por todos los vehículos del equipo del Ferrocarril, ha influido considerablemente en el desgaste de tal material, y las necesidades del servicio público, como también los transportes que deben efectuar con los elementos del mismo. La Empresa Dates y Hunt, a cargo de quien se encuentra la construcción de los nuevos ramales, exigen la restitución a breves términos de las locomotoras y vagones entrados a Taller a ese efecto, lo cual no puede efectuarse si no se adquiere urgentemente las maquinarias y demás elementos aludidos cuyo importe calculado en conjunto insumirá la cantidad de ciento treinta mil pesos moneda nacional;

Que en virtud de que las asignadas en el Presupuesto vigente para materiales de conservación y renovación de locomotoras, coches, furgones y vagones, resultan insuficientes para atender todas las obras realizadas por este concepto, se impone la necesidad ineludible de arbitrar recursos extraordinarios con el fin de proceder a la adquisición de las máquinas de referencia;

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

RESUELVE:

1º Autorízase a la Superintendencia del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, para que dentro de la suma de (\$ 130.000 $\frac{m}{n}$) ciento treinta mil pesos moneda nacional, formule el pliego de bases y condiciones con el fin de proceder por licitación pública a la adquisición de maquinarias y material de reparación y conservación para los Talleres de dicho Ferrocarril; y atienda de esta misma cantidad el gasto extraordinario que origine la mano de obra.

2º El gasto respectivo, que se declara de extrema urgencia se tomará de Rentas Generales con cargo a la presente.

3° Hágase saber a la Honorable Legislatura, comuníquese a quienes corresponda y pase a sus efectos a dicha Superintendencia.

CANTILO.
 JOSÉ O. CASÁS, S. M. VIALE,
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 26 de 1924.

Resultando de lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V que puede concederse los 250 metros de vías que solicita el Jefe de la Base Naval del Río de la Plata, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Autorizar a la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V para que entregue en calidad de donación al Jefe de la Base Naval del Río de la Plata (250) doscientos cincuenta metros de vía de 31 kgs. completos (durmientes, eclisas y tirafondos), siendo el gasto que origine su transporte por cuenta del interesado.

2° Comuníquese; fecho pase a la citada Repartición, para su conocimiento y demás efectos.

CANTILO.
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, marzo 15 de 1924.

Vista la nota precedente de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, en la que solicita autorización para arrendar al Ferrocarril de Santa Fe seis locomotoras de carga, 9ª serie, al precio de pesos 2000 moneda nacional, cada una, por mes, durante el tiempo necesario para que lleguen a esta Capital las locomotoras que actualmente se construyen en Suecia, con destino al Ferrocarril Provincial y teniendo en cuenta:

Que la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril determinan actividades cada vez más intensas que necesitan ser atendidas con mayor material de que hoy no se dispone;

Que las cosechas en la zona de influencia de la línea troncal aumentan cada día, lo que exige un servicio regular que no

puede ser atendido ampliamente en virtud de la carencia de los elementos necesarios;

Por todo lo expuesto y por que es de urgencia solucionar la situación del tráfico del ferrocarril, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Autorizar al Superintendente de explotación del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, Ingeniero Carlos A. Gorostiaga para que ad-referendum del Poder Ejecutivo celebre el contrato de arrendamiento de las locomotoras que se mencionan en el exordio de la presente, con el Ferrocarril de Santa Fe.

2º Comuníquese; fecho, pase a la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, para su conocimiento y demás efectos.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, abril 30 de 1924.

Visto el pliego de bases y condiciones que eleva la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V para proceder por pública subasta al arrendamiento del Galpón que los señores José M. Luparja y Cia., ocupan en la Estación La Plata, cuyo contrato vence el 5 de mayo del corriente año; y de acuerdo a lo informado por la citada repartición y por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Apruébase el referido pliego de bases y condiciones.

2º Autorízase a la Superintendencia aludida, para que llame a licitación pública en el fin de proceder al arrendamiento del citado galpón.

3º Las publicaciones respectivas deberán hacerse por el término de (15) quince días, en los siguientes diarios: «Boletín Oficial», «Buenos Aires», «El Día», y «La Opinión» de La Plata y «La Epoca» de la Capital Federal.

4º Comuníquese y pase a sus efectos a la repartición recurrente.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

II

ESTUDIO DEL TRAZADO DE LOS NUEVOS RAMALES

RAMAL LA PLATA - AVELLANEDA

DECRETO N° 309

La Plata, mayo 29 de 1923.

Visto el presente proyecto de ramal La Plata-Avellaneda, del Ferrocarril Provincial de La Plata a Meridiano V, elevado por la Superintendencia Técnica de dicho Ferrocarril; y —

Considerando:

Que de los estudios, planos y memorias correspondientes se deduce que la traza y demás características del proyecto se ajusta a las circunstancias de orden técnico y económico que ha sido necesario considerar, teniendo en cuenta las condiciones locales y la finalidad del ramal de referencia;

Que la aprobación definitiva de los estudios es facultad del Poder Ejecutivo, conferida por los artículos 3° y concordantes de la Ley de 10 de septiembre de 1913, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1° Apruébase el proyecto del ramal férreo La Plata-Avellaneda, formulado por la Superintendencia del Ferrocarril Provincial de La Plata a Meridiano V, el cual, arrancando de la línea troncal de la calle 31 de esta ciudad, llega al Mercado Central de Frutos, en Avellaneda, con un kilometraje total de 55 kilómetros 116.23.

Art. 2° Comuníquese, remítase copia legalizada a la Superintendencia del Ferrocarril, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

ESTUDIO
DEL RAMAL BEGUERIE - AZUL Y DE LA VARIANTE
ATUCHA - AZUL

Habiéndose estudiado el ramal al Azul con arranque en la Estación Carlos Beguerie de la línea troncal del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, varios vecinos de la Estación Atucha del mismo Ferrocarril, solicitaron el estudio de una variante desde este último punto al Azul. En atención a ello y en el deseo de satisfacer las aspiraciones de los vecindarios y resolver el trazado más conveniente a los intereses generales, se autorizó el estudio de aquella variante. Terminados aquéllos, se dispuso que una comisión integrada por el Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas, ingeniero Enrique Zuleta, el Superintendente del Ferrocarril, ingeniero Luciano Souverbielle e ingeniero Pedro Castells y Arturo B. Sobral, procedieran al estudio de ambos trazados e informaran sobre el más conveniente.

Cumpliendo la misión que le fuera encomendada, la comisión practicó un minucioso estudio, encarando el asunto bajo sus diversos aspectos; y teniendo en cuenta las conclusiones a que arribara dicho informe, el Poder Ejecutivo dictó con fecha agosto 12 de 1923, un decreto aprobando el proyecto del trazado Carlos Beguerie al Azul.

A continuación se transcriben todos los documentos relativos a este asunto.

La Plata, junio 12 de 1923.

Al señor Ministro de Obras Públicas, doctor Antonio Rodríguez Jáuregui:

Tengo el honor de elevar a S. E., y por su intermedio someter a la aprobación del Poder Ejecutivo, previos los trámites que marcan las leyes de la materia, los planos de

la línea estudiada por esta Superintendencia, en cumplimiento del inciso *c*) del decreto de fecha 25 de julio del corriente año, entre la actual del Ferrocarril Provincial y la ciudad del Azul.

Los planos y documentos elevados se refieren a un estudio realizado entre la estación Carlos Beguerie y Azul y una variante al mismo proyectada desde el kilómetro 78 hacia la estación desvío Atucha, de cuya posibilidad se informó a S. E. por primera vez en el parte mensual de diciembre próximo pasado.

A fin de evidenciar los distintos aspectos de este asunto y las ideas que han guiado el estudio de la línea y variante, se transcriben a continuación las disposiciones que la autorizan.

Ley de septiembre 10 de 1913 (artículo 1º, inciso *a*). «Ramal que arrancando de un punto conveniente comprendido entre el pueblo de Saladillo y el arroyo del mismo nombre, de la línea del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y pasando por los partidos de Alvear, Tapalqué y General Lamadrid, llegue hasta los puertos de Bahía Blanca y Puerto Militar, con un ramal a la ciudad de Olavarría, Sierra Chica y Cantera de Sierras Bayas y otras de la proximidad que el Poder Ejecutivo juzgue conveniente servir con este ramal».

Inciso *g*). «De Bahía Blanca por el Azul, hasta empalmar con la línea principal entre Monte y el arranque de la línea *a*), siempre que no fuera construido por la Compañía General de Ferrocarriles dentro de los términos de su concesión». «Decreto de julio 25 de 1922. Artículo 1º, inciso *c*)». «La parte del inciso *g*): hasta el Azul por las partes del *d*) hasta Tandil y Olavarría, y en la parte del *a*) a Sierra Chica».

La concesión de la Compañía General de Ferrocarriles, según ley de la Nación número 4417, de septiembre 26 de 1904 (o sea cuando aún no existía la que originó la línea actual del Provincial), la autorizaba en su artículo 4º a construir: «Una línea que arrancando de la primera (Buenos Aires-Marcos Paz-Mercedes-Salto-Pergamino-Rosario), en un punto cercano a la Capital, en el partido de Matanza, pase por Uribebarrea y el pueblo del Azul y termine en el Puerto Militar. En el partido de Coronel Pringles podrá empalmar con el proyectado Ferrocarril del Estado, del Puerto Militar a Villa

Mercedes, o pasar con línea propia, en cuyo caso su trazado irá de la línea de Pringles a Tres Arroyos y a no menos de 25 kilómetros al sudeste del Ferrocarril Nacional, para seguir de ese punto directamente al Puerto Militar».

Como puede observarse, la concesión sólo fija puntos obligados en el tramo que puede afectar al Ferrocarril Provincial, Urubelarrea y Azul, pudiendo, por lo tanto, la empresa proyectar su línea por donde más le conviniera. No se presentaba a ella la posibilidad de evitar el paso del Saladillo, como sucede al Ferrocarril Provincial, que ya dispone de un puente sobre este arroyo; de manera que los demás factores que intervienen en la elección de un trazado lo hicieron pasar por lo que posteriormente fué C. Beguerie.

Por decreto del Gobierno de la Nación de fecha 2 de mayo de 1917, se declara caduca la concesión en varias de sus partes, entre las cuales se halla su artículo 4°.

En consecuencia, la situación del punto de arranque era libre dentro de los límites siguientes: al este, Monte, y al oeste el de la línea a), a su vez obligatoriamente situado al oeste del arroyo Saladillo. En la discusión de la ley en la Cámara de Senadores, sesión de agosto 19 de 1913, el miembro informante de la Comisión de Obras Públicas indica, accidentalmente, la estación C. Beguerie o sus inmediaciones, para punto de partida del ramal g). Entiende esta Superintendencia, que en el plano ilustrativo distribuído entre los legisladores, figuraba igualmente esta indicación, pero no se juzgó conveniente especificarla cuando se aprobó (sesión de agosto 21 siguiente) este inciso, dejando en esta forma el necesario margen a los estudios para determinar ese punto, con posesión de mayores elementos de juicio.

En la sesión citada (agosto 21 de 1913), a propuesta del Ministerio de Obras Públicas se agrega la salvedad que forma la segunda parte del inciso g), a fin de mantener, en materia de concesiones otorgadas por la Nación y por la Provincia, la doctrina provincial de prioridad de fecha.

De acuerdo con las disposiciones citadas, esta Superintendencia estima que disponía libremente, para fijar el punto de partida del ramal g), del tramo comprendido entre Monte y el arranque, aún desconocido, del a), decidiendo, en igualdad de condiciones, hacerlo por C. Beguerie, por ser población

más importante de la Sección y en atención a las menciones ya formuladas en la discusión de la ley, aunque no llegaron a fuerza de tal.

Además, esta línea apareció ineludible estudiar una variante que, con idénticas características topográficas, representa la economía de 17.550,37 kilómetros de línea nueva a construir, pero al mismo tiempo un aumento de recorrido de seis kilómetros y un puente de 100 metros de luz sobre el Saladillo, fuera de otras obras menores, pero con un aumento de seis kilómetros de recorrido. Si se hubiera tratado de una empresa privada, la reducción de gastos de construcción y conservación por menor aumento de líneas, no mediando extraordinarias diferencias de zona, hubiera bastado para fijar la elección, ya que el aumento de gastos de explotación consecuentes al mayor recorrido, intervienen en la confección de tarifas y, por lo tanto, son costeados por los cargadores; pero no era éste el caso, sino el de un ferrocarril oficial dedicado a un servicio público y objetivos repetidamente enunciados, y en tales circunstancias no podía procederse a un estudio comparativo en el que no figuraran solidarizados los intereses generales del ferrocarril y pobladores, no en la forma usual tendiente al aumento local de tráfico, sino extensivo al resto de la Provincia, tenidos en cuenta en la inversión de sus recursos.

Para mayor claridad, se eleva a continuación, en forma de cuadro, los resultados del procedimiento seguido.

Los elementos de cálculo corresponden al año considerado normal de 1912. Evidentemente, el año normal venidero que sucederá a la actual época ferroviaria de incertidumbre, arrojará números distintos, pero todo hace suponer que ellos serán más elevados, de manera que aumentando en alguna relación, también lo hará el resultado de la comparación. Como línea más semejante a la del Ferrocarril Provincial, se ha admitido la Compañía General de Ferrocarriles en la provincia de Buenos Aires.

Se acompaña un plano en el que se indican en color rojo continuado la línea por C. Beguerie, y en verde continuado la variante D. Atucha, y en verde punteado el tramo comprendido entre ambas estaciones.

Estimando B en 168.000 toneladas se llega a las siguientes dos ecuaciones como expresión del gasto anual de explotación, en pesos oro sellado:

Línea por C. Beguerie 125.030,25 + 128,94 A
 » » D. Atucha 104.847,11 + 138,23 A

Las mismas, separando el tráfico B, serían respectivamente:

Línea por C. Beguerie 64.699,80 + 128,94 A + 0,36 B
 » » D. Atucha. 50.119,10 + 138,23 A + 0,326 B

De ella se desprende que es más económica por la línea D. Atucha hasta llegar a un valor de A igual a 2.174 toneladas kilométricas.

Si no se tiene en cuenta el tráfico B, ese valor se reduce a 1568 o sea, en término medio, un tráfico tres veces mayor que el de la línea actual y pocas veces alcanzado por otros ferrocarriles en el país.

Igual cálculo efectuado para el mismo año con los datos correspondientes al Ferrocarril del Sud, por semejanza de zona, da como resultado A igual a 1044 toneladas kilométricas, si no se tiene en cuenta el valor de B y contándolo, 1642.

Según contribución voluntaria de los pobladores afectados por la línea C. Beguerie, el mayor costo de construcción de pesos oro sellado 677.990 se reduce en un valor actual de pesos oro sellado 64.790.

En presencia de los números que preceden, y de la indeterminación de punto de arranque que resulta de las disposiciones referentes, esta Superintendencia estima que es la Estación Desvío Atucha el indicado para la línea a Azul.

Saludo al señor Ministro con mi mayor consideración.

L. P. Souverbielle.

	Línea por C. Beguerie 78 kilómetros	Variante Desvío Atucha 60,449,63 kilóm.	Tramo Beguerie - Atucha 23,450,51 kilóm.
Costo de construcción a \$ o/s/km. 35.889, —	2.760.342, —	2.139.252, —	Existente
Puente sobre el arroyo Saladillo	56.900, —	—	—
<i>Gastos anuales de explotación independientes del tráfico</i>			
Vía y Obras	11.544, —	8.946,60	Comprendido en los
Tráfico	41.652, —	32.280,30	de la línea exis-
Dirección	11.473,80	8.892,20	tente.
	64.669,80	50.119,10	
<i>Gastos anuales de explotación proporcionales al tráfico</i>			
Vía y Obras	86.346, —	69.918, —	26.568, —
Tracción	195.780, —	151.729, —	60.240, —
Movimiento	46.800, —	36.270, —	14.400, —
	328.926, —	254.917, —	101.208, —
Gastos independientes	64.669,80	50.119,10	—
Por tráfico entre kilómetro 78, Azul, Olavarría, Tandil y Juárez o sea 353 kil.	328.926 A 353	(254.917 - 101.208) A 353	—
	1000	1000	—
Por tráfico propio	1/2 328.926 A 78	(1/2 254.917 - 101.208) A 60,450	—
	1000	1000	—
0,70 B hacia el este	328.926 B 0,70	254.917 - 101.208 B 0,70	—
	1000	1000	—
0,30 B hacia el oeste	(328.926 - 101.208) B 0,30	254.917 B 0,30	—
	1000	1000	—

Designando con A la densidad de tráfico, con B el tonelaje de material de cantera en el que se admite que la fracción 0,70 se dirige al este y 0,30 al oeste, se tendrá el gasto anual de explotación.

La Plata, julio 31 de 1923.

Al señor Ministro de Obras Públicas, doctor Antonio Rodríguez Jáuregui:

Tengo el honor de someter por intermedio de S. E. a la aprobación del Poder Ejecutivo, previo los trámites de práctica, los planos y memorias relativas al ramal del Ferrocarril Provincial a la ciudad de Azul, estudiado por esta Superintendencia en cumplimiento al decreto de fecha 25 de julio de 1922.

Saludo al señor Ministro con mi mayor consideración.

L. P. Souverbiclle.

RAMAL DE C. BEGUERIE A AZUL
Y VARIANTE DE KILÓMETRO 78 A ATUCHA

La Plata, junio 30 de 1923.

Señor Gerente, don Juan N. Bajac. — Presente.

Siguiendo mi carta R 1608/12975, tengo el agrado de informar a usted que, habiendo recorrido la zona comprendida entre la estación C. Beguerie y el Kilómetro 60 por el trazado Beguerie-Azul y regresado por la variante Atucha hasta la estación del mismo nombre, he podido recoger impresiones directas sobre el terreno mismo levantando además, una estadística cuyos datos me han sido suministrados por los propietarios, arrendatarios y comerciantes, de la región visitada, consignando en ella datos exactos en cuanto a la producción anual y haciendo cálculos prudentes en cuanto a la producción agrícola consiguiente que traería el ramal proyectado.

Como primer punto concreto debo referirme significando la necesidad de que a la altura del kilómetro 15 o sus aproximaciones, se proyecte una estación, fundándome para esto en las razones siguientes: Toda la zona encerrada entre los arroyos «Saldillo», «El Vigilante» y «Canal 16», le es materialmente imposible acarrear sus producciones a la estación proyectada sobre el kilómetro 23, debido a que durante la mayor parte del año los arroyos y el canal precitado, son inaccesibles salvo el caso de construir puentes sobre los mismos y arreglar la vialidad general, convergente.

Ahora en cuanto a la estación que me permito sugerir o indicar como más conveniente, contaría con buenos caminos de tránsito asegurando, desde luego, todo el tráfico de la zona en cuestión y colocándolo, además, en estratégica situación de conseguir el tráfico de la producción general de la región que actualmente es tributario del Ferrocarril del Sud, por intermedio de su estación Gorch. Con respecto a la zona que serviría a la Estación que indico en las inmediaciones del kilómetro 15 tiene una superficie de 14.905 hectáreas, de las cuales se encuentran en la actualidad bajo cultivo 2325, y que podrían extenderse a 5675 hectáreas, quedando el resto dedicado a la ganadería por ser una parte de los terrenos relativamente bajos. Esta zona se encuentra subdividida en 39 propietarios y 30 arrendatarios de pequeñas fracciones que, en general, se dedican al cultivo del maíz y productos de granja, siendo digno de mención las casas de comercio de los señores Piñero, Cortina y Compañía y Juan Troneso, girando por ahora un capital anual de 200 y 100.000 pesos, respectivamente.

Referente a la estación proyectada en el kilómetro 23, que sería tributaria de una zona de 18.000 hectáreas, se encuentra actualmente bajo el cultivo 1000, pudiendo extenderse a 2300 y quedando el resto dedicado, casi exclusivamente a ganadería por tratarse de campos bajos. Sin embargo, el acceso a esta Estación ofrece una seria dificultad por no disponerse más que de un solo camino y que se encuentra interceptado por el «Canal 16» y el arroyo «El Chileno», sobre los cuales será indispensable construir puentes y terraplenar el camino en una gran extensión, por encontrarse atravesado por una cañada.

En cuanto a la región que serviría a la estación proyectada sobre el kilómetro 35, abarca una extensión de 18.000 hectáreas, de las cuales actualmente se encuentran bajo cultivo 2600, que podrían aumentarse a 9000 hectáreas. Esta zona fué en un tiempo dedicada casi exclusivamente a la agricultura, pero debido a la gran distancia que se encuentra a la línea férrea y malos caminos de acceso, hubo de abandonarse para entregarlo a la producción ganadera.

Actualmente esa región es tributaria de la estación Videla del Ferrocarril Sud.

La zona tributaria de la estación sobre el kilómetro 52, cuenta con una extensión de 33.110 hectáreas, de las que, en la ac-

tualidad se cultivan 300, pudiendo aumentarse a 8400 hectáreas y quedando el resto para la ganadería.

Es de observar que el único campo apto para la agricultura es el denominado «El Trigo», se encuentra actualmente arrendado al señor Pereyra Iraola cuyo plazo vence recién dentro de tres años, y que se dedica solo a la ganadería. Esta estación se encuentra ubicada sobre el camino general de las Flores a Saladillo, pero será indispensable construir un camino paralelo a la línea férrea, entre los kilómetros 46 y 60 a fin de facilitar el acceso del tráfico.

En cuanto a la estación sobre el kilómetro 68 es obvio el comentario por cuanto la zona tributaria se encontraría igualmente servida por la estación proyectada sobre la variante en el kilómetro 12, y encontrarse ambas en igualdad de condiciones generales.

Referente al desvío proyectado sobre el kilómetro 26, que se encuentra también en el camino de Las Flores a Saladillo, sería tributaria de una zona de 38.000 hectáreas de las cuales se cultivan actualmente 500, pudiendo aumentarse a 10.000 hectáreas y el resto dedicado a la ganadería. Dentro del área mencionada, se ha tomado en consideración la zona referida a la estación proyectada en el kilómetro 52 — vía Beguerie — para el caso de aceptarse la variante Atucha.

En cuanto a la estación proyectada sobre el kilómetro 34, que abarcaría una extensión de 20.000 hectáreas dedicadas en la actualidad exclusivamente a la ganadería. Según manifestaciones de los arrendatarios de esta zona — en caso de adoptarse por la variante Atucha — se dedicarían 10.000 hectáreas a la agricultura, y se fraccionaría parte de los terrenos para la formación de pueblos.

El desvío proyectado sobre el kilómetro 45, misma variante se encuentra ubicado sobre el camino general de las Flores a Del Carril pasando por nuestra estación Polvaredas, situada sobre la línea troncal. La Zona tributaria de este desvío cuenta con 14.000 hectáreas, de las cuales actualmente se cultivan 2000 que podrían aumentarse a 7000 hectáreas quedando el resto dedicada a la producción ganadera.

Actualmente la mayor parte de estos campos, se encuentran arrendados por ganaderos que no ofrecen mayores perspectivas de dedicarse preferentemente a la agricultura. La construcción

de este Desvío, no trae consigo, en manera alguna, la obtención de nuevo tráfico por cuanto toda la zona es servida por nuestra estación Polvaredas en forma satisfactoria.

Para mayor ilustración del señor Gerente acompaño las estadísticas levantadas sobre el terreno, oportunamente.

Saluda a usted muy atentamente.

Juan E. Duro.

ZONA DE AFLUENCIA ESTACIÓN KILÓMETRO 15

Propietario	Hectáreas	Bajo sementer.	Apta para agric.	Campo bajo
M. Basterrica	1800	280	720	800
J. Gibert	503	80	70	353
M. Lanz	572	100	80	392
Sucesión M. J. de Salinas	150	50	50	50
D. J. de Gauna	78	—	28	50
M. O. de Alzumandi	70	35	15	20
Tomás Rodríguez	75	30	—	45
P. O. Villodas	70	50	—	20
Sucesión F. Brión	370	80	100	190
M. Gibert	270	50	50	170
J. Cammajo	1350	150	800	400
Sucesión M. Brión	160	50	50	60
Jesús Ceijas	20	10	—	10
José Parta	30	15	—	15
J. Bortiri	30	10	10	10
Sucesión Escarza	961	100	100	761
Jaime Pascuet	560	30	100	430
The Heitesburg Cía. Ltda	1310	100	100	1110
F. Hoqney	83	20	20	43
P. Rodríguez	337	50	50	237
A. Luercho	253	30	20	203
A. Hoqny	339	100	50	189
Sucesión F. Brión	140	20	20	100
M. Lanz	180	100	30	50
J. Hoqny	510	50	100	360
D. Larraburra	178	20	30	128
B. Rollón	740	200	100	460
S. Lorré	1245	80	300	865
J. B. de Pelaccini	272	135	50	87
J. Pascnet	272	40	40	192
C. y P. Ortega	272	50	30	192
J. Cammajo	200	100	40	60
F. Dihaartee	479	—	—	479
D. O. de Ayude	300	—	—	300
A. Soubert	126	30	—	96
Sucesión F. Brión	150	—	—	150
Antonio Ojea	300	50	150	100
P. Crespo	150	50	50	50
	14 905	2325	3353	9227

ZONA DE INFLUENCIA ESTACIÓN KM. 23 (Beguirie)

Propietario	Hectáreas	Bajo Cultivo	Apto para Agricult.	Campo bajo Ganadería
Juan Espelosín	1 381	—	100	1 281
José H. Fernández	2 209	100	500	1 609
Gregorio Larré	1 923	150	600	1 173
Roque Taurizano	961	—	—	961
A. B. González	1 408	60	—	1 348
J. M. Páez	1 378	50	—	1 328
J. Dates	4 466	500	—	3 966
M. Obligado	1 244	—	—	1 244
M. Zoroza	337	50	—	287
M. G. de Zoroza	262	50	—	212
M. Zoroza	308	50	—	258
E. García	262	—	—	262
Inc. A. Supato	220	60	—	160
E. García	246	50	—	150
E. Z. de Sánchez	150	—	—	150
J. Piñeyro	1 125	—	—	1 125
	17 880	1 120	1 200	15 560

ZONA DE INFLUENCIA ESTACIÓN KM. 52 (Beguirie)

Propietario	Hectáreas	Bajo Cultivo	Apto para Agricult.	Campo bajo Ganadería
C. Newton	5 000	—	—	5 000
Mannel Pérez	140	—	—	140
Vda. de Devoto	150	—	—	150
Pedro Eliseche	150	—	—	150
Pedro Sorughi	300	—	—	300
Hs. de Tournier	900	100	100	100
E. U. de Krust	2 500	—	—	2 500
F. Bericochea	270	—	—	270
Paz Anchorena	7 500	—	—	7 500
Nissan Hs.	1 200	—	—	1 200
Vda. de Peña	300	—	—	300
Vda. de Andrade	300	—	—	300
Vda. de Devoto	15 000	200	8 000	6 800
	33 110	300	8 100	24 710

ZONA DE INFLUENCIA ESTACIÓN KILÓMETRO 35.—(Beguerie)

Propietario	Hectáreas	Bajo cultivo	Apta para agricultura.	Bajo
J. J. Blaquier	9 000	200	5 000	3 800
N. Lombardo.....	3 625	2 100	500	1 025
J. Sarracino	625	—	—	625
J. Granoni	625	—	—	625
Juan Zabaleta	4 000	300	3 000	700
	17 875	2 600	8 500	6 775

ZONA DE INFLUENCIA ESTACIÓN KILÓMETRO 45.—(Atucha)

Propietario	Hectáreas	Cultivo	Aptas	Bajo
M. T. de Murphy.....	2 500	150	1 350	1 000
Vda. de Drague	1 125	325	150	650
M. Cossio	625	25	—	600
F. Mondragón.....	1 000	200	350	450
Achával	2 000	200	800	1 000
Suc. Ortega.....	7 500	500	1 200	5 800
Suc. Obligado	1 125	—	—	1 125
	15 875	1 400	3 850	10 625

ZONA DE INFLUENCIA KILÓMETRO 36.—(Atucha)

Propietario	Hectáreas	Cultivo	Aptas	Bajo
F. A. Toledo.....	15 000	1 000	8 000	6 000
C. Stegmann	5 000	200	2 800	2 000
	20 000	1 200	10 800	8 000

RAMAL AL AZUL
ESTUDIO O PUNTO DE ARRANQUE DE ATUCHA Y C. BEGUERIE

La Plata, julio 2 de 1923.

Al señor Ministro de Obras Públicas, don Antonio Rodríguez Jáuregui.

De acuerdo a lo solicitado verbalmente por V. S. referente al estado de las zonas en los puntos recorridos por las líneas en los ramales desde Atucha y C. Beguerie en dirección a Azul, esta Gerencia dispuso una inspección personal del Jefe de Tráfico y el levante de un censo de los campos atravesados por ambas líneas a fin de establecer la conveniencia de adoptar el trazado desde un punto y otro punto, según sus ventajas para la explotación.

Dicho funcionario ha realizado la gira de que se trata, produciendo el informe que acompaño para conocimiento de V. S. cuyas conclusiones son favorables a la construcción de la línea desde C. Beguerie.

Saluda a V. S. atentamente.

Juan N. Bajac.

La Plata, agosto 13 de 1923.

Señor Ministro de Obras Públicas de la Provincia, doctor Antonio Rodríguez Jáuregui.

En cumplimiento de la misión que verbalmente V. E. nos confiara hemos estudiado el problema del arranque del ramal de Azul del Ferrocarril al Meridiano V, según las dos variantes previstas para su trazado; del análisis y resultado obtenido, informamos a continuación.

Siendo P L la línea troncal del Ferrocarril al Meridiano V, debe construirse A R o B R como ramal total; la variante es M A o M B para acceder a la troncal y completar el trayecto Azul-La Plata o Avellaneda; construyendo por B, hay 17,5 kilómetros más obra nueva, o sea un mayor gasto inicial que si se construye por A.

Si sólo se tratara del acceso a la línea troncal, no habría mayor discusión, pues el tramo más corto hubiera decidido la cuestión. Pero siendo una premisa resultante de las condiciones reales de la explotación que las cargas de Azul, Juárez, etc., por su naturaleza han de dirigirse forzosamente al punto natural de embarque o consumo que será La Plata o Avellaneda, el problema consiste en determinar si M B es más ventajoso que M A B. Inmediatamente se advierte que planteada así la cuestión no habría tampoco discusión: M B, o sea ramal Carlos Beguerie-Azul es más ventajoso, pues el camino total M B (por Beguerie), con respecto a M A B (por Atucha), es 5,5 kilómetros más corto. Luego, pues, aunque se construyan 17,5 kilómetros más de inmediato, por el ramal Beguerie-Azul el camino total a puerto se acorta de 6,5 kilómetros, siendo por tanto la dirección de esta variante la más conveniente según el tráfico futuro.

Por otra parte, en la inspección realizada por los subscriptos a la zona de ambos trazados han podido constatar dos hechos que lo diferencian y son: 1º, la subdivisión y explotación real, actual de la zona afectada por la variante Beguerie es mucho mayor que la que corresponde a Atucha; 2º, el área cultivable tributaria del trazado por Beguerie supera seguramente en 10.000 hectáreas a la de Atucha. Luego, el riel del Estado iría con mayor justicia según sus finalidades hacia la primera zona, que está, por otra parte, mucho menos servida por líneas férreas. Así, pues, el hecho de aumentar 17,5 kilómetros en un ramal está de acuerdo con el objetivo primordial de tales construcciones del Estado, pues sirve con ello una mayor zona. Finalmente, si la construcción de ambas variantes importa casi iguales dificultades de orden técnico, es razonable aconsejar la conveniencia del trazado por Carlos Beguerie.

Aunque el Estado — a nuestro juicio — no debe — y tal ocurre en la práctica — considerar la explotación desde el punto de vista comercial, pensamos que si se hiciera un análisis de esta naturaleza exclusivamente, el trazado M B, es decir, por Beguerie, sería aún más conveniente que el M A B, o sea que el constituido por la variante Atucha y el tramo de la línea troncal A B existente, y que, a nuestro entender, debe considerarse a los efectos del estudio, inseparable del recorrido total. En consecuencia, comercialmente los gastos que deman-

de A B y el tráfico por A B, deben tenerse en cuenta aunque sea en forma proporcional, no obstante el hecho de haberse ya construído y hallarse en explotación dicho tramo para responder a servicios de otras zonas.

Pero excluyamos la comparación desde el punto de vista así planteado le sería fuertemente favorable al trazado por Carlos Beguerie, y veamos si existe diferencia de importancia entre los gastos correspondientes al mayor recorrido de un trazado con respecto al mayor costo inicial del otro.

Al considerar este aspecto de la cuestión, se tropieza con la seria dificultad que deriva de la falta de estadísticas apropiadas, lo que obliga a tomar datos no siempre lo suficientemente exactos ni completos como exigen análisis de esta naturaleza. Los valores estadísticos completos disponibles referidos a empresas de características de explotación distintas de las del Ferrocarril al Meridiano V, son anteriores al año de la guerra y no pueden tomarse, a nuestro juicio, como convenientes. Con posterioridad a tal fecha existen algunas parciales que sólo pueden servir de valor aproximado. De modo, pues, que hemos tratado de concretarnos a los valores y circunstancias propias en lo posible del Ferrocarril al Meridiano V o de aquéllas empresas que pueden ofrecer similitud por la zona que explotan o por las condiciones de su trocha.

Como entendemos que la cuestión debe estudiarse en su verdadera faz local, hemos calculado algunos valores y apreciado ciertas circunstancias directamente, apartándonos por tanto de las normas que deben tenerse en cuenta si se considera en términos generales o en su mayor magnitud.

Así por ejemplo, el costo de la construcción del mayor kilometraje (17,5 km.) por el ramal Beguerie-Azul, lo hemos calculado en pesos 390,000 oro sellado, teniendo en cuenta únicamente la mayor obra fija a ejecutar y excluyendo dotaciones de material rodante por entender que aquéllas serán las mismas para el servicio de transporte por una u otra variante. Por otra parte, si así no se considerara y estableciera la proporcionalidad de aquéllas al kilometraje, habría que disminuir la cifra, teniendo en cuenta que el recorrido por Atucha es mayor que el de Beguerie. Todavía, el costo de pesos 390.000 o/s., se reducirá a pesos 326.000 o/s., teniendo en cuenta la contribución de los pobladores de la zona afectada por la variante C.

Beguerie, aporte que debe considerarse desde que la diferencia entre uno u otro trazado desde el punto de vista que ahora se considera es el mayor costo inicial de uno de ellos con respecto al otro.

Ateniéndonos a las condiciones locales, estimamos que los gastos correspondientes a Dirección y Tráfico no han de sufrir aumentos de consideración por la existencia de 17,5 km. más sobre la red total una vez construidos éstos ramales que será de 1000 km. aproximadamente. No obstante, para el cálculo se ha tenido en cuenta la habilitación de una estación más — y de *segunda categoría* — cargando también a tal gasto la parte proporcional de los gastos generales actuales de Tráfico. En cuanto a los de Dirección se han aumentado los actuales a razón de pesos 30 oro km. y año aproximadamente. Los gastos de Vía y Obras se tienen en cuenta a pesos 300 oro km. año, tomando ($\frac{1}{3}$) como indispensable del tráfico. Por igual concepto del Ferrocarril al Meridiano V acusa 220 pesos oro para el año 1921. En tales condiciones, llamando C la intensidad del tráfico de la línea G el costo de la tn/km.; A la anualidad por el mayor gasto de construcción igual a 20.375 pesos oro; A los gastos indispensables del tráfico por la variante Atucha; B los mismos por la variante Beguerie, se tendrá recordando que la extensión de la red de ramales a partir de la intersección de las variantes es de 353 km.:

$$\begin{aligned} \text{Gastos anuales por Atucha} &= a + 60.5 \times C \times G \times 53.5 + 353 \times 84 \times C \times G \\ \text{» » » Beguerie} &= (A + b) + 78 \times C \times G \times 39 + 353 \times 78 \times C \times G \\ \text{o sea Atucha} &= a + 32888 \times C \times G \\ \text{Beguerie} &= (A + b) + 30576 \times C \times G \end{aligned}$$

Estos gastos serán iguales para un cierto valor de C, que resultará según las igualdades anteriores de:

$$C = \frac{A + b - a}{2300 + G}$$

Calculando b-a según lo expuesto, se tiene, siendo gastos generales de tráfico pesos 50 oro km. y pesos 3960 oro mayor gasto de una estación:

$$\begin{array}{rcl} \text{Vía y Obras} &= 1.3 \text{ de } \$ 300 \text{ o s} &= 100 \$ \text{ o s año kilómetros} \\ \text{Tráfico} &= &= 50 \$ \text{ o s } \quad \text{»} \quad \text{»} \quad + 3960 \\ \text{Dirección} &= &= 100 \$ \text{ o s } \quad \text{»} \quad \text{»} \\ && \hline && 250 \$ \text{ o s año kilómetros } + 3960 \end{array}$$

o bien, para los 17,5 km., pesos 8335 o/s por año.

$$\text{Luego } C = \frac{28710}{2300 G} = 1250 \text{ ton. km., si se toma } G = \$ 0,01 \text{ o s.}$$

El valor medio de G, para las Empresas cuyas estadísticas se agregan es mayor; pero no obstante se fija expresado para tener en cuenta otros que como el correspondiente a la Compañía General de la Provincia de Buenos Aires, es menor. Para los Ferrocarriles del Estado, G es igual a pesos 0,0019 o/s. Es evidente que a poco que se aumente el valor de G, o sea el costo de la ton./km., el valor de C, o sea tonelada por kilómetro que iguala los gastos en las condiciones de explotación supuestas es menor.

Como se ve, el valor resultante de mil doscientos cincuenta (1250) toneladas de tráfico por km., o 1300 toneladas si no se tuviera en cuenta la contribución de los vecinos, parece un poco elevado en general; pero en el ramal a Azul es posible lograrlo teniendo en cuenta que el Ferrocarril Sud que explota zonas semejantes acusa un promedio de 1347 toneladas. El Ferrocarril Meridiano V, en condiciones de trazado y de zonas inferiores al ramal proyectado, ha alcanzado a 521 tonelada con un aumento progresivo de 80 ton./km. anual. La Compañía General de Ferrocarriles, año 1920, acusa 1560 y el Central de Buenos Aires, que tiene una longitud aproximadamente igual al ramal al Azul, indica 2370 toneladas en igual año. Obtenido, pues, el resultado anterior, el mayor costo por recorrido compensaría el mayor costo inicial de obra. En su defecto, se evidencia como síntesis general que no habría, económicamente, diferencias fundamentales que invalidaran cualquiera de los trazados propuestos.

*

Lo expuesto nos induce, pues, a manifestar que, integrando los elementales aportados, el concepto técnico, económico y de fomento que debe tener en cuenta la obra realizada por el Gobierno es más conveniente el trazado por Carlos Beguerie.

Saludamos al señor Ministro con nuestra consideración más distinguida.

E. Zuleta, A. Sobral, P. Castells.

DECRETO N° 419

La Plata, agosto 14 de 1923.

Visto el informe elevado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, referente a los estudios y proyectos formulados para la construcción del ramal a Azul, conforme a lo dispuesto por el artículo 1° inciso 9 de la Ley del 13 de septiembre de 1913 y decreto del 25 de junio de 1922; como también el de la Comisión designada por el Ministerio de Obras Públicas, para informar sobre la mayor conveniencia del trazado a elegir, y —:

Considerando:

Que estudiado el trazado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril, partiendo de C. Beguerie, el Poder Ejecutivo recibió con posterioridad el pedido de varios vecinos de la zona de Desvío Atucha para que se estudiara una variante de este ramal, partiendo de este punto;

Que el Poder Ejecutivo, inspirado siempre en el propósito de que las ampliaciones del Ferrocarril llenen las mayores necesidades de los vecindarios y la comunidad, accedió a dicho pedido;

Que el Ministerio de Obras Públicas, teniendo en cuenta la importancia de la obra, como también la de los intereses a ella vinculada, resolvió designar a los Ingenieros Enrique Zuleta, Luciano P. Souverbielle, Pedro Castells y Arturo B. Sobral para que constituidos en comisión inspeccionaran las zonas de ambos trazados e informaran sobre las condiciones de los mismos y el más conveniente a construir;

Que por el informe producido, la mayoría de la Comisión estima como más conveniente el trazado por Carlos Beguerie, considerando que el mayor costo inicial de las obras que dicho trabajo importa por el aumento de kilometraje será compensado por los beneficios que la línea férrea del Estado aportará a mayor zona que él servirá y a la mayor población actual existente, como también por la disminución de recorrido que para el transporte de productos hacia los centros de consumo o embarque implica el trazado aconsejado;

El Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Aprobar el proyecto de ramal de Carlos Beguerie a Azul, formulado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

Art. 2º Aceptar la contribución pecuniaria y donación de tierra ofrecida por los vecinos de la zona influenciada por dicho trazado, quienes deberán hacerla efectiva, de acuerdo con las formalidades de práctica.

Art. 3º Comuníquese, etc.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

III

ADQUISICIÓN DE LOS MATERIALES COMPLEMENTARIOS DEL CONTRATO CELEBRADO CON LA EMPRESA DATES Y HUNT EL 5 DE MAYO DE 1923.

ADQUISICIÓN DE MATERIALES EN EL EXTRANJERO

Por la documentación que antecede, Vuestra Honorabilidad habrá advertido que de las 44.000 toneladas de rieles que debían adquirirse de acuerdo con lo dispuesto en el convenio de fecha mayo 5 de 1923, sólo se contrataron 5500 toneladas entre rieles, eclisas, tirafondos y tornillos y una parte también limitada de vagones y demás material rodante; ello fué motivado por el elevado precio a que se cotizaban dichos materiales en la época de la firma del contrato, pues de no mediar tal precaución, el Gobierno habría realizado una operación desventajosa, cuya consecuencia hubiera sido una pérdida sensible para el tesoro fiscal.

Fué, pues, en salvaguardia de los intereses del Estado y en mérito de las razones dadas, que el Gobierno resolvió limitar aquellas adquisiciones hasta tanto mejoraran los precios de los materiales.

El 1º de octubre de 1923 el Poder Ejecutivo dictó un decreto aceptando la oferta de la empresa Dates y Hunt para la provisión del resto del material rodante que debía adquirirse; según dicho decreto, la firma «Les Ateliers Metalurgiques a la Nivelles» proporcionaría el material rodante y la firma «John Cockeril y

Ougré Marilhaye» el material fijo. Con estas adquisiciones, hechas en condiciones más ventajosas que las adquiridas en la fecha de la firma del contrato, se completaron los materiales extranjeros que debían emplearse en la construcción de los nuevos ramales.

Por el informe y decreto que se insertan a continuación, Vuestra Honorabilidad podrá informarse de todo cuanto os dejo indicado, así como del monto a que ascienden dichas adquisiciones.

DECRETO N° 393

La Plata, julio 26 de 1923.

Vistas las presentaciones de la Empresa Dates y Hunt, constructora de los ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, de fechas 10 y 17 del corriente, por las que se solicita autorización para adquirir el material fijo y rodante que aun falta proveer para la dotación de los nuevos ramales, como también se le autorice a formalizar los contratos para proveerse de los durmientes necesarios para todos los trabajos contratados, y —

Considerando:

Que el contrato celebrado el 5 de mayo del corriente año entre el Gobierno de la Provincia y la Empresa Dates y Hunt, no pudo hacerse por la totalidad de los materiales fijo y rodante previsto, debido al aumento extraordinario de precio de los materiales extranjeros, en la fecha de firmarse el contrato, motivado ello por la situación de los mercados mundiales debido a los conflictos europeos que son del dominio público;

Que el Poder Ejecutivo, en previsión y salvaguardia de los altos intereses del Tesoro del Estado, debió restringir a un mínimo los materiales extranjeros a contratar, sobre todo en aquellos rubros cuya alza de precios era anormal, hasta tanto volviera la regularización de los precios de aquéllos;

Que, a tal efecto, de las 44.000 toneladas de rieles, eclisas, tirafondos y tornillos, sólo contrató 5.500 y de las 556 unidades

de material rodante previstas, coches, vagones, furgones, etc., sólo contrató 179 unidades;

Que atento a las circunstancias favorables a las plazas europeas, y teniendo en cuenta las presentaciones mencionadas de la Empresa Dates y Hunt, ha llegado la oportunidad prevista por el Poder Ejecutivo para contratar con la Empresa la adquisición de los materiales que aun falta proveer, de acuerdo con el contrato celebrado para la ampliación de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

El Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Designar a los señores Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas, ingeniero Enrique Zuleta; Inspector General del Ministerio de Obras Públicas, ingeniero Arturo B. Sobral; Superintendente Técnico del Ferrocarril, ingeniero Luciano P. Souverbielle, para que, constituídos en comisión, estudien los precios y materiales que la Empresa Dates y Hunt ofrece proveer al Gobierno, de acuerdo con el contrato de fecha 5 de mayo de 1923 para la ampliación de ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

Art. 2º Autorizar a la Empresa Dates y Hunt a celebrar los contratos de adquisición de durmientes que solicita.

Art. 3º La Comisión designada dará cuenta de su cometido al Poder Ejecutivo, a los efectos que hubiere lugar.

Art. 4º Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

INFORME DE LA COMISIÓN
DESIGNADA POR DECRETO DEL 26 DE JULIO DE 1923

La Plata, septiembre 1º de 1923.

A S. E. el señor Ministro de Obras Públicas:

De acuerdo con el decreto del Poder Ejecutivo de fecha 26 de julio del corriente año, los subscriptos tienen el honor de elevar a V. E. el informe sobre precios de material fijo y rodante, destinado a los nuevos ramales en construcción del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 43 del contrato, la empresa Dates y Hunt ha presentado las planillas de precios que se adjuntan y ha agregado a los originales de las propuestas de las firmas que han cotizado por los diferentes materiales y de cuyas cifras la empresa deduce sus precios.

Del análisis de la propuesta se desprende que el material rodante es de un precio algo superior al adquirido anteriormente, siendo el mayor precio en promedio, el 4,17 % del total de la propuesta; pero debe tenerse en cuenta que la casa proponente acepta en pago letras de Tesorería, lo cual no ocurrió en la otra adquisición; por tal motivo puede considerarse esta operación como ventajosa.

En cuanto al material fijo, los precios acusan una diferencia a favor de la propuesta actual, que en total representa una economía de pesos 747.169,31, o sea el 20,65 % sobre los precios de la anterior adquisición.

Los precios de esta clase de material son aceptables; en efecto, en el número de «The Statist» de fecha 18 de agosto próximo pasado, o sea el último llegado a Buenos Aires, se ve que el precio de los rieles F. O. B. Inglaterra, varía desde libras 8/10 hasta libras 9/10; el último corresponde a los rieles livianos, entre los cuales está el tipo 31 kilos que usa el Ferrocarril.

El valor de la libra al cambio del día era de 6.09 oro sellado, o sea el valor de los rieles F. O. B. Inglaterra, era en el momento de considerarse la propuesta de pesos 57.86 oro sellado: agregando por flete y seguro pesos 6.09 oro sellado; este precio es por pago al contado. Admitiendo un quebranto mínimo del 10 % para las letras de Tesorería, se llega a un precio de pesos 70.34 oro sellado, el cual es superior al precio propuesto por la empresa por el mismo material C. I. F. La Plata.

Sobre los precios de las propuestas, la empresa establece una suma para responder a los gastos de desembarque, armada, pintura, transporte, etc., y la utilidad que le corresponde. Consideramos que las sumas propuestas son equitativas.

Esta Comisión considera que los precios no bajarán por mucho tiempo; pues en estos días la moneda belga y francesa han experimentado un alza considerable y los precios del material han subido por consecuencia. Por éste y los ante-

riores motivos, los subscriptos opinan que debe aceptarse la oferta de la empresa.

Este informe no lo firma el Superintendente Técnico del Ferrocarril, ingeniero Luciano P. Souverbielle, quien forma parte de esta Comisión de acuerdo a lo dispuesto en el decreto citado, por hallarse en uso de licencia.

Saludamos a V. E. con nuestra mayor consideración.

A. SOBRAL, E. ZULETA.

MATERIAL RODANTE

Item		Precio unitario c/u.	Importe total
64	80 Vagones cubiertos de treinta toneladas de carga cada uno, armados y entregados en La Plata....	\$ o/s. 2 452,52	\$ o/s. 196 201,60
65	80 Vagones de hacienda de treinta toneladas de carga cada uno, con puerta sistema Jansen armados y entregados en La Plata.....	2 863,80	229 104,—
71	7 Coches de pasajeros de primera clase, tipo americano de cuatro ejes, armados y entregados en La Plata.....	18 079,15	126 554,05
72	7 Coches de pasajeros de segunda clase, tipo americano de cuatro ejes, armados y entregados en La Plata.....	15 358,13	107 506,91
67	10 Vagones tanques de cuatro ejes capacidad para treinta metros cúbicos y con dispositivo para transporte de petróleo, armados y entregados en La Plata ..	3 144,70	31 447,—
68	10 Vagones media caja de acero de treinta toneladas de carga cada uno con puerta en ambos costados en toda la extensión de los mismos, armados y entregados en La Plata	2 420,98	24 209,80
	Total.....		715 023,36

MATERIAL DE ACERO PARA VÍAS (RIELES Y ACCESORIOS)

Item		Precio unitario por tonelad.	Importe total
6 bis	Material de acero para vía:	\$ o/s.	\$ o/s.
	a) 39 315 toneladas rieles de 31 kilogramos por metro lineal	79,48	3 124 756,20
	b) 2 290 toneladas eclisas de 21,400 kg. el par.....	98,28	225 061,20
	c) 301 toneladas tornillos con tuerca de 430 gramos cada uno.....	155,30	46 745,30
	d) 1 490 toneladas tirafondos de 400 gramos cada uno.....	148,82	221 741,80
	Total.....		3 618 304,50

DECRETO N° 477

La Plata, octubre 10 de 1923.

Visto el informe elevado por la Comisión designada por decreto del 26 de julio del corriente año para estudiar los precios de los materiales ofrecidos por la Empresa Dates y Hunt para la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, que aún faltan proveer, y —

Considerando:

Que si bien los precios de los materiales ofrecidos podrían experimentar una baja mayor que la registrada hasta la fecha, tal suposición se aleja porque como bien lo hace notar la Comisión en su informe, las cotizaciones del mercado monetario mundial acusan nuevamente un alza apreciable, y en particular el belga, que en el presente caso reviste gran importancia desde que son firmas de esta nacionalidad las que han ofrecido precios y formas de pago más convenientes;

Que por tratarse de adquisiciones cuyo pago se hará en letras de Tesorería a plazos ya establecidos en el contrato del 5 de mayo de 1923, hay conveniencia en hacer la compra en la actualidad;

Que si bien los precios actuales de estos materiales son 4,2 por ciento más elevados que los del contrato anterior, esta desventaja es sólo aparente, porque en la primer adquisición fué preciso hacer el pago al contado, pues, los que aceptaban letras, les asignaban una quebranto tal, que hacían sus propuestas inaceptables;

Que en cuanto al material de vía, rieles y accesorios, los precios son los corrientes y al mismo tiempo un 20 por ciento más barato que los de adquisición a la firma del contrato;

Que atento los considerandos anteriores; la compra del material rodante, rieles y accesorios, que se disponen, introducen una economía al tesoro de pesos 717.363,95 oro sellado, lo que confirman la previsión con que procedió el Poder Ejecutivo limitando las adquisiciones al firmarse el contrato;

Por todo cuanto, el Poder Ejecutivo --

DECRETA:

Art. 1º Aprobar el informe elevado por la Comisión designada por decreto del 26 de julio del corriente año.

Art. 2º Aceptar la oferta hecha al Poder Ejecutivo por la Empresa Dates y Hunt para proveer de material fijo y rodante, de acuerdo con el artículo 43 del contrato firmado entre el Gobierno y la Empresa Dates y Hunt, para las construcciones de nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

Art. 3ª Los materiales cuya adquisición se dispone en el artículo precedente son:

Material rodante de la firma «Les Ateliers Metallurgiques a Nivelles» de Belgique.

	Proc. unit. c/u. \$ o/s.	Proc. unit. c/u. \$ o/s.
Item 64.—80 Vagones cubiertos de treinta toneladas de carga cada uno, armados y entregados en La Plata	2.452,52	196.201,60
Item 65.—80 Vagones de hacienda de treinta toneladas de carga cada uno, con puerta sistema Jansen armados y entregados en La Plata	2.863,80	229.104,—
Item 71. — 7 Coches de pasajeros de primera clase, tipo americano de cuatro ejes, armados y entregados en La Plata	18.079,15	126.554,05
Item 72. — 7 Coches de pasajeros de segunda clase, tipo americano de cuatro ejes, armados y entregados en La Plata	15.358,13	107.506,91
Item 67. — 10 Vagones tanques de cuatro ejes, capacidad para treinta metros cúbicos y con dispositivo para transporte de petróleo, armados y entregados en La Plata	3.144,70	31.447 —
Item 68. — 10 Vagones media caja de acero de treinta toneladas de carga cada uno con puerta en ambos costados en toda la extensión de los mismos, armados y entregados en La Plata	2.420,98	24.209,80
Total		<u>715.023,36</u>

Item 6 bis. Material de acero para vía:	Prec. unit. c/u. \$ o/s.	Prec. unit. c.u. \$ o/s.
a) 39.315 toneladas rieles de 31 kilogramos por metro lineal	79,48	3.124.756,20
b) 2290 toneladas eclisas de 21,400 kilogramos el par	98,28	225.061,20
c) 301 toneladas tornillos con tuerca de 430 gramos cada uno	155,30	46.745,30
d) 1490 toneladas tirafondos de 400 gramos cada uno	148,82	221.741,80
Total		3.618.304,50

Art. 4° Por el Ministerio de Hacienda, se expedirán las letras de Tesorería para el pago de estos materiales, cuyo importe total asciende a la suma de pesos 4.333.327,86 oro sellado, y de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 42 y 48 del Contrato.

Art. 5° Comuníquese, etc.

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

Además, en lo que sigue se informa sobre las diversas adquisiciones efectuadas y de las entregas hechas hasta la fecha.

ADQUISICIONES EFECTUADAS

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

Material rodante:

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

Material fijo:

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

Material fijo:

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

RESUMEN DE LAS SUMAS COMPROMETIDAS

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

En el cuadro siguiente se da cuenta de lo ya pagado por concepto de las adquisiciones efectuadas de acuerdo con el contrato.

ESTADO DE LA CUENTA POR ADQUISICIÓN DE MATERIAL FIJO Y RODANTE

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

Denominación	Valor total del m.t. adquiri. en Europa y durmient. del país paga. en Letr. de Tes.	Certificado de obra \$ o/s.	Letra No	Fecha vencimiento	Crédito rotativ. Bo. Holandés de \$ 2.200.000 o/s pagado en Letras o/s.	Otros créditos pagados en Letras \$ o/s	Intereses \$ o/s	Retenciones de garantía \$ o/s	Fletes \$ o/s
40 %, 1a compra material rodante (Brageoise, Nicaise, et Delcuve), coches, furgones, vagones...	548 856,—	—	49	—	100 000,—	—	—	—	—
		—	50	—	100 000,—	—	—	—	—
		—	51	—	19 542,40	—	6 549,67	—	—
20 %, 1a compra material de rieles, etc...	553 070,75	—	52	—	—	102 000,—	—	—	—
	—	—	53	—	—	8 614,15	3 299,98	—	—
30 %, Remesa vapor «Therese Horn», rieles, etc.	—	—	69	—	—	122 567,07	3 677,01	—	—
	—	—	70	—	—	11 000,—	330,—	—	—
30 %, Remesa vapor «Scandia», rieles, etc.	—	—	71	—	—	30 100,—	903,—	—	—
	—	—	72	—	—	2 404,18	72,12	—	—
40 %, 2a compra material rodante (Les Ateliers Metallurgiques a Nivelles)....	715 023,36	—	73	—	—	286 009,34	—	—	—
	—	—	74	—	—	—	3 580,28	—	—
20 %, 2a compra material de rieles, etc....	3 618 304,50	—	75	—	—	319 776,60	—	—	—
	—	—	76	—	—	210 000,—	—	—	—
	—	—	77	—	—	90 000,—	—	—	—
	—	—	78	—	—	103 884,30	—	—	—
	—	—	79	—	—	—	18 593,90	—	—
	—	—	80	—	—	—	3 116,53	—	—
Certificado núm. 1	—	6 101,94	81	—	5 683,42	—	—	—	—
	—	—	82	—	—	—	170,50	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	305,10	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	113,41
1a Renovación Letras números 49, 50 y 51..	—	—	121	—	—	—	6 586,27	—	—
1a Renovación Letra 52	—	—	—	—	—	—	3 060,00	—	—
1a Renovación Letra 53	—	—	122	—	—	—	258,43	—	—
Certificado núm. 2	—	39 632,76	124	—	37 269,28	—	—	—	—
	—	—	125	—	—	—	1 118,07	—	—
	—	—	123	—	—	—	—	1 981,64	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	981,84
50 %, Remesa vapor «Therese Horn», rieles, etc.....	—	—	126	—	—	204 630,32	—	—	—
	—	—	127	—	—	17 981,46	—	—	—
	—	—	128	—	—	—	6 138,92	—	—
	—	—	129	—	—	—	539,44	—	—

Denominación	Valor total del mat. adquiri. en Europa y durmient. del país paga. en Letr. de Tes.	Certificado de obra \$ o/s.	Letra No	Fecha vencimiento	Crédito rotativ. Bo. Holandes de \$ 2.200.000 o/s pagado en Letras o/s.	Otros créditos pagados en Letras \$ o/s	Intereses \$ o/s	Retenciones de garantía \$ o/s	Fletes \$ o/s
Certificado núm. 3	\$ o/s	73 674,97	130	—	—	—	—	3 683,74	—
	—	—	131	—	41 420,74	—	—	—	—
	—	—	132	—	—	14 000,—	—	—	—
	—	—	133	—	—	14 570,49	—	—	—
	—	—	134	—	—	—	1 242,62	—	—
	—	—	135	—	—	—	420,—	—	—
	—	—	136	—	—	—	437,11	—	—
Certificado núm. 4	—	83 231,80	137	—	—	4 004,—	—	—	—
	—	—	138	—	—	14 080,—	—	—	—
	—	—	139	—	14 080,—	—	—	—	—
	—	—	140	—	45 896,92	—	—	—	—
	—	—	141	—	—	—	120,12	—	—
	—	—	142	—	—	—	422,40	—	—
	—	—	143	—	—	—	422,40	—	—
	—	—	144	—	—	—	1 376,90	—	—
	—	—	145	—	—	—	—	4 161,59	—
30 %, Remesa vapor «Olimpia», rieles, etc.	—	—	146	—	—	76 316,36	—	—	1 009,29
	—	—	147	—	—	12 859,58	—	—	—
	—	—	148	—	—	—	2 289,49	—	—
	—	—	149	—	—	—	385,78	—	—
Durmientes	1 111 500,—	—	—	—	—	—	—	—	—
Material fijo de puentes	295 130,—	—	—	—	—	—	—	—	—
30 %, Remesa vapor «Belgique», rieles, etc.	—	—	172	1/7/24	—	76 192,96	—	—	—
	—	—	173	»	—	12 713,35	—	—	—
	—	—	174	»	—	—	2 285,79	—	—
»	—	—	175	»	—	—	381,40	—	—
20 %, mater. fijo puentes	—	—	176	6/7/24	—	44 920,09	—	—	—
	—	—	177	»	—	14 105,91	—	—	—
	—	—	178	»	—	—	1 347,60	—	—
	—	—	179	»	—	—	423,18	—	—
Certificado núm. 5	—	81 757,67	180	18/7/24	—	14 080,—	—	—	—
	—	—	181	»	6 000,—	—	—	—	—
	—	—	182	»	46 364,51	—	—	—	—
	—	—	183	»	—	—	—	4 087,88	—
	—	—	184	»	—	—	422,40	—	—
	—	—	185	»	—	—	180,—	—	—
	—	—	186	»	—	—	1 390,98	—	—
30 %, Remesa vapor «Eglantier», rieles, etc.	—	—	187	25/6/24	—	70 205,95	—	—	11 225,28
	—	—	188	»	—	11 866,46	—	—	—
	—	—	189	»	—	—	2 106,18	—	—
	—	—	190	»	—	—	355,99	—	—
50 %, Remesa vapor «Olympier», rieles, etc.	—	—	191	20/7/24	—	127 193,93	—	—	—
	—	—	192	»	—	21 432,63	—	—	—
	—	—	193	»	—	—	3 815,82	—	—
	—	—	194	»	—	—	642,98	—	—

Denominación	Valor total del mat. adquiri. en Europa y durmient. del país paga. en Letr. de Tes.	Certificado de obra \$ o/s.	Letra No	Fecha vencimiento	Crédito rotativ. Bo. Holandés de \$ 2.000.000 o/s pagado en Letras o/s.	Otros créditos pagados en Letras \$ o/s	Intereses \$ o/s	Retenciones de Garantía \$ o/s	Fletes \$ o/s
1a Renovación Letra núm. 69 vda. 18/2/24.	—	—	196	16/8/24	—	—	3 677,01	—	—
1a Renovación Letra núm. 70 vda. 18/2/24.	—	—	199	16/8/24	—	—	330,—	—	—
30 %, Remesa vapor «Gouverneur Landahere», rieles, etc.....	—	—	201	24/7/24	—	78 187,25	—	—	—
	—	—	202	»	—	—	2 345,62	—	—
	—	—	203	»	—	12 990,38	—	—	—
	—	—	204	»	—	—	389,71	—	—
50 %, Remesa vapor «Belgique», rieles, etc.	—	—	205	1/8/24	—	126 988,26	—	—	—
	—	—	206	»	—	—	3 809,65	—	—
	—	—	207	»	—	18 680,92	—	—	—
	—	—	208	»	—	—	560,42	—	—
	—	—	209	»	—	2 508,—	—	—	—
	—	—	210	»	—	—	75,24	—	—
Certificado núm. 6.....	—	177 077,94	211	19/8/24	143 988,05	—	—	—	—
	—	—	212	»	—	—	4 319,64	—	—
	—	—	213	»	—	19 413,84	—	—	—
	—	—	214	»	—	—	582,41	—	—
	—	—	215	»	—	—	—	8 853,90	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	4 822,15
1a Renovación Letra núm. 71 vda. 1/3/24.	—	—	218	28/8/24	—	—	903,—	—	—
1a Renovación Letra núm. 72 vda. 1/3/24.	—	—	221	28/8/24	—	—	72,12	—	—
Cambios de vía.....	75 812,—	—	—	—	—	—	—	—	—
30 % Remesa vapor «Gallier», rieles, etc....	—	—	223	11/8/24	—	19 219,87	—	—	—
	—	—	224	»	—	—	576,60	—	—
	—	—	225	»	—	3 311,04	—	—	—
	—	—	226	»	—	—	99,33	—	—
30 % Remesa vapor «Caledonier», rieles, etc.	—	—	227	29/7/24	—	63 986,09	—	—	—
	—	—	228	»	—	10 694,96	—	—	—
	—	—	229	»	—	—	1 919,58	—	—
	—	—	230	»	—	—	320,85	—	—
50 % Remesa vapor «Eglantier», rieles, etcétera.....	—	—	231	26/8/24	—	117 009,91	—	—	—
	—	—	232	»	—	4 068,96	—	—	—
	—	—	233	»	—	15 708,48	—	—	—
	—	—	234	»	—	—	3 510,29	—	—
	—	—	235	»	—	—	122,07	—	—
	—	—	236	»	—	—	471,25	—	—
Certificado núm. 7.....	—	149 351,35	237	20/9/24	135 739,61	—	—	—	—
	—	—	238	»	—	—	4 072,19	—	—
	—	—	239	»	—	—	—	7 467,56	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	6 144,18
1a Renovación Letras núm. 77, 78, 80 vda. 31/3/24.....	—	—	241	27/9/24	—	—	5 816,53	—	—

Denominación	Valor total del mat. adquiri. en Europa y durmient. del país paga. en Letr. de Tes.	Certificado de obra \$ o/s.	Letra No	Fecha vencimiento	Crédito rotativ. Bo. Holandés de \$ 2.200.000 o/s pagado en Letras o/s.	Otros créditos pagados en Letras \$ o/s	Intereses \$ o/s	Retenciones de garantía \$ o/s	Fletes \$ o/s
1a Renovación Letras núm. 73 y 74 vda. 31/3/24.....	—	—	245	27/9/24	—	—	8 580,28	—	—
1a Renovación Letras núm. 75, 76 y 79 vda. 31/3/24.....	—	—	247	27/9/24	—	—	15 893,30	—	—
50 %, Remesa vapor «Scandia», rieles, etc.	—	—	248	13/7/24	—	—	—	—	—
	—	—	249	»	—	48 052,41	—	—	—
	—	—	250	»	—	2 846,54	—	—	—
	—	—	251	»	—	—	1 441,57	—	—
50 %, Remesa vapor «G. Landshere», rieles, etc.....	—	—	252	13/9/24	—	—	85,40	—	—
	—	—	253	»	—	139 446,48	—	—	—
	—	—	254	»	—	12 516,24	—	—	—
	—	—	255	»	—	—	4 183,39	—	—
90 %, Remesa vapor «Australier», rieles, etc.	—	—	256	27/8/24	—	—	375,49	—	—
	—	—	257	»	—	68 652,02	—	—	—
	—	—	258	»	—	11 628,26	—	—	—
	—	—	259	»	—	—	2 059,56	—	—
1a Renovación Letras núm. 81 y 82 vda. 8/4/24.....	—	—	261	5/10/24	—	—	348,85	—	—
Certificado núm. 8...	—	165 278,80			149 995,45	—	170,50	—	—
	—	—			—	—	4 499,86	—	—
	—	—			—	—	—	8 263,94	—
	—	—			—	—	—	—	7 019,41
Totales.....	6 917 696,61	776 107,22			845 980,38	2 813 419,04	155 074,32	38 805,35	30 715,56

RESUMEN:

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

La Plata, marzo 31 de 1924.

IV

EXPROPIACIÓN Y DONACIÓN DE TERRENOS DESTINADOS A LA CONSTRUCCIÓN DE LOS NUEVOS RAMALES DEL FERROCARRIL

La expropiación por causa de utilidad pública y de inmediata necesidad origina obstáculos y contratiempos que deben salvarse, armonizando los intereses generales con los de los particulares afectados. La aplicación de este criterio en los casos de expropiación de terrenos para los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, ha dado excelentes resultados, no registrándose hasta la fecha ninguna protesta de los interesados ni demandas ante los Poderes Judiciales. Sólo en un caso tuvo que elevarse el expediente a la justicia ordinaria de esta capital, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 12 (modificado) de la Ley General de Expropiación, a fin de que el Juzgado de primera Instancia en lo Civil y Comercial en turno, se encargara de dirimir la disidencia planteada entre los peritos tasadores designados al efecto, los cuales expidieron su laudo en desacuerdo.

Y es satisfactorio hacer constar ante Vuestra Honorabilidad, que dicho juicio fué fallado en contra de las pretensiones del expropiado, ya que el Juzgado y la Cámara reprodujeron los puntos de vista y conclusiones sostenidas por este Ministerio.

La privación de la propiedad acarrea, como es de suyo, ingentes perjuicios a los particulares desposeídos, máxime en los casos de los terrenos destinados a los ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al

Meridiano V, en que la expropiación se ha efectuado y se efectúa antes de concluirse el juicio de valuación correspondiente; es así evidente que el Gobierno debe afrontar una tarea sumamente delicada, dado el apremio que impone el artículo 5° y siguientes del contrato firmado el 5 de mayo de 1922 para la construcción de los ramales de referencia, toda vez que el Poder Ejecutivo es el encargado de entregar la superficie de tierra en que han de efectuarse las obras.

Modificado el artículo 30 por la Ley de agosto 23 del año 1895, ha sido la intención del legislador la de facilitar la construcción de las obras públicas autorizadas, facultando la toma de posesión de los bienes afectados antes de concluido los respectivos juicios de valuación, disponiendo, en cambio, el depósito del valor atribuido a la cosa expropiada para el pago de la contribución directa, depósito previo que, a mediar urgencia, se ha efectuado en el Banco de la Provincia, a la orden conjunta del señor Ministro de Obras Públicas y del particular damnificado, con el recargo del veinticinco por ciento que el mismo artículo establece, sin imponerlo, dejando librado este acrecimiento al criterio del juez que pudiera intervenir en la causa, o como en el presente caso, al poder expropiante, y la oficina, interpretando el espíritu del texto legal comentado, ha producido informe en todo pedido de iniciación de juicios, aconsejando dicho aumento, por considerar que con eso se colocaba en un terreno de equidad propicio a la más rápida solución ulterior. Sus consecuencias han colmado satisfactoriamente las situaciones previstas en los numeros casos planteados. Sólo falta agregar que este artículo modificado autoriza a los propietarios para percibir el depósito previo que se efectúa en su observancia una vez acreditado su

carácter, pero ninguno de ellos se ha amparado en esta disposición a mérito del método adoptado por la actuario, de simplificar la secuela de los respectivos juicios, tratando de que éstos fueran, por su naturaleza, sumarios, concordante con la opinión vertida por los tratadistas de la materia.

La fijación de precio, tomada en proporción del valor asignado por la Guía de Contribuyentes a las propiedades en litigio, sólo se ha hecho en atención del precepto legal mencionado, sin que ello importe el definitivo que debía pagarse, pues éste siempre ha sido superior, ora porque las transacciones actuales acusaran un promedio más elevado, ora porque la indemnización hacíase necesaria por las mejoras destruidas, a más de la depreciación del terreno en aquellas situaciones de escasas superficies que se han expropiado o indemnizado a mérito de su aislamiento por el corte de la zona-vía del resto de la principal, quedando impropias para su eficaz cultivo, sin olvidar lo dispuesto por el artículo 18 de la ley en lo que se refiere al mayor valor del inmueble, adquirido como una consecuencia de la obra pública, que lo coloca en condiciones de privilegio con respecto a aquellos que quedan huérfanos de toda influencia benéfica, como lo es por ejemplo el paso de un ferrocarril.

DONACIONES Y EXPROPIACIONES DE TERRENOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LOS RAMALES DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE LA PLATA AL MERIDIANO V.

DONACIONES PARA EL RAMAL LA PLATA - AVELLANEDA

Para la construcción de este ramal, considerado como el más importante de los que autoriza la Ley del 10 de septiembre de 1913 y decreto reglamentario del 25 de julio de 1922, se han recibido valiosos aportes en donaciones de tierra, con destino a la zona-vía y estaciones del Ferrocarril Provincial.

La planilla y decretos que se insertan a continuación demuestran el interés despertado por la obra ferroviaria del Gobierno y la importancia de las donaciones que este ha recibido.

**DONACIONES DE TIERRAS
CON DESTINO AL RAMAL LA PLATA - AVELLANEDA**

LA PLATA	mts. ²
Joaquin Gorina	140.000,—
Arturo Seguí	120.000,—
Elvira S. de Silva	16.200,—
Félix P. Guillén	32.000,—
Alejo Rivadeneira (sin determinar)	—
/	
QUILMES	
Josefa Dibur de Malaver e hijos	55.296,—
Pedro Cláypolè y hermanos	127.600,—
Juan Bonfiglio y José Cánepa	1.688,—
/	
FLORENCIO VARELA	
Jerónimo Larriategui	10.000,—
Camilo J. Devicenzi	20.000,—
José Traversoni	22.000,—
/	
ALMIRANTE BROWN	
Liboria Hunt de Galigniana	53.000,—
José Mosquera	21.800,—
/	
LOMAS DE ZAMORA	
Andrés Laborde y hermanos	5.220,—
Jerónimo y Dionisio Vago	5.250,—
Juan y Pedro Vago	5.258,—
Dacrema y Cía. y Marzano	19.080,—
/	
AVELLANEDA	
María Luque de Trinelli e hijos	75.780,—
María Echemendi de Zamora (Sucesión de)	48.700,—
Pedro M. Bernaza	478,27
Total en metros	778.550,27

La superficie antecedente puede descomponerse en 77 hectáreas, 85 áreas, 50 centiáreas con 27 decímetros cuadrados.

DECRETO N° 326

La Plata, junio 2 de 1923.

Resultando del estudio de las actuaciones producidas en los expedientes letras G 6, S 5, S 6, G 7, R 5, C 12, B 7, D 3, L 3, T 1, G 8, M 8, T 2, Z 2, D 4, V 9, V 10 y B 8, todos del corriente año de la Oficina de Expropiaciones, que algunos de los señores que han ofrecido donar en campos de su propiedad, las superficies de tierras necesarias, para vías, estaciones, etc., destinadas a la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata a Meridiano V, han formalizado debidamente sus ofrecimientos, y —

Considerando:

a) Que por decreto de fecha 25 de julio del año próximo pasado, se aprobó la ampliación de la red actual del Ferrocarril ejercitando la facultad conferida por el artículo 4° de la Ley de Presupuesto de mayo 20 de 1922 que amplía las disposiciones de la Ley de septiembre 10 de 1913;

b) Que en fecha 9 de mayo del corriente año, el Poder Ejecutivo ha resuelto aceptar como definitivo el trazado propuesto por la Superintendencia Técnica del citado Ferrocarril, para la construcción del ramal que partiendo de esta Capital finaliza en Avellaneda;

c) Que en su oportunidad el Poder Ejecutivo se dirigió a las personas que formularon promesas de donación, manifestándoles que: «si conviniera a los intereses generales y del Estado, se aceptarían los ofrecimientos hechos»;

d) Que el trazado definitivo que aprobara el decreto referido afecta las propiedades de los señores: Joaquín Gorina, Arturo Seguí, Elvira S. de Silva, Félix P. Guillén, Alejo Rivadeneira, Pedro Cláypole y hermanos carnales y políticos, Juan Bonfiglio y José Cánepa, Camilo J. Devicenzi, Jerónimo Larriategui, José Traversoni, Liboria Hunt de Galigniana, José Mosquera, María Luque de Trinelli, María Echemendi de Zamora (Sucesión de), Dacrema y Cía. y Marzano, Juan y José Vago, Jerónimo y Dionisio Vago, y Pedro M. Bernaza;

e) Que el hecho de haber aceptado el Poder Ejecutivo una propuesta para la construcción de las obras, hace oportuna la oficialización de los ofrecimientos de donación que se refieren a la zona abarcada por el ramal que motiva el presente;

Por ello, el Poder Ejecutivo —

DECRETA:

Art. 1º Aceptar las donaciones gratuitas a favor de la Provincia de las parcelas de terreno destinadas a la construcción del ramal del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, de esta Capital a Avellaneda, hechas por los señores propietarios don Joaquín Gorina, de una superficie hasta de 14 hectáreas; don Arturo Seguí, de una superficie hasta de 12 hectáreas; doña Elvira S. de Silva, de una superficie hasta de 1 hectárea, 62 áreas; don Félix P. Guillén, de una superficie hasta de 3 hectáreas, 20 áreas; y de don Alejo Rivadeneira, de una superficie a determinar en la construcción sobre el terreno; todos estos situados en el ejido de La Plata; de don Pedro Cláypole y hermanos, carnales y políticos; de una superficie hasta de 12 hectáreas, 76 áreas y de don Juan Bonfiglio y José Cánepa, de una superficie hasta 16 áreas, 88 centiáreas, situados estos dos terrenos en el Partido de Quilmes; de don Jerónimo Larriategui, de una superficie hasta de 1 hectárea; de don Camilo J. Devicenzi, de una superficie hasta de 2 hectáreas y de don José Traversoni, de una superficie hasta de 2 hectáreas, 20 áreas, situados estos en el Partido de Florencio Varela; de doña Liboria Hunt de Galigniana, de una superficie hasta de 5 hectáreas, 30 áreas y de don José Mosquera, de una superficie hasta de 2 hectáreas, 18 áreas, situados los dos bienes en el Partido de Almirante Brown; de doña María Luque de Trinelli, de una superficie hasta de 7 hectáreas, 57 áreas, 80 centiáreas; de doña María Echemendi de Zamora (su sucesión) de una superficie hasta de 4 hectáreas, 87 áreas; de los señores Dacrema y Cía. Marzano, de una superficie hasta de 1 hectárea, 96 áreas, 80 centiáreas; de los señores Juan y Pedro Vago, de una superficie hasta de 52 áreas, 58 centiáreas; de los señores Jerónimo y Dionisio Vago, de una superficie hasta 52 áreas, 50 centiáreas y de don Pedro M. Bernaza, de una superficie a calcular en un condominio pro-indiviso, todos estos terrenos situados en el Partido de Avellaneda.

Art. 2º Fíjase un plazo de 30 días a contar desde la notificación del presente, para que los señores propietarios citados en el artículo anterior, comparezcan por sí o por intermedio

de sus apoderados ante el señor Escribano Mayor de Gobierno a otorgar la correspondiente escritura traslativa de dominio de los terrenos mencionados.

Art. 3º Las oficinas a quienes se recabe informes, antecedentes, trámites, etc., relacionados con las gestiones que motiva el cumplimiento de este decreto, deberán dar prioridad a los expedientes o diligencias proveídas a fin de facilitar las labores que demandarán sobre el terreno las construcciones respectivas.

Art. 4º La Oficina de Expropiaciones proveerá lo necesario para que a cada uno de los expedientes citados se agreguen los elementos que sean menester para el diligenciamiento breve de los trámites administrativos que exijan operaciones de esta naturaleza.

Art. 5º Los donantes quedan eximidos del pago de todo impuesto fiscal, derechos de escribanía y sellado correspondiente, en las escrituras de donación de los terrenos mencionados.

Art. 6º El Poder Ejecutivo agradecerá su generosa y eficaz contribución a cada uno de los donantes por medio de comunicaciones especiales, a las cuales se acompañará copia auténtica del presente Decreto.

Art. 7º Remítase copia debidamente legalizada a la Escribanía Mayor de Gobierno, conjuntamente con los expedientes de su referencia, para que notifique a los interesados dentro del término de ocho días de la fecha del recibo de las actuaciones y del presente Decreto, debiendo oficiar de urgencia a los juzgados de paz de los respectivos domicilios o propiedades afectadas, en los casos en que se haya cumplido con el artículo 3º inciso f) del Decreto de fecha mayo 23 de 1921.

Art. 8º A los efectos de lo dispuesto en el artículo 3º, la Dirección del Registro de la Propiedad, procederá en los casos comprendidos en el artículo 1º a evacuar los cometidos que le corresponde, exigiendo sólo un plano de referencias que permita establecer las ubicaciones de la superficie total, para los solos casos que se refieran a donaciones a favor del Fisco, con destino a la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

Art. 9º Comuníquese, publíquese y dése al Registro y «Boletín Oficial».

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

TEXTO DE LA NOTA ENVIADA A LOS DONANTES A QUE SE REFIERE
EL ARTÍCULO 6° DEL DECRETO NÚMERO 326, DE FECHA JUNIO 2
DE 1923.

La Plata, junio 13 de 1923.

Al señor . . .

Por especial encargo del Excmo. señor Gobernador de la Provincia, tengo el agrado de dirigirme a usted, adjuntándole copias debidamente autenticadas del decreto número 326 de fecha junio 2 del corriente, por el cual el Poder Ejecutivo ha resuelto aceptar las donaciones de tierras formuladas con destino a la construcción de un ramal que partiendo de esta Capital finaliza en Avellaneda, en la ampliación del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y de la resolución dictada en igual fecha en el expediente letra... número... año..., formado con motivo de su importante y patriótica donación.

Este Gobierno se hace un deber en agradecerle su generoso ofrecimiento, por la eficaz colaboración que importa, para los intereses generales y del Estado, propender, con tan valioso concurso a la realización de las obras en que él mismo se encuentra empeñado y a la economía que representa para el Erario público, su desinteresado aporte.

Aprovecho esta oportunidad para saludarlo en el nombre del Excmo. señor Gobernador y en el mío propio, con la más alta y distinguida consideración.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

NUEVAS DONACIONES, POSTERIORES AL DECRETO 326

Las donaciones formuladas por doña Josefa Dibur de Malaver e hijos y por don José Andrés Laborde y Hermanos, a pesar de figurar en la lista confeccionada, no fueron incluídas en el decreto número 326, por haberse efectuado el ofrecimiento en fecha posterior. No obstante y para mayor claridad, se acompañan las copias de las resoluciones recaídas en los expedientes formados con tal motivo.

La Plata, noviembre 30 de 1928.

Visto este expediente, y —

Considerando:

Que por el escrito de fojas 4 de la señora Josefa Dibur de Malaver y sus hijos los señores doctor Antonio A., don José M. y don Alberto J. Malaver, se presentan ofreciendo en donación al Superior Gobierno, la superficie de tres hectáreas, 38 áreas, 93 centiáreas de tierras de su propiedad, ubicadas en el partido de Quilmes, con destino a la construcción del ramal de esta Capital a Avellaneda del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, exigiendo como única compensación se construya una parada de carga y pasajeros dentro de la referida propiedad;

Que la Superintendencia Técnica del citado Ferrocarril, en su informe de fojas 5, manifiesta la conveniencia de aceptar la cesión comentada, en la forma propuesta por los donantes y la extensión ofrecida;

Que posteriormente resolviéndose ampliar las superficies a tomar por la zona-vía del Ferrocarril, en razón de que sus necesidades así lo exigían, para la mejor distribución de las líneas a tenderse en el ramal mencionado;

Que en virtud de la nueva disposición adoptada, la superficie dada en donación al Gobierno de la Provincia, no respondía a la necesaria, por cuya virtud comisionóse a la Oficina actuaria para recabar de los recurrentes su opinión respecto al excedente de 2 hectáreas, 14 áreas, 0,3 centiáreas;

Que concluida la misión encomendada a la Oficina de Expropiaciones como consta a fojas 13 vuelta de este expediente, la señora Josefa Dibur de Malaver y sus señores hijos, por escrito de fecha 9 del corriente mes y año expresan, de común acuerdo, su voluntad de ampliar la superficie donada anteriormente, hasta la de 5 hectáreas, 52 áreas y 96 centiáreas, necesaria para el ramal férreo en construcción, siempre que se resolviera de conformidad la condición impuesta en sus escritos de fojas 4;

Que no existe ningún inconveniente en acceder a lo solicitado por cuanto y cómo se manifiesta en el segundo considerando de la presente, la Superintendencia Técnica del Ferrocarril de La Plata al Meridiano V, opina en favor del pedido comentado y a fojas 14 vuelta toma nota de la reiteración que se ha hecho mérito.

El Poder Ejecutivo, por todo ello —

RESUELVE:

1º Aceptar la donación que hasta la superficie de 5 hectáreas, 52 áreas, 96 centiáreas de tierras, formula la señora Josefa Dibur de Malaver y sus hijos los señores, doctor Antonio A., don José M. y don Alberto J. Malaver, de parte de un campo de su propiedad, ubicado en el partido de Quilmes, superficie ésta que se destina a la construcción del ramal de esta Capital a Avellaneda del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

2º Acceder en un todo a lo peticionado por los donantes de construir en su oportunidad, una parada de carga y pasajeros en el lugar que la Superintendencia Técnica mencionada, y, de acuerdo con los interesados fije dentro de la propiedad afectada y en atención tanto a las condiciones topográficas del terreno como también a las exigencias futuras del servicio del citado Ferrocarril.

3º Declarar incluida la presente donación en el decreto número 326 de fecha junio 2 de 1923, motivado por cesiones gratuitas a semejanza de la que se acepta a los efectos especificados en los artículos 2º, 5º, 7º y 8º del mismo.

4º Agradecer a las personas nombradas en el artículo 1º por medio de una comunicación especial, su generosa y eficaz contribución a la obra en que el Gobierno se halla empeñado, a la cual se acompañará copia debidamente autenticada, de esta resolución.

5º Invitar a la señora Josefa Dibur de Malaver y sus hijos, para que presenten los títulos de propiedad respectivos, necesarios a la finiquitación del trámite de este expediente y sus ulteriores.

6º Comuníquese a quienes corresponda y dése al Registro y «Boletín Oficial».

CANTILLO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, abril 11 de 1924.

Visto este expediente, y ---

Considerando:

Que el señor Andrés Laborde y Hermanos, por la nota de foja 1, ofrecieron en donación, al Gobierno de la Provincia, la superficie de 5220 metros cuadrados de tierras de su propiedad, sita en el partido de Lomas de Zamora, con destino a la construcción del ramal de esta Capital a Avellaneda del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V;

Que dicha superficie no es la suficiente para las obras proyectadas, pues la Superintendencia Técnica del citado Ferrocarril, fija la total a ocupar en 3 hectáreas, 39 áreas con 33 centiáreas, dentro del campo de propiedad de los señores Laborde;

Que debido a la circunstancia apuntada en el considerando anterior, el área excedente a la donada tendrá que expropiarse conforme a las disposiciones generales de la ley de la materia y en especial, a lo establecido en el artículo 5° del contrato aprobado por decreto número 301 de fecha mayo 5 del año próximo pasado, aceptándose previamente la donación con cargo, que se ha hecho mérito, por convenir a los intereses públicos y porque la condición impuesta ha sido ya considerada favorablemente en casos análogos.

Por todo ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Aceptar la donación de 5220 metros cuadrados de tierras que formulan los señores Andrés Laborde y Hermanos, de parte de un campo de su propiedad, ubicado en el partido de Lomas de Zamora, con destino a la construcción del ramal de esta Capital a Avellaneda del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

2° Acceder en un todo a lo peticionado por los donantes de construir en su oportunidad una estación de carga y pasajeros, dentro de las propiedades de la señora Trinelli e hijos y sucesión Zamora, para ser librada al servicio público en el acto de inaugurarse la línea, salvo casos de fuerza mayor.

3° Declarar incluida la presente donación en el decreto número 326 de fecha junio 2 de 1923, motivado por cesiones gratuitas a semejanza de la que se acepta a los efectos especificados en los artículos 1°, 2°, 3°, 5°, 7° y 8° del mismo.

4° Agradecer a los señores Andrés Laborde y demás Hermanos por medio de una comunicación especial, su generosa y eficaz contribución a la obra en que el Gobierno se halla empeñado, a la cual se acompañará copia debidamente autenticada de esta resolución.

5° Librar oficio al señor Juez de Paz del partido de Lomas de Zamora para que de acuerdo con artículo 5° de la Ley General de Expropiación, notifique al señor Andrés Laborde y Hermanos o en su defecto, a la persona que los represente, que, el Poder Ejecutivo conforme a lo determinado en el decreto número 51 de fecha 25 de julio del año 1922, les va a expropiar la superficie de dos hectáreas, 87 áreas con 13 centiáreas, excedente de la donación que se acepta por el artículo 1° de la presente, con destino a la construcción del ramal que se ha hecho mérito, de parte de una mayor extensión que los nombrados poseen en propiedad en dicho partido, y en concordancia con el plano Serie H, número 162 que corre agregado a fojas 5 de estas actuaciones.

6° El mismo Juzgado notificará también a los propietarios que, el mismo Poder Ejecutivo, vista la necesidad urgente en disponer de la superficie enunciada, ha dispuesto tomar posesión de la misma a cuyo efecto se ha hecho en el Banco de la Provincia, el depósito que marca el artículo 30 (modificado) de la Ley citada, debiendo el Juez actuario o el Alguacil designado, tomar posesión de la parte del bien afectado, con el fin de darla a su vez al representante de la Oficina de Expropiaciones, don Justo R. Duggan a quien se entregarán los documentos y oficio correspondientes para su completo diligenciamiento.

7° Hará presente dicho funcionario judicial, a las personas nombradas, que deberán comparecer a la Oficina de Expropiaciones del Gabinete del Ministerio de Obras Públicas, a tomar la correspondiente intervención en el juicio iniciado con arreglo a derecho.

8° Dirigir orden al Ministerio de Hacienda para que, por Tesorería General, previa intervención de Contaduría, se entregue al Habilitado del de Obras Públicas, la suma de catorce mil setecientos quince pesos con cuarenta y un centavos moneda nacional (\$ 14.715,41 $\frac{m}{n}$), quien, a su vez, deberá depositarla en el Banco de la Provincia a la orden conjunta del señor Ministro de esta Cartera y del señor Andrés Laborde y Herma-

nos, como parte de precio que les corresponde a estos últimos en la expropiación iniciada por las presentes actuaciones.

9º La suma mandada entregar por el artículo anterior, se tomará de Rentas Generales, con cargo a la partida de pesos 250.000 moneda nacional, destinada en fecha 7 de junio de 1923 e insistencia en acuerdo general de Ministros, de 12 de igual mes y año.

10. Comuníquese a quienes corresponda, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

EXPROPIACIONES PARA EL RAMAL LA PLATA - AVELLANEDA

Ha sido menester desarrollar una diligente labor para coordinar las funciones de la Oficina frente a la celeridad impresa a las obras, en este tramo de las ampliaciones de la red del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

Consecuente la actuaria con el deseo del Poder Ejecutivo manifestado en el sentido de la intensificación de los trabajos en esta parte de las construcciones, vióse abocada a producir la vacancia de tierras densamente pobladas, mas es satisfactorio hacer constar que ellas fueron entregadas a medida de la exigencia requerida por la Empresa, sin registrarse un caso en que fuera preciso paralizar el avance del riel por no hallarse en disponibilidad las tierras destinadas para esta línea.

En esas condiciones se ha llegado hasta la ciudad de Avellaneda, punto terminal de las construcciones, habiéndose resuelto también con todo éxito las ampliaciones que la práctica de las mismas, requería, por expropiación unas veces y por donación las demás. En el primer caso se han ajustado precios muy favorables si apreciamos la valorización siempre constante de los terrenos, por su inmejorable situación y en el segundo, se han obtenido gratuitamente las superficies necesarias en más, involucradas en la planilla que se refiere a «donaciones».

Está en la mente de la informante dedicar oportunamente un estudio especial al margen importante que llamaremos: «precios satisfechos por expropiación». En esta Memoria no es posible considerarlo por cuanto es conocida la situación de una extensa zona de la afectada por la construcción, dentro del partido de Avellaneda y que se halla en litigio, cuyos juicios

ventilarse en jurisdicción de la justicia nacional y provincial, razón por la cual impídese la confección del índice más importante en este rubro, como lo es el que se refiere al partido de Avellaneda, donde la propiedad raíz acusa mayor valor, que en ningún otro de los comprendidos por las obras de referencia.

Por lo demás, el estado actual, en lo que se refiere a expropiaciones, puede comprobarse con las planillas confeccionadas al efecto, las cuales se transcriben a continuación y que sólo demuestran en síntesis la intensa labor desarrollada.

Con respecto a la indemnización por perjuicios y daños causados en las sementeras y mejoras introducidas por los arrendatarios de las propiedades materia de expropiación, también se ha formulado una planilla explicativa donde se consignan los valores abonados en tal concepto.

JUICIOS DE EXPROPIACIÓN INICIADOS CON DESTINO AL RAMAL LA PLATA - AVELLANEDA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL AL MERIDIANO V Y QUE EN LA FECHA SE ENCUENTRAN EN TRÁMITE, SIN HABERSE SUBSTANCIADO DEFINITIVAMENTE.

Nombre de los propietarios	Superficie en mts. ²	Ubicación	Cantidades depositad. según art. 30 Ley Expropiación
			\$ m%
Mac Cargo y Risso (Sucesión)	20 533,—	La Plata	783,51
Recal	10 677,—	»	432,73
Tarascón Pedro	43 942,—	»	1 780,91
Rocca Agustín	4 499,70	»	944,93
Salaberri Bernardo	3 253,—	Quilmes	498,21
Piccolini Serafin	4 908,—	La Plata	1 030,63
Pereyra Iraola Martín	24 565,—	Quilmes	1 767,30
Marozzi Ignacio	1 873,—	La Plata	135,09
N. 3/923 N. N. Propietario desconocido....	15 649,—	»	1 125,85
Borzi Alfio	281,—	»	17,43
Benavente Juan Angel	8 803,—	F. Varela	530,31
Beccar Varela Elena G. de	82,—	La Plata	8,—
Guadarrama Indalecio	1 187,—	»	102,53
Orazzi Matilde P. de	1 294,—	»	207,85
N. 4/923 N. N. Propietario desconocido....	6 686,—	»	1 791,—
Fonronge viuda de	5 531,18	»	1 161,50
Craviotto Sucesión y Marengo	—	—	—
Santiago C. y Natalio G.	9 520,—	F. Varela	1 458,94
Bonacalza Leonardo	5 023,—	»	664,15
Zubillaga María F. I. de	3 612,—	La Plata	703,97
Dapena Ramón	8 345,80	F. Varela	1 126,25
Dapena Ramón	3 358,80	»	449,25
Dapena Ramón	2 116,80	»	283,12
Dejardín viuda de	7 204,70	L. de Zamora	508,06
Perazzo Liberato	1 386,30	La Plata	57,30
Contreras Cipriano viuda de	3 914,—	F. Varela	546,99

Nombre de los propietarios	Superficie en mts. ²	Ubicación	Cantidades depositad. según art. 30 Lev Expropiación
Pereyra Leonardo.....	10 443,—	L. de Zamora	\$ ^m 736,42
Llovet F. B. (Sucesión).....	4 725,64	La Plata	826,98
Batagliese Teresa O. de.....	8 807,82	L. de Zamora	601,28
Serantes Luis Teodoro.....	12 704,40	La Plata	1 765,45
Marozzi Ignacio (1).....	2 932,90	»	211,47
N. 5/923 N. N. Propietario desconocido....	1 608,67	»	223,55
Devicenzi Paulina L. de.....	14 349,45	F. Varela	1 316,16
Finocchio (Sucesión).....	10 730,25	L. de Zamora	1 249,53
N. 6/923 N. N. Prop. descon. hoy Sanders.	4 705,02	La Plata	448,74
N. 7/923 N. N. Propietario desconocido....	1 904,20	»	185,65
Mac Cargo y Risso (Sucesión) (1).....	11 005,57	»	419,92
N. 8/923 N. N. Propietario desconocido....	2 363,95	»	230,47
N. 9/933 N. N. Propietario desconocido (1).	15 482,86	»	1 113,89
Chiaramonte Juan.....	2 428,54	F. Varela	735 70
Pereyra Iraola Martín (1).....	12 431,56	Quilmes	894 36
Schiabini Carlota R.....	12 895,99 ⁶¹	La Plata	805 86
D'Estéfano Miguel.....	2 917,63	»	405 42
Agustinelli.....	245,53	»	46 02
Orazzi Matilde P. de (1).....	277,—	»	44 49
Credaro Eduardo.....	3 962,—	»	686 86
Benavente Juan Angel.....	2 200,—	F. Varela	132 52
Fink Juan F.....	2 015,83	A. Brown	189,50
Fink Tomás P.....	2 015,88	»	189,48
Hours Mariana M. F. de.....	2 015,72	»	189,47
Fink Pedro E.....	2 015,72	»	189,47
Hours Isabel Fink de.....	2 015,83	»	189,50
Quevedo Serafina Bernaza de.....	2 302,40	Avellaneda	1 323,87
Bernaza Justina E. de.....	2 855,60	»	1 891,82
Fink Carlos F.....	8 115,66	A. Brown	710,11
Fink Ana C. de.....	2 015,83	»	189,50
Total de mts.².....	362 735,79⁶¹	Total de \$	35 860,08

Juicios de expropiación en trámite.....	42
Ampliaciones en los mismos.....	5
Juicios terminados y escriturados.....	3
» » con depósito.....	3
Indemnizaciones a locatarios, etc.....	11

AMPLIACIÓN DE SUPERFICIE

EXPROPIACIONES CON DESTINO AL RAMAL DE ESTA CAPITAL
A AVELLANEDA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE LA PLATA AL MERIDIANO V
QUE HAN SIDO ESCRITURADAS Y PAGADAS

Nombre de los Propietarios	Superficie en ms. 2	Ubicación	Sumas Pagadas \$ m/n
Ewen Elena Saint John Gebbie de	54 326,89	F. Varela	6 790,86
Rosselli Francisco.....	51 561,89	F. Varela	11 187,43
Paoli Paulino	15 919,—	La Plata	4 743,80
Total de metros.....	121 807,78	Total \$ m/n.	22 722,09

EXPROPIACIONES CON DEPÓSITO TOTAL EFECTUADO, PENDIENTES DE ESCRITURACIÓN
Y ACTUALMENTE EN LA ESCRIBANÍA MAYOR DE GOBIERNO

Nombre de los Propietarios	Superficie en ms. 2	Ubicación	Sumas Depositadas \$ m/n
Drake Florencia F. y Tomasa S.....	28 570,—	F. Varela	15 428,—
Bell Tomás	60 182,—	La Plata	7 823,66
Bonfiglio Luis.....	150 121,—	F. Varela	60 048,56
Total de metros.....	238 873,—	Total \$ m/n.	83 300,22

Total de sumas pagadas y depositadas definitivamente... 106 022,31
Total de metros escriturados y a escriturarse..... 360 680,78

El resto de la partida de pesos 250.000 moneda nacional, ha sido invertido en los depósitos previos de las expropiaciones iniciadas hasta la fecha y que se encuentran en trámite, con destino al ramal mencionado más arriba, a excepción de las indemnizaciones que constan en la planilla fojas 22.

INDEMNIZACIONES ABONADAS A LOCATARIOS DE TIERRAS EXPROPIADAS CON DESTINO AL RAMAL LA PLATA - AVELLANEDA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL AL MERIDIANO V.

Indemnizado por mejoras, a los siguientes:

		\$ m/n
Enrique Spalletti.....	La Plata.....	450,—
Giaquinta Salvador.....	F. Varela.....	16.475,—
Callegari Alejandro y Porcel Juan.....	».....	2706,—
Musumeci Sebastián y Nakandacare Koro.....	».....	1199,70
Sardi José.....	La Plata.....	755,87
Angeleri Carlos.....	».....	584,39
Cestriani Alfonso.....	F. Varela.....	5010,—
Lorenzo Manuel.....	».....	1566,—
Ferrari Fortunato.....	».....	392,—
Tomaghelo Domingo.....	».....	820,—
Ferrari Lorenzo.....	La Plata.....	272,—
Total.....		30.230,96

PARCIALES

	\$ m/n
Pagado por expropiaciones escrituradas.....	22.722,09
Depositado para atender el pago de expropiaciones a escriturarse.....	83.300,22
Pagado en concepto de indemnizaciones a locatarios, etc.....	30.230,96
Total.....	136.253,27

Oáicina de Expropiaciones, abril 15 de 1924.

DONACIONES PARA RAMAL DE BEGUERIE AL AZUL

Es en este ramal, el segundo que se encuentra en construcción, que los propietarios de campos afectados por la traza del mismo, han sabido responder a los esfuerzos del Gobierno, para llevar el riel por zonas muy poco servidas por ferrocarriles.

Indiscutiblemente, el origen de estos ofrecimientos gratuitos responde a la iniciativa de la Ley, autorizando a construir tanto un ramal que partiera de Carlos Beguerie como otro que arrancara de Atucha.

Consideradas, pues, las condiciones técnicas del terreno y apreciados estos aportes, al dictarse el Decreto que lleva el número 419 de fecha 14 de agosto del año 1923, aprobando el trazado por Carlos Beguerie, quedaron zanjadas estas dos situaciones.

Decidido desde entonces el enlace de este ramal del Ferrocarril Provincial, ha debido proveerse lo conducente para colocar las actuaciones respectivas sobre donación, en condiciones de que fueran reducidas a escritura pública, conforme a lo establecido en el artículo 2° del Decreto citado, donaciones estas que alcanzan a la superficie total de 291 hectáreas, 78 áreas, 73 centiáreas, 74 dms², 72 cms².

Superficie total: 291 hectáreas, 78 áreas, 73 centiáreas, 74 decímetros, 72 centímetros cuadrados.

**DONACIONES DE TIERRAS
CON DESTINO AL RAMAL BEGUERIE - AZUL, POR PARTIDOS**

	mts. ²
ROQUE PÉREZ	
Marta U. de Blaquier	370.998,—
Juan Cammajó	88.793,0015
Pedro Ortega	87.830,0005
Juan W. Dates	363.152,—
José Pascuet	52.220,0050
Martín A. Lanz	132.256,—
Santiago Larre	188.071,17
SALADILLO	
Juan José Zavaleta	397.776,9296
Juan José Blaquier	734.674,0906
TAPALQUÉ	
Pedro Garderez	9.355,50
Juan A. Palenque	189.850,—
Pedro J. Pereyra	1.547,—
AZUL	
Julia Reyes de Wirtes	109.427,05
Enrique G. de los Heros	191.923,—
Total	2.917.873,7472

EXPROPIACIONES EFECTUADAS CON DESTINO A LA CONSTRUCCIÓN DE LOS NUEVOS TALLERES Y DEPÓSITOS GENERALES DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE LA PLATA AL MERIDIANO V, PERÍMETRO COMPRENDIDO ENTRE LAS CALLES DE 31 A 40 Y DE 52 A 56 DE LA PLATA.

Altamente satisfactorio es poner de manifiesto a V. S. la complacencia con que ha sido acogida la implantación de los Talleres y Depósitos Generales en la Sección C. de Hornos, por la mayor parte de su vecindario que, aun que afectado por las expropiaciones necesarias a tales fines, ha sabido responder contribuyendo a la terminación de los juicios pertinentes, al aceptar en todos los casos, una remuneración módica si se tiene presente que la propiedad encontrábase subdividida en quintas y manzanas. Solo faltan completarse algunos de ellos, en virtud de que la presentación de propietarios se ha efectuado recientemente, restándole tiempo a la Oficina para cumplir con su cometido en la tarea que desde el primer momento iniciara con empeño y que hoy tiene casi terminada en obsequio a la buena voluntad de los litigantes y al celo observado rigurosamente por la misma en el transcurso de sus obligaciones.

Ampliada la partida sucesivas veces, por la insuficiencia de recursos autorizados, hoy asciende a la cantidad de 400.000 pesos moneda nacional, de los cuales se han invertido 340.000 pesos moneda nacional, aproximadamente, quedando el resto comprendido a las resultas de los juicios aun no concluídos.

La superficie expropiada hasta la fecha es de 28 hectáreas, 38 áreas, 80 centiáreas de tierras, comprendidas entre las calles de 31 a 40 y de 52 a 56 y compuesta de las quintas 305, 306, etc.

Las parcelas escrituradas y lo que por tal concepto se ha abonado, lo mismo que aquellas que se encuentran a escriturarse por haberse terminado los juicios, como también lo que se ha pagado a arrendatarios, etc., se detallan en las planillas demostrativas que se acompañan.

Cantidades depositadas en el Banco de la Provincia, en concepto de depósitos previos, conforme a lo establecido por el artículo 30 (modificado) de la Ley General e Expropiación, con destino a la constucción de los Talleres y Depósitos del Ferrocarril Provincial de La Plata a Meridiano V.

\$ %

Resolución de fecha agosto 9 de 1923: expropiando las quintas 305, 306, 327, 328, 284, 262, 261, 283, 239, 240, 217 y 218, con superficie de 202.800 ms ²	72.125,—
Resolución de fecha septiembre 20 del mismo año, ampliando en ms ² 44.280 la superficie anterior, quintas 196 y mitad de la 174	18.265,50
Resolución de diciembre 24 año citado, ampliando nuevamente las superficies que anteceden en ms ² 36.800, quintas 195 manzanas b) y a) y mitad de la 174 manzana 14	15.180,—
Superficie adquirida por compra a los señores Martínez Schefret, no involucrada en las partidas depositadas, ms ² 6.400	1.600,—
Total depositado	105.570,50
Por compra directa	1.600,—
Total	107.170,50

EXPROPIACIONES CON DESTINO A LOS NUEVOS TALLERES Y DEPÓSITOS GENERALES DEL FERROCARRIL PROVINCIAL AL MERIDIANO V, QUE HAN SIDO ESCRITURADAS Y PAGADAS. INCLUIDAS ADEMÁS LAS INDEMNIZACIONES RESPECTIVAS, POR CASAS, SEMBRADOS, ETC.

Nombre de los Propietarios	Superficie en ms. ²	Ubicación	Sumas Pagadas
Bruno Antonio y Renta Domingo	33 800,—	Sec, C Hornos	49 900,—
Berrés María Groos de	67 600,—	» »	54 080,—
Delle Ville Angel	600,—	» »	8 500,—
Larghi Angel y Hermanos	33 800,—	» »	43 000,—
Dapino Guillermo A.	1 400,—	» »	7 000,—
Raja Victor	1 300,—	» »	4 000,—
López Bouzada Juan M.	33 800,—	» »	28 444,—
Verna Pedro	800,—	» »	7 102,—
Milani Arturo C.	1 200,—	» »	1 680,—
Fiorencino Luis	900,—	» »	15 000,—
Pérez González José	3 407,8886	» »	2 335,52
Total de metros	178 607,8886	Total \$ m/n	221 091,52

A los efectos de la partida de pesos 340.000 moneda nacional, destinada para estas expropiaciones, la presente planilla se complementa con la número 26.

EXPROPIACIONES CON DEPÓSITO TOTAL EFECTUADO, PENDIENTES DE ESCRITURACIÓN ACTUALMENTE EN LA ESCRIBANÍA MAYOR DE GOBIERNO, INCLUYÉNDOSE EN CADA UNO DE ELLOS, LAS INDEMNIZACIONES POR CASAS, SEMBRADOS, ETC.

Nombre de los Propietarios	Superficie en ms. ²	Ubicación	Sumas Depositadas
Pontetto Julia Mandirola de	1 600,—	Sec. C Hornos	8 840,—
Ríos Mauricio y Micaela Arrayago de Ríos	1 400,—	> >	4 600,—
Martínez Schefret E., Eduardo y R. G. Martínez	6 400,—	> >	1 600,—
Lavalle Mannela Zumarán de	3 200,—	> >	6 870,—
Casas Tomás	2 000,—	> >	1 400,—
Nosenzo Juan	400,—	> >	500,—
Balbis Juan	400,—	> >	2 026,—
Socín Simón	800,—	> >	580,—
Volonteri José	2 000,—	> >	1 744,—
Total de metros	18 200,—	Total \$ m_n	28 160,—

Total de sumas pagadas y depositadas definitivamente. . . . 249 251,52
 Total de metros cuadrados, escriturados y a escriturarse . . 196 807,8886

INDEMNIZACIONES ABONADAS A LOS LOCATARIOS DE TIERRAS EXPROPIADAS CON DESTINO A LOS NUEVOS TALLERES Y DEPÓSITOS GENERALES DEL FERROCARRIL PROVINCIAL AL MERIDIANO V.

Nombre de los Propietarios	Ubicación	Sumas Pagadas
Anastasio Santos	Los Hornos	7 500,—
Bruno Giuseppe	>	7 000,—
Bazano Pedro	>	4 000,—
Scattolini Angel	>	944,—
Martínez Juan	>	880,—
Rende Carlos	>	608,56
Mugette Benigno	>	1 042,72
Delorenzi David	>	485,—
Total \$ m_n		22 460,28

PARCIALES GENERALES CORRESPONDIENTES A ESTA OBRA

Pagado por expropiaciones escrituradas

Pagado por expropiaciones escrituradas	221 091,52
Depositado para atender el pago de expropiaciones a escriturarse, en el Banco de la Provincia de Buenos Aires	28 160,—
Pagado en concepto de indemnizaciones a locatarios, arrendatarios, etc	22 460,28
Total \$ m_n	271 711,80

**DONACIÓN DE TERRENOS PARA VIVIENDAS
DEL PERSONAL OBRERO DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE LA PLATA
AL MERIDIANO V**

Los señores Juan B. Ferreira y Domingo Esteguy, donaron al Gobierno, tierras de su propiedad, ubicadas en Villa Unión Nacional y parte de la chacra número 28, respectivamente, ambas de la sección Hornos, con destino a la construcción de viviendas para el personal obrero del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.

Con la donación de esos terrenos el Gobierno podrá remediar el problema de las habitaciones de los obreros de dicho Ferrocarril, en los casos más urgentes, donde había y existe la imperiosa necesidad de reemplazar el vagón destinado a viviendas, por la casa correspondiente, a fin de reintegrar a la explotación esos elementos de transporte y ofrecer al empleado comodidad e higiene.

Se transcribe a continuación la resolución recaída en el ofrecimiento que formulara el señor Juan B. Ferreira, omitiéndose la dictada en el caso de don Domingo Esteguy por ser análoga en sus lineamientos y en sus propósitos.

La Plata, diciembre 10 de 1923.

Visto este expediente y atento el ofrecimiento formulado precedentemente por el señor doctor Juan Bautista Ferreira, de donar 25 lotes de terreno, de 600 a 700 metros cuadrados, cada uno, en el perímetro comprendido entre las calles 39 a 41 y desde 62 a 58 de esta ciudad, llamado «Villa Unión Nacional», que el Estado ubicará donde lo juzgue conveniente, comprometiéndose el donante, por su cuenta, a edificar en la citada Villa y con el mismo fin, 25 casas, y —

Considerando:

Que el decreto número 331 de fecha 9 de junio próximo pasado, ordena la instalación de viviendas obreras para el personal del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, pero teniendo en cuenta que el referido decreto se dictó a fin de remediar de inmediato la situación que ofrece dicho problema en la práctica, donde se observa que a falta de locales adecuados, el personal de servicio del Ferrocarril Provincial,

ocupa, para sus viviendas, vagones, restando a la explotación sus medios propios, usando un albergue impropio y antihigiénico, en virtud de lo cual, los fondos que destinara el citado decreto, ya se han comprometido para construcciones donde se observa esa situación;

Y siendo el pensamiento del Gobierno abocarse durante el año próximo a la prosecución del estudio de este problema de vital importancia, y como el ofrecimiento del doctor Ferreira constituye un valioso aporte para su finiquitación, el Poder Ejecutivo, juzgandó conveniente contar con el tiempo necesario para concertar el plan financiero, de obras y ubicación necesarias —

RESUELVE:

1º Encomendar a la Oficina de Expropiaciones la notificación correspondiente al doctor Juan Bautista Ferreira y la realización de las gestiones necesarias para obtener ampliación del plazo de un año, a contar desde la fecha del conocimiento de la presente, para aceptar la promesa de donación que informa el escrito corriente a fojas 9 a 10 de este expediente.

2º Cumplido el recaudo que contiene el artículo 1º, se elevará esta actuación al Despacho para su agregación a la carpeta que contiene los elementos que se refieren a este problema en estudio.

3º Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

EXPROPIACIÓN DE TERRENOS PARA APERTURA,
ENSANCHE, ETC. DE CAMINOS

En los casos de aperturas, ensanches, rectificación, etc., de caminos se han expropiado los terrenos conforme a las disposiciones del artículo 4º, inciso 5º de la Ley General de Expropiación, artículo 20 de la Ley de Caminos y Cercas y demás textos legales.

El inconveniente de que las leyes especiales y de presupuesto no hayan acordado fondos suficientes para invertirlos en expropiaciones, ha sido la causa principal que ha impedido al Poder Ejecutivo la aplicación de las disposiciones recordadas, va-

liéndose de otros medios autorizados por leyes y decretos, tendientes todos a la mejor solución de los asuntos planteados.

Creo que la dificultad emergente de la falta de fondos puede remediarse incluyendo anualmente en el Presupuesto una partida destinada a satisfacer los gastos que demanden las expropiaciones que tengan por objeto ensanches, apertura, rectificación, etc., de caminos.

Se transcribe a continuación una de las resoluciones dictadas en un expediente sobre expropiación de terreno para la apertura de caminos.

La Plata, diciembre 27 de 1923.

Visto este expediente por el cual las municipalidades de General Villegas y General Pinto solicitaron conjuntamente con numerosos vecinos y bajo el auspicio del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, la apertura de un camino de acceso a la Estación Blaquier del citado Ferrocarril, y —

Considerando:

Que la vía de comunicación pedida, se ha proyectado en el deslinde de los partidos nombrados, lo que hace que dicha obra, a la par que beneficiará una zona donde la propiedad raíz está muy subdividida, contribuirá a resolver un problema importante de tráfico, sin originar perjuicios a los fundos afectados;

Que confirma tal aserto la actitud de los propietarios que han donado las superficies necesarias para el camino que se ha hecho mérito, a excepción de uno, por cuya razón deberá expropiársele la superficie de 3 hectáreas, 79 áreas, 30 centiáreas;

Que la Empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, además de correr con todos los gastos que origine la comentada apertura, expresa a fojas 9 y 19, su voluntad de costear el valor del terreno que es necesario indemnizar, a mérito de lo manifestado en el párrafo anterior;

Y teniendo en cuenta que la Ley General de Expropiación en el inciso 5° del artículo 4°, declara de utilidad pública los terrenos necesarios para caminos, el Poder Ejecutivo, atenta la razón de urgencia que existe en librar al servicio público la vía de comunicación referida, en uso de las atribuciones que le acuerda el artículo 30 (modificado) de la ley de la materia —

RESUELVE:

1º Declarar de utilidad pública y de inmediata necesidad, la superficie de 12 hectáreas, 78 áreas, 80 centiáreas de tierras ubicadas en los deslindes de los partidos de General Villegas y General Pinto que se destinará a la apertura de un camino de acceso a la Estación Blaquier del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico y que deberá correr por dichos deslindes, desde el punto A, hasta el F, como se indica en el plano de fojas 15, en una extensión de 6394 metros, con un ancho de 20, dadas las razones aducidas en el informe de fojas 14 y en virtud de las buenas condiciones del terreno que atraviesa la traza propuesta, no obstante disponer la Ley de Cercas y Caminos un ancho uniforme de 25 metros, para los caminos del carácter comentado.

2º Aceptar la promesa de donación corriente a fojas 6, 7, 8, 11 y 17 de esta actuación, formuladas por los señores Santiago Lahitte, Julián Asitz, Juan B. Lacaze, Santiago Martín y Luciano Berti hasta las superficies de 2 hectáreas, 15 áreas, 35 centiáreas; 1 hectáreas, 09 áreas, 66 centiáreas, 50 decímetros cuadrados; 2 hectáreas, 19 áreas, 21 centiáreas, 50 decímetros cuadrados; 1 hectárea, 98 áreas, 13 centiáreas, 50 decímetros cuadrados y 2 hectáreas, 04 áreas, 83 centiáreas, 50 decímetros cuadrados, respectivamente, en su carácter de propietarios de los campos afectados por dicha construcción, las que serán llevadas a escritura pública, una vez terminado el juicio de expropiación que ordena la presente.

3º Dirigir a cada uno de los donantes nombrados precedentemente, nota, adjuntándoles copia autenticada de esta resolución y por la cual se pondrá en conocimiento la complacencia con que el Gobierno acepta tan valioso aporte tendiente a solucionar el problema de la vialidad en la jurisdicción referida.

4º Librar oficio al señor Juez de Paz del partido de General Villegas para que de acuerdo con el artículo 5º de la Ley General de Expropiación, notifique al señor José María Laurencena o en su defecto, a la persona que lo represente, previa entrega de copia debidamente legalizada de la presente, como de la Ley que rige el caso, que el Poder Ejecutivo conforme a lo declarado en el artículo 1º de la presente, le va a efectuar la siguiente expropiación: de una superficie de 3 hectáreas, 79 áreas, 30 centiáreas de tierras de su propiedad, ubicadas en dicho par-

tido y con destino a la apertura del camino de acceso que se ha hecho mérito y de acuerdo con el plano corriente a fojas 15 del presente.

5° En el mismo acto, el Juzgado hará presente a la persona afectada que el Poder Ejecutivo atenta la urgencia que existe, ha resuelto tomar posesión de la superficie a expropiar, a cuyo efecto se ha hecho en el Banco de la Provincia (casa Matriz) el depósito que ordena el artículo 30 (modificado) de la Ley General de Expropiación, más el 25 % que el mismo artículo dispone para poder usar de la facultad conferida sin que se haya substanciado el respectivo juicio de indemnización, por lo que el Juez actuario se servirá tomar posesión de la superficie a ocupar, para darla a su vez al representante que designe la Oficina de Expropiaciones, a quien se entregarán los documentos correspondientes para su completo diligenciamiento, debiendo a su vez, tomar posesión de las superficies donadas y de que se hace referencia en el artículo 2° de la presente.

6° El mismo Juzgado actuario notificará al propietario señor Laurencena que deberá comparecer a la Oficina de Expropiaciones del Gabinete del Ministerio de Obras Públicas, a tomar la intervención que le corresponde en el juicio que se inicia por esta resolución.

7° Dirigir nota a la Empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, a fin de que se sirva depositar en el Banco de la Provincia, a la orden conjunta del señor Ministro de Obras Públicas y del señor José María Laurencena, la suma de quinientos sesenta y nueve pesos treinta y siete centavos moneda nacional ($\$ 569,37 \frac{m}{n}$), como parte de precio que le corresponde a este último y a las resultas del juicio ordenado por el artículo 4° en concepto de la superficie a expropiar y en cumplimiento del referido artículo 30 (modificado), para lo cual se ha tomado como base, la valuación asignada por la Guía de Contribuyentes a la propiedad afectada para el pago de la Contribución Directa con el recargo del 25 % que el mismo artículo dispone para los casos de urgencia como el presente.

8° Efectúense las publicaciones que dispone el 2° apartado del artículo 5° de la Ley citada, por el término de tres días y por cuenta de la Empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, en los siguientes diarios: Boletín Oficial y «Los Debates», de esta ciudad.

9° El diligenciamiento del oficio y demás gastos que pudieran ocasionarse con motivo del presente juicio, serán por cuenta del Ferrocarril ya citado, quien así lo ha manifestado a fojas 9 por intermedio de su Administrador General interino y ratificado a fojas 19 por el Representante Legal de la misma, a cuyo efecto se adjuntará copia legalizada de esta resolución a la nota acordada por el artículo 7°.

10. La Oficina actuaria proveerá lo necesario para que la Dirección de Puentes y Caminos, designe al Ingeniero a quien se traspasarán las posesiones ordenadas tomar por el artículo 5° medida que se realizará en el mismo acto judicial.

11. Comuníquese y dése al Registro y «Boletín Oficial».

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

V

DECRETOS Y RESOLUCIONES RELACIONADAS CON LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y ADQUISICIÓN DE MATERIALES

DECRETO N° 394

La Plata, julio 27 de 1923.

Vistos los informes producidos por la Superintendencia Técnica, Gerencia y Jefatura de la Oficina de Talleres y Tracción del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, referentes a la construcción de los talleres y depósitos generales necesarios para dicho Ferrocarril;

Que de los antecedentes acumulados para las construcciones proyectadas, surge del expediente letra O, número 12, año 1920, de la Oficina de Expropiaciones, la existencia de un terreno de una superficie de 30 hectáreas, 23 áreas, situado en el kilómetro 17.300 de la línea troncal, donado por el extinto señor Coronel Lisandro Olmos, con destino a la ubicación de una estación y talleres generales para el Ferrocarril al Meridiano V; como también del expediente letra M, número 30, año 1923, la de un proyecto y presupuesto formulado en el mismo año para la construcción de talleres y maquinarias correspondiente, el que asciende a la suma de un millón cuatrocientos cincuenta y cinco mil setecientos diez y ocho pesos moneda nacional (\$ 1.455.718 $\frac{m}{n}$), que por tratarse de un estudio realizado en época distinta de la actual, tanto en lo que respecta a precios de materiales como a mano de obra, no corresponde considerarlo ahora;

Que teniendo en cuenta la difícil situación en que se desenvuelve la explotación del Ferrocarril en lo referente a trabajos de talleres, por no encontrarse aun dotado de éste, y atenta la circunstancia de las nuevas construcciones iniciadas para dicho Ferrocarril, que en breve término traerán una mayor

intensificación de los trabajos en talleres, siendo imprescindible su construcción para evitar la agravación que importaría postergarla;

Que en mérito de todo ello, el Poder Ejecutivo resolvió en fecha 21 de octubre de 1922, designar al señor Jefe de Tracción y Talleres del Ferrocarril para que con intervención de la Superintendencia Técnica, procedieran a formular un nuevo proyecto y presupuesto para talleres y depósitos generales, en armonía no sólo de las exigencias actuales y futuras sino también de la ubicación más conveniente a dar a dichas construcciones;

Que del estudio realizado por los Jefes que menciona el párrafo anterior, el que obra en el expediente letra S, número 281 del corriente año, se aconseja la no ubicación de dichas instalaciones en el área donada por el Coronel Olmos para ese objeto;

Que el criterio enunciado anteriormente, se apoya en el hecho de estar dichos terrenos situados a diez y siete kilómetros distante de esta Capital, lo que obligaría a la Empresa a correr trenes diarios para empleados y obreros con un gasto mínimo anual de treinta mil pesos moneda nacional ($\$ 30.000 \frac{m}{n}$);

Que por el hecho de estar a tal distancia los terrenos donde se levantarían las construcciones no sería posible aprovechar las obras sanitarias de esta ciudad, que están en condiciones de servir íntegramente a las necesidades de las construcciones referidas y de las poblaciones obreras a formarse con motivo de su implantación;

Que esta Capital adolece de población comparada con su extensión y siendo la mente de este Gobierno, y una de sus principales preocupaciones fomentar su concentración y densificación, y en especial lo que respecta a implantación de fábricas, industrias, talleres, etc., ya sean oficiales o privadas, apoya el informe del Jefe de Talleres y Tracción y Superintendencia del Ferrocarril que concuerda con el concepto enunciado;

Que el proyecto de instalar dichas construcciones en Olmos no es aceptable si se tiene en cuenta los gastos que ocasionarían los trenes obreros que, como ya se manifestara insumirían treinta mil pesos moneda nacional ($\$ 30.000 \frac{m}{n}$), gastos que se evitarían si las instalaciones se hicieran en las proximidades de esta ciudad;

Que de acuerdo con lo expuesto, sería más conveniente para los fines que se persigue, terrenos en las inmediaciones de Plaza

de Armas, como informó la Superintendencia Técnica y el Jefe de Talleres y Tracción del Ferrocarril del Estado;

Que habiéndose iniciado ya la construcción de los nuevos ramales, ha llegado el momento de resolver todo lo pertinente para dotar de talleres y depósitos generales al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V;

Que hasta tanto se arbitren los fondos necesarios para construcciones, se hace imprescindible fijar la ubicación más conveniente de los terrenos, como también proceder a su adquisición, dado que de acuerdo con el contrato aprobado número 301, de fecha mayo 5 del corriente año, se estaría en condiciones de poder dar el emplazamiento de materiales y ejecución de aquellas obras que a pesar de su carácter provisional, corresponderían al plano general de las construcciones, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

DECRETA:

Art. 1º Apruébanse los informes y proyectos formulados por el Jefe de Talleres y Tracción del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, con la intervención de la Superintendencia Técnica del mismo Ferrocarril.

Art. 2º Autorízase a la Superintendencia Técnica para que, de acuerdo con el Jefe de Talleres y Tracción del Ferrocarril y la Oficina de Expropiaciones del Gabinete del Ministerio de Obras Públicas, procedan a determinar la extensión necesaria para la ubicación en las inmediaciones de Plaza de Armas, de las instalaciones de talleres y depósitos generales del ferrocarril mencionado.

Art. 3º Para el diligenciamiento y pago de las expropiaciones de los terrenos que requieran dichas obras, autorízase al Ministerio de Obras Públicas, a invertir de rentas generales, con cargo de reintegro de los fondos que se obtengan una vez realizado el empréstito que acuerdan las leyes de 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922, hasta la cantidad de ochenta mil pesos moneda nacional (\$ 80.000 $\frac{m}{n}$).

Art. 4º A los efectos determinados en el artículo anterior, diríjase al Ministerio de Hacienda la orden correspondiente.

Art. 5º Comuníquese, publíquese y dése al Registro y «Boletín Oficial».

CANTILO.

JOSÉ O. CASÁS, S. M. VIALE,
A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

DECRETO N° 474

La Plata, noviembre 9 de 1923.

Por cuanto la Oficina de Expropiaciones solicita en la fecha se amplíen los fondos para pago de las tierras expropiadas y compras necesarias para la construcción de los talleres y depósitos generales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, en mérito de haberse cubierto la suma de pesos 240.000 moneda nacional, que se destinó con el mismo fin por decreto número 444, ampliatorio de los que se registran en este Gabinete con los números 394 y 429; y —

Considerando:

Que la Ley general de expropiación, en su artículo 2°, inciso 4°, dispone que se indemnizará previamente a los propietarios de los inmuebles a tomarse, como también el artículo 30 (modificado) de la misma, obliga para los casos de urgencia a depositar el valor de la cosa expropiada, según la valuación que se asigne para el pago de la contribución directa, para hallarse en condiciones de ocupar el bien, sin estar finiquitado el correspondiente juicio;

Que es de necesidad premiosa disponer de nuevos fondos para responder a las convenciones o expropiaciones que la oficina actuaria lleva a cabo, de acuerdo con las facultades conferidas al Gobierno por el artículo 7° de la ley que rige las operaciones comentadas;

Que ha sido menester producir el desalojo de crecido número de artesanos y pobladores, para levantar las construcciones destinadas a talleres y depósitos generales, razón por la cual es de justicia y equidad arbitrar los fondos para atender las indemnizaciones que corresponden a los damnificados, por todo lo cual, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

DECRETA:

Art. 1° Refuézcase la suma mandada ampliar por el artículo 1° del decreto número 444 de fecha septiembre 27 próximo pasado e insistido en acuerdo general de Ministros en octubre 11 del corriente año, en la cantidad de pesos cien mil moneda nacional (\$ 100.000 $\frac{m}{n}$), a cuyo efecto se tomarán de

Rentas Generales, con cargo de reintegro, de los fondos que se obtengan una vez realizado el empréstito que acuerdan las leyes de 10 de septiembre de 1919 y 20 de mayo de 1922.

Art. 2º Quedará subsistente lo dispuesto en el artículo 2º del decreto mencionado en el artículo anterior.

Art. 3º Comuníquese, publíquese y dése al Registro y «Boletín Oficial».

CANTILO.
 JOSÉ O. CASÁS, S. M. VIALE,
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, mayo 21 de 1923.

Pase al Ministerio de Hacienda para que, por Tesorería General, previa intervención de Contaduría General, se entregue a los señores Dates y Hunt la suma de ciento diez mil seiscientos catorce pesos con quince centavos oro sellado (\$ 110.614,15 o/s.), en dos (2) letras de Tesorería a ciento ochenta (180) días, divididas en la siguiente forma: una letra por valor de ciento dos mil pesos oro sellado (\$ 102.000 o/s.), y otra por valor de ocho mil seiscientos catorce pesos con quince centavos oro sellado (\$ 8614,15 o/s.), importe del 20 % correspondiente a la compra del material de rieles, eclisas, tornillos y tirafondos para la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, conforme con lo especificado en el ítem 6º, incisos a), b), c) y d) del artículo 36, respecto a precios; artículo 37, respecto a cantidades y artículo 48, respecto a la forma de pago del material fijo a adquirirse en el extranjero, del contrato de fecha 5 del actual, efectuado con la referida firma.

Impútese a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

CANTILO.
 A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, junio 11 de 1923.

Vistas las notas precedentes, en las que se comunica el próximo comienzo de la fabricación de rieles y accesorios adquiridos según el artículo 37 del contrato de fecha 5 de mayo del corriente año; y —

Considerando:

Que el personal designado para recibir esos materiales no podrá hallarse en la fábrica con debida anticipación, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Encárgase a la institución denominada «Bureau Veritas», la recepción del material adquirido según artículo 37 del contrato de fecha 5 de mayo del corriente año.

2° La recepción se hará ajustándola a las especificaciones que forman parte del contrato citado.

3° Fíjase la retribución del «Bureau Veritas» para esta tarea, en el 0,8 % del importe de los materiales, según los precios del contrato, lo que asciende a pesos diez mil cincuenta y seis pesos con veintidós centavos moneda nacional (\$ 10.056,22 $\frac{m}{n}$).

4° El gasto autorizado por el artículo 3° se imputará a Rentas Generales, con cargo de reintegro oportuno del producido de la explotación de dichas obras.

5° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, junio 12 de 1923.

Vista la presente nota de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, en la cual hace saber que corresponde designar el personal que tendrá a su cargo la inspección del material fijo y rodante, para los nuevos ramales del citado ferrocarril, cuya adquisición ha contratado el Gobierno con la firma Dates y Hunt y la Fábrica Nydqvist y Holm, de Suecia, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Art. 1° Nómbrase el siguiente personal de inspección para el extranjero: Inspectores, ingenieros Abraham Tapia y Gregorio Pereyra; Ayudante Técnico, Ramón Durán; Auxiliar y Traductor, Jorge Cutter.

Art. 2° Fíjanse las siguientes asignaciones mensuales y viáticos diarios para dicho personal: Inspectores, sueldo a cada uno, seiscientos sesenta pesos oro sellado (\$ 660 o/s.) y viá-

tico cada uno, veinte pesos oro sellado (\$ 20 o/s.); Ayudante Técnico, sueldo cuatrocientos pesos oro sellado (\$ 400 o/s.) y quince pesos oro sellado (\$ 15 o/s.) de viático; Auxiliar y Traductor, sueldo doscientos cincuenta pesos oro sellado (\$ 250 o/s.) y quince pesos oro sellado (\$ 15 o/s.) de viático.

Art. 3° Los viáticos establecidos en el artículo anterior, se fijan únicamente para cuando el personal de inspección nombrado cumpla su misión fuera del lugar de la residencia que fijará en el extranjero.

Art. 4° Asígnase por una sola vez al personal designado por el artículo 1°, las siguientes sumas para sus respectivos gastos de viaje: para los señores Abraham Tapia, Ramón Durán y Jorge Cutter, en una sola partida de dos mil pesos oro sellado (\$ 2000 o/s.), y para el señor Gregorio Pereyra, un mil pesos oro sellado (\$ 1000 o/s.). De la inversión de estos fondos rendirán oportunamente cuenta documentada a la Contaduría General.

Art. 5° La Contaduría General liquidará por adelantado a los nombrados las sumas a que se refiere el artículo 4° y en concepto de anticipo de sueldos, el importe de dos meses a contar desde el 1° de julio próximo, según las asignaciones de los sueldos que se determinan en el artículo 2°.

Art. 6° La designación de los ingenieros Abraham Tapia y Gregorio Pereyra y la del Ayudante Técnico, Ramón Durán, se hace con retención de los puestos que desempeñan actualmente en la Administración.

Art. 7° La Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, convendrá con el personal designado y con la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, las bases y condiciones a que se ajustará el cumplimiento de la misma, conforme a lo estipulado en los contratos y especificaciones aprobados.

Art. 8° El gasto autorizado por la presente, se atenderá de Rentas Generales, con cargo de reintegro del producido del empréstito autorizado por Ley 10 de septiembre de 1913 y con imputación al decreto del 25 de julio de 1922 (artículo 5°).

Art. 9° Comuníquese a quienes corresponda y archívese.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, junio 12 de 1923.

Vista la precedente nota de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, en la cual propone la designación del personal que deberá realizar la inspección de la construcción de los ramales de dicho Ferrocarril, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Desígnase el siguiente personal de inspección para la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, con antigüedad del 1º del corriente: Ingenieros Jefes de Comisiones de Estudios de la misma repartición, Ingenieros Alberto Bonnesserre, Juan Rotaecche, Arturo M. Robles y al actual Ingeniero Auxiliar, Antonio Sánchez Bertarra; Auxiliar Calculista de Agrimensor, Enrique Rouse; Jefe de Redacción, al actual Encargado de Redacción, Dibujante Juan Monti; Sobrestante, al actual Ayudante de Redacción, don José Mandinalli; Dibujante Calculista, al actual Ayudante de Redacción, don Vladimiro Vuletin; Dibujantes Segundos, a los actuales Dibujantes, Armando Borzzone y Carlos Pizzi; Dactilógrafos copistas a don Enrique Adriani y a los actuales Dactilógrafos, don Pedro M. Dillon y don Pedro Tigero; y Ordenanza, al actual Ordenanza, don José López Fernández. La designación del señor Enrique Adriani se hace con antigüedad del 1º de mayo próximo pasado.

2º Fíjase la siguiente remuneración mensual para el personal designado en el artículo anterior:

a) Jefe de Secciones, a (\$ 700 $\frac{m}{n}$) setecientos pesos moneda nacional cada uno.

b) Auxiliar Calculista, a (\$ 450 $\frac{m}{n}$) cuatrocientos cincuenta pesos moneda nacional.

c) Jefe de Redacción, a (\$ 400 $\frac{m}{n}$) cuatrocientos pesos moneda nacional.

d) Sobrestante (\$ 350 $\frac{m}{n}$) trescientos cincuenta pesos moneda nacional.

e) Dibujante Calculista (\$ 300 $\frac{m}{n}$) trescientos pesos moneda nacional.

f) Dibujantes Segundos, a (\$ 250 $\frac{m}{n}$) doscientos cincuenta pesos moneda nacional cada uno.

g) Dactilógrafos Copistas (\$ 200 $\frac{m}{n}$) doscientos pesos moneda nacional a cada uno. ●

h) Ordenanza (\$ 130 $\frac{m}{n}$) ciento treinta pesos moneda nacional.

3º El gasto autorizado por la presente se atenderá de Rentas Generales con cargo de reintegro del producido del empréstito autorizado por ley de 10 de septiembre de 1913 y con imputación al artículo 4º de dicha ley.

4º Comuníquese, etc.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, julio 4 de 1923.

Vista la observación que formula precedentemente la Contaduría General sobre la imputación dada a la resolución de fecha 11 del corriente recaída en el expediente letra S, número 214, año 1923, por la cual se encarga a la institución «Bureau Veritas» la recepción del material para los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, fijándose la suma de pesos 10.056,22 moneda nacional, la retribución por tal concepto, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

RESUELVE:

- 1º Insistir en la referida imputación.
- 2º Vuelva a la Contaduría General a sus efectos.

CANTILO.
JOSÉ O. CASÁS, S. M. VIALE,
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, julio 20 de 1923.

Vista la nota de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y las bases que eleva para su aprobación y que ha convenido de acuerdo con el artículo 7º de la resolución del Poder Ejecutivo, dictada el 12 de junio próximo pasado, en el expediente letra B, número 141, año 1923, con el personal designado por esa resolución para la

recepción en el extranjero del material destinado a la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Art. 1º Apruébase el referido convenio de fecha 4 de julio de 1923, que corre a fojas 2 y 2 vuelta del presente expediente, cuyas bases son las siguientes:

1º El personal nombrado se dividirá en dos comisiones independientes una de ellas, con el ingeniero Gregorio Pereyra como Jefe se dirigirá a Suecia, para inspeccionar las locomotoras contratadas con las fábricas Nydqvist y Holm; y la otra con el ingeniero Abraham Tapia como Jefe, se dirigirá a Bélgica para inspeccionar el material fijo y rodante, tramos metálicos para puentes, etc., contratados con la firma Dates y Hunt. Esta última Comisión será integrada por los señores Ramón Durán y Jorge Cutter.

2º Quedan autorizados los Jefes de estas Comisiones para celebrar contratos *ad referendum* del Ministerio de Obras Públicas con las Compañías que juzgaren convenientes, para la inspección en caso de que se consideren necesarios para el mejor desempeño de su cometido, debiendo comunicarlo a dicho Ministerio para su aprobación sin cuyo requisito dichos contratos no podrán tener valor legal.

3º Mensualmente, los Jefes de las Comisiones elevarán al Ministerio de Obras Públicas un parte detallado de la respectiva labor realizada.

4º Quedan autorizados los Jefes de Comisión para la adquisición de muebles y útiles para la instalación de sus oficinas, así como para efectuar los gastos necesarios al funcionamiento de las mismas y nombrar un Ordenanza, debiendo mensualmente elevar una planilla con los comprobantes correspondientes para que puedan serles abonadas.

5º Los Jefes de Comisión comunicarán al Ministerio de Obras Públicas, tan pronto como estén instalados, el lugar de su residencia.

6º A los efectos establecidos en el artículo 3º de la citada resolución, todo empleado que tenga que desempeñar su misión fuera del lugar de su residencia, comunicará telegráficamente a la oficina, su llegada al punto de destino lo mismo que su regreso al lugar de su residencia, telegramas que serán acom-

pañados a las respectivas planillas de viáticos. Esas planillas serán remitidas mensualmente a la Superintendencia Técnica para su tramitación y cobro y su importe será girado en la misma forma que los sueldos y los gastos de oficina mencionada en la base cuarta.

7° A cada Jefe de Comisión le será entregada una copia de contrato en la parte pertinente de su respectivo cometido.

8° En aclaración del artículo 4° de la resolución de junio 12 próximo pasado; queda establecido que el viático asignado a cada miembro de comisión lo ha sido entendiendo que con él se cubre todo gasto, personal de traslado, subsistencia, etc.; no comprendido en el artículo 4° del presente convenio.

Art. 2° Comuníquese a quienes corresponda y archívese.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, agosto 31 de 1923.

Vista la nota de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril de La Plata al Meridiano V, en la que manifiesta que es necesario conseguir en lo posible que los numerosos pedidos de folletos, planos y demás documentos relativos a la construcción de los ramales del Ferrocarril Provincial provengan de personas realmente interesadas por causas que no sean simple curiosidad y que ello se conseguirá autorizando a la misma a cobrar por esos documentos el valor de su costo.

El Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Autorízase a la Superintendencia Técnica del Ferrocarril de La Plata al Meridiano V, a cobrar por los documentos a que se hace referencia en el exordio de la presente, el precio de costo de los mismos.

2° Quedan exceptuados del pago a que se refiere el artículo anterior, las reparticiones públicas y la empresa constructora de los referidos ramales.

3° Vuelva a sus efectos a la repartición recurrente.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, octubre 2 de 1923.

Resultando de la nota precedente de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V;

Que las tierras que se encuentran en el ramal en construcción de dicho Ferrocarril de La Plata a Avellaneda, no reúnen buenas condiciones para balasto de la vía, por cuanto son de naturaleza arcillosa, y es preciso colocar un balasto que sea pedregullo o conchilla;

Que el costo por tonelada de pedregullo, puesto en el lugar y teniendo en cuenta los precios de adquisición, flete, descarga y colocación, gastos generales y utilidad del contratista es de pesos 7,98 oro sellado; y el precio de la conchilla, en las mismas condiciones, es de pesos 4.25 oro sellado, por tonelada;

Que aun cuando el pedregullo es el mejor balasto que se conoce, no es posible actualmente usarlo porque originaría el desembolso de una cantidad considerable de dinero;

Que en virtud de esto dicha repartición aconseja se coloque balasto de conchilla, dejando la colocación del pedregullo para cuando los terraplenes se hallen suficientemente asentados.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Autorízase a la citada Superintendencia a gestionar la colocación de balasto de conchilla, en la referida línea, al precio de cuatro pesos con veinticinco centavos oro sellado (\$ 4.25 $\frac{\%}{s}$), la tonelada.

2° Comuníquese y pase a sus efectos a la Repartición recurrente.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, octubre 3 de 1923.

Vistos y considerando:

Que la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V eleva el plan de trabajos para la construcción de la línea a Avellaneda de dicho Ferrocarril, que propone la Empresa Dates y Hunt en cumplimiento del artículo 7° del contrato de 5 de mayo próximo pasado;

Que según la citada repartición ese plan implica un mayor desembolso para la Provincia y no concuerda con varias cláusulas de las especificaciones que forman parte del contrato, en virtud de lo cual manifiesta no corresponder su aprobación;

Que el Ingeniero Inspector del Ministerio de Obras Públicas en su respectivo informe expresa:

a) Que el contrato no establece precio de transporte entre 400 y 5000 metros, de modo que es preciso fijarlo de común acuerdo con la Empresa;

b) Que la Superintendencia une los dos puntos del diagrama 400 y 5000 metros con una línea recta, y con esto establece una anomalía en un diagrama de transporte; pues ninguna línea anterior puede tener una inclinación menor que la siguiente; de otro modo sería admitir que el Decauville es un medio de transporte más económico que el Ferrocarril;

c) Que propone como más justa una línea que partiendo del punto fijo, 20 centímetros (para 400 metros) sea paralela al diagrama del tren balasto que establece el contrato; de aquí se derivan los precios de acuerdo al gráfico que acompaña;

d) Que encuentra aceptable el plan de la Empresa en lo que se refiere a movimientos de tierra y uso del tren balasto, pues de otro modo se retardará la construcción por mucho tiempo y entiende que el factor tiempo es determinante en este caso;

e) Que en consecuencia, opina que se debe expropiar lo solicitado por la Empresa, para terminar a la mayor brevedad los terraplenes en los bajos;

f) Que las modificaciones propuestas para la rasante deberán aceptarse porque las mejora;

g) Que el cruce provisorio en Estación Hernández no puede determinarse sin previo convenio con el Ferrocarril Sud, por ser éste quien deberá fijar el lugar en que puede efectuarse; y finalmente propone como solución que las dos primeras punteadas se consideren de primera categoría (tierra de pala) y lo demás de segunda categoría (tierra de pico).

Por las causas expuestas el Ministro de Obras Públicas, de acuerdo con el artículo 7º del referido contrato —

RESUELVE:

1º Apruébase el respectivo programa de trabajo de acuerdo con el informe del Ingeniero Inspector del Ministerio de Obras Públicas que corre a fojas 22 y 22 vuelta del presente expediente.

2º Pase a la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V a sus efectos.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, octubre 10 de 1923.

Vistos y considerando:

Que la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V remite certificado número 1 de los trabajos efectuados por los señores Dates y Hunt durante el mes de julio próximo pasado en el ramal en construcción de La Plata a Avellaneda del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V a fin de que sean liquidadas las sumas correspondientes en letras de Tesorería de acuerdo con el artículo 54 del respectivo contrato de fecha 5 de mayo de 1923 celebrado entre el Gobernador de la Provincia y dichos señores;

Que el importe de ese certificado asciende a la suma de pesos 6101,93 oro sellado, correspondiendo en consecuencia disponer su pago en letras de Tesorería a 180 días de plazo, previas las siguientes deducciones:

a) Cinco por ciento de retención de acuerdo a los artículos 2º, inciso 12 de la ley de 18 de octubre de 1907 y 52 del contrato aludido, o sean pesos 305,10 oro sellado.

b) Importe del flete según planilla de fojas 1, pesos 113,41 oro sellado. Total, pesos 418,51 oro sellado;

Que además, deberá extenderse otra letra a 180 días por pesos 170,50 oro sellado, que importan los intereses respectivos.

Por ello, el Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo informado por la Contaduría General —

RESUELVE:

1º Pase al Ministerio de Hacienda para que por donde corresponda se expidan dos letras de Tesorería a 180 días de

plazo a la orden de los señores Dates y Hunt, una por la suma de (\$ 5683,42 o/s.) cinco mil seiscientos ochenta y tres pesos con cuarenta y dos centavos oro sellado en pago de los trabajos de referencia y la otra por la suma de (\$ 170,50 o/s.) ciento setenta pesos con cincuenta centavos oro sellado en concepto de los respectivos intereses.

2° Impútese a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, octubre 30 de 1923.

Vista la nota del señor representante de la Nydqvist y Holm Aktiebolag Trollhattan de Suecia, don Pedro Svensson, en la que solicita se le entregue la suma de pesos 7292,05 oro sellado, importe de los intereses del 6 por ciento anual de la letra de Tesorería que le fuera entregada con vencimiento al 5 de noviembre próximo por valor de pesos 243.068,20 oro sellado, en concepto del 20 por ciento del material contratado el 5 de mayo de 1923, entre dicha Sociedad y el Gobierno de la Provincia para la provisión de locomotoras y material de repuesto destinados al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que por Tesorería General se entregue al señor representante de la Nydqvist y Holm Aktiebolag Trollhattan de Suecia, don Pedro Svensson, la suma de (\$ 7292,05 o/s.) siete mil doscientos noventa y dos pesos con cinco centavos oro sellado, importe de los respectivos intereses.

2° Impútese a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de marzo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, noviembre 7 de 1923.

Vistos y considerando:

Que a fojas 1 del presente expediente se presenta don Luis Bonfiglio exponiendo que con motivo de la construcción del ramal a Avellaneda del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, se le expropia una faja de tierra en el costado S. O. de una chacra que posee en el partido de Florencio Varela, que limita por ese costado con una calle vecinal por la cual tiene salida para ese pueblo;

Que su referida chacra está cruzada por el Ferrocarril del Sud, ramal de La Plata a Mármol, y por ese motivo el ramal a construirse debe cruzar el del Sud a alto nivel;

Que debido al terraplenamiento para ese cruce de su chacra vendría a quedar completamente aislada de toda comunicación por el costado S. O. con la calle que actualmente existe y utiliza para sus medios de comunicación con ese partido;

Que en mérito a lo expuesto solicita se construyan dos pasos a bajo nivel en el puente que se construirá para cruzar la línea del Ferrocarril Sud, costados N. O. y S. E. de esta vía y paralelos a la misma; y otros dos, uno a los doscientos metros en dirección al S. E. desde la expresada vía del Ferrocarril del Sud y el otro a los cuatrocientos metros hacia el N. O. desde la misma vía;

Que a la vez hace presente el recurrente que esos pasos son completamente necesarios para la explotación de su chacra dado que ésta se destina para quintas de verduras y frutas y en virtud de ello se encuentra fraccionada en pequeños lotes, lo que hace que los respectivos inquilinos a su vez necesiten salidas a todas direcciones;

Que la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V manifiesta en su correspondiente informe que no son necesarias las obras solicitadas, porque el campo de don Luis Bonfiglio afectado por el ramal de La Plata a Avellaneda tiene acceso a Florencio Varela por el camino que limita su campo al S. E. por el que lo limita al N. O. y por una calle vecinal que lo limita al S. O. y que es la que cierra el terraplén del ramal proyectado;

Que en consecuencia, al señor Bonfiglio le quedan dos caminos para su comunicación con Florencio Varela, puesto que

se proyectan sobre ellos los dos puentes señalados en el croquis de fojas 3 con las letras A y B;

Que, además, al costado del terraplén y del lado del campo en cuestión, se abrirá el camino que señala el croquis y que facilitará aún más el acceso en todas direcciones.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º No ha lugar a lo solicitado a fojas 1 por dos Luis Bonfiglio.

2º Comuníquese y pase a la Mesa de Entradas para que previa reposición de fojas notifique la presente al recurrente; fecho archívese.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, noviembre 9 de 1923.

Vistos y considerando:

Que la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V eleva el certificado N° 2 de los trabajos que la Empresa Dates y Hunt de acuerdo con el contrato celebrado el 5 de mayo de 1923 con el Gobierno de la Provincia ha efectuado durante los meses de agosto y septiembre próximos pasados.

Que las obras realizadas hasta esa fecha suman \$ 45.734,69 oro sellado, de lo que corresponde \$ 6101,63 $\%$ al certificado número 1 y \$ 39.632,76 o/s. al N° 2 que obra a fojas 1 de lo que deben retenerse \$ 1981,64 o/s. por concepto del 5 por ciento de la garantía establecida en el artículo 2º inciso 12 de la Ley 18 de octubre de 1907 y 52 del contrato; y deducirse \$ 381,84 oro sellado, por fletes del material transportado según planilla de fojas 2;

Que además corresponde abonar los intereses por el importe líquido del certificado número 2, los que ascienden a la cantidad de pesos 1118,07 o/s.;

El Poder Ejecutivo, de acuerdo con ello, y con lo informado por la Contaduría General —

RESUELVE:

1º Pase al Ministerio de Hacienda para que expida las siguientes letras de Tesorería a ciento ochenta días, a favor de

los señores Dates y Hunt: una por (\$ 1981,64 o/s.) mil novecientos ochenta y un pesos con sesenta y cuatro centavos oro sellado, importe del 5 % de referencia la que quedará retenida en garantía con ingreso a la cuenta «Depósito en Garantía»; una por (\$ 37.269,28 o/s.) treinta y siete mil doscientos sesenta y nueve pesos con veintiocho centavos oro sellado, correspondiente al importe líquido del certificado número 2; y otra por (\$ 1118,07 o/s.) mil ciento diez y ocho pesos con siete centavos oro sellado correspondiente a los respectivos intereses.

2º Transferir al ítem 130 del Presupuesto vigente partida de pesos 600.000 moneda nacional, la suma de (\$ 381,84 o/s) importe de los respectivos fletes.

3º Impútese estas cantidades a las Leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

4º Comuníquese etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, noviembre 15 de 1923.

Vistos y considerando:

Que por ser de imprescindible necesidad alambrar los terrenos destinados a los Talleres del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, por cuanto en ellos se depositarán el material contratado para las nuevas líneas en construcción de dicho Ferrocarril, y teniendo en cuenta que parte de ese material es muy valioso y puede ser extraviado con suma facilidad, la Superintendencia Técnica del mismo acompaña un presupuesto que le ha solicitado a la empresa Dates y Hunt, a fin de que se proceda a la construcción de un cerco definitivo y seguro en esos terrenos;

Que no se trata de un cerco provisorio sino de una obra terminada y completamente segura por lo cual la Superintendencia aludida aconseja su aceptación;

Que de acuerdo con el artículo 45 del contrato celebrado el 5 de mayo de 1923, entre el Gobierno de la Provincia y dicha Empresa, corresponde convenir con ésta los precios por obras no previstas en ese contrato;

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Apruébase el presupuesto de fojas elaborado por la Empresa Dates y Hunt para construir un cerco de dos metros de alto de alambre tejido en los terrenos en que se instalarán los talleres de referencia a razón de (\$ 4,23 o/s.) cuatro pesos con veintitrés centavos oro sellado el metro lineal.

2° Autorízase a la mencionada empresa a ejecutar de acuerdo al respectivo presupuesto la citada obra.

3° El presente gasto se atenderá conforme a lo establecido en el artículo 54 de dicho contrato.

4° Comuníquese y pase a la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente a los señores Dates y Hunt.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, noviembre 15 de 1923.

Vistos y considerando:

Que la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V comunica que se halla próximo a terminar la descarga del siguiente material fijo para los ramales en construcción de dicho Ferrocarril, llegado en el vapor «Therese Horn»:

	a \$ o/s.	\$ o/s.
4.083 toneladas de rieles	95,57	390.212,31
290 » eclisas	110,27	31.978,30
24 » bulones	198,56	4.765,44
92 » tirafondos	198,56	18.267,52
Total		445.223,57

Que estos precios son los establecidos en el ítem 6°, incisos a), b), c) y d), respectivamente, del artículo 36 del contrato de fecha 5 de mayo de 1923, celebrado entre el Gobierno de la Provincia y la Empresa Dates y Hunt;

Que corresponde, de acuerdo con los artículos 48 y 54 del referido contrato, expedir letras de Tesorería por el 50 % de esa cantidad y además liquidar los intereses del 6 % de este importe;

Que a su vez, manifiesta la Superintendencia que la Empresa le ha solicitado que las letras respectivas sean expedidas a la orden de los señores Esteban Semmartin y Cía.;

Que posteriormente la misma Superintendencia pone en conocimiento de que la totalidad de ese material se halla ya en depósito, y acompaña al mismo tiempo la nota de los señores Dates y Hunt a que se hace referencia en los considerandos anteriores;

El Poder Ejecutivo, de acuerdo a ello y a lo informado por la Contaduría General —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda, para que, por donde corresponda se extiendan las siguientes letras de Tesorería a ciento ochenta días de plazo y a la orden de los señores Esteban Semmartin y Cía.: una por (\$ 204.630,32 o/s.) doscientos cuatro mil seiscientos treinta pesos con treinta y dos centavos oro sellado y otra por (\$ 17.981,46 o/s) diez y siete mil novecientos ochenta y un pesos con cuarenta y seis centavos oro sellado, en concepto del 50 por ciento de referencia; y una por (\$ 6138,92 o/s) seis mil ciento treinta y ocho pesos con noventa y dos centavos oro sellado y otra por (\$ 539,44 o/s) quinientos treinta y nueve pesos con cuarenta y cuatro centavos oro sellado, correspondientes, respectivamente, a los intereses del 6 % del importe de las dos primeras letras.

2° Impútese a las Leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, noviembre 16 de 1923.

Vistos y considerando:

Que los señores Dates y Hunt haciendo referencia al material rodante que, con destino al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y procedente de «Les Ateliers Metallurgiques a Nivelles» de Bélgica, les ha adquirido el Gobierno de la Provincia en la suma de pesos 715.023,36 oro sellado, y en un todo de acuerdo con el decreto número 447 del Poder Ejecutivo

dictado el 1º de octubre de 1923, se presentan a fojas 1 comunicando que han cedido sus derechos de cobro de todas las letras emergentes de esa operación al Banco Holandés de la América del Sud;

Que en consecuencia dichos señores solicitan se disponga que, sin perjuicio de las letras de Tesorería números 73 y 74 por pesos 286.009,34 oro sellado y pesos 8580,28 oro sellado, ya emitidas con fecha 3 de octubre próximo pasado, las letras de Tesorería que se expidan en lo sucesivo sean directa y exclusivamente a la orden del Banco Holandés de la América del Sud, quien se reservará el derecho de que estas sean otorgadas en pesos moneda nacional de curso legal;

El Poder Ejecutivo, de acuerdo a lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, por la Contaduría General y en virtud de hallarse la solicitud de referencia comprendida en las cláusulas establecidas en el artículo 42 del contrato celebrado el 5 de mayo de 1923, entre el Gobierno de la Provincia y los señores Dates y Hunt —

RESUELVE:

1º En lo sucesivo las letras de Tesorería que deban expedirse por el concepto expresado, se harán a la orden del Banco Holandés de la América del Sud, pudiendo éste reservarse el derecho de que ellas sean otorgadas en pesos moneda nacional de curso legal.

2º Comuníquese y pase a la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente a los señores Dates y Hunt y a quien legalmente represente al Banco Holandés de la América del Sud.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

La Plata, septiembre 19 de 1923.

Vistos y considerando:

Que a fojas 1, se presentan los señores Dates y Hunt, solicitando el pago de \$ 6549,67 o/s y \$ 3299,98 o/s importes del 6 % de interés anual respectivamente, de las letras de Tesorería números 49, 50 y 51 por \$ 219.542,40 o/s y números 52

y 53 por \$ 110.614,15 o/s correspondiente al 40 % del material rodante adquirido para los nuevos ramales del ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V;

Que los artículos 42, 54 y 55 del contrato de fecha 5 de mayo próximo pasado, establecen que el interés de las letras de Tesorería con que se paguen los certificados y demás créditos relativos a las aludidas construcciones, se abonarán en efectivo o se cargarán en las mismas letras y que su tasa será fijada en 6 % anual;

Por ello, el Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y Contaduría General —

RESUELVE:

1º Pase al Ministerio de Hacienda, para que, por Tesorería General se entregue a los señores Dates y Hunt la suma de (\$ 22.385,56 $\frac{m}{n}$) veintidós mil trescientos ochenta y cinco pesos con cincuenta y seis centavos moneda nacional, importe correspondiente al 6 % de interés anual sobre la suma total de las referidas letras de Tesorería.

2º Impútese a las Leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3º Comuníquese, etc.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

La Plata, septiembre 25 de 1923.

Vistos. Y considerando:

Que los señores Dates y Hunt se presentan a fojas 1, comunicando que el día 23 de agosto próximo pasado ha sido embarcado en el vapor «Therese Horn», el siguiente material fijo para la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a que se refiere el respectivo contrato celebrado el 5 de mayo de 1923, con el Gobierno de la Provincia:

	a \$ o/s.	\$ o/s.
a) 4088 toneladas rieles	95,57 que importan	390 212,31
b) 290 » eelisas	110,27 »	31.978,30
c) 24 » bulones	198,56 »	4.765,44
d) 92 » tirafondos	198,56 »	18.267,52
	Que suman en total.....	445.223,57

Que estos precios son los estipulados en el ítem 6° del artículo 36 del referido contrato, y que de acuerdo al artículo 48 del mismo, corresponde abonar el 30 % de ese importe total, más los respectivos intereses;

Que, en consecuencia, los señores Dates y Hunt solicitan se expidan dos letras de Tesorería, una a su orden y la otra a la de los señores Esteban Semmartín y Cía.

El Poder Ejecutivo, de acuerdo a ello y a lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y por la Contaduría General —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que se extienda a la orden de los señores Esteban Semmartín y Cía., una letra de Tesorería a ciento ochenta (180) días, por ciento veintidós mil quinientos sesenta y siete pesos con siete centavos oro sellado (\$ 122.567,07 o/s.), más el 6 % de interés, o sean tres mil seiscientos setenta y siete pesos con un centavo oro sellado (\$ 3677,01 o/s.), que hacen un total de ciento veintiséis mil doscientos cuarenta y cuatro pesos con ocho centavos oro sellado (\$ 126.244,08 o/s.); y otra letra a igual plazo, a la orden de los señores Dates y Hunt, por once mil pesos oro sellado (\$ 11.000 o/s.), más sus intereses del 6 %, que importan trescientos treinta pesos oro sellado (\$ 330 o/s.), que suman en total once mil trescientos treinta pesos oro sellado (\$ 11.330 o/s.).

2° Impútese a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, septiembre 29 de 1923.

Vistos. Y considerando:

Que los señores Dates y Hunt se presentan por nota que corre a fojas 1, comunicando que en el vapor «Scandia», salido del puerto de Amberes el día 4 del actual, ha sido embarcado el siguiente material fijo para la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V:

	a \$ o/s.	\$ o/s.
a) 901 toneladas rieles	95,57 que importan	86.108,57
b) 12 » bulones.....	198,56 »	2382,72
c) 100 » tirafondos.....	198,56 »	19 856,—
	Total.....	108.347,29

Que en consecuencia, de acuerdo con los artículos 24 y 48 del respectivo contrato celebrado el 5 de mayo de 1923 con el Gobierno de la Provincia, solicitan se les extienda dos letras de Tesorería, una a la orden de ellos y la otra a la de los señores Esteban Semmartín y Cía., equivalentes al 30 % del importe total de referencia, más los intereses correspondientes del 6 %;

Que los precios fijados a esos materiales son los establecidos en el ítem 6, incisos a), c) y d), respectivamente, del artículo 36 del aludido contrato.

El Poder Ejecutivo, conforme a lo expuesto y a lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y por la Contaduría General —

RESUELVE:

1º Pase al Ministerio de Hacienda para que por donde corresponda se expida una letra de Tesorería a ciento ochenta días, por treinta mil cien pesos oro sellado (\$ 30.100 o/s.), más novecientos tres pesos oro sellado (\$ 903 o/s.), correspondientes al 6 % del interés, lo que hace un total de treinta y un mil tres pesos oro sellado (\$ 31.003 o/s.), a la orden de los señores Esteban Semmartín y Cía.; y otra a igual plazo, por dos mil cuatrocientos cuatro pesos con diez y ocho centavos oro sellado (\$ 2404,18 o/s.), más setenta y dos pesos con doce centavos oro sellado (\$ 72,12 o/s.), importe de sus intereses del 6 %, que hacen un total de dos mil cuatrocientos setenta y seis pesos con treinta centavos oro sellado (pesos 2476,30 o/s.), a la orden de los señores Dates y Hunt.

2º Impútese a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3º Comuníquese a quienes corresponda.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 5 de 1923.

Vistas estas actuaciones elevadas por el Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y que se refieren a la licitación que con destino a la adquisición de 13.000 toneladas de carbón «Cardiff», ha tenido lugar en el mismo, el día 30 de noviembre próximo pasado, de acuerdo a la resolución de fecha 15 del mismo mes, dictada a fojas 9; y —

Considerando:

Que han sido proponentes a esa licitación, en un todo de conformidad con el respectivo pliego de condiciones, las firmas Wilson, Sons y Compañía Limitada, Acosta y Compañía y Cory Brothers y Compañía Limitada, quienes han cotizado los siguientes precios por tonelada: 12,38 oro sellado, 12,63 oro sellado y 12,60 oro sellado, respectivamente;

Que como la propuesta más ventajosa excede de doscientos cincuenta mil pesos moneda nacional, corresponde, de acuerdo con los artículos 75 y 76 de la Ley de Contabilidad, llamar a mejora de precio entre las casas concurrentes.

Por ello, el Poder Ejecutivo, en concordancia con lo informado por el citado Ferrocarril y por la Contaduría General —

RESUELVE:

1º Autorízase a la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, para que dentro de siete días proceda al correspondiente llamado de mejora de precios.

2º Las publicaciones respectivas se harán en los siguientes diarios: «El Día», «Buenos Aires», «La Opinión» y «El Boletín Oficial», de La Plata, y «La Epoca», «La Unión» y «Ultima Hora», de la Capital Federal.

3º Hágase saber a los señores Contador de la Provincia y Escribano Mayor de Gobierno, para que concurren a presenciar el acto, y vuelva a sus efectos al citado Ferrocarril.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

La Plata, diciembre 5 de 1923.

Vistos. Y considerando:

Que la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, remite el certificado número 3 de los trabajos efectuados por la empresa Dates y Hunt, durante el mes de octubre próximo pasado, en los ramales en construcción del citado Ferrocarril de La Plata a Avellaneda y de Beguerie a Azul;

Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 54 del contrato de fecha 5 de mayo de 1923, celebrado entre el Gobierno de la Provincia y la citada empresa, deben expedirse letras de Tesorería por el importe correspondiente;

Que los trabajos efectuados hasta la fecha del certificado aludido, suman pesos 119.409,66 oro sellado, de la que, descontados los importes de los certificados anteriores, que ascienden a pesos 45.734,69 oro sellado, resulta que la cantidad del certificado número 3 es de pesos 73.674,97 oro sellado;

Que corresponde también abonar los intereses respectivos al 6 % anual, retener en concepto de garantía el 5 % del importe del certificado número 3 y ser entregadas las letras, unas a la orden de los señores Dates y Hunt y otras a la orden de los señores Campagno Hermanos, por haberlo así solicitado aquellos señores.

El Poder Ejecutivo, de acuerdo a lo informado por la citada Superintendencia y por la Contaduría General —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que expida las siguientes letras de Tesorería, a ciento ochenta días, en pago de los trabajos de referencia, a favor de los señores Dates y Hunt: una por tres mil seiscientos ochenta y tres pesos con setenta y cuatro centavos oro sellado (\$ 3683,74 o/s.), importe del 5 % de garantía a que se refieren los artículos 2°, inciso 12 de la Ley 18 de octubre de 1907 y 52 del contrato respectivo, la que deberá quedar retenida en garantía, con ingreso a la cuenta «Depósito en Garantía»; y otra por cuarenta y un mil cuatrocientos veinte pesos con setenta y cuatro centavos oro sellado (\$ 41.420,74 o/s.); y otra por catorce mil pesos oro sellado (\$ 14.000 o/s.); y a favor de los señores

Campagno Hermanos, una por (\$ 14.570,49 o/s.) catorce mil quinientos setenta pesos con cuarenta y nueve centavos oro sellado; y en concepto de los respectivos intereses al 6 % anual, las siguientes: a la orden de los señores Dates y Hunt, una por mil doscientos cuarenta y dos pesos con sesenta y dos centavos oro sellado (\$ 1242,62 o/s.), y otra por cuatrocientos veinte pesos oro sellado (\$ 420 o/s.); y a la orden de los señores Campagno Hermanos, una por cuatrocientos treinta y siete pesos con once centavos oro sellado (\$ 437,11 o/s.).

2° Impútese a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 18 de 1923.

Vistos y considerando:

Que la Empresa Dates y Hunt acompaña certificado número 4 correspondiente a los trabajos efectuados durante el mes de noviembre próximo pasado, en la construcción de los ramales de La Plata a Avellaneda y Carlos Beguerie a Azul, del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V;

Que a la vez presenta planilla número 3 por transportes efectuados durante los meses de octubre y noviembre últimos, en virtud de esas construcciones;

Que los trabajos efectuados hasta la fecha del certificado aludido, suman pesos 202.641,46 oro sellado, de lo cual, descontados los importes de los certificados números 1, 2 y 3 inclusive, que ascendieron a pesos 119.409,66 oro sellado, resulta que el certificado número 4, suma la cantidad de pesos 83.231,80 oro sellado;

El Poder Ejecutivo, de acuerdo a lo establecido en los artículos 52 y 54 del contrato de fecha 5 de mayo de 1923 celebrado con la Empresa recurrente; al pedido que ésta formula en cuanto a nombre de quien deben ser extendidas las letras correspondientes al pago de esos trabajos; y a lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y por la Contaduría General —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que expida las siguientes letras de Tesorería a ciento ochenta días de plazo, en pago de los trabajos de referencia: una letra por cuatro mil pesos oro sellado (\$ 4.000 $\frac{\%}{s}$), a la orden de los señores Compagno Hermanos, y tres letras a la orden de los señores Dates y Hunt por catorce mil ochenta pesos oro sellado (\$ 14.080 $\frac{\%}{s}$); catorce mil ochenta pesos oro sellado (\$ 14.080 $\frac{\%}{s}$), y por cuarenta y cinco mil ochocientos noventa y seis pesos con noventa y dos centavos oro sellado (\$ 45.896,92 $\frac{\%}{s}$), cada una, respectivamente; y en concepto de intereses al 6 % anual, sobre el valor total de estas letras, una a la orden de los señores Compagno Hermanos por ciento veinte pesos con doce centavos oro sellado (\$ 120,12 $\frac{\%}{s}$) y tres letras a la orden de los señores Dates y Hunt, por cuatrocientos veintidós pesos con cuarenta centavos oro sellado (\$ 422,40 $\frac{\%}{s}$); por cuatrocientos veintidós pesos con cuarenta centavos oro sellado (\$ 422,40 $\frac{\%}{s}$) y por mil trescientos setenta y seis pesos con noventa centavos oro sellado (\$ 1.376,90 $\frac{\%}{s}$), cada una, respectivamente.

2° Por el mismo Departamento se expedirá también una letra de Tesorería a igual plazo que las anteriores y a la orden de los señores Dates y Hunt, por cuatro mil ciento sesenta y un pesos con cincuenta y nueve centavos oro sellado (\$ 4.161,59 $\frac{\%}{s}$), importe del 5 % del valor real del certificado número 4, la que, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 2°, inciso 12 de la Ley 18 de octubre de 1907 y 52 del contrato de fecha 5 de mayo de 1923, quedará retenida en garantía, debiendo ingresar a la cuenta «Depósito en Garantía».

3° Por el citado Ministerio se dispondrá también, se transfiera al ítem 130 del Presupuesto vigente (partida de pesos 600.000 moneda nacional, destinada al pago de fletes, pasajes, etc.), la suma de mil nueve pesos con veintinueve centavos oro sellado (\$ 1.009,29 $\frac{\%}{s}$), importe de la planilla número 3 por transportes efectuados durante los meses de octubre y noviembre próximos pasados, sobre lo cual ya se ha hecho referencia.

4° Impútese a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

5° Comuníquese, etc.

OANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 19 de 1923.

Vistos y considerando:

Que los señores Dates y Hunt, por nota que obra a foja 1 se presentan comunicando que el día 27 de noviembre de 1923 partió del Puerto de Amberes el vapor «Olympier» con una partida de material fijo correspondiente a la compra que han efectuado últimamente en las usinas John Cockerill, S. A. y Ougree, Marihaye, Bélgica, de acuerdo con el contrato fecha 5 de mayo de 1923 y el decreto del 1° de octubre próximo pasado;

Que ese material es destinado a la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y su detalle es como sigue:

	a \$ o/s.	son \$ o/s.
3.439.495 kilogramos de rieles	79,48	273.371,06
28.668 » tornillos	155,30	4.452,14
130.560 » tirafondos	148,82	19.429,93
Lo que en total son		297.253,13

Que conforme a lo determinado en el artículo 48 del contrato aludido corresponde abonar a dichos señores el 30 % sobre la suma de pesos 297.253,13 oro sellado, a que asciende el importe de esos materiales, o sean pesos 89.175,94 oro sellado;

Que en consecuencia, solicitan los señores Dates y Hunt, se les expidan dos letras de Tesorería una por pesos 76.316,36 oro sellado y otra por pesos 12.859,58 oro sellado y otras dos por los intereses de estas cantidades al 6 % anual, todas a 180 días de plazo;

El Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo informado por la Superintendencia Técnica de dicho Ferrocarril y por la Contaduría General —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt, las siguientes letras de Tesorería, a ciento ochenta días de plazo, en pago del material de referencia: una letra por setenta y seis mil trescientos diez y seis pesos con treinta y seis centavos oro sellado (\$ 76.316,36 $\frac{\%}{s}$), y otra por doce mil ochocientos cincuenta y nueve pesos con cincuenta y ocho centavos oro sellado (\$ 12.859,58 $\frac{\%}{s}$); y en concepto de intereses al 6 % anual sobre el importe total de estas dos letras, a nombre de los mismos señores y a igual plazo,

una por dos mil doscientos ochenta y nueve pesos con cuarenta y nueve centavos oro sellado (\$ 2.289,49 $\frac{\%}{s}$), y otra por trescientos ochenta y cinco pesos con setenta y ocho centavos oro sellado (\$ 385,78 $\frac{\%}{s}$).

2° El importe total de lo dispuesto en el artículo anterior, que suma pesos 91.851,21 oro sellado, se imputará a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 21 de 1923.

De acuerdo a la nota del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, en la que solicita se le autorice a abonar, de la partida del ítem 122 del Presupuesto vigente, destinada a combustibles cuya entrega al Ferrocarril se ha dispuesto por resolución dictada el 17 de septiembre próximo pasado, en el expediente letra M, número 472, año 1923, a los señores Cory Brothers y Compañía Limitada, el saldo correspondiente al carbón Cardiff adquirido de acuerdo a la resolución de fecha 6 de febrero próximo pasado, recaída en el expediente letra M, número 649, año 1922, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Autorízase a la Superintendencia del citado Ferrocarril para que, de la respectiva partida, abone a los señores Cory Brothers y Compañía Limitada, la suma de cincuenta y ocho mil seiscientos cuarenta y nueve pesos con noventa y tres centavos moneda nacional, correspondiente al saldo de la compra de referencia.

2° Comuníquese y vuelva a sus efectos al Ferrocarril recurrente.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 21 de 1923.

Vista la cuenta que presenta la institución «Bureau Veritas» por inspección y recepción en Metz y Amberes en las usinas Cockerill de Seraing, Ougréé Marihaye de Rodange, Boulonnerie de Mariemont de Haine Saint Pierre, Boulonnerie de La Louvir en La Louviere, y Ougréé Marihaye en Ongreé de los materiales destinados a los ramales en construcción del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y —

Considerando:

Que a la citada institución por resolución dictada el 11 de junio del corriente año en el expediente letra S, número 214, año 1923, se encargó la recepción del material especificado en el artículo 37 del convenio celebrado el 5 de mayo de 1923 por el Gobierno de la Provincia, con los señores Dates y Hunt;

Que la Contaduría General al informar sobre las condiciones del respectivo pago, expresa que corresponde modificar el artículo 4°, de la resolución mencionada, por cuanto en ella se dispuso que el gasto se atendería de Rentas Generales, con cargo de reintegro del producido de la explotación de las obras de referencia, siendo que en realidad debió establecerse que sería reintegrado de los fondos autorizados por las Leyes del 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922;

El Poder Ejecutivo, de acuerdo a ello y a lo informado por la Superintendencia Técnica del citado Ferrocarril —

RESUELVE:

1° Modifícase el artículo 4° de la resolución aludida, en el sentido de que el gasto referido en el mismo, será con reintegro de los fondos autorizados por las Leyes del 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922, y no con cargo de reintegro al producido de la explotación, como se determinó en dicho artículo.

2° Pase al Ministerio de Hacienda para que, por Tesorería General se abone a quien legalmente represente a la institución «Bureau Veritas», la suma de diez mil cincuenta y seis pesos con veintidós centavos moneda nacional (\$ 10.056,22 $\frac{m}{n}$), importe de la recepción de los siguientes materiales: cuatro millones novecientos ochenta y cinco mil cuatrocientos cincuenta y siete kilogramos de rieles de treinta y un kilogramos doscientos noventa mil ciento cuarenta kilogramos de eclisas para rieles, ciento noventa y tres mil setecientos kilogramos de tirafondos

y treinta y seis mil novecientos sesenta kilogramos de bulones, tuercas y arandelas.

3° El presente pago se hará conforme a lo dispuesto en el artículo 4° de la resolución fecha 11 de junio del año en curso, dictada en el expediente letra S, número 214, año 1923 y de acuerdo a la parte modificada por el artículo 1° de la presente resolución.

4° Comuníquese y agréguese copia autenticada de esta resolución al expediente letra S, número 214, año 1923.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, diciembre 31 de 1923.

Vista la nota de foja 1 en la que la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, solicita sea ampliada a contar desde el primero de enero próximo la partida de pesos 27.000 moneda nacional, que recibe mensualmente para sueldos y gastos, hasta la suma de pesos 40.000 moneda nacional, por ser aquélla insuficiente en virtud del impulso que ha debido darse a las obras en ejecución, lo cual demanda y demandará cada vez mayores necesidades, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Ampliase, a contar del 1° de enero próximo, hasta la suma de pesos cuarenta mil moneda nacional (\$ 40.000 $\frac{m}{n}$), la partida de pesos veintisiete mil moneda nacional (\$ 27.000 $\frac{m}{n}$), que recibe mensualmente la Superintendencia Técnica de dicho Ferrocarril para sueldos y gastos de la misma.

2° La Contaduría General liquidará, a contar desde la fecha indicada en el artículo anterior, mensualmente, a favor del Habilitado de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, planilla por la suma de pesos cuarenta mil moneda nacional (\$ 40.000 $\frac{m}{n}$), con destino al gasto expresado en el exordio de la presente.

3° La suma que se hace mención en el artículo anterior, se atenderá en la forma indicada en el artículo 5° del decreto número 51 de fecha 25 de julio de 1922.

4° Comuníquese a quienes corresponda y pase a la Contaduría General, a sus efectos.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, enero 4 de 1924.

Visto el presente expediente, y —

Considerando:

Que a fojas 2 los señores Dates y Hunt se presentan comunicando que el día 21 de diciembre próximo pasado, partió del puerto de Amberes el vapor «Belgique», con las siguientes partidas de material fijo destinado a la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y correspondiente a la última compra que han efectuado en las usinas John Cockerill, S. A. y Ougréé Marihaye, Bélgica, de acuerdo con el contrato fecha 5 de mayo de 1923, que tiene celebrado con el Gobierno de la Provincia y con el decreto de fecha 1° de octubre del año próximo pasado;

	a \$ o/s. ton.	\$ o/s.
3.073.835 kilogramos rieles	79,48	241.308,40
304.688 » eclisas	98,28	29.944,74
30.885 » bulones	155,30	4.796,44
116.280 » tirafondos	148,52	17.304,79
Total.....		296.354,37

Que el envío de ese material se comprueba también con el telegrama que corre a foja 1 enviado por el ingeniero Abraham Tapia, quien desempeña en el extranjero las funciones de delegado de la Provincia para la recepción del citado material;

Que conforme a lo establecido en los artículos 48 y 54 de dicho contrato, debe abonarse el 30 por ciento del importe total del material mencionado, en letras de Tesorería, a 180 días, más los intereses correspondientes al 6 % anual;

Por lo expuesto, y en concordancia con lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que por donde corresponda, se expidan a 180 días de plazo y a la orden de los señores Dates y Hunt, las siguientes letras de Tesorería: una por setenta y seis mil ciento noventa y dos pesos con noventa y seis centavos oro sellado (\$ 76.192,96 $\%$) y otra, por doce mil setecientos trece pesos con treinta y cinco centavos oro sellado (\$ 12.713,35 $\%$), en pago del 30 % del importe total del mate-

rial aludido; y en concepto de intereses al 6 % anual por la suma total de estas letras, una por dos mil doscientos ochenta y cinco pesos con setenta centavos oro sellado (\$ 2.285,70 $\frac{\text{o}}{\text{s}}$), y otra por trescientos ochenta y un pesos con cuarenta centavos oro sellado (\$ 381,40 $\frac{\text{o}}{\text{s}}$).

2º La suma total de pesos 91.573,50 oro sellado, a que asciende el importe de las letras determinadas en el artículo anterior, se imputará a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3º Comuníquese, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, enero 9 de 1924.

Vista la nota de foja 1, en la cual los señores Dates y Hunt, solicitan se les abone el 20 % del importe del material fijo que a continuación se detalla y que han adquirido de acuerdo con el contrato de 5 de mayo de 1923, que tienen celebrado con el Gobierno de la Provincia para la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V:

A los señores Schneider y Compañía (Creusot):

	a \$ o/s. c/n.	\$ o/s.
10 puentes de 5 m.	424,—	4240,—
17 " 10 "	1670,—	28.390,—
10 " 30 "	9490,—	94.900,—
7 " 50 "	20.100,—	140.700,—
		<u>278.230,—</u>

Al señor John Maclaren:

5 puentes de 20 m.	5390,—	26.900,—
		<u>295.190,—</u>

y, considerando:

Que la Superintendencia Técnica de dicho Ferrocarril informa a fojas 2 que, si se abona el importe de ese material conforme lo establece el artículo 48 del contrato en lo relativo al 50 % ocurriría que sería pagado antes de ser entregado en las condiciones estipuladas en el artículo 36 donde se ha fijado el precio por cada puente armado colocado y pintado;

Que, en consecuencia, corresponde establecer que ese 50 % será abonado en la siguiente forma: 25 % al recibo del material en depósito en La Plata, y el 25 % restante al cumplir con el requisito del artículo 36, ítems 23 al 27 del contrato o sea una vez que los puentes hayan sido colocados armados y pintados.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que por donde corresponda se expidan a favor de los señores Dates y Hunt, las siguientes letras de Tesorería a ciento ochenta días de plazo; una por cuarenta y cuatro mil novecientos veinte pesos con nueve centavos oro sellado (\$ 44.920,09 $\frac{\%}{s}$), y otra, por catorce mil ciento cinco pesos con noventa y un centavos oro sellado (\$ 14.105,91 $\frac{\%}{s}$), en pago del 20 % del importe del material aludido y en concepto de intereses del 6 % anual por la suma total de estas letras; una, por mil trescientos cuarenta y siete pesos con sesenta centavos oro sellado (\$ 1.347,60 $\frac{\%}{s}$), y otra, por cuatrocientos veintitrés pesos con diez y ocho centavos oro sellado (\$ 423,18 $\frac{\%}{s}$), respectivamente.

2° En cuanto al resto del 80 % se abonará en la siguiente forma: 30 % como establece el artículo 48 del referido contrato; 25 % al recibo del material en depósito en La Plata y el 25 % restante, al cumplir con el requisito del artículo 36 ítems 23 al 27 del citado contrato, o sea una vez que los puentes hayan sido colocados armados y pintados.

3° La suma total es de pesos 60.796,78 oro sellado, a que asciende el importe de las letras determinadas en el artículo 1°, se imputará a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

4° Comuníquese, etc.

CANTILLO:
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, enero 19 de 1924.

Visto el presente expediente, y —

Considerando:

Que los señores Dates y Hunt, a cargo de quienes se encuentran las obras de ampliación de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, elevan pla-

nilla de fletes número 4, correspondiente al mes de diciembre de 1923 y certificado número 5, de los trabajos que han efectuado durante el mes de diciembre de 1923 en el ramal de La Plata a Avellaneda y de Beguerie a Azul, de dicho Ferrocarril; y solicitan a su vez se les extiendan por el importe respectivo letras de Tesorería, unas a la orden de ellos mismos y otras a la de los señores Compagno Hermanos;

Que los trabajos efectuados hasta dicha fecha importan pesos 284.399,13 oro sellado, de lo cual, descontadas las sumas de los certificados números 1 al 4, inclusive, que ascienden a pesos 202.641,46 oro sellado, resulta que la cantidad real del certificado número 5 es de pesos 81.757,67 oro sellado;

Que de esta cantidad deben descontarse pesos 11.225,28 oro sellado, importe de los fletes según planilla número 4 y transferirlos al ítem 130 del Presupuesto vigente, en 1923 (partida de pesos 600.000 moneda nacional);

Que de acuerdo con el convenio de 5 de mayo de 1923, celebrado entre el Gobierno de la Provincia y los señores Dates y Hunt, corresponde: extender letras de Tesorería, a 180 días de plazo por el saldo respectivo o sean pesos 70.532,39 oro sellado; retener en concepto de garantía, pesos 4.087,88 oro sellado, o sea el 5 % sobre pesos 81.757,67 oro sellado, que es el valor real del certificado número 5; y expedir también letras de Tesorería a igual plazo que aquéllas por intereses al 6 % anual del importe líquido del certificado número 5 o sea sobre pesos 66.444,51 oro sellado;

Por ello y de acuerdo con lo informado por la Superintendencia Técnica del citado Ferrocarril y por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

Art. 1° Pase al Ministerio de Hacienda para que expida las siguientes letras de Tesorería en pago de los trabajos referidos y de los respectivos intereses; en pago de los trabajos, una a la orden de los señores Compagno Hermanos por catorce mil ochenta pesos oro sellado (\$ 14.080 $\frac{\%}{s}$), y tres a la orden de los señores Dates y Hunt, una por seis mil pesos oro sellado (\$ 6000 $\frac{\%}{s}$); una, por cuarenta y seis mil trescientos sesenta y cuatro pesos con cincuenta y un centavos oro sellado (\$ 46.364,51 $\frac{\%}{s}$) y la otra, por cuatro mil ochenta y siete pesos con ochenta y ocho centavos oro sellado (\$ 4.087,88 $\frac{\%}{s}$), que

deberá retenerse en concepto de garantía e ingresar a la cuenta «Depósito en Garantía»; y en pago de los intereses, una a la orden de los señores Compagno Hermanos, por cuatrocientos veintidós pesos con cuarenta centavos oro sellado (\$ 422,40 %_s), y dos a la orden de los señores Dates y Hunt, una por ciento ochenta pesos oro sellado (\$ 180 %_s), y la otra, por mil trescientos noventa pesos con noventa y tres centavos oro sellado (\$ 1.390,93 %_s).

2º Por dicho Ministerio se dispondrá también, se transfiera al ítem 130 del Presupuesto vigente de 1923, (partida de pesos 600.000 moneda nacional, destinada a fletes, pasajes, etc.), la suma de once mil doscientos veinticinco pesos con veintiocho centavos oro sellado (\$ 11.225,28 %_s), importe de la planilla número 4, correspondiente a transportes efectuados durante el mes de diciembre del año próximo pasado.

3º Impútese a las leyes de 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

4º Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, enero 21 de 1924.

Vistas estas actuaciones, y —

Considerando:

Que por telegrama que obra a foja 1, el ingeniero Abraham Tapia designado por el Poder Ejecutivo para la recepción en Europa del material destinado a la ampliación de los ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, comunica de Bruselas que el vapor «Eglantier» salió con 3.203.223 kilos de rieles, 16.668 kilos de tornillos y 110.160 kilos de tirafondos;

Que los señores Dates y Hunt, a cargo de quienes se encuentran esas obras, comunican a su vez que el día 23 de diciembre último, partió del puerto de Amberes el referido vapor con la mencionada partida de material fijo, correspondiente a la última compra que ellos han efectuado a las usinas John Cockerill, S. A. y Ougrée Maryhayé, Belgique de acuerdo con el contrato de 5 de mayo del año próximo pasado, que tiene celebrado con el Gobierno de la Provincia y conforme con el decreto del Poder Ejecutivo fecha 1º de octubre del mismo año;

Que de acuerdo con el artículo 48 del citado contrato, corresponde pagar a los señores Dates y Hunt el 30 % del importe de dicho material en letras de Tesorería, a 180 días de plazo, más los intereses respectivos al 6 % anual;

Por ello, y de acuerdo con lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a la orden de los señores Dates y Hunt, a 180 días de plazo, una letra de Tesorería, por setenta mil doscientos cinco pesos con noventa y cinco centavos oro sellado (\$ 70.205,95 $\frac{\%}{s}$), y otra por once mil ochocientos sesenta y seis pesos con cuarenta y seis centavos oro sellado (\$ 11.866,46 $\frac{\%}{s}$), en pago del 30 % de pesos 273.574,71 oro sellado, a que asciende el importe total del referido material, según el siguiente detalle: pesos 254.592,16 oro sellado, por 3.203.223 kilos de rieles, a razón de pesos 79,48 oro sellado la tonelada; pesos 2.588,54 oro sellado, por 16.668 kilos de tornillos, a pesos 155,30 oro sellado la tonelada; y pesos 16.394,01 oro sellado, por 110.160 kilos de tirafondos, a pesos 148,82 oro sellado la tonelada.

2º Por el mismo Ministerio se expedirán también a favor de los señores Dates y Hunt, a 180 días de plazo y en concepto de intereses al 6 % anual del importe total de las letras a que se refiere el artículo anterior, una letra de Tesorería por dos mil ciento seis pesos con diez y ocho centavos oro sellado (\$ 2.106,18 $\frac{\%}{s}$) y otra por trescientos cincuenta y cinco pesos con noventa y nueve centavos oro sellado (\$ 355,99 $\frac{\%}{s}$).

3º Impútese a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922, el gasto respectivo que asciende en total a pesos 84.534,58 oro sellado.

4º Comuníquese, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, enero 22 de 1924.

Visto el presente expediente, y —

Considerando:

Que el señor representante de la Sociedad Nydqvist y Holm Aktiebolag, de Trollhattan, Suecia, con quien el Gobierno de la Provincia ha celebrado el 5 de Mayo de 1923, el contrato para la provisión de locomotoras y material de repuesto con destino al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, como en dicho contrato no se ha especificado lo relativo a la iluminación de las locomotoras, propone instalar en ellas el sistema «Aga», que importa para cada locomotora tipo «Pacific» la suma de pesos 640 oro sellado, y para las de maniobras pesos 590 oro sellado;

Que la Superintendencia de dicho Ferrocarril en su precedente informe expresa: que el consumo de aceite y kerosene para iluminación de locomotoras es, en la actualidad, de pesos 450 oro sellado, término medio, por locomotora y por año; que el consumo con el sistema «Aga» será aproximadamente de pesos 150 oro sellado, en las mismas condiciones y agregando a esta suma el interés del costo o sea pesos 44,80 oro sellado se tiene como gasto anual con ese sistema, pesos 194,80 oro sellado. De manera que queda en concepto de amortización anual la suma de pesos 255,20 oro sellado lo cual significa que antes de los tres años, estará amortizado el importe de la instalación y después dará un menor gasto anual de pesos 300 oro sellado; y que por tales motivos aconseja se acepte la propuesta aludida;

Por ello, y de acuerdo a lo informado por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Acéptase la propuesta que por intermedio de su representante formula la Sociedad Nydqvist y Holm Aktiebolag, de Trollhattan, para instalar el sistema de iluminación «Aga» en las locomotoras que deberá entregar de acuerdo al convenio celebrado el 5 de mayo de 1923, cuyo precio queda fijado en (\$ 640 o/s.) seiscientos cuarenta pesos oro sellado, para cada locomotora tipo «Pacific» y en (\$ 590 o/s.) quinientos noventa pesos oro sellado para cada locomotora de maniobra.

2° El importe respectivo se abonará conforme a lo estipulado en el artículo 4° del referido contrato.

3° Comuníquese a la Contaduría General y a la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y pase a la Escribanía Mayor de Gobierno, para que notifique la presente al señor representante de la Sociedad Nýdqvist y Holm Aktiebolag, de Trollhattan, Suecia.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, enero 22 de 1924.

Visto el convenio que obra a fojas 17, 17 vuelta y 18 y que ha sido celebrado entre el Superintendente Técnico del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V en representación del Poder Ejecutivo y don Fernando D. Guerrico, en representación de la Empresa del Ferrocarril del Sud, y —

Considerando:

Que por dicho convenio la Empresa del Ferrocarril del Sud se compromete a construir, a la altura del kilómetro 52.128 de su vía férrea, entre las estaciones Hernández y Melchor Romero, un cruce provisional a nivel con la línea en construcción de La Plata a Avellaneda del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V;

Que esa obra ha sido presupuestada en (\$ 18.086,49 $\frac{m}{n}$) diez ocho mil ochenta y seis pesos con cuarenta y nueve centavos moneda nacional, bajo la condición expresa de que si el gasto de la obra a ejecutar resultara menor de lo calculado, la Empresa del Ferrocarril Sud, se compromete a devolver la diferencia y en caso contrario el Gobierno de la Provincia a abonar el excedente, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Apruébase el contrato aludido.

2° El gasto respectivo se atenderá con imputación a las Leyes 10 de septiembre de 1923 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese y pase a la Escribanía Mayor de Gobierno, para que previa reposición de fojas notifique la presente a la Empresa del Ferrocarril del Sud.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 2 de 1924.

Vistos y considerando:

Que los señores Dates y Hunt, por nota que obra a fojas 1, se presentan comunicando que el día 20 de enero próximo pasado, ha terminado la descarga, en el puerto de La Plata del siguiente material fijo llegado en el vapor «Olympier» con destino a la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata a Meridiano V:

	a \$ o/s. ton.	\$ o/s.
3.439.495 kilogramos de rieles	79,48	273.371,06
28.668 » tornillos	155,30	4452,14
130.560 » tirafondos	148,82	19.429,93
Total		297.253,13

Que conforme a lo determinado en el artículo 48 del contrato de fecha 5 de mayo de 1923, celebrado entre el Gobierno de la Provincia y los señores Dates y Hunt, corresponde abonar el 50 % sobre la suma de \$ 297.253,13 o/s. a que asciende el importe de esos materiales o sea \$ 148.626,56 o/s.;

Que en consecuencia, solicitan los señores Dates y Hunt, se les expidan dos letras de Tesorería, una por \$ 127.193,93 oro sellado, y otra por \$ 21.432,63 o/s. y otras dos por los intereses de estas cantidades al 6 % anual; una por \$ 3815,82 oro sellado y otra por \$ 642,98 o/s., todas ellas a su orden y a ciento ochenta días de plazo;

El Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y por la Contaduría General —

RESUELVE:

1º Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt y con fecha 23 de enero próximo pasado, las siguientes letras de Tesorería a ciento ochenta días de plazo: una por (\$ 127.193,93 o/s.) ciento veintisiete mil ciento noventa y tres pesos con noventa y tres centavos oro sellado y otra por (\$ 21.432,63 o/s.) veintiún mil cuatrocientos treinta y dos pesos con sesenta y tres centavos oro sellado, en pago del material de referencia y en concepto de intereses al 6 % anual sobre el importe total de estas dos letras

y a igual plazo que las anteriores: una por (\$ 3815,82 o/s.) tres mil ochocientos quince pesos con ochenta y dos centavos oro sellado, y otra por (\$ 642,98 o/s.) seiscientos cuarenta y dos pesos con noventa y ocho centavos oro sellado.

2° El importe total de lo dispuesto en el artículo anterior que suma \$ 153.085,36 o/s., se imputará a las Leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

Art. 3° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 7 de 1924.

De acuerdo a la nota del señor Gerente del Ferrocarril del Sud en la que solicita se le entregue el importe de la cuenta que acompaña y que corresponde a la construcción del cruce a nivel provisorio a la altura del kilómetro 52.128 de su línea férrea entre las estaciones Hernández y Melchor Romero, con la línea en construcción de La Plata a Avellaneda del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, cuyo convenio ha sido aprobado por resolución de 22 de enero de 1924 dictada en el expediente S, 582 de 1923, El Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que por Tesorería General, se entregue a quien legalmente represente a la Empresa del Ferrocarril del Sud la suma de (\$ 18.086,49 $\frac{m}{n}$) diez y ocho mil ochenta y seis pesos con cuarenta y nueve centavos moneda nacional, importe de la cuenta de fojas 2 correspondiente a la construcción del cruce aludido.

2° Páguese de Rentas Generales con cargo de reintegro de las Leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° A los fines determinados en el convenio respectivo en lo que se refiere al excedente o remanente de la suma a invertir y cuya entrega se dispone por el artículo 1°, el Ferrocarril del Sud deberá rendir cuenta documentada.

4° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 7 de 1924.

Pase al Ministerio de Hacienda para que por Tesorería General se entregue al Habilitado de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V la suma de (\$ 4472,40 $\frac{m}{n}$) cuatro mil cuatrocientos setenta y dos pesos con cuarenta centavos moneda nacional, importe de la adjunta planilla de viático del personal de inspección de materiales en el extranjero, de la citada Superintendencia, por el mes de enero del corriente año.

El importe respectivo se atenderá de rentas generales, con cargo de reintegro de la Ley de 10 de septiembre de 1913, según resolución de fecha 16 de junio de 1923 e insistencia del 17 de agosto del mismo año.

Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, viáticos del personal en el extranjero, por enero de 1924, pesos 4472,40 moneda nacional.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 13 de 1924.

Considerando:

Que por nota que corre a fojas 1 y 2 del presente expediente, la Empresa Dates y Hunt, que tiene a su cargo la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, según convenio celebrado el 5 de mayo de 1923, solicita se fije un Item más en el contrato, para el acarreo del material destinado a las obras de arte delante de la enrielladura, del ramal de La Plata a Avellaneda;

Que el artículo 10 del contrato determina que la Empresa deberá entregar la primera sección lista para el servicio dentro de los doce meses de la fecha de la recepción del kilometraje total de replanteo, siempre que no medien las circunstancias previstas en el artículo 2º, inciso 4º de la Ley de 14 de octubre de 1907;

Que ese inciso establece: «Los terrenos necesarios para la construcción de las vías, estaciones, talleres, etc., serán oportuna y gratuitamente entregados por el Poder Ejecutivo. En el caso que por falta de entrega a los contratistas de dichos terre-

nos salvo caso de fuerza mayor, los trabajos sufrieran demoras, los contratistas tendrán derecho a un aumento de tiempo en el término fijado para la terminación de las obras, igual al tiempo que se hubiese perdido por dicha falta y también a la indemnización de los perjuicios justificados. En el caso de falta de entrega por fuerza mayor, los contratistas sólo tendrán derecho a un aumento en el término fijado igual al tiempo que se hubiese perdido por esa causa».

Que si bien es cierto que ya ha sido entregada la tierra, con ello no se ha colocado al contratista en condiciones de realizar el transporte, por los medios previstos; puesto que aún no se ha establecido el cruce provisorio con el Ferrocarril del Sud;

Que, por otra parte, si fuera preciso esperar la instalación del cruce sería necesario otorgar a la Empresa prórrogas equivalentes a la habilitación del mismo y resarcirla de los perjuicios consiguientes, a pesar de lo cual siempre se retrasaría la obra enormemente;

Que, además, en general en todas las construcciones que se llevan a cabo en el país se proveen en los convenios respectivos de un Item para acarreo y en la mayoría de los contratos para construcciones civiles se agrega la cláusula llamada «Trabajos no clasificados» que comprenden obras imposibles de prever o detallar en el correspondiente contrato.

El Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo informado por la Superintendencia del Ferrocarril aludido —

RESUELVE:

1º Fíjase, en la forma que a continuación se expresa, un Item más al artículo 36 del contrato de fecha 5 de mayo de 1923, celebrado entre el Gobierno de la Provincia y los señores Dates y Hunt: Item 64, acarreo del material necesario para la construcción de las obras de arte delante de la enrielladura, del ramal de La Plata a Avellaneda, a razón de tres pesos con cincuenta y dos centavos oro sellado (\$ 3,52 $\frac{2}{100}$), la tonelada.

2º Comuníquese y pase a la Escribanía Mayor de Gobierno para que notifique la presente a la mencionada Empresa.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 14 de 1924.

Considerando :

Que a fojas 2 los señores Dates y Hunt se presentan comunicando que el día 27 de enero próximo pasado, partió del puerto de Amberes el vapor «Gouvener Landshere» con la siguiente partida de material fijo destinada a la construcción de los ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y correspondiente a la última compra que han efectuado a las usinas John Cockerill S. A. y Ougréé Marihaye de Bélgica, de acuerdo con el contrato de fecha 5 de mayo de 1923, celebrado al efecto con el Gobierno de la Provincia y conforme al decreto del Poder Ejecutivo, fecha 1° de octubre de 1923:

	a \$ o/s. ton.	\$ o/s.
3.026.437 kilogramos rieles	79,48	240.541,21
404.360 » eclisas	98,28	39.740,50
34.857 » tornillos	155,30	5413,29
122.500 » tirafondos	148,82	18.230,45
Total		303.925,45

Que el envío de ese material se comprueba también con el telegrama que corre a foja 1, enviado por el Ingeniero Abraham Tapia, quien se encuentra en el extranjero desempeñando las funciones de inspector del referido material;

Que de acuerdo con el artículo 48 del referido contrato, corresponde pagar el 30 % sobre el total de la cantidad aludida o sean pesos 91.177,63 $\frac{\%}{s}$ y conforme a lo determinado en el artículo 54 del mismo, ese pago deberá efectuarse en letras de Tesorería, a 180 días de plazo, más los respectivos intereses al 6 % anual.

Por lo expuesto, y de acuerdo con lo informado por la Superintendencia Técnica del citado Ferrocarril, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt, las siguientes letras de Tesorería a 180 días de plazo: una, por setenta y ocho mil ciento ochenta y siete pesos con veinticinco centavos oro sellado (\$ 78.187,25 $\frac{\%}{s}$) y otra, por doce mil novecientos noventa pesos treinta y ocho centavos oro sellado (12.990,38 $\frac{\%}{s}$), en pago del 30 % del total del respectivo material y en concepto de intereses al 6 % anual

por la suma total de estas letras: una, por dos mil trescientos cuarenta y cinco pesos con sesenta y dos centavos oro sellado (\$ 2.345,62 %), y otra, por trescientos ochenta y nueve pesos con setenta y un centavos oro sellado (389,71 %).

2° La suma total de pesos 93.912,96 oro sellado, a que asciende el importe de las letras determinadas en el artículo anterior, se imputará a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 15 de 1924.

Vistos y considerando:

Que los señores Dates y Hunt, por nota que obra a foja 1, se presentan comunicando que el día 4 de febrero próximo pasado, han terminado la descarga en el Puerto de La Plata, del siguiente material fijo llegado en el vapor «Belgique», con destino a la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V:

	a \$ o/s. ton.	\$ o/s.
3.073.835 kilogramos rieles	79,48	244.308,40
304.688 » eclisas	98,28	29.944,74
30.885 » tornillos	155,30	4796,44
116.280 » tirafondos	148,82	17.304,79
Total		296.354,37

Que conforme a lo determinado en el artículo 48 del contrato de fecha 5 de mayo de 1923, celebrado entre el Gobierno de la Provincia y los señores Dates y Hunt, corresponde abonar el 50 % sobre la suma de pesos 296.354,37 oro sellado, a que asciende el importe de esos materiales, o sean pesos 148.177,18 oro sellado;

Que, en consecuencia, solicitan los señores Dates y Hunt se les expidan tres letras de Tesorería: una, por pesos 126.988,26 oro sellado; otra, por pesos 18.680,92 oro sellado y otra, por pesos 2508 oro sellado y otras tres, por los intereses de estas cantidades al 6 % anual; una, por 3.809,65 oro sellado; otra, por 560,42 oro sellado y otra, por pesos 75,24 oro sellado, todas ellas a su orden y a 180 días de plazo;

El Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y la Contaduría General —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt, las siguientes letras de Tesorería a ciento ochenta días de plazo: una, por ciento veintiséis mil novecientos ochenta y ocho pesos con veintiséis centavos oro sellado (\$ 126.988,26 $\%$); otra, por diez y ocho mil seiscientos ochenta pesos con noventa y dos centavos oro sellado (\$ 18.680,92 $\%$) y otra, por dos mil quinientos ocho pesos oro sellado (\$ 2508 $\%$), en pago del material de referencia y en concepto de intereses al 6 % anual sobre el importe total de estas letras y a igual plazo que las anteriores; una, por tres mil ochocientos nueve pesos con sesenta y cinco centavos oro sellado (\$ 3.809,65 $\%$); otra, por quinientos sesenta pesos con cuarenta y dos centavos oro sellado (\$ 560,42 $\%$) y otra, por setenta y cinco pesos con veinticuatro centavos oro sellado (\$ 75,24 $\%$).

2° El importe total de lo dispuesto en el artículo anterior, que suma pesos 152.622,49 oro sellado, se imputará a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 21 de 1924.

Visto el presente expediente, y —

Considerando:

Que los señores Dates y Hunt a cargo de los cuales se encuentran las construcciones de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, según convenio de 5 de mayo de 1923, celebrado con el Gobierno de la Provincia, elevan planillas de fletes número 5 correspondiente al mes de enero próximo pasado y certificado número 6 por trabajos efectuados durante el mismo mes en los ramales de La Plata a Avellaneda y de Beguerie a Azul;

Que el importe de los trabajos ejecutados hasta esa fecha asciende a la suma de pesos 461.477,07 oro sellado, de la que, descontadas las cantidades de los certificados números 1 al 5 inclusive, que ascienden a pesos 284.399,13 oro sellado, resulta que el valor real del certificado número 6 es de pesos 717.077,94 oro sellado;

Que de acuerdo con los artículos 52 y 54 del contrato y lo solicitado por los señores Dates y Hunt e informes de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y Contaduría General, corresponde:

1. Expedir a 180 días de plazo una letra de Tesorería, por pesos 143.988,05 oro sellado; una, por pesos 19.413,84 oro sellado y otra, por pesos 8.853,90 oro sellado, importe éste que deberá quedar retenido en concepto del 5 % de garantía.

2. Transferir al Item 129 del Presupuesto vigente (partida de pesos 600.000 moneda nacional), por importe de fletes según planilla número 5, la cantidad de pesos 4.822,15 oro sellado.

3. Expedir también a ciento ochenta días de plazo una letra de Tesorería, por pesos 4.319,64 oro sellado y otra, por pesos 582,41 oro sellado, en concepto de intereses al 6 % anual del importe de las dos primeras letras.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Pasar el presente expediente al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt, las siguientes letras de Tesorería, a ciento ochenta días de plazo en pago de los trabajos a que se refiere el certificado número 6: una, por ciento cuarenta y tres mil novecientos ochenta y ocho pesos con cinco centavos oro sellado (\$ 143.988,05 $\frac{\%}{s}$); una, por diez y nueve mil cuatrocientos trece pesos con ochenta y cuatro centavos oro sellado (\$ 19.413,84 $\frac{\%}{s}$), y otra, por ocho mil ochocientos cincuenta y tres pesos con noventa centavos oro sellado (\$ 8.853,90 $\frac{\%}{s}$), debiendo esta última quedar retenida en concepto de garantía e ingresar a la cuenta «Depósito en Garantía» y en concepto de intereses al 6 % anual del importe de las dos primeras letras, una, por cuatro mil trescientos diez y nueve pesos con sesenta y cuatro centavos oro sellado (\$ 4.319,64 $\frac{\%}{s}$) y otra, por quinientos ochenta y dos pesos con cuarenta y un centavos oro sellado (\$ 582,41 $\frac{\%}{s}$).

2° Por dicho departamento se dispondrá lo pertinente, a fin de que se transfiera al Item 129 del Presupuesto vigente (partida de pesos 600.000 moneda nacional), la suma de cuatro mil ochocientos veintidós pesos con quince centavos oro sellado (\$ 4.822,15 %), importe de fletes según planilla número 5.

3° El importe respectivo que en total asciende a la suma de pesos 181.979,99 oro sellado, se imputará a las leyes de 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

4° Comuníquese, etc.

CANTILO.
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 22 de 1924.

Vista la observación que formula precedentemente la Contaduría General sobre la imputación dada a la resolución de febrero 7 de 1924, dictada a fojas 4, por la cual se dispone la entrega de pesos 18.086,49 $\frac{m}{10}$, a la empresa del Ferrocarril del Sud, importe del gasto presupuestado para la construcción del cruce a nivel provisorio a la altura del kilómetro 52.128 de su línea férrea, entre las estaciones Hernández y Melchor Romero, con la línea en construcción de La Plata a Avellaneda, del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

RESUELVE:

1° Insistir en la referida imputación.

2° Vuelva al Ministerio de Hacienda a sus efectos.

CANTILO.
JOSÉ O. CASÁS, S. M. VIALE,
A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, febrero 26 de 1924.

Considerando:

Que la Empresa Dates y Hunt, a cargo de quienes por convenio celebrado el 5 de mayo de 1923, se encuentran las construcciones de los ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, presentó, en el expediente letra S, número 395, año 1923, el certificado número 1 por pesos 6.101,93 oro sellado, correspondiente a los trabajos efectuados durante el mes de julio próximo pasado, en el ramal de La Plata a Avellaneda;

Que de acuerdo a ese convenio, el Poder Ejecutivo por resolución dictada en dicho expediente el 10 de octubre del mismo año, dispuso el pago en letras de Tesorería del importe líquido de ese certificado; quedando en consecuencia, descontadas las sumas por fletes y a retener en concepto de garantía;

Que la Contaduría General informa que corresponde disponer a favor de la Empresa, con fecha 13 de octubre de 1923, fecha en que fueron expedidas las letras por el importe líquido, una letra por la suma relativa a la garantía y se transfiera al Item 130 del Presupuesto vigente al 31 de diciembre último, la cantidad referente a los fletes; el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de la Empresa Dates y Hunt, con fecha 13 de octubre de 1923, una letra de Tesorería por trescientos cinco pesos con diez centavos oro sellado (\$ 305,10 $\frac{10}{100}$), a ciento ochenta días de plazo, importe del 5 % de la suma total del certificado número 1 relativo a los trabajos efectuados en el mes de julio próximo pasado, en el ramal de La Plata a Avellaneda; letra que deberá quedar retenida en concepto de garantía e ingresar a la cuenta «Depósito en Garantía».

2º Por dicho Ministerio se dispondrá también se transfiera a la partida de pesos 600.000 moneda nacional del Item 130 del Presupuesto vigente de 31 de diciembre de 1923, la suma de ciento trece pesos con cuarenta y un centavos oro sellado (\$ 113,41 $\frac{41}{100}$), correspondiente al transporte efectuado con motivo de la construcción del mencionado ramal según planilla que obra en el citado expediente.

3º Impútese a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

OANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

La Plata, febrero 27 de 1924.

Visto el convenio que obra a fojas 26, 26 vuelta y 27 y que ha sido celebrado entre el Superintendente Técnico del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, en representación del Ministerio de Obras Públicas, y don Fernando D. Guerrico, en representación de la Empresa del Ferrocarril del Sud, y —

Considerando:

Que por dicho convenio la Empresa del Ferrocarril del Sud se compromete a construir a la altura del kilómetro 31.885 de su vía férrea, entre las estaciones Florencio Varela y Bosques un cruce provisional a nivel con la línea en construcción entre La Plata a Avellaneda del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V;

Que esa obra ha sido presupuestada en veinte mil quinientos treinta y dos pesos con treinta y ocho centavos moneda nacional (\$ 20.532,38 $\frac{m}{n}$), cuya entrega deberá hacer el Gobierno de la Provincia, bajo la condición expresa de que si el gasto de la obra a ejecutar resultara menor de lo calculado, la Empresa del Ferrocarril del Sud se compromete a devolver la diferencia y en caso contrario el Gobierno de la Provincia a abonar el excedente; el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Apruébase el contrato aludido.

2° El gasto respectivo se pagará de Rentas Generales con cargo de reintegro a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese y pase a la Escribanía Mayor de Gobierno, para que, previa reposición de fojas, notifique la presente a la Empresa del Ferrocarril del Sud.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, marzo 7 de 1924.

Vistos y considerando:

Que por telegrama que obra a foja 1, el ingeniero Abraham Tapia, designado por el Poder Ejecutivo para la recepción en Europa del material destinado a la ampliación de los ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, comunica de Bruselas que salió el vapor «Gallier» con 944.930 kilos de rieles;

Que los señores Dates y Hunt a cargo de quienes se encuentran esas obras, comunican a su vez, que el día 14 de febrero próximo pasado, partió del puerto de Amberes el referido vapor con la mencionada partida de material fijo correspondiente a la compra que han efectuado a las usinas John Cockerill S. A.

y Ougréé Marihaye, Bélgica, de acuerdo con el contrato de fecha 5 de mayo del año próximo pasado, que tienen celebrado con el Gobierno de la Provincia y conforme con el decreto del Poder Ejecutivo de fecha 1° de octubre del mismo año;

Que de acuerdo con el artículo 48 del citado contrato corresponde pagar a los señores Dates y Hunt el 30 % de dicho material en letras de Tesorería a ciento ochenta días de plazo más los intereses respectivos al 6 % anual;

Por ello y de acuerdo a lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt, las siguientes letras de Tesorería, a ciento ochenta días de plazo y con fecha 15 de febrero próximo pasado: una, por diez y nueve mil doscientos diez y nueve pesos con ochenta y siete centavos oro sellado (\$ 19.219,87 %) y otra, por tres mil trescientos once pesos con cuatro centavos oro sellado (\$ 3.311,04 %), en pago del 30 % sobre pesos 75.103,04 oro sellado, importe a que asciende el referido material y por concepto de intereses al 6 % anual sobre el importe de ambas letras: una, por quinientos setenta y seis pesos con sesenta centavos oro sellado (\$ 576,60 %), y otra, por noventa y nueve pesos con treinta y tres centavos oro sellado (\$ 99,33 %).

2° La suma total de pesos 3.206,84 oro sellado, a que asciende el importe de las letras determinadas por el artículo anterior se imputará a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JAUREGUI.

La Plata, marzo 11 de 1924.

De acuerdo a la nota del señor Gerente del Ferrocarril del Sud en la que solicita se le entregue el importe de la cuenta que acompaña y que corresponde a la construcción del cruce a nivel provisorio a la altura del kilómetro 31.885 de su vía férrea entre las estaciones Florencio Varela y Bosques, con la línea en construcción de La Plata a Avellaneda del Ferrocarril

Provincial de La Plata al Meridiano V, cuyo convenio ha sido aprobado por resolución de 27 de febrero próximo pasado, dictada a fojas 30 del presente; el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Pase al Ministerio de Hacienda para que por Tesorería General, se entregue a quien legalmente represente a la Empresa del Ferrocarril del Sud, la suma veinte mil quinientos treinta y dos pesos con treinta y ocho centavos moneda nacional (\$ 20.532,38 $\frac{m}{n}$), importe de la cuenta de fojas 3 y 4 correspondiente al cruce aludido.

2º Páguese de Rentas Generales, con cargo de reintegro, de las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3º A los fines determinados en el convenio respectivo en lo que se refiere al excedente o remanente de la suma a invertir y cuya entrega se dispone por el artículo 1º, el Ferrocarril Sud deberá rendir cuenta documentada.

4º Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, marzo 11 de 1924.

Considerando:

Que a fojas 3 los señores Dates y Hunt se presentan comunicando que el día 1º de febrero próximo pasado, salió del puerto de Amberes el vapor «Caledonier», con la siguiente partida de material fijo, destinado a la construcción de los ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y correspondientes a la última compra que han efectuado a las usinas John Cockerill S. A. y Ougréé Marihaye, Bélgica, de acuerdo con el contrato de fecha 5 de mayo de 1923, celebrado con el Gobierno de la Provincia y conforme al decreto del Poder Ejecutivo de fecha 1º de octubre de 1923:

	a \$ o/s. ton.	\$ o/s.
2.790.338 kilogramos de rieles	79,48	221.776,06
43.810 » tornillos	155,30	6803,69
136.790 » tirafondos	148,82	20.357,09
Total		248.936,84

Que el envío de ese material se comprueba también con el telegrama que corre a fojas 2 enviado por el ingeniero Abraham Tapia, quien se encuentra en el extranjero desempeñando las funciones de Inspector del referido material;

Que de acuerdo con el artículo 48 de dicho contrato, corresponde pagar el 30 % sobre el total de la cantidad aludida o sean pesos 74.681,05 oro sellado, y conforme a lo determinado en el artículo 54 del mismo, ese pago deberá efectuarse en letras de Tesorería, a ciento ochenta días de plazo, con fecha 1° de febrero próximo pasado, más los intereses correspondientes al 6 % anual;

Por lo expuesto y de acuerdo con lo informado por la Superintendencia Técnica del citado Ferrocarril y por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt, las siguientes letras de Tesorería, a ciento ochenta días de plazo y con fecha 1° de febrero próximo pasado: una, por sesenta y tres mil novecientos ochenta y seis pesos con nueve centavos oro sellado (\$ 63.986,09 $\frac{\%}{s}$), y otra, por diez mil seiscientos noventa y cuatro pesos con noventa y seis centavos oro sellado (\$ 10.694,96 $\frac{\%}{s}$), en pago del 30 % del total del respectivo material y en concepto de intereses al 6 % anual por la suma total de estas letras, una por mil novecientos diez y nueve pesos con cincuenta y ocho centavos oro sellado (\$ 1.919,58 $\frac{\%}{s}$), y otra, por trescientos veinte pesos con ochenta y cinco centavos oro sellado (\$ 320,85 $\frac{\%}{s}$).

2° La suma total de pesos 76.921,48 oro sellado, a que asciende el importe de las letras determinadas en el artículo anterior, se imputarán a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, marzo 24 de 1924.

Vistos y considerando:

Que los señores Dates y Hunt por nota que obra a foja 1, comunican que el día 29 de febrero próximo pasado, ha terminado la descarga en el Puerto de La Plata, del siguiente material fijo llegado en el vapor «Eglantier» con destino a la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V:

	a \$ o/s. ton.	\$ o/s.
3.203.223 kilogramos rieles.....	79,48	254.592,16
16.688 » tornillos.....	155,80	2588,54
110.160 » tirafondos.....	148,82	16.394,01
Total.....		273.574,71

Que conforme a lo determinado en el artículo 48 del contrato de fecha 5 de mayo de 1923, celebrado entre el Gobierno de la Provincia y los señores Dates y Hunt, corresponde abonar el 50 % sobre la suma de pesos 273.574,71 oro sellado, a que asciende el importe de esos materiales o sea pesos 136.787,35 oro sellado;

Que, en consecuencia, los señores Dates y Hunt, solicitan se les expidan tres letras de Tesorería; una, por pesos 117.009,91 oro sellado, otra, por pesos 4.068,96 oro sellado y otra, por pesos 15.708,48 oro sellado y, por concepto de intereses de esas cantidades al 6 % anual, otras tres: una, por pesos 3.510,29 oro sellado; otra, por pesos 122,07 oro sellado y otra, por pesos 471,25 oro sellado, todas ellas a su orden y a ciento ochenta días de plazo;

El Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y por la Contaduría General —

RESUELVE:

1º Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt, las siguientes letras de Tesorería, a ciento ochenta días de plazo: una, por ciento diez y siete mil nueve pesos con noventa y un centavos oro sellado (\$ 117.009,91 $\frac{\%}{s}$); otra, por cuatro mil sesenta y ocho pesos con noventa y seis centavos oro sellado (\$ 4.068,96 o/s.), y otra, por pesos quince mil setecientos ocho pesos con cuarenta y ocho

centavos oro sellado (\$ 15.708,48 $\frac{\%}{8}$), en pago del material de referencia y en concepto de intereses al 6 % anual sobre el importe total de estas tres letras, otras tres a igual plazo que las anteriores: una, por tres mil quinientos diez pesos con veintinueve centavos oro sellado (\$ 3.510,29 $\frac{\%}{8}$); otra, por ciento veintidós pesos con siete centavos oro sellado (\$ 122,07 $\frac{\%}{8}$), y otra, por cuatrocientos setenta y un pesos con veinticinco centavos oro sellado (\$ 471,25 $\frac{\%}{8}$).

2° El importe total de lo dispuesto en el artículo anterior, que asciende a pesos 140.890,96 oro sellado, se imputará a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, marzo 24 de 1924.

Visto el presente expediente, y —

Considerando:

Que los señores Dates y Hunt, a cargo de los cuales se encuentra la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, según convenio de 5 de mayo de 1923, celebrado con el Gobierno de la Provincia, elevan planilla de fletes número 6, correspondiente al mes de febrero próximo pasado, y certificado número 7 por trabajos efectuados durante el mismo mes en los ramales de La Plata a Avellaneda y Beguerie a Azul;

Que el importe de los trabajos efectuados hasta la fecha, asciende a la suma de pesos 610.828,42 oro sellado, de los que descontadas las cantidades de los certificados números 1 al 6 inclusive que ascienden a pesos 461.477,07 oro sellado, resulta que el valor real del certificado número 7 es de pesos 149.351,35 oro sellado;

Que de acuerdo con los artículos 52 y 54 del contrato y lo solicitado por los señores Dates y Hunt e informes de la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y Contaduría General, corresponde:

1. Expedir a ciento ochenta días de plazo, una letra de Tesorería por pesos 135.739,61 oro sellado y otra, por pesos 7.467,56

oro sellado, importe éste que quedará retenido en concepto del 5 % de garantía.

2. Transferir al Item 129 del Presupuesto vigente (partida de pesos 600.000 moneda nacional, para pasajes, transportes), importe de fletes según planilla número 6, la cantidad de pesos 6.144,88 oro sellado.

3. Expedir también a ciento ochenta días de plazo, una letra de Tesorería, por pesos 4.072,19 oro sellado, en concepto de intereses al 6 % anual sobre el importe de la primera letra.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Pasar el presente expediente al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt, las siguientes letras de Tesorería, a ciento ochenta días de plazo en pago de los trabajos a que se refiere el certificado número 7: una, por ciento treinta y cinco mil setecientos treinta y nueve pesos con sesenta y un centavos oro sellado (\$ 135.739,61 $\frac{\%}{s}$) y otra, por siete mil cuatrocientos sesenta y siete pesos con cincuenta y seis centavos oro sellado (\$ 7.467,56 $\frac{\%}{s}$), debiendo esta última quedar retenida en concepto de garantía e ingresar a la cuenta «Depósito en Garantía» y en concepto de intereses al 6 % anual del importe de la primera letra, una por cuatro mil setenta y dos pesos con diez y nueve centavos oro sellado (\$ 4.072,19 $\frac{\%}{s}$).

2° Por dicho Departamento se dispondrá lo pertinente a fin de que se transfiera al Item 129 del Presupuesto vigente (partida de pesos 600.000 moneda nacional, para pasajes, transportes, etc.), la suma de seis mil ciento cuarenta y cuatro pesos con diez y ocho centavos oro sellado (\$ 6.144,18 $\frac{\%}{s}$) ,importe de fletes según planilla número 6.

3° El importe respectivo que en total asciende a la suma de pesos 153.423,54 oro sellado, se imputará a las leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

4° Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, marzo 25 de 1924.

Vista la nota de fojas 2 del señor Pedro Svensson representante de la casa Nidqvist y Holm, Aktiebolag de Trollhattan, con la que adjunta para su aprobación plano número L 19.000 correspondiente al tender de las locomotoras tipo «Pacific», que la referida casa construye con destino al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, de acuerdo con el contrato que tiene celebrado con el Gobierno de la Provincia y atento a lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril citado, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

- 1° Apruébase el plano de referencia.
- 2° Comuníquese y pase a la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V para su archivo, previa notificación por intermedio de la Escribanía Mayor de Gobierno a dicho representante.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, marzo 28 de 1924.

Vistos y considerando:

Que los señores Dates y Hunt, por nota que obra a fojas 1 se presentan comunicando que el día 17 de marzo del corriente año ha terminado la descarga en el Puerto de La Plata, del siguiente material fijo llegado en el vapor «Gouverneur Landshere», con destino a la construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V:

	a \$ o/s. ton.	\$ o/s.
3.026.487 kilogramos rieles	79,48	240.541,21
404.360 » eclisas	98,28	39.740,50
94.857 » bulones	155,30	5418,29
122.500 » tirafondos	148,82	18.230,45
Total		303.925,45

Que conforme a lo determinado en el artículo 48 del contrato de fecha 5 de Mayo de 1923, celebrado entre el Gobierno de la Provincia y los señores Dates y Hunt, corresponde abonar el 50 % sobre la suma de \$ 303.925,45 o/s a que asciende el importe de esos materiales o sea \$ 151.962,72 o/s;

Que en consecuencia solicitan los señores Dates y Hunt, se les expidan dos letras de Tesorería, una por \$ 139.446,48 o/s. y otra por \$ 12.516,24 o/s, y otras dos por los intereses de esas cantidades al 6 % anual, una por \$ 4183,39 o/s y otra por pesos 375,49 o/s, todas ellas a su orden y a 180 días de plazo;

El Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo informado por la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y por la Contaduría General —

RESUELVE:

1º Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt, las siguientes Letras de Tesorería a ciento ochenta días de plazo y con fecha 18 de marzo del corriente año: una por (\$ 139.446,48 o/s.) ciento treinta y nueve mil cuatrocientos cuarenta y seis pesos con cuarenta y ocho centavos oro sellado y otra por (\$ 12.516,24 o/s) doce mil quinientos diez y seis pesos con veinticuatro centavos oro sellado, en pago del material de referencia y en concepto de intereses al 6 % anual sobre el importe total de estas dos Letras y a igual plazo que las anteriores: una por (\$ 4183,39 o/s) cuatro mil ciento ochenta y tres pesos con treinta y nueve centavos oro sellado y otra por (\$ 375,49 o/s) trescientos setenta y cinco pesos con cuarenta y nueve centavos oro sellado.

2º El importe total de lo dispuesto en el artículo anterior que suma \$ 156.521,60 o/s se imputará a las Leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3º Comuníquese, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, marzo 28 de 1924.

Vista la nota de los señores Dates y Hunt, en la que solicitan se les abone el 50 % de la última remesa del material fijo, que se detalla a continuación, transportado en el Vapor «Scandia» y entrada a depósito en La Plata, el día 16 de enero próximo pasado, con lo que queda terminada la primer partida del citado material adquirido para los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, de acuerdo

al convenio de fecha 5 de mayo de 1923, celebrado entre el Gobierno de la Provincia y dichos señores:

	a \$ o/s. ton.	\$ o/s.
889.790,50 kilogramos rieles.....	95,57	85.992,97
11.522,38 » tornillos.....	198,56	2.293,84
97.970,— » tirafondos	198,56	19.452,92
Total.....		107.739,73

Considerando:

Que la Contaduría General informa que de la suma de pesos 53.869,87 o/s a que asciende el aludido 50 % corresponde deducir la suma de \$ 2970,92 o/s abonada demás por no haber hecho el cómputo exacto de las remesas anteriores, quedando en consecuencia, el respectivo saldo reducido a \$ 50.898,95 o/s.

El Poder Ejecutivo, conforme a la liquidación practicada al efecto por la citada Contaduría —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt las siguientes Letras de Tesorería a ciento ochenta días de plazo: una por (\$ 48.052,41 o/s) cuarenta y ocho mil cincuenta y dos pesos con cuarenta y un centavos oro sellado y otra por (\$ 2846,54 o/s) dos mil ochocientos cuarenta y seis pesos con cincuenta y cuatro centavos oro sellado, en pago del material de referencia y en concepto de intereses al 6 % anual por la suma total de estas Letras, una por (\$ 1441,57 o/s) mil cuatrocientos cuarenta y un pesos con cincuenta y siete centavos oro sellado, y otra por (\$ 85,40 o/s) ochenta y cinco pesos con cuarenta centavos oro sellado.

2° La suma total de \$ 52.425,92 o/s a que asciende el importe de las letras determinadas en el artículo anterior, se imputará a las Leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo de 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

La Plata, marzo 28 de 1924.

Considerando:

Que a fojas 2, los señores Dates y Hunt, se presentan comunicando que el día 1° de marzo próximo pasado, salió del puerto de Amberes el Vapor «Australier» con la siguiente partida de material fijo, destinado a la construcción de los ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V y correspondiente a la última compra que han efectuado en las Usinas John Cockerill S. A. y Ougree Maryhayé, Bélgica, de acuerdo con el contrato de 5 de mayo de 1923, celebrado con el Gobierno de la Provincia y conforme al Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 1° de octubre de 1923:

	a \$ o/s. ton.	\$ o/s.
3.160.191 kilogramos rieles	79,48	251.171,98
27.718 » tornillos	155,30	4404,60
81.470 » tirafondos	148,82	12.124,36
Total.....		267.600,94

Que el envío de ese material se comprueba también con el telegrama que corre a foja 1, enviado por el Ingeniero Abraham Tapia, quien se encuentra en el extranjero desempeñando las funciones de Inspector del referido material;

Que de acuerdo con el artículo 48 de dicho contrato corresponde pagar el 30 % sobre el total de la cantidad aludida o sean \$ 80.280,28 o/s, y conforme a lo determinado en el artículo 54 del mismo ese pago deberá efectuarse en Letras de Tesorería a ciento ochenta días de plazo, con fecha 1° de marzo próximo pasado, más los intereses correspondientes al 6 % anual;

Por lo expuesto y de acuerdo con lo informado por la Superintendencia Técnica del citado Ferrocarril y por la Contaduría General, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1° Pase al Ministerio de Hacienda para que expida a favor de los señores Dates y Hunt, las siguientes letras de Tesorería a 180 días de plazo y con fecha 1° de marzo próximo pasado: una por (\$ 68.652,02 o/s) sesenta y ocho mil seiscientos cincuenta y dos pesos con dos centavos oro sellado y otra por

(\$ 11. 628,26 o/s.) once mil seiscientos veintiocho pesos con veintiséis centavos oro sellado, en pago del 30 % del total del respectivo material y en concepto de intereses al 6 % anual, por la suma total de estas Letras una por (\$ 2059,56 o/s) dos mil cincuenta y nueve pesos con cincuenta y seis centavos oro sellado y otra por (\$ 348,85 o/s) trescientos cuarenta y ocho pesos con ochenta y cinco centavos oro sellado.

2° La suma total de \$ 82.688,69 o/s, a que asciende el importe de las letras determinadas en el artículo anterior, se imputará a las Leyes 10 de septiembre de 1913 y 20 de mayo 1922.

3° Comuníquese, etc.

CANTILO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

SEGUNDA PARTE

**OBRAS REALIZADAS, OBRAS EN EJECUCIÓN
Y OBRAS PROYECTADAS**

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

La Dirección General de Obras Públicas, a pesar de su funcionamiento regular, no está definitivamente organizada. Realiza, sin vacilaciones ni obstáculos, la labor que tiene asignada; pero advierte en muchos casos la falta de expresas disposiciones legales en que apoyar determinados procedimientos, que de otro modo, no reclamarían sino el cumplimiento de obligaciones y deberes por parte de todos y cada uno de los funcionarios de esta dependencia, para que la labor en bien de los intereses generales de la Provincia se realizara en el mayor grado de actividad y eficacia compatibles con la índole y magnitud de las obras planeadas o a proyectarse.

Creada esta dependencia del Ministerio de Obras Públicas por simple inclusión en el Presupuesto Vigente, carece de la ley orgánica a que ha aludido el Excelentísimo señor Gobernador de la Provincia en su último Mensaje a la Honorable Legislatura. Dentro del actual orden de cosas, cumple los fines esenciales de su creación; pero es indudable que con la Ley General de Obras Públicas estaría en condiciones de desarrollar el trabajo máximo y desenvolverse con la regularidad de acción a que coadyuvan las disposiciones legales, estrictamente aplicadas.

Con la creación y funcionamiento de la Dirección General de Obras Públicas, se ha cumplido el propósito fundamental de unificar la acción aislada e inco-

nexa de diversas dependencias del Ministerio de Obras Públicas, que con anterioridad, actuaban separadamente. Centralizadas desde el primer momento aquellas funciones auxiliares que de algún modo podían facilitar la tarea directiva, se acentuó en cada una de las divisiones incorporadas al nuevo mecanismo, la especialización del trabajo técnico, como finalidad esencial de las ventajas que con el cambio de sistema se ha logrado. La división del trabajo en cada una de las ramas técnicas de esta Repartición, se ha operado así, paulatinamente, teniendo en cuenta los fines de utilidad práctica para hacer más estrecha la colaboración recíproca de las Divisiones, en las obras de su respectiva ingerencia.

De la complejidad técnica de la Repartición, apreciada en la labor de conjunto que realiza, da una idea la misma nomenclatura de las siete Divisiones de su engranaje, que comprenden otras tantas concentraciones de la acción múltiple del Ministerio de Obras Públicas. Esas Divisiones se determinan así:

Primera División: Dirección de Puentes y Caminos.

Segunda División: Dirección de Hidráulica, Desagües, etc.

Tercera División: Dirección de Saneamiento y Obras Sanitarias.

Cuarta División: Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa.

Quinta División: Dirección de Ferrocarriles, Inspección de Máquinas y Electricidad.

Sexta División: Dirección de Arquitectura y Construcción de Edificios.

Séptima División: Dirección de Administración de la Rambla de Mar del Plata.

La labor vasta de cada una de esas Divisiones de tan diferente naturaleza, reclama un capítulo especial, por la misma índole de su trabajo distintivo; pero corresponde señalar, a manera de concepto de apreciación concluyente, que el funcionamiento de esta Dirección General, tal como se encuentra organizada, asegura la mayor eficacia del trabajo técnico-económico-administrativo y favorece los planes del Poder Ejecutivo acerca de la ampliación y mejoramiento de los más importantes servicios e intereses públicos de la Provincia.

Incluída esta Dirección General en la Ley de Presupuesto vigente, como dependencia del Ministerio de Obras Públicas, entró en funciones a fines de junio del año próximo pasado, aunque con antigüedad al 1º de mayo, en razón de la fecha con que fué sancionada la expresada ley. Breve espacio de tiempo el de un semestre para dar por ajustados en el mecanismo de una nueva repartición, todos los resortes administrativos, sin los cuales es susceptible de resentirse la labor de fondo; actualmente funcionan con toda regularidad las oficinas de inmediata dependencia de la Dirección General, y las cuales tienen a su cargo la tarea mecánica de imprimir unidad de acción a la labor de las Divisiones, por efecto de su propia concentración, bajo la superintendencia estas oficinas de la Secretaría General, punto de donde arranca la red de difusión del trabajo permanente y metódico que la estadística refleja.

Está demás señalar, por supuesto, el cúmulo de dificultades que demoraron la organización actual de esas oficinas, y asimismo las que aún se presentan en la práctica como consecuencia de normas nuevas o en-

sayo de procedimientos para activar trámites, facilitar estudios y trabajos, acelerar las resoluciones definitivas y asegurar, en suma, el mayor orden en la marcha y desenvolvimiento de la Repartición y sus dependencias. Con todo, y a pesar de los inconvenientes aludidos, nada ha obstado para que las oficinas de inmediata dependencia de esta Dirección General, cumplieran debidamente la tarea que se les ha encomendado, y es grato constatar que esa labor satisfactoria ha de perfeccionarse dentro de breve plazo y a medida que el mismo trabajo intervenga como factor de enseñanza.

Fué así que cada vez que esta Dirección General ha debido responder a pedidos de informes de ese Ministerio, sobre obras construídas, en construcción o en proyecto, estudios realizados o a realizarse, los que anteriormente, por el funcionamiento aislado de las Divisiones, debían obtenerse de diversas fuentes, no pudo ser más inmediata y completa la información. Ello se debe al trabajo coordinado y puntual que realizan las mencionadas oficinas, bajo la disposición inmediata de la Secretaría General, que encabeza el núcleo de las dependencias directas de la Dirección General de Obras Públicas. La propia designación de esas oficinas denota el trabajo que preferentemente les está atribuído. Ellas son:

- 1° Secretaría General.
- 2° Mesa de Entradas General.
- 3° Archivo General.
- 4° Estadística.
- 5° Control e Inventario.
- 6° Compra y Registro de Instrumentos.
- 7° Depósito y Talleres en Hipódromo.
- 8° Fotografía de Planos.

La mejor expresión del trabajo de cada una de estas oficinas la constituyen los cuadros estadísticos que se agregan y que dan completa idea de la estructura y fines de aquéllas, si bien por tal circunstancia y en mérito a razones ya invocadas, no he de ahorrar el comentario con que juzgo interesante calificarlas separadamente, para que el mismo resumen de trabajo sirva de estímulo a los que desde cualquier plan de la actividad cotidiana colaboran en la obra directiva.

SECRETARÍA GENERAL

La participación íntima y constante de esta dependencia como factor de cohesión y auxiliar superior de la Dirección General, la excluirá de aparecer en especial capítulo de esta Memoria, puesto que formando parte integrante de la acción directiva, está, naturalmente, involucrada en ella. Con todo, para el más sencillo método de expresión, conviene destacarla así, sin presentarla desarticulada.

A la Dirección General llegan, por intermedio de su Secretaría, los expedientes y asuntos relacionados con las obras públicas de la Provincia, en toda su vasta diversidad e importancia. Previa la información sumaria de antecedentes y la respectiva toma de conocimiento de las oficinas a que corresponde el trámite preliminar, los referidos expedientes o asuntos son pasados a las Divisiones respectivas, para su estudio y dictamen, según la índole de ellos o la especialidad técnica que reclaman.

Estudiados e informados por las Divisiones correspondientes, de acuerdo con el criterio de especialización técnica, el asunto vuelve al despacho de la Direc-

ción General, la que, al elevarlo informado al Ministerio, no sólo tiene en cuenta las características particulares de la materia en que asesora en último análisis, sino que relacionándola hasta en sus distintas fases económico-administrativas, se expida concluyentemente a los fines de facilitar la superior resolución con informaciones amplias, completas y correlacionadas.

Señalar las dificultades con que se ha debido luchar para conseguir la eficiencia de trabajo en ese sentido, pudiera presentar a esta Dirección acentuando la importancia de su propia obra. Diré, pues, simplemente, que esas dificultades, allanadas o no, tuvieron como punto originario la falta de disposiciones legales en que fortalecer procedimientos, acaso desusados, pero convenientes, por parte de un nuevo organismo cuya incorporación a la Administración Pública debía, necesariamente, crear o modificar situaciones y cosas, conforme al concepto gubernamental que determinó su creación.

La Dirección General y su Secretaría se han venido así ocupando de subsanar, sobre todo para el futuro, esas deficiencias, que a mantenerse sin solución definitiva, podrían llegar a constituir una verdadera anomalía en el orden de lo que afecta al buen funcionamiento de esta Repartición. A ello ha respondido el trabajo de proyectar un conjunto de disposiciones orgánicas claras y precisas, dándoles la forma de proyecto de ley, a fin de someterlo oportunamente a la aprobación de ese Ministerio, por si el Poder Ejecutivo considera del caso auspiciar su sanción legal.

No obstante la mencionada circunstancia, se deduce claramente de la planilla de movimiento general, lo

que será el trabajo de la Secretaría de esta Dirección, una vez que se regularice su marcha, conforme a los lineamientos expuestos, y que puedan materializarse algunas iniciativas que ya la han preocupado, pero que entran en plano secundario con relación al trabajo central de organización y desenvolvimiento.

MESA DE ENTRADAS

Desde la fecha de creación de la Dirección General de Obras Públicas, ha actuado laboriosamente, si bien sin poder salvar todos los obstáculos consiguientes a la tarea que le compete; pero en todos los casos que fué necesario recabar informes sobre obras atribuidas a esta Dirección, comprobóse su funcionamiento satisfactorio y la utilidad de refundir en una sola oficina el movimiento de entrada y salida de los asuntos de todas las Divisiones.

ARCHIVO GENERAL

El caudal de documentos, legajos y expedientes catalogados y archivados en esta Oficina, suma varios millares de piezas, pertenecientes, en su mayoría, a los Ministerios de Hacienda, Gobierno y Obras Públicas, antiguo Departamento de Ingenieros, extinguida Comisión de Caminos y primitiva Comisión Topográfica. Esta documentación data del año 1824, si bien hay legajos anteriores, desde 1804, pertenecientes a la época del Virreinato de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Corregidas metódicamente las principales deficiencias advertidas en la ordenación anterior, está ya pla-

nada la organización definitiva, la que ha sido emprendida por el personal especial de que se ha dotado a esta Oficina, como medio de que cada División cuente con el empleado que atienda, exclusivamente, la parte que a aquélla la concierne, clasificadas como están las existencias del Archivo conforme a las siete Direcciones integrales de esta Repartición.

CONTROL E INVENTARIO

Otro trabajo que se ha refundido, siguiendo el plan de centralización mencionado, es el que atañe a la Oficina de Control e Inventario.

Esta Oficina efectúa la revisión de todas las planillas de sueldos y jornales, viáticos del personal, cuentas de gastos del mismo, facturas de casas proveedoras, y en general, todo documento comprobante de erogación de fondos en que intervenga la Dirección General o sus Divisiones, realizándose esa labor con sujeción a expresas disposiciones internas y de la Ley de Contabilidad.

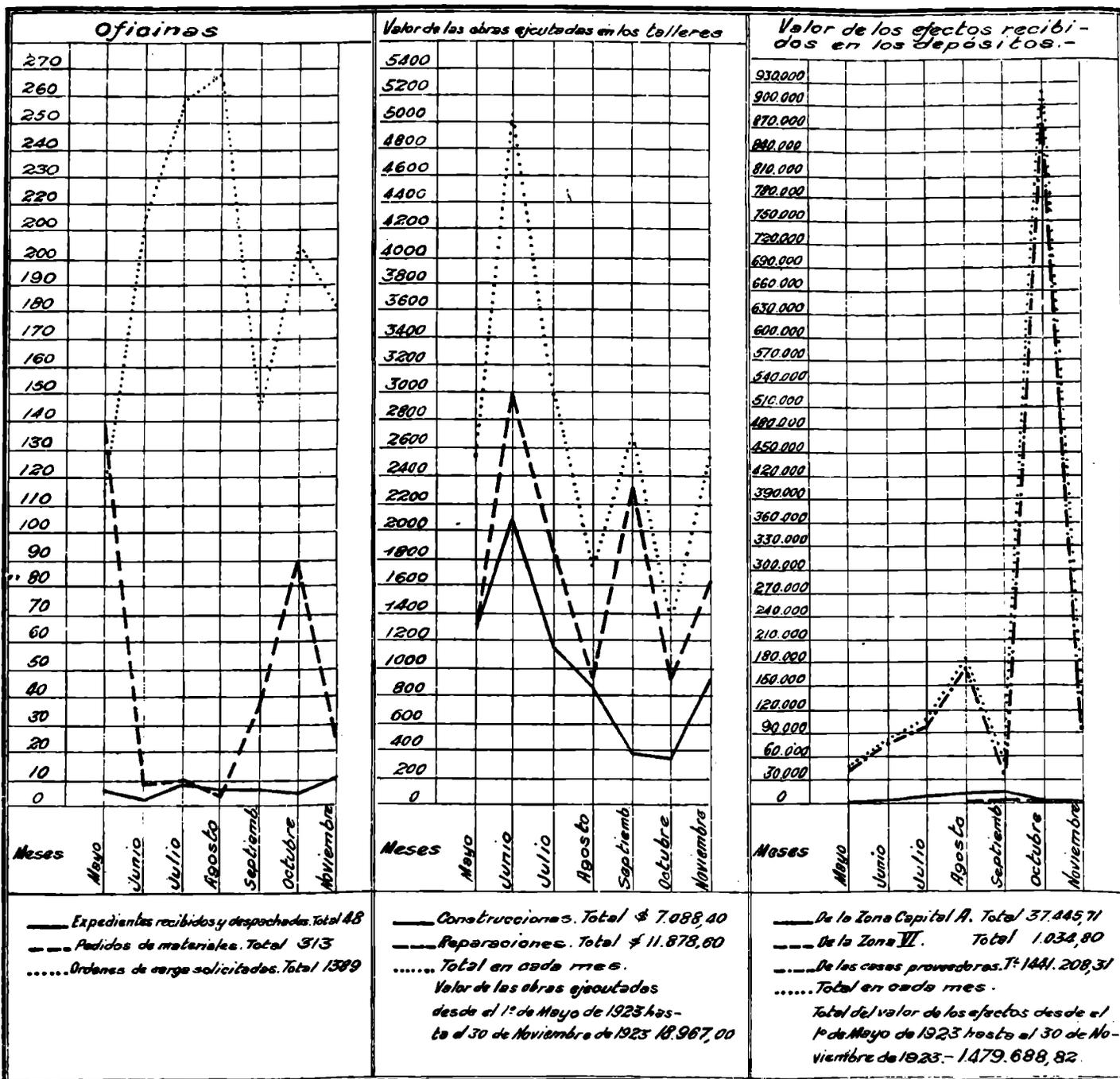
ESTADÍSTICA

El decreto del Poder Ejecutivo número 130, de fecha 26 de octubre de 1922, creando la Sección de Estadística, dependiendo de la ex Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos, dió a esta Oficina una orientación exclusivamente técnica y con vistas a servir de guía en el estudio del importante problema de la viabilidad en la Provincia.

La Dirección General ha apreciado debidamente la trascendencia e importancia de las tareas que en ese

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS OFICINA DE ESTADISTICA

Movimiento de los depósitos y talleres desde el 1º de Mayo hasta el 30 de Noviembre 1923.



sentido y por dicho decreto se le encomendaban a la Oficina de Estadística, y sin descuidar esa labor tan necesaria en nuestro medio, que fué materia de estudio del Primer Congreso de la Vialidad, reunido en la Capital Federal en 1922, y cuyas conclusiones hizo suyas el Gobierno de la Provincia, mediante el mencionado decreto, ha creído, dadas las necesidades administrativas surgidas a raíz de la creación y organización del nuevo gran organismo, ampliar sus ya importantes funciones en el sentido de encomendarle también la recopilación de la estadística técnica y administrativa de las siete Divisiones que integran la Dirección General.

La misión específica de esta Oficina sigue siendo, pues, de orientación. Mediante su trabajo, ella debe facilitar a la Dirección General y a sus dependencias, el estudio de las características de los trabajos en proyecto, a ejecutarse y en ejecución; y una vez terminados, debe poner en evidencia sus resultados prácticos, revelando las bondades y deficiencias de las normas técnicas y administrativas en uso.

La organización de una tarea tan amplia y complicada no podía ser la obra de unos días y ni siquiera de algunos meses. Sin embargo, la Oficina tiene ya planeada y ha comenzado a llevarla a cabo, la estadística de la vialidad y la administrativa de la Dirección General y sus siete Divisiones, y este resultado se debe a una labor persistente y metódica, que si no ha dado todavía todo el fruto que es dado esperar, ha sido, como antes se ha dicho, por falta material de tiempo.

El plan general de la estadística de la vialidad es el siguiente:

- 1° Superficie y población, dividida en lo posible en centros poblados, partidos y zonas.
- 2° Tráfico ferroviario, por estaciones, partidos y zonas.
- 3° Tráfico carretero, por secciones de caminos, caminos, partidos y zonas.
- 4° Patentes de rodados expedidas por las Municipalidades por clase de vehículos, partidos y zonas.
- 5° Estadística rural, por partidos y por zonas.
- 6° Estadística ganadera, por partidos y por zonas.
- 7° Estadística de la industria y del comercio, por centros poblados, partidos y zonas.
- 8° Características geológicas y meteorológicas de cada partido y de cada zona. Estadística de las lluvias por estaciones ferroviarias, partidos y zonas.
- 9° Recursos invertidos en obras de vialidad por la Nación, la Provincia y las Municipalidades, por partidos y zonas, distinguiendo caminos y obras de arte.
10. Legislación vigente en la Provincia sobre vialidad.
11. Legislación vigente en la Nación y demás Provincias y en otros países.
12. Caminos pavimentados existentes, por partidos y por zonas.
13. Caminos generales existentes, por partidos y por zonas.
14. Caminos parciales existentes, por partidos y por zonas.
15. Puentes carreteros existentes, por partidos y por zonas.
16. Puentes ferroviarios existentes, por partidos y por zonas.
17. Alcantarillas existentes, por partidos y zonas.

18. Obras de vialidad en estudio, aprobadas, en ejecución y terminadas en cada año.

De este plan general, que es susceptible de modificaciones y ampliaciones a medida que la práctica así lo aconseje, se han terminado ya los puntos 1, 2, 5, 6, 7, 10, 13 y 14, habiéndose dado comienzo a todos los demás.

Naturalmente que las cifras recopiladas en estos renglones sufren constante modificación a medida que se van obteniendo estadísticas y datos más recientes, y hay que decir que tanto unas como otras se obtienen con alguna dificultad por la diversidad de las fuentes de que la Oficina debe recabarlos, así como por la lentitud de algunas entidades en remitirlos, como las municipalidades, por ejemplo.

COMPRA Y REGISTRO DE INSTRUMENTOS

Esta Oficina, llamada a intervenir en las adquisiciones directas que no están sometidas al requisito de la licitación pública, lleva también el registro de instrumental técnico de las distintas Divisiones.

Las compras en que interviene esa Oficina, en los meses de julio de 1923 a febrero de 1924, inclusive, y que están representadas por la suma de 534.269,14 pesos moneda nacional, reclamaron en todo caso un prolijo estudio, bajo la faz de la conveniencia y del procedimiento legal y reglamentario, habiendo sido así, esa Oficina, una asesora eficaz para las resoluciones de esta Dirección, en materia de compras directas no licitadas.

DEPÓSITO Y TALLERES

Otra dependencia que en el mecanismo de la Reparación tiene funciones tan vastas como de positiva importancia, son los Depósitos y Talleres.

Los Talleres realizan, con comprobada ventaja, la construcción y reparación de galpones, casillas, carpas, herramientas y demás implementos de trabajo, como asimismo las piezas necesarias para reparo o levantamiento de puentes y alcantarillas. La mayor amplitud y capacidad de trabajo que se les ha dado, se traduce en resultados prácticos y conveniencias de orden económico, lo que implica decir que llenan debidamente los fines tenidos en cuenta al mejorarlos y proporcionarles mayores elementos para el trabajo constructivo.

La fábrica anexa de caños de cemento armado, tan solicitados de todas las zonas de la Provincia por su utilidad práctica para el mejoramiento de la vialidad rural, se encuentra en plena instalación. Esta fábrica será más tarde objeto de especiales referencias, por las ventajas que está llamada a producir al Erario. El costo de su instalación se ha presupuestado en la suma de pesos 19.360,50 moneda nacional, cuya inversión, autorizada por decreto del Poder Ejecutivo de fecha mayo 30 de 1923, equivale a dotar a esta Dirección de un material siempre preciso, inmejorablemente construido, de costo menos elevado que hasta ahora y mayor certidumbre para las fechas de provisión.

La ampliación que actualmente se lleva a cabo, del local de los Talleres, comprende un edificio de mampostería con esqueleto metálico que cubre una superficie de 415 metros cuadrados y 12 metros de altura. Este edificio tendrá un segundo piso, en el que funcionará la sección ajuste y parte de la carpintería. Se

ha terminado la construcción del contrapiso de mampostería de ladrillos con un costo de pesos 3,16 el metro cuadrado, habiéndose colocado 35 metros cúbicos de hormigón para la base de las maquinarias; así como se ha terminado también la construcción de un foso de metros 3,50 por 1,40 por 1,80, para reparación de automóviles, locomotoras, etc.

Las maquinarias adquiridas e instaladas hasta la fecha, son las siguientes: un martillo martinete, de 125 kilogramos la masa y de 225 golpes por minuto; una máquina cortadora; un torno y una fresadora. Faltan instalar todavía la sierra sin fin, un tupí, cepillo para carpintero y cepillo mecánico, así como un torno de metros 1,50 entre puntas, máquina de agujerear, piedra esmeril y piedra de afilar, con su correspondiente motor, todos los cuales quedarán colocados en el transcurso del corriente mes.

Además, se activa la terminación del comedor para los obreros y piezas para los serenos, que abarcarán una superficie total de 127,67 metros cuadrados, habiéndose edificado ya 71,38 metros cuadrados. Este cuerpo de edificio comprende un salón de metros 10 por 4 y dos habitaciones de metros 3 por 4, construídos de mampostería.

En los gráficos que se acompañan está demostrado el movimiento general de los Depósitos y Talleres, cuya importancia no sólo se aprecia por los servicios y ventajas que reporta a la Dirección General de Obras Públicas, sino por lo que asimismo proporciona a otras reparticiones de la Provincia, municipalidades, instituciones de fomento y cultura, etc., que frecuentemente lo demandan y obtienen en la medida que ese Ministerio resuelve conceder.

FOTOGRAFÍA DE PLANOS

La centralización del trabajo de reproducciones fotográficas de planos, croquis, etc., señala también una ventaja económica para la Repartición, además de que reporta los beneficios consiguientes a rapidez y comodidad, por efecto de estar instalado el taller de ese ramo en el mismo edificio de la Dirección y sus Divisiones, lo que permite las órdenes inmediatas y directas.

DIRECCIÓN DE PUENTES Y CAMINOS

CONSIDERACIONES GENERALES

El movimiento administrativo y técnico de la Reparación durante el presente ejercicio, puede decirse que se ha triplicado a raíz del aumento de la partida asignada por Presupuesto para la reparación y construcción de puentes y caminos, y por la inclusión de dos partidas en la Ley de empréstito de 28 de noviembre de 1921, destinadas a la adquisición de veinte equipos mecánicos y a la ampliación de las instalaciones de la Fábrica de Sierra Chica.

Pero sobre todo, conviene hacer notar en esta oportunidad, la cooperación especial y atención dedicada por la Superioridad en pro del mejoramiento de la vialidad en la Provincia, acogiendo y señalando una serie de iniciativas de cuyos benéficos resultados se informa a continuación.

La partida asignada por la Ley de Presupuesto para la reparación y construcción de puentes y caminos, era hasta el 1° de mayo de 1923, de pesos 1.250.000 moneda nacional anuales, es decir, de unos 100.000 pesos moneda nacional mensuales. Demás está decir que esa suma resultaba insignificante para atender las necesidades más urgentes de la vialidad, máxime si se tiene en cuenta que con esa partida debían atenderse, además, gastos permanentes como el sostenimiento de la Fábrica de Sierra Chica, conservación de caminos afirmados, etc.

MOVIMIENTO DE LA MESA DE ENTRADAS Y SALA DE DIBUJO DESDE EL 1º DE MAYO DE 1923 HASTA EL 29 DE FEBRERO DE 1924

Meses	Mesa de Entradas						Sala de Dibujos							
	Expedientes			Notas			Expedientes		Notas		Infor. prodnc.		Confección de planos	
	Ent.	Sal.	Arch.	Ent.	Sal.	Arch.	Rec.	Desp.	Rec.	Exped.	Infor. prodnc.	Emp.	Term.	A term.
Mayo	144	117	20	25	568	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junio	159	109	18	27	409	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Julio	150	136	25	42	475	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Agosto	163	111	14	49	401	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Septiembre	151	90	16	34	283	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Octubre	122	131	17	92	398	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Noviembre	127	92	9	29	516	8	8	5	5	—	—	—	48	11
Diciembre	128	117	17	23	459	18	18	8	8	—	—	—	30	10
Enero	152	119	92	50	492	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Febrero	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totales	1291	1016	168	311	3985	25	26	19	13	—	—	—	78	21

A partir de aquella fecha, hasta el 31 de diciembre último, la partida para caminos fué aumentada a pesos 4.000.000 moneda nacional, correspondiendo, en consecuencia, desde el 1° de mayo, la suma de pesos 2.666.666,66 moneda nacional, con la cual se ha podido intensificar considerablemente los trabajos de reparación de caminos por intermedio de cuadrillas camineras y mecánicas y de construcción de obras de arte: puentes y alcantarillas.

Con la inclusión en Presupuesto del personal de las brigadas camineras, éstas quedaron definitivamente organizadas en sus respectivos asientos, dotadas de inmediato de medios de movilidad y transporte: automóvil, camión, motocicleta y sulky.

El personal que compone cada brigada caminera, varía con su importancia, pero en general, tienen un jefe, un ayudante, un sobrestante, dos recorredores, dos dactilógrafos, un pagador, chofer, ordenanza y peones.

Como se manifestaba en la Memoria correspondiente al ejercicio anterior, se ha tratado de hacer de cada brigada una pequeña Dirección de Caminos, a cuyo efecto los jefes respectivos han sido dotados del personal y elementos de trabajo necesarios para poder realizar de inmediato y con rapidez, las inspecciones, suministrar materiales, herramientas, etc., reservándose la Dirección la superintendencia técnica y administrativa indispensable para dar unidad y eficiencia a la labor que realizan.

Otra modificación en el personal de la Repartición ha sido la creación de la Oficina de Estudios y Proyectos, cuya importancia aumenta considerablemente, por haberse dispuesto que las brigadas camineras ele-

ven a la Dirección los datos primarios fundamentales para la confección en aquella oficina de los presupuestos, pliegos, cómputos métricos, etc., de todos los trabajos que se proyecten en las zonas.

Además, la Oficina ha tenido a su cargo el proyecto de puente rígido sobre el Arroyo Quequén Grande, en el partido de Necochea, cuyo costo, presupuesto en pesos 1.050.000 moneda nacional, da una idea clara de la magnitud de la obra cuya licitación pública ya ha sido ordenada y deberá verificarse en mayo próximo.

En lo que se refiere a la reparación y conservación de caminos de tierra, con cuadrillas camineras, aparte de la intensificación que se ha dado a estos trabajos, merece señalarse: *a)* La modificación en los elementos empleados con ese objeto; *b)* La intervención de las comunas con elementos propios; y *c)* La organización de una cantidad importante de asociaciones pro mejoramiento de la vialidad.

Como puede verse en el diagrama de fojas . . . el número de cuadrillas de febrero de 1923 a igual fecha del corriente año, ha variado de 49 a 297, lo que prueba elocuentemente el impulso dado a los trabajos de reparación de caminos de tierra que son en nuestra Provincia los más importantes y los de mayor tráfico.

Todas las cuadrillas han dependido pura y exclusivamente de los jefes de zonas respectivos y han sido inspeccionadas con regularidad todas las quincenas, habiéndose ocupado en su mayor parte, en los caminos generales que por su importancia merecían preferente atención.

El gasto que demanda el sostenimiento de estas cuadrillas, ha sido mayor en el primer período, porque

fué necesario adquirir gran parte de las herramientas indispensables para equiparlas, y las carpas que sirven de alojamiento al personal, por haberse agotado la existencia en Depósito y Talleres.

MODIFICACIONES EN LOS ELEMENTOS Y MÉTODOS DE TRABAJO

El rendimiento obtenido en los primeros meses del presente ejercicio, hicieron notar la conveniencia que existía en introducir alguna innovación poco costosa en los útiles de trabajo empleados por las cuadrillas camineras.

A ese respecto se imponía, por su fácil adquisición, el empleo de la pala de buey, cuyos resultados prácticos no se discuten y que, por otra parte, ofrece la ventaja de su fácil manejo.

Las primeras cuadrillas dotadas de palas de buey, empezaron a funcionar en mayo de 1923, y de inmediato pudo notarse las ventajas de su empleo en cuanto se refiere a rapidez y economía. En consecuencia, atendiendo a esos resultados, a medida que los fondos disponibles lo permitían, se fué eliminando la carretilla y reemplazándola con palas de buey, llegando en la fecha a 76 el número de cuadrillas que trabaja en esas condiciones.

En esa forma, el costo por metro cúbico de tierra removida, que con equipo de mano resultaba alrededor de pesos 0,80 moneda nacional, disminuye a pesos 0,35 y aun menos en aquellas localidades donde los particulares contribuyen con caballadas, pastoreo, etc.

Pero esas modificaciones en los elementos de trabajo, fueron más visibles aún con el empleo de equi-

pos mecánicos, destinados también a la reparación de caminos de tierra.

La Ley de empréstito de 28 de noviembre de 1921, destinó la suma de pesos 300.000, para la adquisición de veinte equipos mecánicos, los que, previa licitación pública, fueron adjudicados y se encuentran actualmente destacados en diversos partidos de la Provincia, de acuerdo con el plan de trabajos aprobado por la Superioridad.

El rendimiento y costo de estos equipos, han demostrado en forma inequívoca, las ventajas de su empleo, por lo que esta Dirección ha proyectado la adquisición de veinte equipos mecánicos más, en reemplazo de cuadrillas camineras.

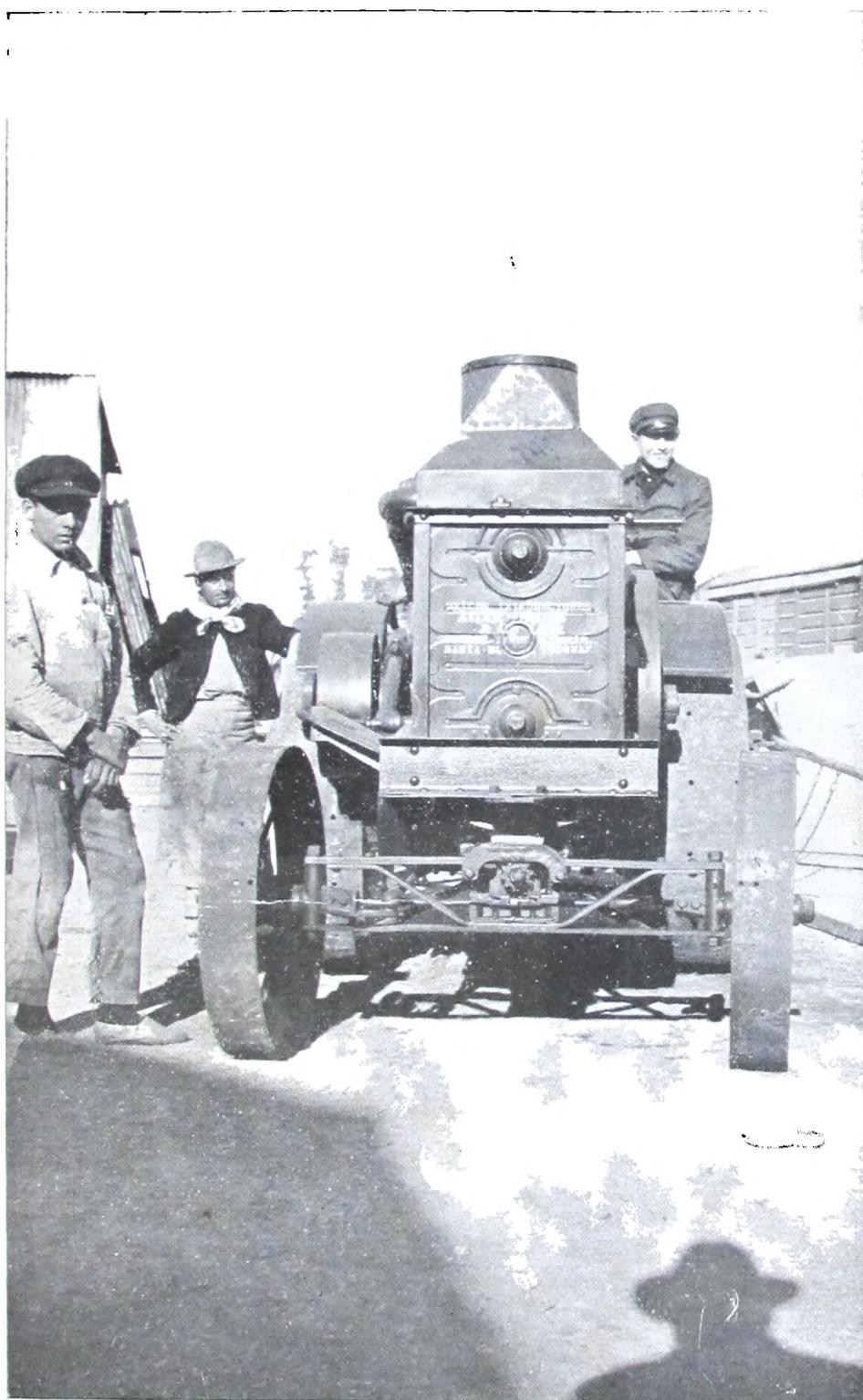
*

No es posible terminar estas breves consideraciones, sin referirse a la ampliación de las instalaciones de la Fábrica de Sierra Chica, autorizada también por la Ley de empréstito antes mencionada, dentro de la suma de pesos 500.000 moneda nacional.

La necesidad de aumentar la capacidad productiva de esa dependencia, se ha puesto de manifiesto en diversas oportunidades, hasta que, felizmente, en la actualidad ha llegado a convertirse en realidad después de varias licitaciones públicas realizadas previamente a la adjudicación de las máquinas necesarias.

Las ampliaciones proyectadas tienen por objeto aumentar la producción actual de alrededor de 3000 toneladas mensuales a 700 u 800 toneladas diarias, teniendo presente que en la actualidad los frentes de las canteras no permitirán una explotación mayor.

Como a los penados no es posible exigirles un esfuerzo físico en tareas sumamente pesadas, se insta-



Tractor Oil Pull, tipo de los adquiridos por el Gobierno de la Provincia
para caminos

lará una trituradora gigante que admita piedra del tamaño 0,71 por 0,71 por 2.00, para ser reducidas a trozos no mayores de 0,20 de diámetro, con una capacidad de producción de 480 toneladas por hora.

Por la misma razón se suprimirá la tarea de cargar la piedra substituyéndola con palas mecánicas a vapor, que con una capacidad de 2 metros cúbicos, o sean 6000 kilogramos en cuarenta segundos, cargan y descargan la cuchara.

La piedra trasladada por las palas mecánicas, pasaría a la trituradora gigante que la reduciría, como se ha dicho anteriormente, a un tamaño máximo de metros 0,20, y de ahí caería directamente en las vagonetas volcadoras y por la vía decauville será llevada a las trituradoras existentes, pasando luego a las elevadoras encargadas de transportarla a las zarandas para su clasificación en pedregullo de las cuatro clases.

Las trituradoras existentes son capaces de una producción de 25 a 30 toneladas por hora, de manera que las cuatro en movimiento, rendirían en siete horas de trabajo, 800 toneladas diarias, pero como a menudo es preciso renovarles algunas piezas o efectuar pequeñas reparaciones, se proyecta instalar un grupo de dos con su correspondiente elevadora, zaranda y silos.

Para aumentar la producción de adoquines, se han adquirido 120 metros lineales de cañería neumática para explotar un banco apto para adoquines y cordones, con obreros libres, utilizando además un equipo de perforadora portátil, con compresor y motor sobre zorra decauville.

Como consecuencia del empleo de elementos mecánicos en las canteras, aumentaría la producción de la

MOVIMIENTO DE LA INSPECCIÓN ADMINISTRATIVA DESDE EL 1º DE MAYO DE 1923, HASTA EL 29 DE FEBRERO DE 1924

Meses	Expedientes		Notas		Planillas y cuentas conformadas				Cadrillas en actividad						
	Recibidos	Despach.	Recibidas	Expedidas	De sueld. y jornales		De viáticos		De gastos varios		De obras	Mecánicos	Camioneros	Total	
					Cantidad	Importe \$	Cantidad	Importe \$	Cantidad	Importe \$					Cantidad
Mayo	5	3	32	88	171	91 678,98	15	1 485,75	10	375,70	—	4	115	—	
Junio	3	4	104	175	138	162 619,17	—	—	2	37,—	—	4	139	—	
Julio	3	4	104	175	168	186 270,70	—	—	1	8,—	—	4	173	—	
Agosto	3	3	93	216	205	202 227,51	—	—	4	91,—	—	4	203	—	
Septiembre	4	4	92	211	231	234 696,11	—	—	7	72,90	—	4	208	—	
Octubre	3	3	86	214	236	229 794,83	—	—	1	10,—	—	6	221	—	
Noviembre	3	2	73	269	233	289 209,27	—	—	6	62,40	—	11	—	—	
Diciembre	1	2	71	273	279	280 888,98	—	—	36	2 094,73	—	15	250	276	
Enero	3	3	99	279	296	241 525,13	—	—	51	1 856,57	—	18	255	285	
Febrero	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	28	28	754	1900	1977	1 918 909,48	15	1 485,75	118	4 608,90	23	70	1564	561	
															1 924 979,53

fábrica de caños, porque podría destinarse a ese objeto mayor personal que hoy está distribuido en ambas dependencias.

Será ampliado el galpón hasta admitir una producción diaria de 100 caños de cemento armado y se adquirirá una mezcladora de hormigón y una desintegradora para la producción de arena. Como ésta se consigue zarandeando el pedregullo fino, se instalarán cuatro zarandas tubulares giratorias, accionadas por un electromotor de 10 H.P., agregando, además, una cargadora portátil del tipo a correa.

En estas condiciones, la Fábrica de Sierra Chica podría suministrar a los trabajos que se realicen por Administración, a las municipalidades, instituciones, etcétera, el material pétreo y caños cuyo envío se reclama con insistencia y que es imposible entregar en las condiciones actuales.

Por otra parte, con la instalación definitiva de las fábricas de caños, proyectadas y autorizadas en La Plata y San Pedro, disminuirán relativamente los pedidos y podrán ser atendidos con la rapidez debida.

RESUMEN GENERAL DE LOS TRABAJOS EJECUTADOS POR LAS CUADRILLAS CAMINERAS DESDE EL 1º DE MAYO DE 1923 HASTA EL 29 DE FEBRERO DE 1924

Meses	Cuadrillas Cantidad	Jornales Cantidad	Importe \$	Movimiento de tierra m ³	Térn. med. por jornal \$	Rendim. por jornal m ³	Costo por m ³ \$
Mayo	115	34 366 $\frac{1}{2}$	143 779,82	146.464,425	4,18	4 552	0,92
Junio	139	38 871	162 181,84	167.664,965	4,17	4 313	0,97
Julio	173	44 257 $\frac{1}{2}$	185 955,54	198.145,275	4,20	4 630	0,91
Agosto	203	49 723	210 119,79	234.727,815	4,23	4 720	0,90
Septiembre	208	48 833	206 874,66	238.819,297	4,24	5 194	0,82
Octubre	221	61 477	261 965,12	305.622,450	4,26	5 040	0,85
Noviembre	239	57 958 $\frac{1}{2}$	251 274,03	310.505,540	4,33	5 567	0,81
Diciembre	249	47 306 $\frac{1}{2}$	207 886,64	234.419,848	4,39	5 161	0,89
Enero	—	—	—	—	—	—	—
Febrero	—	—	—	—	—	—	—
Totales							

Para los promedios mensuales véanse las planillas respectivas por zonas.

**RESUMEN GENERAL DE LOS TRABAJOS EJECUTADOS POR LOS EQUIPOS MECÁNICOS Y COSTO DE LOS MISMOS, DESDE EL 1º DE MAYO DE 1923
HASTA EL 29 DE FEBRERO DE 1924**

Meses	Equipos en actividad No	Jornales devengados No	Abovedamiento de caminos metros lineales	COSTO \$			PROMEDIOS			OBSERVACIONES
				De los jornales	Combustible, Inbricante	Total	Costo por jornal \$	Rendimien. por jornal \$	Costo por mt. l. \$	
Mayo.....	4	386	7 950, -	1 812, -	385,50	2 197,50	4,79	2,56	0,22	No se computa el equipo No 1
Junio	4	398	7 698, -	1 990, -	375,90	2 865,90	5, -	2,50	0,24	" " " " " "
Julio	4	338	2 949, -	1 624,33	143,82	1 768,15	4,80	1,19	0,42	" " " " " "
Agosto	4	365	2 899,98	1 751,08	162,66	1 913,69	4,90	1,05	0,48	" " " " " "
Septiembre	4	347	1 290, -	1 712,67	94,50	1 807,17	4,98	0,48	1,02	" " " " " "
Octubre	6	246	12 285, -	1 725, -	796,10	2 521,10	7,01	4,99	0,20	" " " " " "
Noviembre	11	706	22 243,50	3 436,15	1 608,49	5 044,64	4,87	3177,64	0,22	No se computa el equipo No 13
Diciembre	15	1 236	82 907, -	5 100, -	1 707,90	6 807,90	4,12	7781,04	0,08	No se computan los equipos 11 y 15
Enero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Febrero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Totales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

ZONA CAPITAL — SECCIÓN A

Con asiento en La Plata

El total de trabajo efectuado en la zona durante el período mayo a diciembre de 1923, es de 202,930 kilómetros de caminos arreglados, reparados, terraplenados y zanjeados por las cuadrillas camineras y equipos mecánicos, con un movimiento de tierra de 182.118,547 metros cúbicos por las cuadrillas camineras, 46.392,260 metros lineales por los equipos mecánicos, 25.895,650 metros cúbicos por las cuadrillas no camineras, 12.612,900 metros cúbicos de reconstrucción de macadán por las cuadrillas de obras y 4320 metros cúbicos de zanjas de desagües por las mismas.

Los caminos más importantes reparados son los siguientes: en La Plata, en una extensión total de 80,070 kilómetros, los de acceso a estación Arana, Etcheverry, Villa Elisa, El Peligro, El Pescado, Ensenada, Cambaceres, Berisso y Los Hornos; en Magdalena: con 56,600 kilómetros, comprendiendo el camino general a La Plata y los de acceso a Bavio, Arditi y Vergara; en Florencio Varela, con 28,000 kilómetros, el camino a Chascomús, acceso a Buchanan y Bosques; en Avellaneda con el afirmado a La Plata; en Quilmes con varios de acceso al partido; en Esteban Echeverría los caminos parciales a Monte Grande y Llavallol, rumbo a Temperley y Lomas de Zamora; en Almirante Brown, los de acceso a la estación Glew y acceso a Villa Calzada.

Conviene hacer notar que los equipos mecánicos destinados a reemplazar a las cuadrillas camineras, no han producido el porcentaje que correspondería, por la inexperiencia del personal encargado del manejo de los tractores y demás maquinarias que lo completan, por ser la primera vez que se utilizaban en la repartición. Si bien es cierto que el porcentaje de trabajo efectuado con los equipos mecánicos no ha sido elevado, hay sin embargo una compensación por la calidad del trabajo que realizan, muy distinto del que comunmente se ejecutaba en otros tiempos y que se reducía a remover la tierra con las niveladoras.

En esta zona se han construido prolijos terraplenes con desmontes de tierra hasta 0,70 centímetros, y el abovedamiento ejecutado comprende primero la arada de la tierra en un espacio de 3 metros a cada lado del camino con una profundidad

hasta 0,70 centímetros, transportándola luego al centro de la calzada con la niveladora, con lo que se forman verdaderos terraplenes.

Entre los trabajos de reparación de caminos de mayor importancia efectuados por esta zona, debe mencionarse el general de Barracas a Chascomús, habilitado al tráfico después de realizado un abovedamiento de 22 kilómetros de largo aproximadamente, con un ancho de 15 metros y una profundidad término medio de 0,30 centímetros, lo que importa un movimiento de tierra de 23.100 metros cúbicos.

En estos trabajos se han utilizado los elementos cedidos por el vecino señor Jerónimo A. Rocca, consistente en una niveladora, arado, palas de buey y caballos necesarios, reduciéndose en consecuencia el costo de los mismos, a los jornales devengados por las cuadrillas.

La importancia de dicho camino hizo que se le prestara la mayor atención, por cuanto el inconveniente que existe para mantenerlo en perfectas condiciones de vialidad son la topografía del terreno y la mala calidad de la tierra por donde atraviesa.

El arreglo del Camino General de La Plata a Magdalena tiene una importancia especial y puede considerarse como uno de los trabajos más completos efectuados hasta ahora dentro de esta Zona, máxime si se tiene en cuenta que por el pésimo estado en que se encontraba se hallaban casi aislados ambos partidos, siendo necesario utilizar el ferrocarril para las comunicaciones.

Salvadas todas las dificultades del tránsito, con el abovedamiento y los terraplenes ejecutados, en toda su longitud, 66 kilómetros, dicho camino adquirirá en el futuro un carácter excepcional cuando se haya terminado el revestido con conchilla y piedra calcárea cuyas canteras están en explotación.

Otro tanto puede decirse del Camino General de Barracas a Chascomús, que se hallaba intransitable durante el invierno pasado y que en la actualidad ha sido arreglado en una longitud considerable, lo que permite el tráfico con toda comodidad.

Recientemente se ha dado comienzo a la construcción de un camino entre La Plata y Berisso, el que una vez abovedado será revestido en su totalidad de una capa de conchilla.

Alrededor de la estación Etcheverry del F. C. P. M. V se han realizado importantes obras de desagües en todas las ca-

lles de acceso como también diversos abovedamientos que han facilitado el tráfico de esa zona con dicha estación y con el camino macadamizado que la une a la ciudad de La Plata.

En la estación Bosques del partido de Florencio Varela, que se encontraba en las mismas condiciones que el anterior, también se ha logrado facilitar las comunicaciones mediante diversos trabajos de terraplenamiento y abovedado ejecutados por cuadrillas camineras dependientes de esta zona.

Ultimamente se ha iniciado la reparación de diversas calles de importancia en esta ciudad, utilizando los tractores disponibles, los que realizan esos trabajos a la mayor brevedad y con poco costo: entre esos arreglos merecen mencionarse el de varias calles de Los Hornos, otras de acceso al ramal en construcción del F. C. P. M. V y a partir de las calles 31 y 32 de circunvalación de La Plata con rumbo hacia la Estación Hernández, del F. C. S.; en el Bosque de esta ciudad se ha reparado gran parte del macadán de la Avenida Centenario y varias calles del mismo paseo, continuándose el arreglo para prolongar la citada avenida hasta el afirmado de la calle 60 y 120.

Otro de los asuntos de mayor importancia al que esta zona ha debido dedicar preferente atención es la conservación de los caminos afirmados de La Plata a Avellaneda y de Avellaneda a Lomas, donde trabajan cuatro cuadrillas de obras y se han reparado en total 30 kilómetros, habiéndose utilizado 14.546 jornales con un costo de pesos 55.557,57 moneda nacional.

Los trabajos que ejecutan estas cuadrillas consisten: en la demolición y reconstrucción de adoquinado, en la demolición y reconstrucción de hormigón y en el arreglo de hundimientos y limpiezas de zanjas de desagües.

El costo total de dichas reparaciones durante el período mayo a diciembre de 1923, ha sido de pesos 137.584, 87 moneda nacional, distribuidos en la siguiente forma: *a)* por jornales, pesos 55.558,57; *b)* por fletes, pesos 6.954,10 moneda nacional y *c)* por adquisición de materiales, pesos 75.183,70 moneda nacional, de manera que teniendo en cuenta dicho costo y el número de metros reparados o reconstruidos, el porcentaje término medio resulta, aproximadamente, de pesos 0,56 moneda nacional.

Esta Zona ha intervenido durante el presente período en la reconstrucción del puente sobre el arroyo Santa Catalina, ubi-

cado en el camino parcial de Temperley a Monte Grande, puente de 15 metros de luz en dos tramos de 7,50 metros cada uno, con estribos y pilar de mampostería de ladrillos, siendo la superestructura de hierro y madera.

La obra que fué licitada públicamente y adjudicada el año último, siendo su costo de pesos 4.412,20 moneda nacional, quedó librada al servicio público en octubre del mismo año.

Se proyectó además, la construcción de un puente sobre el arroyo Maldonado, en el camino parcial de Las Heras a Cañuelas en el primero de dichos partidos, como también la ampliación del puente El Pescado, sobre el arroyo del mismo nombre en el camino general de La Plata a Magdalena, y la construcción de un puente basculante de 30 metros de luz, sobre el camino de acceso a la Playa del Río de la Plata en el lugar denominado Palo Blanco.

En cuanto a caminos, se proyectó el trazado de uno de acceso a la Estación Pipinas, para lo cual será necesario construir un puente de 40 metros de luz sobre el Río Samborombon en el partido de Magdalena.

A pedido de un núcleo importante de vecinos se efectuó el estudio preliminar del trazado de un camino de unión entre La Plata y San Vicente, pasando por la Estación Buchanan del Ferrocarril Compañía General y un levantamiento planialtimétrico para la desviación del camino parcial de Quilmes a Temperley.

ZONA CAPITAL — SECCIÓN B

Con asiento en San Martín, (F. C. C. A.)

En esta zona la mayoría de los trabajos realizados la constituyen la reparación y construcción de caminos, así como la conservación de los caminos afirmados existentes dentro de su jurisdicción.

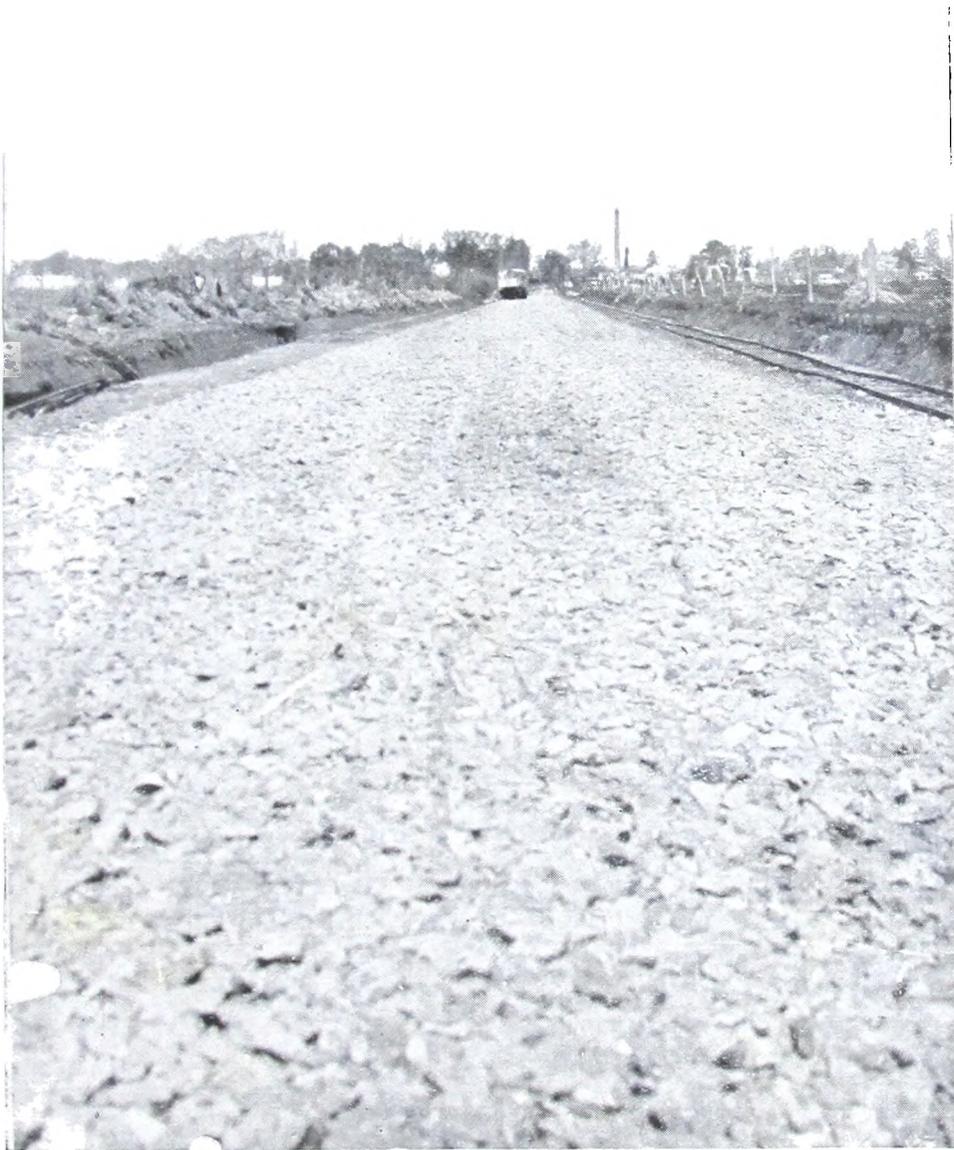
Se inició la construcción del camino macadamizado que une el de igual clase a Campo de Mayo y el existente a San Miguel, en una longitud total de 1815,30 metros como también la reparación del último de los nombrados.

Hasta el 31 de diciembre último se ha terminado el macadán en una extensión de 500 metros, habiéndose colocado en las progresivas 2250 hasta la 3300 tres, dos y una capa de pedregullo inicial.



XIV

Zona Capital B». — Vista del macadán en construcción en el camino de Bella Vista a Campo de Mayo



Zona Capital «B». — Vista del macadán en construcción en el camino de Bella Vista a Campo de Mayo

Las alcantarillas colocadas en el mismo camino, de las que sólo faltan las cabeceras, son 4, de caños de cemento armado de 0,60 m. de diámetro y de 8 metros cada una, ubicadas en la siguiente forma: 1 entre las progresivas 1900 y 1950 y las restantes en las calles Corrientes, Santa Fe y Sourdeaux, respectivamente.

En resumen, el movimiento de tierra efectuado para facilitar los desagües después de terminada la caja del firme ha sido de 12.408,601 metros cúbicos y la cantidad de piedra descargada y distribuída en el camino asciende a 4.583,710 toneladas.

La conservación del camino asfaltado de Florida a San Martín, dentro de los partidos de Vicente López y San Martín, se ha proseguido en el presente año, haciéndose trabajos en una extensión de 2754,33 metros cuadrados, siendo su costo de pesos 17.616,60 moneda nacional.

Se iniciaron también los trabajos de reparación del camino denominado «Del Bajo», en la prolongación de la calle Rivadavia del partido de Vicente López, de acuerdo con un levantamiento planialtimétrico previo, en una longitud de 3133,60 metros.

El trabajo que realiza la cuadrilla encargada de esta reparación, es muy lento debido a la falta de tierra para abovedamiento, habiéndose abierto una zanja de desagüe desde el empalme con el adoquinado frente a la estación Olivos en una extensión de 583,60 metros.

Los trabajos de la cuadrilla han sido ampliados con un equipo mecánico con el que se ha abovedado el resto del camino, faltando únicamente un trozo de 800 metros hacia la estación Rivadavia (F. C. C. A.) para concluir.

La flecha del abovedamiento es de 0,80 centímetros, en un ancho, término medio, de 10 metros, quedando a uno y otro lado del camino hasta el fondo de las cunetas una extensión de 3 metros con una pendiente de 1 en 20.

Se ha proseguido también con la conservación y reparación del camino denominado del Norte (Avenida Maipú y Centenario), las que han consistido principalmente en la reconstrucción del afirmado y los desagües respectivos, especialmente en el partido de Vicente López.

El adoquinado levantado ha sido, durante este ejercicio,

de 11.076,37 metros cuadrados, de los cuales han sido reconstruidos 10.935,60 metros cuadrados.

El número de cuadrillas camineras existentes en la zona al terminar el período, alcanzaba a 17, ocupadas en la reparación de los caminos de Marcos Paz a Cañuelas, Las Heras a Lobos, Merlo a Marcos Paz, Haedo a Palomar, General Sarmiento a Moreno, San Fernando a General Rodríguez, Tigre a Pacheco, Olivos a Rivadavia, Mariano Acosta a Pontevedra, y Morón a Cañuelas en los desagües del Arroyo Medrano, de Merlo a Villa Matheu, y en la limpieza del zanjón Villa Sarmiento y en la ampliación del arroyo Cordeiro.

Los trabajos realizados por las mismas, han consistido en movimiento de tierra para terraplenes, desagües, abovedado, canalización, etcétera, y en la construcción de las siguientes alcantarillas de caños de cemento armado: 1 en el cruce del camino en construcción en General Sarmiento con la calle Pardo del mismo partido, 1 de 15 caños de 0,60 centímetros en el macadán existente en San Miguel, 3 de 15 caños de 0,60 centímetros en las calles Corrientes, Santa Fe y Sourdeaux, respectivamente, y otra de 32 caños del mismo diámetro en el empalme con el macadán a Campo de Mayo.

Existe en esta zona un equipo mecánico facilitado por la Municipalidad de General Las Heras, en las condiciones generales aceptadas para otras comunas, que trabaja en la reparación del camino general de Las Heras a Luján, por cuenta del Superior Gobierno de la Provincia y a razón de pesos 0,30 moneda nacional el metro cúbico de movimiento de tierra.

Desde la fecha de la autorización por el Poder Ejecutivo, en noviembre de 1923, hasta finalizar este ejercicio, se habían arreglado en esas condiciones 11,712 kilómetros de dicho camino y efectuado un movimiento de tierra de 9360 metros cúbicos, ascendiendo el costo a la suma de pesos 2808 moneda nacional.

Otro de los asuntos de importancia en que ha intervenido esta zona, es el referente al estudio del camino de Tigre a Escobar, habiéndose efectuado un levantamiento planimétrico partiendo de la prolongación de la calle Rocha, del Tigre, hasta el arroyo Guazunami, en cuyo trecho existe un camino particular de 18 a 20 metros de ancho.

Desde el arroyo Guazunami se ha tomado una línea de operaciones que es sensiblemente paralela al río Luján y que atraviesa el albardón «Grande», teniendo una extensión de 7416 metros hasta la estaca ubicada en la proximidad de los canales García y Villanueva.

Desde la progresiva 4517,10 metros se piensa empalmar el trazado con una línea de unión hasta la estación Benavidez, del F. C. C. A., siguiendo luego el costado de la vía hasta Escobar, pasando por Ingeniero Machwitz.

ZONA I^a

Con asiento en Pergamino, (F. C. C. A.)

Esta zona fué la primera organizada con carácter definitivo después de la creación de las Brigadas Camineras; por otra parte ha sido también la que ha tenido a su cargo durante el presente ejercicio el mayor número de obras de arte y un crecido núcleo de cuadrillas camineras.

Entre las diversas obras de construcción y reparación de puentes, ya sea por administración o por contrato, merecen mencionarse las siguientes:

Puente denominado «Austing» sobre el río Tala, en el camino general de San Pedro a Arrecifes, ubicado en el primero de dichos partidos; las reparaciones necesarias a este puente fueron licitadas y adjudicadas en la suma de pesos 11.461,37 moneda nacional, habiéndose recibido definitivamente de conformidad con el proyecto confeccionado y pliego de bases y condiciones que sirvieron para el llamado a licitación pública.

Puente «Burgos» sobre el arroyo del mismo nombre, en el camino general de San Pedro a San Antonio de Areco; reparado por licitación pública dentro de la suma de pesos 13.245,22 moneda nacional, habiéndose recibido los trabajos con carácter provisorio.

También se licitaron en esta zona las obras de reparación del puente denominado «Ham» sobre el río Arrecifes en el camino de unión de La Luisa al general de Arrecifes a Baradero, partido de Bartolomé Mitre. El costo de estos trabajos que han sido recibidos provisoriamente, asciende a la suma de pesos 9251 moneda nacional.

Se construyó por licitación pública un puente sobre el arroyo Arana en el partido de Bartolomé Mitre, camino de Arrecifes a Estación Viñas dentro de la suma de pesos 11.202,78 moneda nacional, habiéndose recibido provisoriamente.

En el partido de Salto se construyó un puente por contrato sobre el arroyo Saladillo Grande, en el camino general de Salto a Junin, el que ha sido recibido también provisoriamente y su presupuesto asciende a pesos 19.627,52 moneda nacional.

También por licitación pública se construyó un puente denominado «Cano», ubicado sobre el arroyo Dulce, en el camino general de Pergamino a Rojas en el partido de Pergamino.

El monto de esta obra asciende a la suma de pesos 25.562,50 moneda nacional, habiéndose terminado y recibido provisoriamente.

Por administración se reparó el puente denominado «Mitre», sobre el arroyo Pergamino, en el camino general de Pergamino a Rojas y Colón, en el primero de los partidos mencionados, ascendiendo el monto de las reparaciones que ya han sido terminadas, a la suma de pesos 889,68 moneda nacional.

En las mismas condiciones se reparó el puente ubicado sobre el arroyo del Medio, en el partido de San Nicolás, camino de San Nicolás a Santa Fe, siendo su costo de pesos 4400,51 moneda nacional.

También se amplió por administración el puente sobre el arroyo Los Cueros en el camino de Ramallo a San Pedro, partido de Ramallo, dentro de la suma de pesos 14.233,91 moneda nacional.

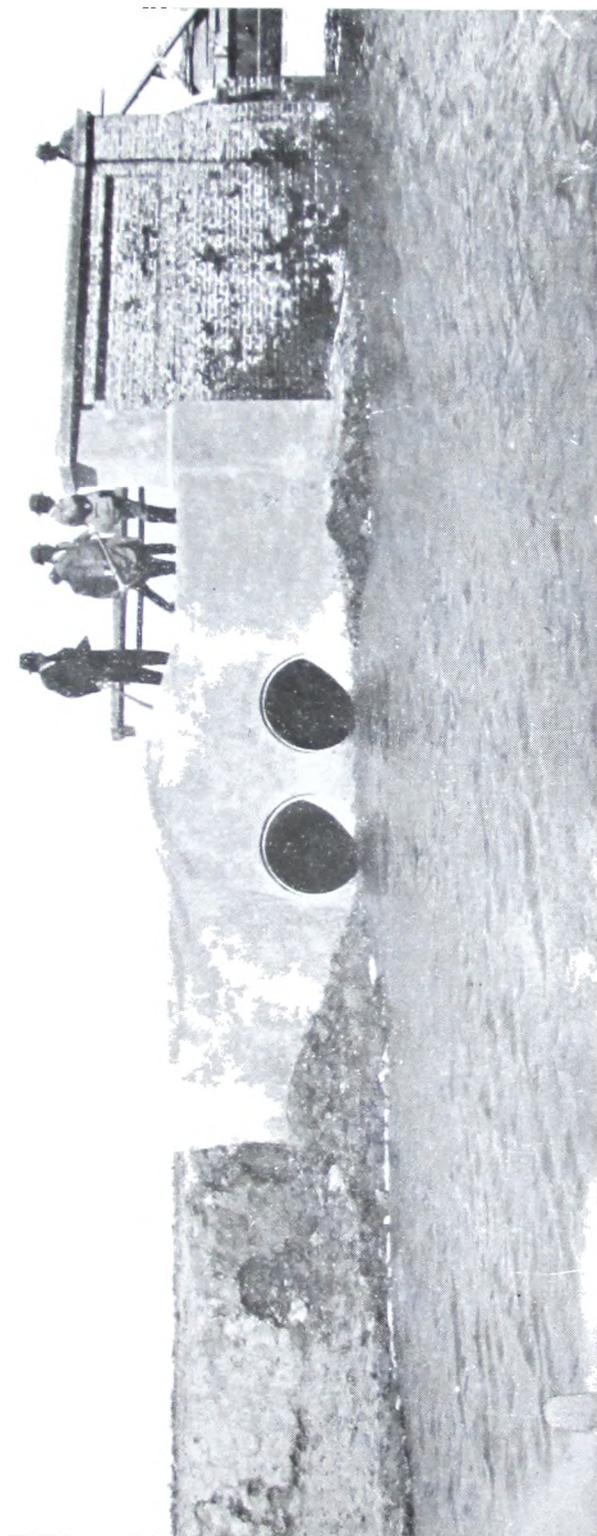
Aparte de estas obras de arte realizadas, se ha proyectado la construcción de un puente donde existe actualmente el denominado «Andrade» sobre el río Arrecifes, en el camino general de Capitán Sarmiento a San Pedro, partido de Bartolomé Mitre.

En este último partido se ha proyectado también la construcción de un puente en el camino general de Pergamino a Arrecifes, sobre el arroyo Cañete.

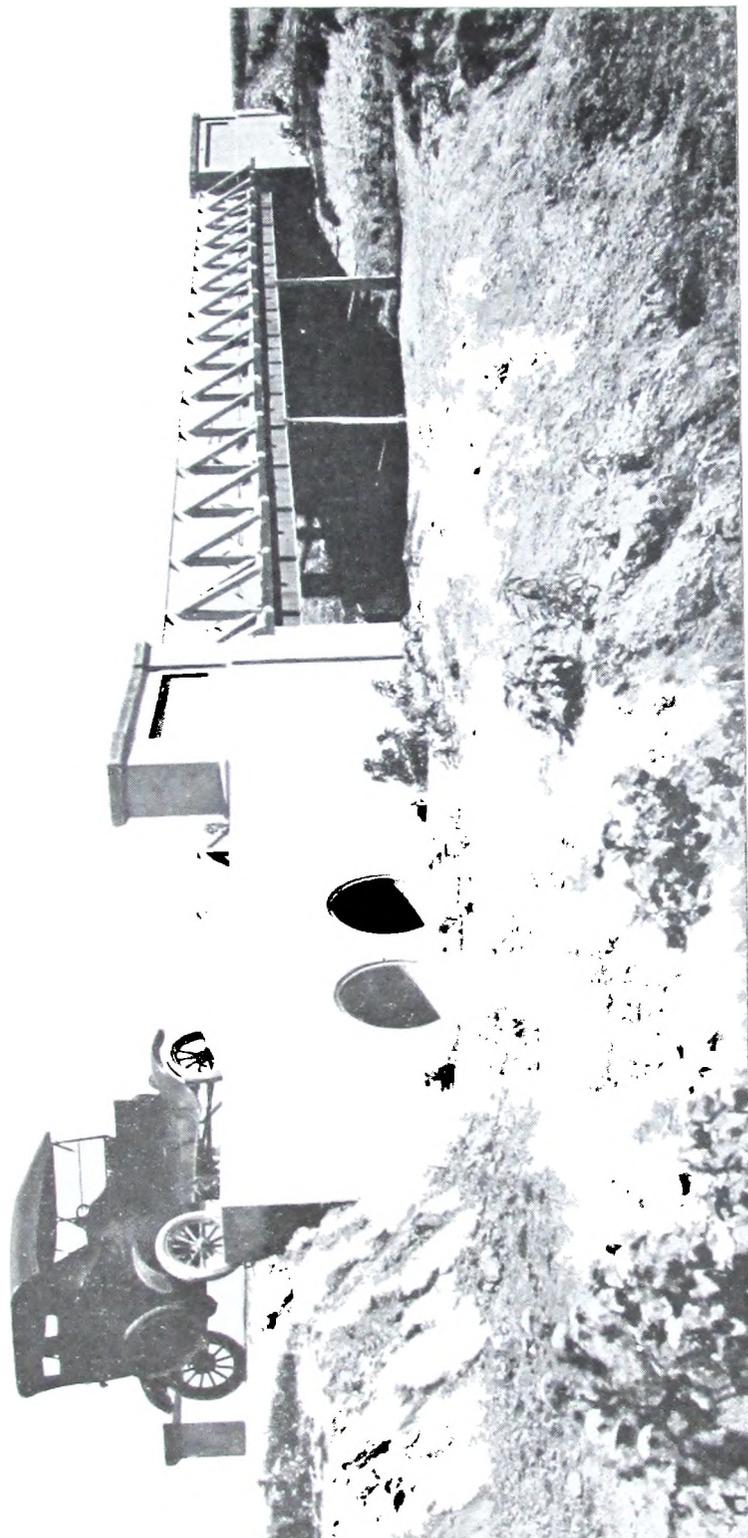
Se estudió además y aconsejó la apertura de varios caminos sobre la cuenca de los arroyos Manantiales, sobre el Manantiales Chico, camino de Pergamino a La Violeta, con lo que se permitirá un rápido acceso a la estación del mismo nombre y Todd a Arrecifes siguiendo el costado de la vía del Ferrocarril Central Argentino.



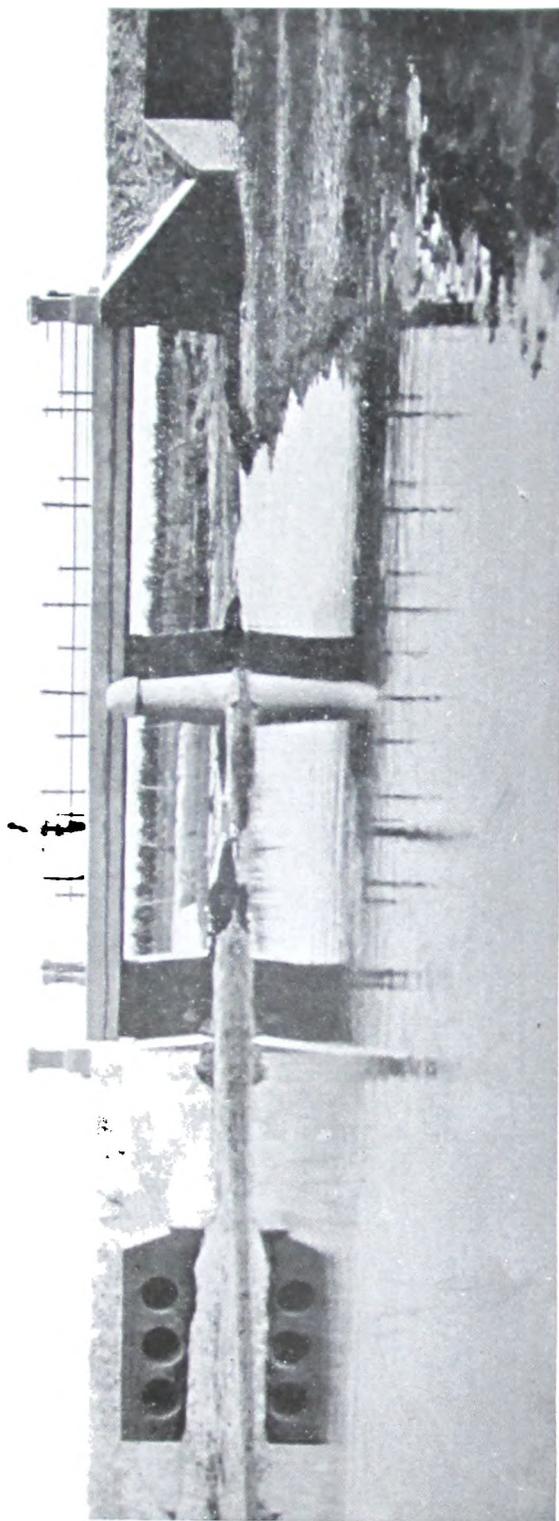
Zona I.—Vista general del puente construido sobre el arroyo Dulce, en el camino general de Pergamino a Rojas



Zona J. — Vista de las alcantarillas auxiliares del puente Mitre, sobre el arroyo Pergamino, en el camino general a Colón



Zona I. — Reparación por administración del puente Mitre, sobre el arroyo Pergamino, en el camino general a Colón



Zona I. — Puente sobre el Saladillo Grande, camino general de Salto a Junín

Entre los caminos reparados en esta zona deben mencionarse especialmente el de Pergamino a Arrecifes, que se encontraba con anterioridad en un estado de completo abandono y prácticamente intransitable.

Se destacaron en él cinco cuadrillas camineras y dos equipos mecánicos, con lo cual ha recobrado sus condiciones de vialidad en una extensión de 55 kilómetros, debiendo ser el primero que quedará completamente abovedado y terraplenado entre sus dos ciudades cabeceras.

El movimiento de tierra efectuado en dicho camino durante este período, asciende a 4200 metros de terraplenes y 11 kilómetros de abovedamiento.

Otra vía importante de comunicación cuya reparación se ha iniciado con éxito, es el camino general a Rosario, sobre la costa del Paraná, desde San Nicolás a Puente Alsina, donde existía una serie de pantanos que lo imposibilitaban para el tráfico.

Trabajaron en este camino seis cuadrillas camineras, y cuando se instalen los nuevos equipos mecánicos que adquirirá la Provincia, se encontrará en condiciones especiales para ser abovedado, con lo cual quedarán facilitadas las comunicaciones dentro de esta zona desde Buenos Aires hasta Rosario.

En el camino general de Pergamino a Colón se han reparado sus primeros 30 kilómetros, habiéndose efectuado 2000 metros de terraplenes y 3 kilómetros de abovedamiento, continuándose actualmente su arreglo en forma que permitirá dentro de breve tiempo dejarlo en perfectas condiciones de vialidad.

Dentro del partido de Rojas se ha procedido a la reparación del camino de Pergamino a Rojas, en el cual se ha efectuado la construcción del puente sobre el arroyo Dulce, denominado Cano, con lo cual se han completado los trabajos en forma tal, que hoy es una de las arterias de mayor tráfico en esa región.

Actualmente se proyecta el traslado de varias cuadrillas a las proximidades de la estación Ortiz Basualdo, a fin de continuar los trabajos de reparación de aquel camino.

En la parte sur de esta zona se destacaron nueve cuadrillas camineras y un equipo mecánico, con lo cual se han podido arreglar los caminos de acceso a los partidos de Junín, General Arenales y Chacabuco y particularmente el camino general que une Junín a Chacabuco, pasando por General Arenales.

También por intermedio de cuadrillas camineras dotadas de palas de buey, se han facilitado los accesos a las estaciones El Socorro, La Violeta, Salto, Rojas, etc.

ZONA II

Con asiento en Mercedes (F. C. O.)

La Brigada Caminera de esta zona en su iniciación contaba con 10 cuadrillas camineras destacadas en los partidos de Mercedes, Luján, Suipacha, General Rodríguez, San Andrés de Giles, San Antonio de Areco y Exaltación de la Cruz, con un número variable de 15 a 18 hombres.

Con posterioridad se fueron creando otras nuevas de manera que al finalizar este período funcionaban dentro de la zona 28 cuadrillas camineras y 2 equipos mecánicos.

Debe señalarse en esta oportunidad la cooperación prestada por el vecindario dentro de esta Zona, lo que ha puesto de manifiesto la bondad de los trabajos realizados contribuyendo a intensificarlos en diversas formas.

La Comisión del Camino de Goldney ha contribuido para los trabajos de reparación de caminos con 7000 pesos moneda nacional en efectivo y elementos de trabajo, y las Comisiones de Agote y Cuartel Octavo de Mercedes, con 1000 pesos cada una. palas de buey, pastoreo, etc.

La Comisión del camino de Mercedes a Navarro ha facilitado 28 caballos y el pastoreo para los mismos durante varios meses, lo mismo que las constituídas para el Fomento de la Vialidad y particularmente para los caminos de Mercedes a 25 de Mayo, Chacabuco y Bragado.

En esta forma, estimulado por la acción del vecindario, el Poder Ejecutivo, por intermedio de la repartición, ha podido reparar durante este ejercicio 10 kilómetros en el camino de Mercedes a Giles, 6 kilómetros en el camino a Navarro, 35 kilómetros en Goldney, 2000 metros en el camino a Bragado, igual cantidad en el camino a Carmen de Areco y otros arreglos de menor importancia que suman en total 55 kilómetros con un costo aproximado de pesos 48.550 moneda nacional.

Con este movimiento de tierra se han logrado colocar en perfectas condiciones de vialidad 24 kilómetros en el camino de Mercedes a Giles, 20 en el de Mercedes a Navarro, 55 en los

caminos de Goldney, 20 en el de Mercedes a Suipacha, 30 en el de Mercedes a 25 de Mayo y 8 en el de Mercedes a Carmen de Areco o sean en total, 150 kilómetros de caminos librados al servicio público que cuestan al Tesoro de la Provincia pesos 324 moneda nacional por kilómetro, es decir, pesos 0,65 moneda nacional el metro cúbico de tierra removida.

En términos generales puede decirse que el movimiento de tierra efectuado por personal dependiente de esta Zona ha alcanzado a 201.931 metros cúbicos, en una extensión de 137 kilómetros de caminos abovedados y terraplenados, con un costo total de pesos 160.973 moneda nacional, o sea pesos 0,79 moneda nacional el metro cúbico.

Además de las cuadrillas camineras mencionadas, trabajan también en esta zona dos equipos mecánicos de la Municipalidad de San Andrés de Giles que se ocupan de la reparación de caminos de jurisdicción provincial a razón de pesos 0,30 moneda nacional el metro cúbico.

Estos equipos se ocupan de la reparación de caminos generales bajo la Dirección Técnica de la Brigada Caminera, realizando regularmente un abovedamiento mensual de 2500 a 3000 metros lineales con cunetas de metros 2,50 cada una y 0,30 centímetros de profundidad y una calzada de 12 metros de ancho, pero el rendimiento es muy superior con los equipos de la repartición y en cuanto al trabajo es también mejor terminado.

En las cuadrillas camineras, de acuerdo con resoluciones superiores, se ha cambiado el sistema de trabajo con carretilla por palas de buey, en 13 cuadrillas, obteniéndose en esa forma un resultado satisfactorio, variando el número de éstas de acuerdo con el personal y la importancia del trabajo.

Las obras de arte efectuadas en esta Zona mediante licitación pública son las siguientes:

Puente sobre el río Areco, en el camino de San Antonio de Areco a Duggan, en el partido de San Antonio de Areco, tipo «Palladio» de 30 metros de luz, obra autorizada dentro de la suma de pesos 9445 moneda nacional.

En este puente se procedió previamente al desarme en general y se hincaron cuatro pilotes, se construyó un segundo piso, guardarrueda de madera y hierro ángulo, como asimismo

se repararon los terraplenes de acceso, habiéndose recibido provisoriamente.

En el mismo partido de San Antonio de Areco se reparó el puente de madera dura de 30 metros de luz, en 3 tramos, con estribos de mampostería, ubicado sobre la Cañada Honda en el camino a Los Paraísos.

Las reparaciones consistieron en la construcción de un segundo piso guardarrueda y pilarcitos y en el arreglo de la baranda, siendo su costo de pesos 7975 moneda nacional.

Esta obra como la anterior ya ha sido terminada y recibida con carácter provisorio.

Se han iniciado los trabajos de reparación del puente denominado «Savona» en el partido de Mercedes, obra que se ejecuta como las anteriores por licitación pública, siendo el presupuesto calculado de pesos 23.498,22 moneda nacional.

Los trabajos a realizar en este puente consisten en la ampliación de 22 metros en 4 tramos de 5,50 cada uno sobre pilares de mampostería con vigas metálicas, piso de madera, guardacalzada y baranda de hierro, habiéndose construido un submuro de hormigón en el estribo y pilares del puente viejo, cuya cimentación había sido socavada.

También en el partido de Mercedes se construyeron unas alcantarillas auxiliares y se repararon los terraplenes de acceso al puente denominado «Cañón» sobre el río Luján, dentro de la suma de pesos 4567 moneda nacional, habiéndose recibido provisoriamente.

Las obras más importantes realizadas por administración son las que a continuación se indican:

Puente sobre el arroyo Cortito en la Estación Pilar del F. C. P. consistiendo las reparaciones en la construcción de una loza de cemento armado y reparación de la baranda, siendo la luz del puente de 18 metros, tipo «Huergo».

El monto de los trabajos efectuados ascendió a pesos 4424,84 moneda nacional, habiéndose terminado recientemente.

También se reparó el puente denominado de «Casas» sobre el arroyo Lavallen en el partido de San Antonio de Areco, puente oblicuo en 3 tramos de 3 metros cada uno.

Las reparaciones efectuadas fueron la construcción de los estribos y pilares de mampostería, vigas de acero y calzada y

baranda de hierro dentro de la suma de pesos 4614,20 moneda nacional.

Se reparó el puente de un tramo de 11 metros de luz ubicado sobre el río Las Pulgas, en estación Mercedes (B. A.) cuyo piso y baranda se hallaban completamente deteriorados, dentro de la suma de pesos 560,25 moneda nacional.

Se inició la construcción de un puente de 8 metros de luz de un tramo sobre el río Pesquería en el partido de Zárate.

Las características de esta obra son las siguientes: estribos y muros de ala de mampostería, cimentaciones de hormigón, vigas metálicas, superestructura de madera dura y calzada de tierra y cascote, siendo el presupuesto calculado de 10.963,78 pesos moneda nacional.

Por último, se hallan en construcción una alcantarilla y terraplenes próximos al río Luján en el partido de Pilar y la reparación del puente «Cañada la Cruz» en el partido de San Andrés de Giles.

En resumen, el costo total de las obras efectuadas por contrato es de pesos 42.783,81 moneda nacional y el de las obras por administración de pesos 23.768,95 moneda nacional, o sea en conjunto pesos 66.552,66 moneda nacional.

En esta misma zona se han proyectado además las siguientes obras: puente de 10 metros de luz y 5 alcantarillas sobre el arroyo Oro, en el camino de Mercedes a Goldney.

Se ha proyectado también la construcción de puentes de diversos tipos, luz, y características, sobre el arroyo Las Pulgas, en Mercedes, sobre el río Luján en Suipacha, sobre el arroyo Leones, en Bragado, sobre el arroyo Sauce, en Giles, sobre el arroyo Vázquez, en el mismo partido, sobre el arroyo Ranchos y Cañada Rivarola, en el camino de Carmen de Areco a Chacabuco, sobre el río Areco en el camino de Carmen de Areco a Baradero y sobre el arroyo El Rosal en el camino a San Antonio de Areco, reparación puente arroyo Lima en el camino de San Antonio de Areco a Bartolomé Mitre, dos puentes sobre la Cañada sin Nombre, uno sobre la Cañada Honda y dos puentes más sobre la Cañada el Bagual en los caminos de San Antonio de Areco a San Nicolás, Baradero y Zárate respectivamente.

ZONA III

Con asiento en Brandsen (F. C. S.)

La reparación de los caminos generales y parciales de esta zona ha estado a cargo durante el presente período de 21 cuadrillas camineras, distribuidas en la siguiente forma: 3 en Coronel Brandsen, General Paz, Pila y San Vicente; 4 en General Belgrano, 2 en Dolores y 2 en General Lavalle.

Todas estas cuadrillas están equipadas con carretillas, palas y demás herramientas accesorias por haberse dispuesto solamente de 12 palas de buey, las que fueron distribuidas convenientemente entre aquellas cuadrillas cuyos trabajos se reputaban de mayor urgencia.

Además, en la reparación del camino general de General Belgrano a Pila se ha ocupado un equipo mecánico completo en forma que ha permitido atender el arreglo de esa importante vía de comunicación.

Con estos elementos han debido atenderse las necesidades de la vialidad en esta importante zona de la Provincia, de modo que fácil resulta comprender las dificultades con que se ha tropezado para realizar una obra eficiente en la amplitud de toda la red caminera que la atraviesa.

La reparación del camino general de Barracas a Chascomús, efectuada con un equipo mecánico suministrado por el señor Jerónimo A. Rocca, es el trabajo que por su forma de ejecución e importancia merece destacarse entre todos los efectuados durante este ejercicio.

También se reparó, como ya se ha dicho, con un equipo mecánico, el camino de General Belgrano a Pila, de manera que para el próximo invierno quedará completamente terraplenado y abovedado asegurando una fácil comunicación entre ambos partidos.

La acción de esta Zona ha sido facilitada por la favorable acogida de parte de las autoridades municipales, a quienes se ha solicitado cooperación, habiéndose mostrado dispuestas a secundar con los medios de que disponen la labor de la repartición.

Entre esas municipalidades debe mencionarse particularmente la de General Belgrano, que ha contribuido con todos los recursos a su alcance y ha ofrecido un equipo mecánico completo y otros elementos de trabajo para utilizarlos en la re-

paración de caminos de jurisdicción provincial dentro de ese partido al precio convenido con otras comunas.

Si bien es cierto que no es posible formular en concreto conclusiones precisas acerca de los beneficios aportados a diversos partidos por el mejoramiento de sus vías naturales de comunicación, fácilmente se comprende que para ciertas localidades como Pila y General Lavalle que no gozan de las ventajas y comodidades del Ferrocarril, la conservación de sus caminos es una necesidad tan fundamental que requiere una atención preferente, pues de ella depende casi en forma absoluta la importancia de sus actividades.

La longitud total de caminos que han sido puestos en condiciones de vialidad dentro de la zona, alcanza a unos 175 kilómetros distribuidos en la siguiente forma:

En el partido de General Lavalle, 16 kilómetros; en San Vicente, 11 kilómetros; en General Paz, 35 kilómetros; en Dolores, 21 kilómetros; en General Belgrano, 26 kilómetros; en Coronel Brandsen, 35 kilómetros; en Pila, 30 kilómetros.

*

Durante el presente ejercicio se ha iniciado y terminado en esta zona la construcción de dos puentes de madera dura de 30 y 20 metros de luz sobre el afluente del arroyo Palenque Chico, en los kilómetros 84 y 85 del camino general de Dolores a General Lavalle, en este último partido.

Las características de estos puentes son de madera dura (curupay), tramos de 5 metros, ancho de la calzada 4,50 metros, fundaciones sobre pilotes y calzada de tierra.

En la construcción de ambos puentes se ha invertido la suma de pesos 38.438,08 moneda nacional, habiendo llenado una sentida necesidad pública que el vecindario de General Lavalle ha apreciado debidamente.

ZONA IV

Con asiento en Saladillo (F. C. S.)

Los trabajos más importantes realizados en esta Zona corresponden a la reparación de caminos, habiéndose utilizado 20 cuadrillas camineras y 2 equipos mecánicos, los que han resultado insuficientes para atender las necesidades de la misma.

Los trabajos realizados han sido terraplenamiento, abovedamiento y obras de desagües de los caminos de jurisdicción provincial y en particular en los de categoría general que sirven de unión a dos o más partidos y representan en consecuencia importantes vías de comunicación.

Las mismas causas que han existido en las otras zonas son las que justifican el escaso rendimiento de los trabajos realizados, no obstante haber sido una preocupación especial del personal de esta Brigada.

En la actualidad se ha cambiado el sistema de trabajo en varias cuadrillas dotando a 6 de ellas de palas de buey, 2 trabajan con carros volcadores y 1 con decauville y en breve serán transformadas en su totalidad mediante el empleo de palas de buey.

Los dos equipos mecánicos enviados a esta Zona se ocupan en la reparación de los caminos de Saladillo a 25 de Mayo en el partido de Saladillo y en el camino de Cañuelas a Palmitas, en la primera de dichas localidades, resultando su trabajo rápido y económico, para lo cual se ha dispuesto que una cuadrilla caminera lo secunde completando la obra que realiza.

El número total de caminos reparados asciende a 195 kilómetros debiendo mencionarse entre los más importantes los siguientes: Camino de Lobos a Saladillo en una extensión de 25 kilómetros; camino de Cañuelas a Palmitas, 20 kilómetros; camino de Navarro a 25 de Mayo, 15 kilómetros; camino de Cañuelas a Lobos, 15 kilómetros; camino de Saladillo a 25 de Mayo, 14 kilómetros; camino de Polvaredas a Las Flores, 12 kilómetros; camino de Saladillo a General Alvear, 12 kilómetros; camino de Navarro a General Las Heras, 12 kilómetros; camino de Mercedes a Navarro, 10 kilómetros; camino de Cañuelas a Monte, 10 kilómetros; camino de Saladillo a estación Sojo, 10 kilómetros, etc.

El número de alcantarillas colocadas para desagües de los caminos reparados, asciende a 44, habiéndose empleado en las mismas un total de 322 caños de cemento armado de diversos diámetros.

De los trabajos realizados por las cuadrillas de esta Zona durante el ejercicio, resulta que el máximo de trabajo se efectuó en el mes de octubre a causa de que las lluvias fueron menos frecuentes; en cambio en los meses de noviembre y diciembre, si bien aquéllas no fueron constantes, disminuyó con-

siderablemente el número de peones que abandonaban las cuadrillas para dedicarse a otros trabajos; no obstante esto, el costo por metro cúbico se mantuvo debido al cambio en los elementos de trabajo.

En el cómputo general de los trabajos de las cuadrillas no ha influido mayormente el empleo de los equipos mecánicos, pues éstos llegaron a la zona al finalizar el año; pero en cambio conviene mencionar el jornal asignado a los palanqueros, que si bien es cierto es muy superior al fijado para los peones comunes debe tenerse presente que esto se compensa ampliamente con el mayor rendimiento, pues si se fija como término medio pesos 0 80 el costo por metro cúbico del movimiento de tierra con carretilla, el que resulta para las palas de buey es inferior a la mitad y puede calcularse en pesos 0,35 moneda nacional.

El movimiento administrativo de la zona está reflejado en los siguientes datos:

Expedientes:

Entrados	40
Despachados	22

Notas:

Recibidas	260
Despachadas	646
Informes producidos	32
Pasajes extendidos	125

ZONA V

Con asiento en Nueve de Julio (E. C. O.)

Entre las diversas obras de arte construídas y reparadas dentro de la zona, merece señalarse en primer término la ampliación a 70 metros de luz del puente de 30 metros construído sobre el río Salado, camino general de Chivilcoy a Bragado, en el partido de Alberti.

Este puente fué licitado públicamente y adjudicado en la suma de pesos 57.707,88 moneda nacional, habiéndose recibido con carácter definitivo en el mes de septiembre de 1923.

Del puente primitivo se conservaron los pilares, los que fueron defendidos de las socavaciones por medio de un tablestacado de madera dura.

Los nuevos pilares y estribos, también de mampostería, se fundaron sobre un pilotaje de la misma madera; la superestructura se construyó con vigas doble T, viguetas y entablado de madera dura, con guardarrueda de madera, barandas de hierro L y caños de hierro galvanizado.

También se terminó el puente de 40 metros de luz en 4 tramos, construido sobre el arroyo Las Saladas, en el camino general de Mercedes a Chivilcoy, en el límite de este último partido con el de Suipacha, siendo su costo de pesos 52.241,31 moneda nacional.

El puente fué construido sobre fundaciones de hormigón, con estribos y pilares de mampostería, superestructura de vigas doble T de acero y bovedillas de ladrillos con una calzada de adoquines con baranda de hierro.

La obra fué completada con la construcción de una alcantarilla de 4 caños de cemento armado de 0,80 milímetros de diámetro, habiéndose defendido los terraplenes con un escolerado de piedra y plantaciones de tamarisco.

Además, estuvo a cargo del personal de esta brigada la dirección del puente construido sobre el arroyo Saladillo, en los caminos de acceso a las estaciones Tronconi y Roque Pérez, habiéndose recibido definitivamente en el mes de agosto de 1923.

Las características de esta obra, son las siguientes: cinco tramos con una luz total de 50 metros, pilares y estribos de mampostería sobre fundaciones de hormigón, superestructura de vigas doble T de acero con bovedillas de ladrillos y calzada de adoquines, baranda de hierro y caños de hierro galvanizado con sus correspondientes terraplenes de acceso.

El costo total de la obra ascendió a la suma de pesos 62.224,89 moneda nacional, habiéndose construido además una alcantarilla doble de caños de cemento armado de 0,80 centímetros de diámetro con un terraplén auxiliar hacia la estación Atucha.

En diciembre de 1923, se inició la construcción de un puente de 70 metros de luz, sobre el río Salado, en el camino parcial de Alberti a Veinticinco de Mayo, en el lugar denominado «La Daga», del partido de Alberti.

Este puente tendrá 7 tramos con una luz libre de 70 metros y será levantado sobre un pilotaje de madera y cimien-

tos de hormigón, reforzados con una malla de metal desplegado, sobre las que irán estribos y pilares de mampostería de ladrillo.

La superestructura consistirá en vigas de acero doble T, sobre las que se asentarán las bovedillas de ladrillos que sostendrán la calzada construída de adoquines con 6 metros de ancho y una baranda de caños de hierro galvanizado. Esta obra llevará además varias alcantarillas auxiliares de caños de cemento armado con cabeceras de mampostería.

*

Para atender la reparación de caminos, esta zona ha tenido 35 cuadrillas camineras, 2 equipos mecánicos y 1 cuadrilla de obra.

La zona ha contado con la cooperación de los ferrocarriles Provincial al Meridiano V, Oeste y Compañía General de Buenos Aires, para la instalación de varias cuadrillas mediante la entrega de los equipos o de las herramientas necesarias, lo que demuestra en forma inequívoca el interés no sólo de las autoridades públicas y de los particulares, sino también de las empresas privadas en el mejoramiento de la vialidad.

El número total de kilómetros reparados durante el presente ejercicio, es de 301,000, distribuídos en la siguiente proporción: en el partido de Chivilcoy, 19,390 kilómetros; en el partido de Alberti, 80 kilómetros; en el partido de Bragado, 33 kilómetros; en el partido de Nueve de Julio, 39,700 kilómetros; en el partido de Carlos Casares, 31 kilómetros; en el partido de Pehuajó, 5 kilómetros; en el partido de Trenque Lauquen, 71 kilómetros; en el partido de Pellegrini, 24 kilómetros, aparte de otros trabajos de importancia.

Para facilitar los desagües, en los caminos reparados se han colocado 23 alcantarillas distribuídas por partidos en la siguiente forma: en Chivilcoy, 2; en Alberti, 5; en Bragado, 4; en Nueve de Julio, 6; en Carlos Casares, 3; en Pehuajó 2, y en Trenque Lauquen, 1.

El gasto total efectuado por las cuadrillas camineras asciende a la cantidad de pesos 227.944,50 moneda nacional y el número de metros cúbicos de tierra removida a 268.770,92,

lo que da un término medio anual de pesos 0,85 moneda nacional el metro cúbico.

El movimiento administrativo de esta brigada ha sido como sigue:

· Expedientes: Recibidos, 123; despachados, 101.

Notas: Recibidas, 223; despachadas, 406.

Carácter de los asuntos: Apertura, etcétera, de caminos, 29; arreglo de caminos, 21; proyectos de puentes, 3.

ZONA VI

Con asiento en Lincoln (F. C. O.)

A los efectos de atender en la mejor forma posible la reparación de caminos dentro de esta zona, se ha tenido en cuenta las diversas características de la misma, de cuyo estudio resulta que pueden dividirse en cuatro regiones distintas.

La primera comprendería los partidos de Rivadavia y General Villegas, y se caracteriza por ser una zona alta de terreno permeable con caminos naturalmente en buenas condiciones de vialidad y a los que sólo es necesario el abovedamiento.

El partido de Carlos Tejedor comprendería la segunda región, donde existen numerosas lagunas formadas por las aguas freáticas, pues la tierra se presta a la formación de caminos firmes mientras no los invada el agua, en cuyo caso se origina gran cantidad de pantanos de difícil arreglo. El terreno puede clasificarse como arenoarcilloso, totalmente impregnado de sales, de modo que los caminos en general son de costosa reparación.

En la tercera región, estarían comprendidos los partidos de Lincoln, General Pintos y Leandro N. Alem, con terrenos relativamente buenos para caminos y cuya conservación será fácil una vez reparados convenientemente.

Por último, el partido de General Viamonte formaría la cuarta región con terrenos ondulados que permiten el estacionamiento de las aguas, dando lugar a la formación de lagunas profundas que dificultan el rápido arreglo de los caminos.

Como regla general puede decirse que el estado de los caminos antes de su reparación depende de la altura de las napas freáticas, pues no hay ninguna corriente superficial bien



Zona VI.— Terraplén efectuado por la cuadrilla N° 5 en el partido de General Pinto

definida de modo que el problema de la conservación de los caminos y del mejoramiento general de la vialidad, se soluciona con el conocimiento de las cuencas subterráneas de modo que permitan mediante desagües el descenso de aquellas napas.

El nivel de las aguas subterráneas dentro de esta zona se está elevando en todos los partidos, especialmente en el de Leandro N. Alem, notándose por el contrario, un descenso en el de Rivadavia, pudiendo fijarse como dato general que las aguas han bajado durante los últimos 10 años, 4 metros en Rivadavia y ascendido de 5 a 9 metros en los demás partidos de la zona.

Habiéndose efectuado diversas perforaciones para conocer las causas de este hecho, se ha comprobado que las afloraciones de la napa, no obedecen a capas de terrenos más o menos impermeables, pues hasta los 300 metros de profundidad se encuentra loes, aparte de que aquéllas aparecen al mismo tiempo en cotas de diferente nivel.

*

Entre los caminos reparados se encuentra el de Lincoln a Bayauca en una extensión de 15 kilómetros y cuya importancia está reflejada por los siguientes datos estadísticos: área servida 20.000 hectáreas; tráfico de cargas a Lincoln y Bayauca 16.000 toneladas y tráficos de ganados entre las mismas estaciones, 5000 cabezas.

También se repararon los caminos de Lincoln a Pehuajó en una extensión de 25 kilómetros; de Lincoln a General Pinto, 5 kilómetros; camino de General Pinto a Germania, 30 kilómetros; camino de General Villegas a Tres Algarrobos, 2 kilómetros; camino de General Villegas a Rufino, 2 kilómetros; camino de Badano a la Zanja, 20 kilómetros; camino de América a Villa Sena y Fortín Olavarría, 10 kilómetros; camino de Lincoln a Bragado, 14 kilómetros; camino de Los Toldos a Baigorrita, 4 kilómetros; camino de Vedia a Teodolina, 18 kilómetros; camino de Alberdi a Iriarte, 5 kilómetros; camino de Alem a Santa Rosa, 7 kilómetros; camino de Tejedor a Timote, 2 kilómetros.

En resumen, el área total de caminos reparados dentro de esta zona asciende a 156,700 kilómetros; la zona de influencia

a 174.400 hectáreas; el tráfico de cargas a 118.800 toneladas y el tráfico de ganados a 74.800 cabezas.

Durante este ejercicio, se efectuó un movimiento de tierra de 130.636 metros cúbicos, con un costo de pesos 108.323,23 moneda nacional, lo que da un término medio por metro cúbico de pesos 0,83 moneda nacional.

ZONA VII

Con asiento en Olavarría (F. C. S.)

Además de los trabajos generales de reparación de caminos de jurisdicción provincial por intermedio de cuadrillas camineras, esta zona ha tenido a su cargo la construcción del puente sobre el arroyo Salado en el camino general de Lamadrid a Olavarría, pasando por Las Martinetas.

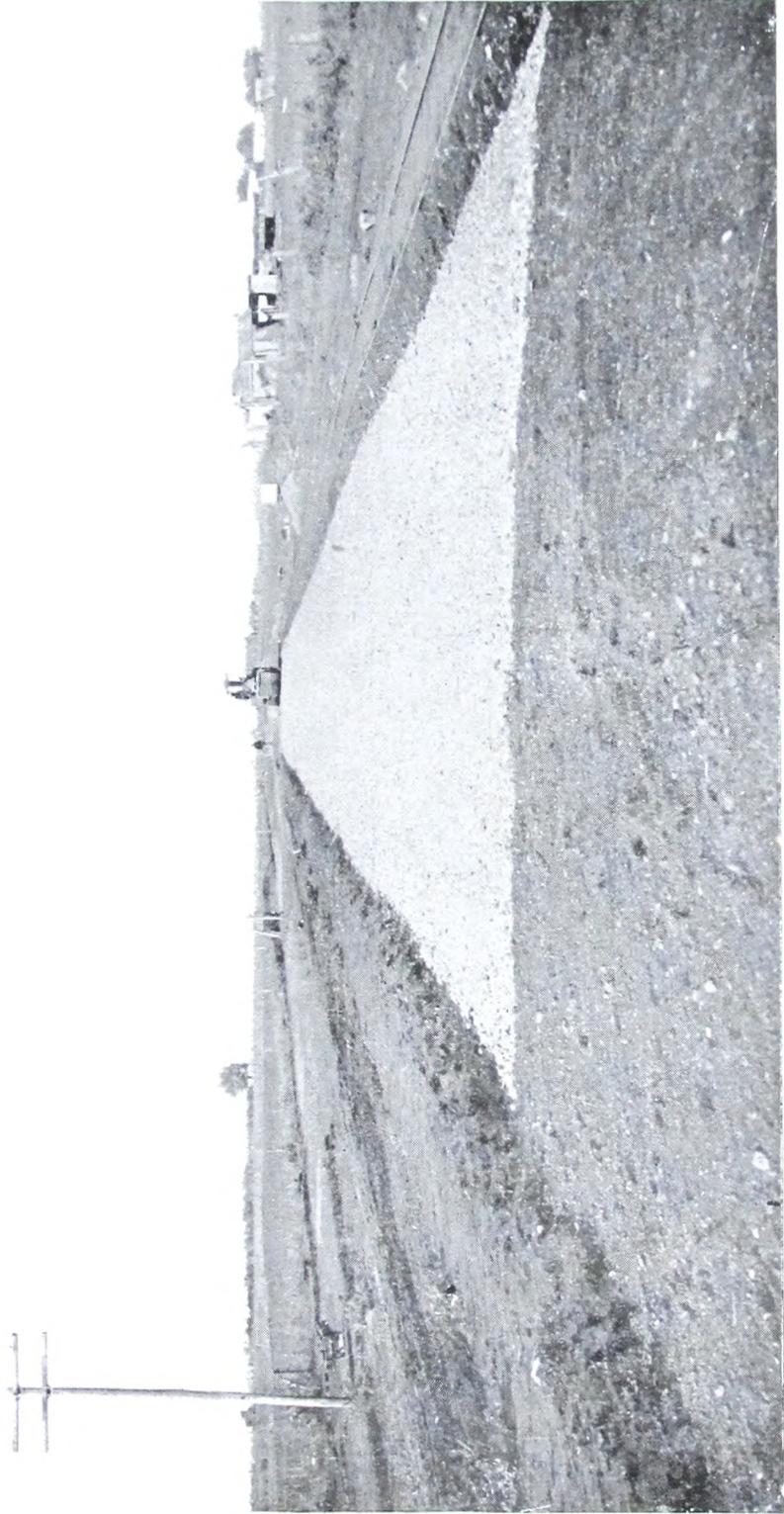
Las características fundamentales de esta obra que aún no se ha terminado son las siguientes: 5 tramos de 10 metros de luz cada uno, los estribos y pilares de mampostería de ladrillos y hormigón, vigas de hierro P. N. número 45 y superestructura de madera dura.

Como obra complementaria se harán los terraplenes de acceso por el lado de General Lamadrid y Las Martinetas y el escolerado de piedra para defensa de los mismos.

Esta obra ha sido contratada por licitación pública por la suma de pesos 30.714,90 moneda nacional, y debió terminarse ya, pero debido a los contratiempos sufridos por las continuas lluvias y las grandes avenidas de agua, no ha sido posible dar mayor celeridad a los trabajos, por lo cual se ha prorrogado el plazo de entrega de la misma.

Se recibió definitivamente el puente sobre el arroyo Tapalqué en la prolongación de la calle Coronel Suárez de Olavarría, cuya reparación y ampliación se autorizó en el ejercicio anterior.

Los trabajos efectuados consistieron en la ampliación de un tramo de madera dura de 11,20 metros al puente existente tipo «Paladio», con lo cual se aumentó la luz a 56 metros, se construyeron dos veredas en voladizo, se le agregó el guardarrueda correspondiente y se reconstruyó la baranda de todo el puente.



Camino de Sierra Chica - Hinojo. — Vista con la aplanadora ocupada en el mismo

Se inició y terminó la construcción de un puente emplazado sobre el arroyo Las Flores, en el camino parcial de Bolívar a estación Espigas (Ferrocarril Sud), obra que se efectuó por licitación pública dentro de la suma de pesos 19.075,93 moneda nacional.

Las características de este puente son las que a continuación se indican de madera dura, tipo vigas rectas, de 30 metros de luz, en 6 tramos de 5 metros cada uno, y con calzada de 4,50 metros de ancho.

*

Para atender la reparación de caminos dentro de la zona se ha dispuesto de 12 cuadrillas camineras distribuidas en la siguiente forma: en el partido de Tapalqué 1, en Olavarría 3, en Las Flores 1, en General Lamadrid 2, en Bolívar 2 y 1 en Laprida y Azul; existen, además, dos peones camineros ocupados en la conservación del camino macadamizado de Azul-Tandil.

Se colocaron, además, para favorecer los desagües de los caminos reparados, 17 alcantarillas de caños de cemento armado de diversos diámetros todas ellas, sin cabeceras de mampostería.

De acuerdo con el ofrecimiento de la Municipalidad de Olavarría y la aceptación del Poder Ejecutivo del equipo mecánico de la citada comuna, se dió comienzo a la reparación del camino general de Olavarría a Tapalqué en un trecho de seis kilómetros. Las condiciones que rigen estos trabajos son análogas a las aceptadas para otras comunas, debiendo ser todos los gastos por cuenta de las mismas y los pagos por el Poder Ejecutivo previa medición del trabajo al precio convenido.

El movimiento de tierra efectuado por las cuadrillas de esta zona alcanza a 74.332 metros cúbicos de movimiento de tierra, con un costo de pesos 73.229,15 moneda nacional.

Los caminos de mayor importancia que se han reparado en esta zona, son los siguientes: de Las Flores a Monte, de General Lamadrid a La Colina y Olavarría, de Bolívar a Pehuajó e Ibarra, de Tapalqué a General Alvear y Azul, de Laprida a San Jorge, y de Azul a Las Flores.

Se colocaron alcantarillas en el camino de Olavarría a Espigas, de Azul a Las Flores, de General Lamadrid a Olavarría,

de Bolívar a Torrecita, de Olavarría a San Jacinto y de Tapalqué a General Alvear, con un total de 136 caños de cemento armado.

Aunque la Dirección Técnica de los trabajos de los caminos que a continuación se indican no ha estado a cargo de esta Brigada, se incluyen en la memoria correspondiente a la misma por encontrarse dentro de su jurisdicción.

Gran camino del sur. — En el trecho de Sierra Chica a Olavarría fué macadamizada una faja de 6 metros de ancho con 2 banquetas laterales de 2 metros en una extensión de 1100 metros lineales, quedando librado al servicio público en este período a fines de noviembre último.

Este trabajo debió terminarse mucho antes, pero a causa de que la Empresa del Ferrocarril Sud no permitía cruzar su vía a General Alvear con el decauville utilizado para el transporte de los materiales, la cuadrilla debió dedicarse a la construcción del terraplén al otro lado de la vía a General Alvear.

Ultimamente se construyeron en este trecho 100 metros lineales de caminos de 5,20 metros de ancho en la parte superior, con una faja central de 1,20 de ancho, empedrada y dos trotadoras de hormigón de 0,55 cada una lateralmente a dicha faja; este trecho se construyó como ensayo de un nuevo tipo de camino obteniéndose un resultado muy satisfactorio.

En el camino de Sierra Chica a Hinojo se construyeron 1985,80 metros lineales de camino, habiéndose librado al servicio público el 30 de diciembre último, la parte comprendida hasta el paso a nivel de la vía a Olavarría del Ferrocarril Sud.

Este camino tiene una faja macadamizada de 4 metros de ancho con banquetas laterales de 2,50 metros, de manera que el ancho total del camino resulta de 9 metros.

En dicho trayecto se han construído 2 alcantarillas con caños de cemento armado y cabeceras y aletas de mampostería de piedra con las juntas tomadas con portland y lozas de hormigón liso en la parte superior de acuerdo al proyecto respectivo.

La parte del camino del sur que corresponde al trecho Hinojo-Sierra Chica, habiendo llegado el camino al centro de la población, se le ha construído una rambla central de 6 metros de ancho y dos fajas laterales macadamizadas de 8 metros cada una, con cunetas de adoquines para el desagüe.

En total se han construído 350 metros lineales de camino de macadán de doble faja de 8 metros y rambla central, además de la colocación de 100 plantas de plátanos para embellecimiento del mismo.

ZONA VIII

Con asiento en Ayacucho (F. C. S.)

Durante este ejercicio se construyeron en la zona 3 puentes, 2 sobre los arroyos Chico y Margarita en el partido de Tandil y el tercero sobre el arroyo Las Chilcas en el partido de Ayacucho, todos ellos por licitación pública.

Con la construcción de los puentes Chico y Margarita se facilita el acceso a la estación Napaleofú del F. C. S., habiéndose contratado su ejecución por la suma de pesos 20.075,82 moneda nacional.

El puente sobre el arroyo Chico está formado por vigas P. N. N° 45 y bovedilla sobre estribos de mampostería de piedra; como no se considerara conveniente un pilar intermedio por el carácter torrencial del arroyo, se hizo de un solo tramo de 10 metros de luz.

El ancho de la calzada es de 5 metros, teniendo en cuenta el paso de los vehículos mayores de la zona y en cuanto a los estribos fueron levantados 1,20 metros sobre el nivel de los proyectados por haberse comprobado que durante una fuerte crecida, el agua sobrepasó en mucho dicho nivel y ser perjudicial para las zonas adyacentes.

Sobre el arroyo Margarita, afluente del Chico se ha construído un puente de 5 metros de luz con calzada también de 5 metros, haciendo uso de un tramo *American Bridge* que existía en los Depósitos y Talleres.

La calzada del puente está construída de adoquines tipo granitullo y los estribos son de mampostería de piedra, habiéndose fundado a un metro del fondo del arroyo.

En el partido de Ayacucho se construyó un puente sobre el arroyo Las Chilcas, en el camino de Necochea a Ayacucho, cuyo tráfico se hacía difícil sobre todo en época de lluvias por la mala calidad del paso que existía anteriormente.

El puente construído consta de 10 metros de luz y un ancho de 5 metros; los estribos son de mampostería de ladrillos

fundados a una profundidad de 1,50 metros del fondo del arroyo y la estructura metálica está formada por 5 vigas P. N. número 45 sostenidas por travesaños de hierro L.

El piso está formado por bovedillas, las cuales van asentadas sobre vigas, habiéndose pavimentado la calzada con adoquines tipo granitullo y escollerado ambos estribos para evitar la destrucción de los terraplenes de acceso.

El costo de la obra, que deberá quedar terminada en breve, asciende a la suma de pesos 13.240,58 moneda nacional.

Dentro de esta misma zona se realizó por contrato la reparación del camino general Maipú-Mar del Plata, cuyo arreglo solicitaban con insistencia la Intendencia Municipal de Mar Chiquita y el Touring Club Argentino.

Como la reparación de este camino por su importancia y su larga extensión demandaría un gasto sumamente considerable, se proyectó un trazado especial a fin de evitar la construcción de obras de arte, alcanzando el movimiento de tierra a 38.732 metros cúbicos, 9 alcantarillas simples, una doble y una triple de caños de cemento armado de 0,80 centímetros de diámetro.

Al iniciarse los trabajos, con las fuertes lluvias caídas en esa época, que alcanzaron a 150 milímetros en una semana, se comprobó que dichas obras resultarían insuficientes o sin ningún valor, por lo cual se aumentó al doble el número de caños a colocar y se ha proyectado además la construcción de un puente, contando con la cooperación de los vecinos interesados en el arreglo del aquel camino.

El presupuesto de las obras, de acuerdo con la propuesta aprobada, asciende a la suma de pesos 44.944,31 moneda nacional, comprendiendo las reparaciones la parte del camino que une las estaciones Pirán y Cobo del Ferrocarril Sud y como en su prolongación entre Pirán y Maipú el estado del camino es intransitable, se han instalado dos cuadrillas camineras que completarán los trabajos a fin de dejar el camino en toda su extensión en perfectas condiciones de vialidad.

*

Al planear la reparación de caminos dentro de esta Zona se ha tenido en cuenta la naturaleza del terreno, especialmente en los partidos de Ayacucho, Maipú, Rauch y Mar Chiquita, donde

por ser demasiado bajos resultan difíciles los desagües de los caminos que se arreglan.

En los citados partidos las reparaciones deben efectuarse por medio de altos terraplenes muchas veces de varios kilómetros de longitud, con alcantarillas suficientes para dar paso a las aguas en la época de las grandes lluvias a fin de evitar el estancamiento de las aguas que perjudican a los campos linderos al camino.

La tierra que se utiliza para estos trabajos, es de dos clases, colorada y negra, siendo la primera mucho más eficiente por ser más arenosa, facilitando el drenaje del terraplén porque requiere un menor tiempo para secarse, de manera que evita los baches producidos por el tráfico.

En cuanto a la tierra negra, contiene un elevado porcentaje de arcilla que la impermeabiliza, originando con el barro superficial un descenso hacia el centro del terraplén, pasando largas temporadas sin poder secarse, durante el cual es necesario la conservación del camino hasta que se consolide.

Los otros partidos de la zona como Tandil, Balcarce, Pueyrredón y General Alvarado, son de terreno más firme y accidentado, de manera que los desagües naturales permiten una fácil conservación y los pantanos son de escasa duración.

Por otra parte, existe en alguno de ellos, como Tandil y Balcarce, la piedra necesaria para encarar con muchas probabilidades de éxito el estudio de la construcción de caminos de macadán, lo que resulta difícil desde el punto de vista financiero en los partidos de Ayacucho, Rauch, Mar Chiquita, etc.

La longitud de terraplenes construídos durante el presente ejercicio, ha sido de: 51.365 metros lineales, con un ancho de 8 metros y una altura media de 0,50 centímetros, lo que da un movimiento de tierra aproximado de 200.000 metros cúbicos y un costo de pesos 0,74 moneda nacional.

Este costo se ha obtenido por el empleo de las palas de buey, pues utilizando carretillas el promedio ha sido en esta zona de pesos 1,20 moneda nacional por metro cúbico, mientras que el de las cuadrillas con palas de buey sólo alcanzó a pesos 0,59 moneda nacional.

Entre los trabajos especiales que merecen mencionarse es el que se refiere al camino de la Explanada al Puerto de Mar del Plata, donde existe una cuadrilla de 20 hombres que ha

efectuado un terraplén de 12.342 metros cúbicos y un desmonte de 10.193 metros cúbicos.

Además ha construído una pared de piedra de 43.000 metros cúbicos, colocado 80 metros de caños de 0,40 centímetros de diámetro y una alcantarilla de 12 metros de largo.

En el camino de acceso al Puerto de Mar del Plata, la cuadrilla especial destinada al mismo efectuó un terraplén total de 3031 metros cúbicos y un desmonte de 2809 metros cúbicos, además de la construcción de una alcantarilla de 12 metros de largo.

Otra cuadrilla instalada en la Avenida General Arias de Mar del Plata, construyó 12.000 metros cuadrados de macadán, habiendo efectuado además un desmonte de 30 metros cúbicos y colocado 260 metros lineales de cordón.

ZONA IX

Con asiento en Tres Arroyos (F. C. S.)

Esta Zona fué instalada con fecha 3 de mayo de 1923 en la ciudad de Tres Arroyos y comprende seis partidos que abarcan en total una superficie aproximada de 3.190.000 hectáreas, de manera que de inmediato se inició la dirección y vigilancia de los trabajos bajo su jurisdicción como asimismo una serie de inspecciones que han permitido conocer sus necesidades más urgentes y la importancia que corresponde al problema del mejoramiento de vialidad.

Las Municipalidades locales que también han sabido apreciar la influencia de una buena red caminera han dedicado parte de sus recursos a tal fin, pero dada su larga extensión, su aporte resultaba apenas apreciable para tan vasta zona, con grave perjuicio para los productores.

A diferencia igualmente de otras zonas de la Provincia, ésta carece de una red de ferrocarriles en consonancia con su importancia económica y de ahí la causa fundamental por la cual el arreglo de caminos constituye uno de los problemas que requieren rápida solución, a fin de no demorar el transporte de cereales a 14, 20 y más leguas en carros antes de llegar a las estaciones ferroviarias.

Tratándose de partidos en su mayoría eminentemente agrícolas como el de Tres Arroyos, asiento de la zona, fácil resulta

comprender la influencia que ejerce una rápida salida de sus productos y la eliminación de obstáculos que se presentan con frecuencia, llegando hasta aislar prácticamente zonas productoras de los centros de población y embarques.

El estado de los caminos era en general deficiente, reagrándose más por la intensidad del tráfico pesado y las continuas lluvias, por lo cual ha sido necesario una acción constante para hacer desaparecer extensos pantanos, abovedándolos y efectuando las obras de desagües indispensables para su conservación, sin riesgo de volver a su estado primitivo con las primeras lluvias.

Como el número de cuadrillas de que se disponía, que alcanzó a 9 en los últimos meses de este ejercicio, era insuficiente para atender con regularidad las necesidades más apremiantes, se ha procurado emplearlas casi exclusivamente en el rellenamiento de pantanos y en la construcción de pequeños terraplenes, única forma que ha permitido librar al servicio público extensiones de caminos intransitables a costa de numerosos traslados de cuadrillas.

Recién cuando desaparezcan tales inconvenientes será posible iniciar la reparación completa de caminos, para lo cual los equipos mecánicos constituirán un elemento indispensable y posteriormente atender su conservación por intermedio de peones camineros.

Las 9 cuadrillas que pertenecen a esta Zona han sido distribuidas por partidos en la siguiente forma: 2 en Tres Arroyos, 2 en Coronel Dorrego, 2 en Lobería, 1 en Necochea, 1 en González Chaves y 1 en Juárez.

Además de las enunciadas a fines de año fueron autorizadas otras que no fué posible instalar por escasez de brazos por haber coincidido con la época de la recolección de la cosecha, lo que imposibilitó también mantener el personal de peones en las ya instaladas de las que algunas debieron trabajar con un personal mínimo.

El trabajo total en movimiento de tierra realizado en este período, asciende a la cantidad de 43.266.600 metros cúbicos con un costo total de pesos 42.614,52 moneda nacional y con una longitud de camino reparado de 88 kilómetros y 9 alcantarillas colocadas.

Diversos factores han impedido la obtención de un mayor

rendimiento, debiendo mencionarse entre ellos: *a)* la naturaleza del terreno formado en su mayor parte por tosca, lo que exige el trabajo exclusivo del pico; *b)* los elementos empleados para el trabajo, en virtud de carecerse en algunos casos de palas de buey y en otros por la imposibilidad de obtener animales de tiro o el pastoreo; *c)* las continuas lluvias caídas que inundaron con frecuencia largas extensiones de caminos obligando en algunos casos a la reconstrucción de terraplenes recién hechos.

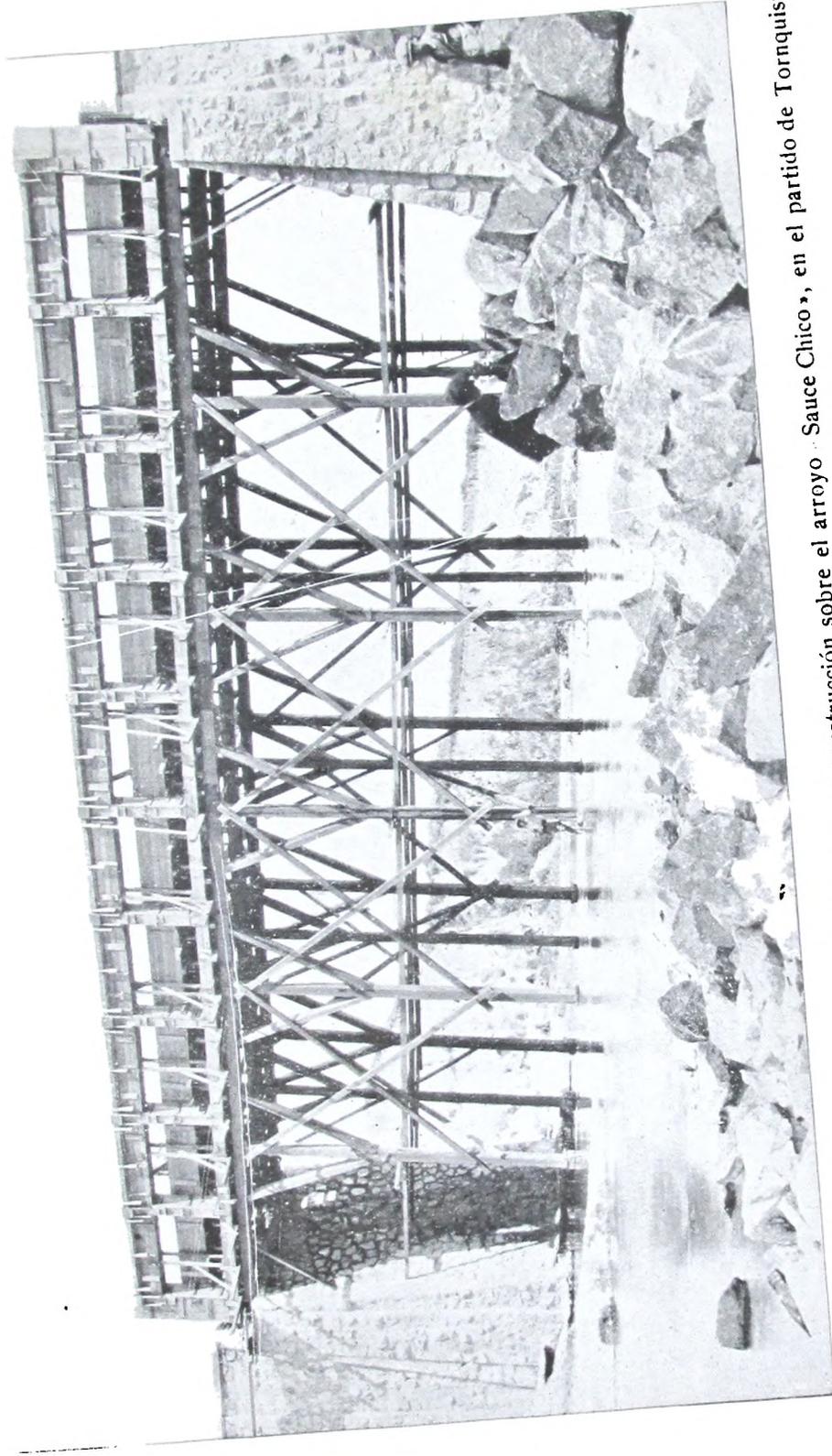
Entre los caminos más importantes que han sido reparados se encuentran los siguientes: En el partido de Necochea, camino de acceso al puerto, camino denominado «La Gruta» y camino de acceso a la playa; en el partido de Coronel Dorrego, camino general de Tres Arroyos a Dorrego, en una extensión de 15 kilómetros; en el partido de González Chaves, el camino parcial de González Chaves a Necochea y de Juárez a Tres Arroyos habiéndose reparado unos 16 kilómetros; en el partido de Lobería, el camino general de Lobería a Ayacucho y el parcial de Lobería a Necochea en una extensión de 7 kilómetros; en el partido de Juárez el camino de Juárez a Tres Arroyos con 11 kilómetros reparados.

*

Dentro de la jurisdicción de esta Zona en el partido de Juárez se terminó la construcción del puente sobre el arroyo Pescado Castigado camino general de Juárez a Tres Arroyos habiendo estado la inspección de los trabajos a cargo del personal de la Brigada de la Zona X bajo cuya dirección se iniciaron.

Esta obra se ejecutó por licitación pública y consta de 40 metros de luz en 4 tramos de 10 metros cada uno formados por perfiles doble T y bovedillas de mampostería de ladrillos, lo mismo que los 3 pilares intermedios y los 2 estribos.

Con motivo de haberse rescindido con la empresa Bustos, Morón y Zarzewsky el contrato de construcción del puente sobre el río Quequén Grande en el partido de Necochea, se efectuó un inventario completo del material metálico depositado al pie de la obra con el cálculo de su tonelaje total y depreciación del material a los efectos de la liquidación decretada por el Poder Ejecutivo.



Zona X.— Vista de la cimbra y encofrado del puente en construcción sobre el arroyo «Sauce Chico», en el partido de Tornquist

ZONA X

Con asiento en Bahía Blanca (F. C. S.)

Esta Zona ha tenido a su cargo además de la construcción del puente «Pescado Castigado» a que se ha hecho mención en la Zona IX, las siguientes obras de arte:

Puente sobre la laguna Las Encadenadas. — En el camino de Saavedra a Las Pampas construído por administración dentro de la suma de pesos 14.185,91 moneda nacional, habiendo resultado un saldo favorable de pesos 2687,44 moneda nacional.

La superestructura de este puente cuya luz en un solo tramo es de 10 metros, está formada por perfiles doble T y bovedillas de mampostería de ladrillos estando formado del mismo material los estribos correspondientes.

Puente sobre el arroyo Sauce Chico. — En el partido de Torquinst, camino de Saavedra a Torquinst.

Esta obra se ejecuta por contrato y está formada por una viga Vierendeel de 30 metros de luz de hormigón armado con estribos de mampostería de piedra. Se construye además un puente auxiliar de cemento armado de 6 metros de luz que trabajará como aliviador del primero.

Este último puente ya ha sido terminado, y en cuanto al primero, deberá terminarse en breve, habiéndose demorado su construcción por el mal tiempo que motivó la paralización de los trabajos durante varias semanas.

Puente sobre el arroyo Guaminí. — En el camino general de Guaminí a Carhué, obra que se construye por licitación pública dentro de la suma de pesos 53.902,26 moneda nacional.

La obra está formada por 3 tramos (viga continua) de hormigón armado de 12 metros de luz cada uno, descansando sobre dos pilares intermedios de columnas de hormigón armado y sobre estribos de mampostería de piedra.

Puente sobre el arroyo Sauce Chico. — En el Cuatrerros, camino general de Bahía Blanca a Patagones, obra que se construye por administración dentro de la suma de pesos 9844,40 moneda nacional.

El puente está constituído por un tramo de 8 metros de luz formado por vigas doble T y una loza de hormigón armado, descansando sobre estribos de mampostería de ladrillos.

Puente sobre el arroyo Pillahuincó. — En el camino de Pringles a Juárez, obra que ha sido autorizada para ejecutarse por

administración dentro de la suma de pesos 12.961,92 moneda nacional.

Puente sobre el arroyo Napostá. — En el camino de Tornquist a Cabildo; en este puente se ha proyectado la reparación de la calzada y superestructura, trabajos que se hallan en ejecución y deberán terminarse en breve habiéndose calculado su costo en la suma de pesos 2772 moneda nacional.

Además de las obras antes mencionadas que ya han sido construídas o deberán quedar terminadas en breve, se ha proyectado por intermedio de esta Zona, la construcción de un puente sumergible sobre el arroyo Pigüé en el camino de Arroyo Corto a Puan, proyecto de vado de hormigón armado en el arroyo Sauce Corto camino de Coronel Pringles a Pigüé y otro sobre el Sauce Grande en Sierra de la Ventana y dos puentes sobre los arroyos Abascal y Guaminí.

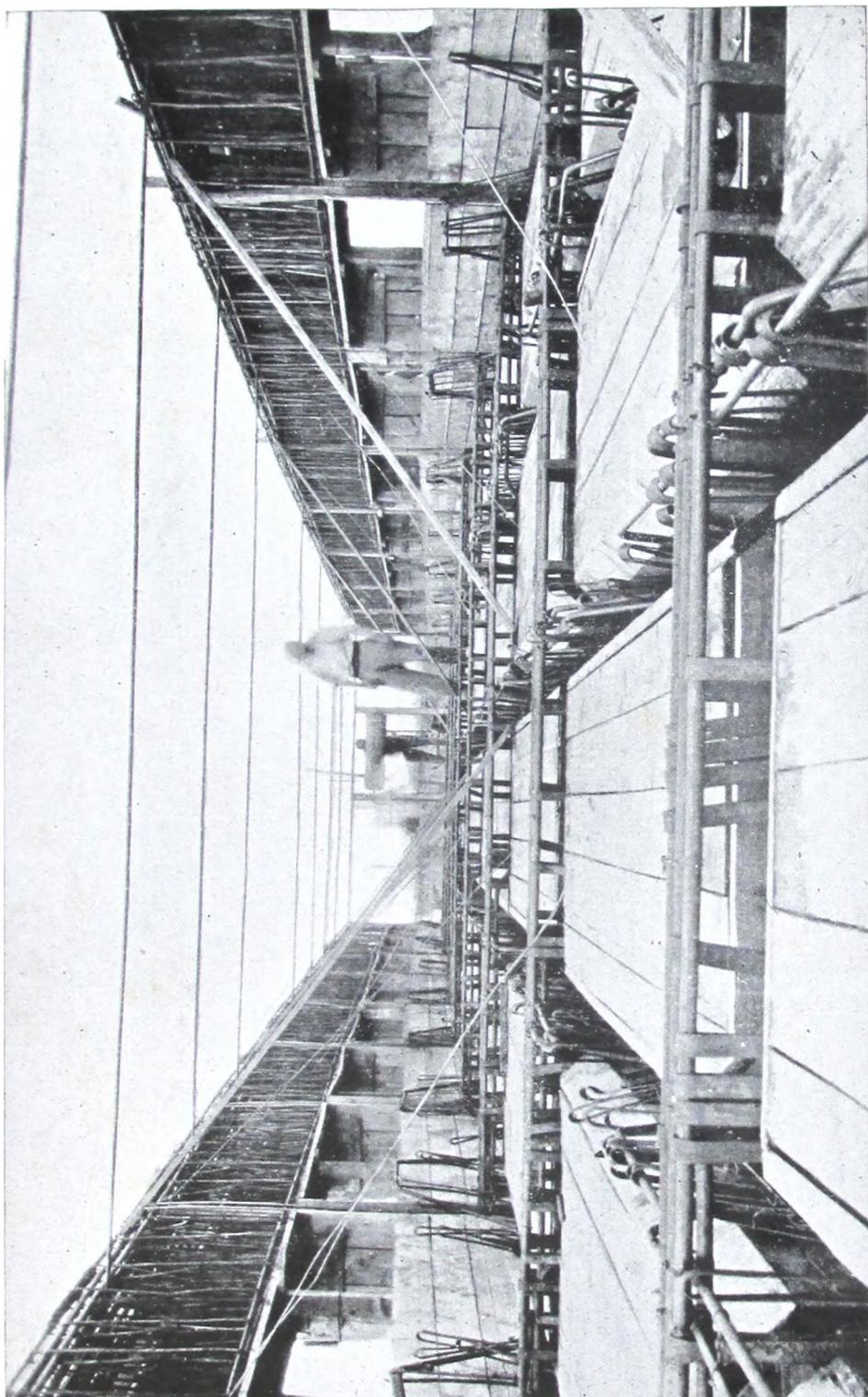
Se efectuó también un levantamiento planialtimétrico del río Quequén Grande en la prolongación de la calle Ituzaingó de Necochea para estudiar la ubicación de un puente; un levantamiento análogo de 50 hectáreas de terreno entre Carhué y un islote de la laguna Epecuén, a fin de proyectar la construcción de un camino de unión.

Correspondientes a la Sección Hidráulica se informaron por intermedio de esta Zona los expedientes relativos al aprovechamiento de las aguas del río Sauce Chico, del arroyo Pigüé, del Quequén Salado y sobre desagües en Coronel Pringles del arroyo Pillahuincó, del río Negro en Patagones y del arroyo Pigüé en Saavedra.

*

En el mes de mayo, fecha en la cual se instaló la Brigada Caminera de esta Zona, existían funcionando en su jurisdicción 6 cuadrillas camineras, las que fueron aumentando posteriormente hasta llegar a 17 en el mes de noviembre, pero a partir de esta fecha hubo necesidad de levantar algunas de ellas debido a la falta de peones.

En el partido de Bahía Blanca se repararon los caminos de Bahía Blanca a Tres Arroyos y a Coronel Pringles; en el partido de Coronel Pringles, el camino a Bahía Blanca; en el partido de Guaminí, el camino a Carhué y a Saturno; en el partido de Saavedra, el camino de Saavedra a Goyena y a



Zona X.—Vista general del encofrado del puente en construcción sobre el arroyo «Sauce Chico», en el partido de Tornquist

Tornquist y de Pigüé a Sáenz y a Curumalán; en el partido de Tornquist el camino a Berraondo y de Berraondo a Chasicó; en el partido de Coronel Suárez, el camino a Stegman, Longe y Sierra de la Ventana; en Puan el camino a Carhué, Bordenave y Villa Iris y de Villa Iris a San Germán; en el partido de Villarino el de Teniente Origone a Bahía Blanca y Patagones y en el partido de Adolfo Alsina el camino de Carhué a Puan.

En general, el número total de metros cúbicos removidos asciende a 270.000, con un costo de pesos 207.886,64 moneda nacional.

Además de las cuadrillas camineras, trabaja en esta zona un equipo mecánico cedido por la Municipalidad de Saavedra, en el camino de Saavedra a Bahía Blanca.

DEPENDENCIAS DE LA DIRECCIÓN

FÁBRICA DE SIERRA CHICA

Esta dependencia comprende la Fábrica de Adoquines y Pedregullo y la de caños de cemento armado y está ubicada en la estación Hinojo (Ferrocarril Sud), partido de Olavarría, en las proximidades del Presidio y Penitenciaría de Sierra Chica.

La explotación de las canteras fiscales existentes en ese lugar se hace utilizando el trabajo de los penados reclusos en el Presidio, produciendo los siguientes materiales: pedregullo de diversos tipos, piedra bruta, adoquines granitullo y comunes, y caños y cordones de cemento armado.

Estos materiales se proveen de acuerdo con las autorizaciones de la Superioridad a las Municipalidades de la Provincia, reparticiones públicas provinciales y nacionales, como también a las obras que ejecuta la repartición, ya sea por administración o por contrato.

No obstante la encomiable labor desplegada por la Dirección técnica de esa dependencia, resulta imposible atender oportunamente los numerosos pedidos de materiales formulados con diversos destinos en particular durante los últimos meses del año próximo pasado, por haberse dado un gran impulso a las obras por administración.

Teniendo en cuenta esa circunstancia se ha proyectado la ampliación de ambas fábricas a fin de que puedan responder

MATERIAL ELABORADO POR LA FÁBRICA DE ADOQUINES Y PEDREGULLO DE SIERRA CHICA, DURANTE EL PRESENTE EJERCICIO

Meses	Pedregullo Kgs.	Piedra bruta Kgs.	Piedra para zócalo No	Piedra fundamental No	Pedestal No	Cordón labrado tipo provincia m. l.	labrado a la Cordón martelina m. l.	Cordón chico labrado m. l.	Cord. curvo labrado tipo provincia m. l.	Adoquines granitillo No	Adoquines comunes grandes No	Adoquines comunes especiales No	Cord recto cem. armad. No	Cord. curvo cem. armad. No	Casos de cem. armad. No
Enero	3 566 580	1 686 995	240	—	—	320,20	—	174,10	—	12 400	44 270	—	96	—	1 070
Febrero	2 739 915	1 213 180	45	—	—	192,45	—	34,70	—	9 100	36 230	—	81	—	923
Marzo	3 052 010	1 370 710	13	—	—	330,50	—	—	—	33 000	28 610	—	148	—	1 073
Abril	4 080 291	1 254 590	142	—	—	188,75	—	81,10	—	25 100	36 910	—	337	—	1 138
Mayo	3 322 740	1 165 580	16	—	—	497,90	—	23,40	—	18 880	34 490	400	268	—	1 043
Junio	2 501 665	992 495	29	—	—	313,—	29,25	—	—	43 600	24 005	—	250	—	1 052
Julio	2 770 770	1 020 720	40	—	—	293,85	—	56,50	—	25 250	33 680	—	220	—	1 039
Agosto	3 264 379	1 355 080	25	—	—	422,10	—	—	—	10 200	30 040	4 500	241	135	1 138
Septiembre	2 736 190	984 680	30	—	—	561,85	—	55,95	—	10 750	38 240	1 100	209	105	1 123
Octubre	3 450 040	1 386 880	14	—	—	785,50	—	48,90	53,60	37 300	44 230	—	381	—	1 335
Noviembre	3 637 020	1 148 580	26	1	1	644,30	—	58,20	26,80	24 900	48 620	2 600	353	—	1 342
Diciembre	3 247 820	1 035 600	61	—	—	649,70	—	88,40	39,40	23 200	44 440	4 000	343	—	1 373
Totales	38 416 670	14 615 070	675	1	1	5 200,10	29,25	618,25	119,80	273 680	443 765	12 600	2 927	240	13 649

NOTA.— En el kilaje de piedra bruta se hallan incluídas 162.700 toneladas de piedra bruta en bloques de medida.

a las necesidades actuales; por otra parte, en la Ley de Presupuesto vigente se autoriza la instalación de dos fábricas de caños de cemento armado, una en La Plata y otra en San Pedro, de manera que en esa forma será posible cumplir cualquier compromiso.

Como era necesario remediar de inmediato la provisión de caños a las brigadas camineras a fin de no entorpecer los trabajos de desagües realizados por las cuadrillas de la repartición, se iniciaron gestiones con resultado favorable ante la Dirección de Puentes y Caminos de la Nación, para adquirir en venta los sobrantes de ese material con aquel destino.

En términos generales puede decirse que la producción de material pétreo durante este ejercicio ha sido en conjunto inferior a la del año anterior, pero en cambio aumentó la producción de caños y cordones de cemento armado como asimismo la de cordones de granito.

El número de penados que entrega el Presidio es término medio un 37 por ciento inferior al de penados pedidos, de modo que se dispone únicamente de unas dos terceras partes del personal que sería indispensable para trabajar regularmente.

También se ha tropezado con la escasez de vagones por parte de la Empresa del Ferrocarril, especialmente en el mes de diciembre, que quedaron sin despachar más de 1500 toneladas de material pétreo por esa razón.

Sin embargo, debido a la mayor producción de materiales más caros, si se realiza el cálculo del costo total al precio fijado por el Poder Ejecutivo, que puede considerarse en la actualidad bastante bajo, se obtiene un resultado de 17.594,12 pesos moneda nacional de superávit con relación al ejercicio anterior.

Entre los trabajos especiales realizados el año último merece mencionarse el pedestal para la estatua de Moreno en el partido de San Vicente; obra que ha sido valuada en pesos 2000 moneda nacional, siendo su valor real mucho mayor y los bloques que se han proporcionado para el monumento al General Pueyrredón en San Isidro, que en total importarían pesos 5422,79 moneda nacional.

Además se confeccionaron 675 piedras para zócalos y una piedra fundamental para la inauguración de las obras del Policlínico en el partido de Pergamino.

Incluídos estos trabajos especiales con el despacho de material pétreo, adoquines, cordones y caños de cemento armado, el importe total de los materiales despachados durante este ejercicio por intermedio de la Fábrica de Sierra Chica asciende a la suma de pesos 275.083,58 moneda nacional.

Entre las mejoras internas realizadas en esta Fábrica, se encuentra el ensanche del taller en una extensión de 13 metros de largo por 12 de ancho, lo que ha duplicado su capacidad anterior, habiéndose substituído en todo el techo del taller las chapas canaletas con fibro-cement, que resultará de gran duración por cuanto no es atacada por los gases ácidos que despiden las fraguas, por cuya razón se ha cambiado también por la misma substancia la chimenea.

Entre las nuevas máquinas instaladas merece mencionarse una perforadora rápida de 8 velocidades, un gran torno monopolea movido por un electromotor de 8 H. P. y una tijera a cric para cortar hierro.

Se amplió el edificio de la usina en un trecho de 15 metros de largo por 15 de ancho con techo metálico, construído en el taller a fin de tener capacidad para los otros dos motores Diessel tipo Ruston de 300 H. P., adquiridos a la casa Agar-Cross y que ya han sido recibidos en aquella dependencia.

En la fábrica de caños se ha colocado el molino a bolas, adquirido el año pasado a la casa Humboldt con destino a la producción de arena, el que ha empezado a funcionar a fines del corriente año. Para el ensanche del galpón de esta fábrica se construyeron en el taller 8 columnas de hierro doble T y 4 cabriadas metálicas de 12 metros de luz y encontrándose hechos los cimientos, en breve se iniciarán los trabajos de ampliación.

Se inició la construcción de una vivienda para empleados, cuyas paredes habían sido elevadas a 3 metros de altura al terminar este período, habiéndose construído en la misma fábrica por intermedio de los penados, los ladrillos utilizados en la misma.

Como complemento de esta breve relación del material pétreo elaborado y despachado por esta dependencia como asimismo de los trabajos internos efectuados, se acompañan los cuadros demostrativos, gráficos y fotografías que ilustran estas páginas.

FÁBRICA DE ADOQUINES Y PEDREGULLO DE SIERRA CHICA

El despacho y producción de caños de cemento armado, durante el presente ejercicio, ha sido de:

CAÑOS		Despachados	Producidos
Diámetro	Largo		
0,10	1,00	14	—
0,15	1,00	31	—
0,25	1,00	26	11
0,30	1,00	1 129	1 125
0,40	1,00	1 736	1 773
0,40	1,00	281	2-0
0,50	1,00	2 491	2 574
0,50	1,00	381	420
0,60	1,00	3 139	3 146
0,60	1,00	1 094	1 116
0,70	1,00	341	385
0,80	1,00	1 871	1 957
0,80	1,00	291	285
1,00	1,00	609	577
0,60	1,20	4	—
1,00	1,20	7	—
		13 445	13 649

DIRECCIÓN DE HIDRÁULICA

La vigencia del Presupuesto de 1923, al implantar el régimen de funcionamiento actual, convirtió a la Dirección de Hidráulica en su nuevo organismo.

La reorganización del personal y labores administrativas, han permitido encaminar las actividades dentro de normas más eficientes, por la subdivisión técnica del trabajo, adjudicándose éste a las secciones creadas y que son:

1° Estudios, proyectos y ejecución de obras.

2° Conservación de vías fluviales y desagües de la zona del Delta.

3° Perforaciones.

DESAGÜES EN MORÓN

Dando cumplimiento a la ley de 28 de noviembre de 1922, las dos Comisiones organizadas para el estudio del camino Morón - Luján, pasaron en julio de 1923 a ocuparse del estudio de los desagües de Morón con la nivelación general de la zona y relevamiento de la cuenca de los arroyos Maldonado y Morón, trabajos que fueron terminados en noviembre de 1923.

Desde esa fecha hasta la actualidad se han hecho trabajos de gabinete que comprenden parte de los planos respectivos.

El proyecto consiste en la rectificación, ensanche y limpieza de todo el arroyo Morón (14,434 kilómetros) y la formación de terraplenes en todo su curso, o sea desde las proximidades del puente del Ferrocarril Sud hasta la desembocadura en el río de Las Conchas, con una longitud que es la mencionada anteriormente y de las siguientes obras de arte: puente de 5,50 metros de luz en la calle Santa María, en lugar del puente de 3,10 metros allí existente.

Puente de 5,50 metros de luz libre en la calle Leandro N. Alem, en lugar del de 2,75 metros.

Puente de 7 metros de luz en el cruce del arroyo con el camino macadamizado de Morón a Campo de Mayo, en lugar de una alcantarilla de 5 caños de 1 metro allí construido.

Puente de 8 metros de luz en el camino general de Buenos Aires a General Rodríguez (en construcción).

Puente de 7 metros de luz en la calle que une la Escuela Militar de Aviación con el pueblo de Hurlingham, en lugar del puente de 4,80 metros, allí existente.

Dentro del pueblo, las obras proyectadas son las siguientes:

a) Construcción de una zanja con revestimiento de hormigón armado, que desde la calle Itapirú y Moreno llegue al arroyo Morón en la calle Rivadavia, siguiendo en general el curso de la zanja principal de desagüe en una longitud de 1957 metros y la construcción de 12 alcantarillas con estribos de mampostería y loza de hormigón armado y una de tubos de 1 metro;

b) Relleno de la zanja existente en toda la extensión que no coincide con el trazado del proyecto. También se ha proyectado la limpieza de las demás zanjas de importancia y del tramo de arroyo comprendido entre el puente del Ferrocarril Oeste y la calle Alvear.

Con la ejecución de estas obras, completadas con las que se realizarán en el arroyo Morón, puede decirse que el pueblo de Morón quedará libre de inundaciones.

REGULARIZACIÓN DEL ARROYO TANDILEOFÚ EN LA SECCIÓN CHACRAS Y QUINTAS DE AYACUCHO

La Municipalidad de Ayacucho, a fin de evitar las inundaciones producidas por el desborde del arroyo Tandileofú, principalmente en la sección quintas y en la parte terminal del arroyo, solicitó su estudio, el que fué iniciado en el mes de septiembre y suspendido temporalmente en diversas ocasiones por el persistente mal tiempo. En octubre se dió por terminado con un relevamiento general de 50 kilómetros y uno detallado de la zona de quintas. Estudiado el proyecto de rectificación, profundización y limpieza indispensables para

asegurar el desagüe de la planta urbana y alrededores de la ciudad de Ayacucho, se elevó el cómputo métrico, presupuesto y memoria descriptiva de esta obra.

Los desbordes producidos por el arroyo Tandileofú se deben principalmente a la falta de sección, a su mal estado de conservación y a una serie de curvas cerradas que obstaculizan el escurrimiento de las aguas.

Las obras a construirse para evitar los desbordes, quedaron fijadas en: limpieza del cauce, ampliación de la sección y rectificación de cursos.

El estudio fué dividido en dos partes: la primera, correspondiente a la sección quintas y la segunda, desde el comienzo de la sección chacras hasta la desembocadura en el Chelforó.

DESAGÜES DEL ARROYO MEDRANO

La limpieza, ensanche y rectificación de este arroyo, así como la limpieza y ensanche de las zanjas que lo forman, facilitará el desagüe en el sur del partido de Vicente López, como parte del de San Martín, incluyendo el pueblo del mismo nombre y Villa Progreso.

Fué terminado definitivamente el proyecto de rectificación, ensanche y limpieza del arroyo Medrano, desde su origen hasta la Capital Federal, atravesando los partidos de San Martín y Vicente López, con una longitud total de 3,5 kilómetros aproximadamente y un ancho de fondo variable de 3 a 4 metros.

La única obra de arte proyectada consiste en una suerte de alcantarilla de 4 metros de luz en la calle Constituyente, límite de los partidos de San Martín y Vicente López.

DESAGÜES EN GENERAL RODRÍGUEZ

Esta obra, en la cual se está trabajando, consiste en la rectificación parcial y limpieza del arroyo que constituye el desagüe natural de la zona sudoeste del pueblo; zanjas de desagües en el camino general de Buenos Aires a Mercedes y construcción de alcantarillas.

En el estudio de este proyecto, sólo falta para terminarlo el detalle de algunas obras de arte. Estas tienen su ubicación en los orígenes de las zanjas proyectadas, de manera que se reducirían a simples alcantarillas de caños de cemento armado.

CORDERO

En esta obra ha sido terminada la tarea desde la desembocadura con el río Carupá a inmediaciones del puente Pacheco, comprendiendo la zona más afectada por las inundaciones que no se producen después de realizadas.

Otro propósito logrado, fué la desecación del extenso pantano donde desagua el matadero de San Fernando y la fábrica de elaboración de jabones de Zita y compañía; a consecuencia de ello la Municipalidad ha resuelto prolongar la calle Quirno Costa, que es una de las que estaba afectada por aquel pantano.

DESAGÜES EN GENERAL RIVAS

A requerimiento de las autoridades de General Rivas y con el acuerdo de vecinos interesados, se convino el estudio de las obras de desagües necesarios en campos de esa localidad.

Destacada una Comisión en el terreno, para estudiar los desagües, ha hecho un levantamiento completo en una extensión de 30 kilómetros, con un relevamiento planialtimétrico que abarca una extensión de más de 100 metros cuadrados.

Se ha calculado el movimiento de tierra de los dos canales proyectados; se han terminado de redactar los originales de los estudios hechos y una vez terminados se harán los proyectos definitivos.

DESAGÜES EN BRAGADO

Se han realizado los estudios en el terreno para el desagüe de una gran zona; los estudios consistieron en un levantamiento planialtimétrico de unos 15 kilómetros aproximadamente, arrancando con la nivelación desde las vías de la esta-

ción Bragado, teniendo por consiguiente todo el trabajo referido al cero del Riachuelo.

Se ha redactado el plano y se estudia el trazado definitivo del canal de desagüe.

DESAGÜES EN JUNÍN

La comisión destacada para el estudio de los desagües de Junín ha hecho un levantamiento sobre el terreno en una extensión de 14 kilómetros, con perfiles transversales y se proyectan las obras necesarias que consisten: en un zanjón para desagües en el campo del señor Bernardo Raffo hasta el campo del señor Santiago Spineto, con una longitud de 3000,70 metros hasta unión con la zanja existente desde el campo del nombrado señor Spineto hasta el del señor Luis Luluaga, con un desarrollo de 6491,70 metros; además, el cambio de alcantarillas existentes por resultar insuficientes sus secciones y ser indispensable su cambio de colocación desde el punto de vista altimétrico para el mejor desagüe.

Proyecto de zanjón para desagüe desde el campo del señor Lagomarsino hasta la cañada en el campo del señor F. Zoné con un desarrollo de 3463 metros.

DESAGÜES EN CHACABUCO

Practicado el estudio de desagüe para valorar las obras cuya ejecución fuera solicitada por la Municipalidad y varios vecinos, previo conocimiento del terreno se procedió a la nivelación y planimetría, partiendo de la estación.

El total de la nivelación efectuada alcanza a 13 kilómetros.

DESAGÜES EN VILLA BANCO CONSTRUCTOR (BERISSO)

Con el objeto de estudiar los desagües se procedió a la nivelación de toda la villa y al levantamiento planialtimétrico del arroyo «Doña Bernarda».

DESAGÜES DE BRANDSEN

En una reciente inspección que se ha practicado, se ha hallado la segura solución del desagüe de una laguna inmediata al pueblo y que vierte agua sobre éste.

DESAGÜES DEL BOSQUE DE LA PLATA

Se han hecho varias inspecciones para consultar las necesidades de dicho parque en materia de desagües y se están reuniendo antecedentes (en las Direcciones de Puentes y Caminos y Obras Sanitarias) que permitirán encarar el problema contemplando todos los aspectos del proyecto.

DESAGÜES DEL ZANJÓN SARMIENTO

Se han nivelado 3000 metros en el oeste de Ramos Mejía hasta el límite con la Capital Federal.

La cuadrilla B 8 de la Dirección de Puentes y Caminos efectúa la limpieza y corrección correspondiente, dándole latitud 1,1 al zanjón desde su desembocadura en el Maldonado hasta 200 metros aguas arriba.

Queda terminada la limpieza y excavación aguas abajo del estancamiento existente, en todo lo que esa cuadrilla podría beneficiar al vecindario en materia de desagües.

DESAGÜES EN GLEW

En base a un pedido de la Sociedad de Fomento de Glew se practicó un estudio de la configuración de ese pueblo, planeándose la forma más conveniente para eliminar las aguas pluviales.

DESAGÜES DE LOS TERRENOS DE LA ESCUELA DE FRUTICULTURA DE DOLORES

Para desagüe del terreno ocupado por esta Escuela se ha formulado un proyecto basado en la nivelación efectuada por la Dirección de Hidráulica.

DESAGÜES DE LAS VÍAS DE LA COMPAÑÍA GENERAL DE FERROCARRILES EN EL PARTIDO DE NUEVE DE JULIO

La Compañía General de Ferrocarriles denunció que el señor F. H. Zimmermann, administrador de la estancia «El Jabalí», había ejecutado obras para desagotar los bañados y la-

gunas del establecimiento a su cargo, que producían inundaciones en las vías de esa Empresa a la altura del kilómetro 305,360 al 306,240, partido de Nueve de Julio.

En una inspección practicada a raíz de la denuncia, se pudo comprobar que, efectivamente, existe el canal y que la obra se había ejecutado sin haber mediado estudio previo y sin la autorización de las autoridades competentes, lo que se hizo saber al denunciado intimándole a presentar los planos completos de las obras para adoptar una resolución definitiva.

ENSANCHE DEL ARROYO CARNAVAL

A solicitud de la Intendencia Municipal de La Plata se practicaron estudios para proceder al ensanche, rectificación y limpieza del arroyo Carnaval, en el tramo comprendido entre el camino afirmado General Belgrano y las vías del Ferrocarril Sud.

Por el estudio planialtimétrico e hidráulico se pudo constatar que los desbordes del citado arroyo se debían a estrechamientos del cauce, existencias de curvas de pequeño radio y juncales que dificultaban el escurrimiento de las aguas.

Para corregir las deficiencias anotadas se ha proyectado el ensanche del canal y la rectificación del tramo final de la parte estudiada.

DESAGÜES EN VICENTE LÓPEZ

La Municipalidad solicitó la prolongación de un conducto de desagüe hasta la dársena del puerto que actualmente se construye para poder librar al servicio público la calle de acceso a dicho puerto, eliminando, a la vez, una causa de insalubridad, cual es el estancamiento de aguas — parte de ellas servidas — en un punto que razones de higiene pública no pueden tolerar.

Conforme al pedido y según los planos existentes, se calculó el costo de la prolongación del conducto, en los primeros cien metros, en pesos 14.026,61 moneda nacional.

En previsión de que la falta de fondos imposibilitara la ejecución de la obra, se proyectó la solución del asunto mediante el cambio del proyecto primitivo, en el tramo a construirse,

por un conducto general de caños de cemento armado de un metro de diámetro y doscientos metros de longitud, a fin de efectuar la descarga directamente, como corresponde, en la dársena misma.

DESAGÜE DE LA LAGUNA LAS MULITAS EN VEINTICINCO DE MAYO

En base a denuncias formuladas ante este Ministerio, se procedió a un relevamiento planialtimétrico de la laguna Las Mulitas, en Veinticinco de Mayo, redactándose inmediatamente los planos y formulándose un proyecto de las obras.

Iniciadas las obras se prosiguieron con toda actividad utilizando una cuadrilla y el material decauville necesario.

HIDROMETRÍA

Esta sección comenzó a organizarse en los últimos meses del año próximo pasado; con acuerdo de algunas compañías de ferrocarriles se efectuó la colocación conveniente de escalas hidrométricas y lo que es fundamental la lectura de las mismas. En noviembre se instalaron tres escalas sobre el Salado en los tramos medios y superior (D. Funke, Irala, Achupallas); se colocó otra en el Delta Paicarabi y Canal De la Serna y una observación en la laguna de Las Mulitas.

Con el fin de darle sucesivamente mayor impulso al estudio necesario de los cursos de aguas de la Provincia, extendiéndolos para otros ríos y refiriendo los ceros de las estaciones limimétricas al cero del Riachuelo, se han preparado sendas monografías de las escalas colocadas.

CONSERVACIÓN DE VÍAS FLUVIALES Y DRAGADO DE LA ZONA DEL DELTA

Para propender al mejoramiento de la vialidad fluvial se han realizado trabajos en las varias zonas del Delta, pudiendo dividirse los trabajos realizados en:

- 1º Conservación de los canales y rutas de navegación existentes.
- 2º Mejoramiento de arroyos y ríos naturales navegables en parte de su curso.

3° Construcción de canales de tercera categoría en los arroyos y horquetas embalsadas.

4° Proyecto de trazado de nuevas rutas.

La obra de mayor importancia realizada dentro de la primera categoría, es el dragado ejecutado en el canal De la Serna, que estaba embancado en una gran extensión de su curso.

Para mejorar las condiciones de navegabilidad de dicho canal, se utilizó la draga 252 D, habiéndose dragado una extensión de 3.600 metros extrayéndose 110.000 metros cúbicos de material, con un costo reducido como es el de pesos 0,449 el metro cúbico.

TRABAJOS EFECTUADOS POR LAS CUADRILLAS EN LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN DEL DELTA DURANTE EL PERÍODO MARZO 1923 - 1924

Cuadrilla No	ARROYO	Excavación m ³	Terraplén m ³	Corte y extracción de embalsado m ³	Limpieza guadañados etcétera m ²	Corte de árboles No	Extracción de troncos No
1	Carapachay	1 197	—	—	30	2 618	3 076
2	Estudiante.....	1 882	—	—	2 355	52	45
3	Ciervo.....	541	—	2 804	250	—	60
3	Negro	—	—	1 841	—	—	—
4	Mirador.....	3 455	—	—	15 800	—	65
5	Toledo.....	1 817	402	238	3 364	69	249
6	Pay Carabacito	1 649	—	—	2 315	1 125	303
6	La Vinda.....	2 025	—	—	—	—	—
	Resumen.....	12 566	402	4 883	24 114	3 864	3 798

Restituido el Canal De la Serna a la profundidad que tuviera al ser construido 10' al cero la draga 252 D, fué llevada a reparaciones generales por las malas condiciones en que se encontraba.

El mejoramiento de los arroyos y ríos naturales, como también la constitución de los canales de tercera categoría, han debido ejecutarse a pala por carecerse de elementos mecánicos.

A pesar de las dificultades que trae aparejado el trabajo a mano, durante el año se ha hecho una limpieza general de los canales, extrayéndose los numerosos árboles caídos en el cauce, ensanchamientos, etc., con lo que se han habilitado 27 y medio kilómetros de arroyos, siendo los principales: Estudiante, Carapachay, Felicaria, Viuda, Ciervo Negro, Mirador y Toledo.

TALLER Y VARADERO

El taller existente en Paraná Miní, se encontraba reducido a elementos insuficientes para llenar las necesidades que requiere el plantel de trabajo.

Las ampliaciones efectuadas comprenden la construcción de la casa-habitación para el encargado de la oficina, saneamiento, relleno del terreno que ocupa, terraplén de acceso al Muelle principal y plantación de 5000 pies de árboles maderables.

El plantel de embarcaciones ha debido ser reparado en su mayor parte, especialmente las canoas, a fin de proveer de ellas a las cuadrillas, las lanchas, herramientas, etc., atendiéndose además la conservación 4 y refuler como demás maquinarias.

PERFORACIONES

Durante el año 1923 se han reiniciado los trabajos de perforación que durante varios años estuvieron casi paralizados.

La mayoría de los trabajos han tenido por objeto la determinación de napas de agua potable con caudal suficiente que permita la explotación de los pozos en zonas en que las aguas superficiales o de la primera napa no son utilizables para el consumo.

En otras perforaciones se han estudiado las condiciones geológicas del subsuelo y para determinar la existencia de minerales de utilización inmediata o futura.

PERFORACIÓN EN MIRAMAR

Fué ejecutada con el objeto de estudiar los terrenos en profundidad, al mismo tiempo que para determinar la existencia de agua potable para el suministro de agua corriente al pueblo de Miramar.

Los terrenos atravesados constan de loes más o menos arenoso con instalaciones de arcilla que descansan por la base de cuarcita de coloración blanca.

La calidad de las aguas encontradas es poco variable hasta los 80 metros, correspondiendo químicamente al tipo de mediocres, pudiendo ser utilizadas para el consumo, por cuanto a medida que se avanza en profundidad aumenta el tenor de sales de sodio haciéndose inaptas para todo uso.

PERFORACIÓN EN NECOCHEA

Iniciada conjuntamente con la perforación de Miramar, llevó el mismo objeto que ésta, permitiendo determinar la inclinación del manto cuarcítico que aflora en Mar del Plata; alcanza 181 metros en Miramar y 299 en esta localidad.

La calidad de las aguas hasta los 40 metros fué mediocre; al alcanzar los 287 metros se determinó agua surgente (a más o menos 0,30) y con un caudal de cuatrocientos litros por hora, no pudiendo ser utilizada en ningún uso por su gran tenor de sales.

Durante la ejecución de este trabajo se destinó parte del personal para ejecutar una perforación en el local de la Comisaría de Quequén, hallándose agua potable a la profundidad de 35 metros.

Posteriormente, a pedido de la Dirección de Obras Sanitarias, se hizo un pozo de 33 metros, entubándose la perforación con caños de 7", efectuándose un ensayo de extracción durante 10 horas, obteniéndose 8400 litros por hora.

En esta misma localidad se hicieron trabajos sobre el Río Quequén, para el estudio de las fundaciones del puente a proyectar.

Iniciados los trabajos sobre la calle Arenales, no se encontró terreno de fundación hasta la profundidad de 40 metros, por lo que, decidido el cambio de ubicación del puente, se efectuaron nuevos estudios que permitieron determinar entre 11 y 15 metros, mantos de tosca que pueden ser utilizados perfectamente en las fundaciones.

PERFORACIONES EN PEDRO LURO

Fueron iniciadas para estudiar los terrenos de fundación para obras de endicamiento a realizar sobre el Río Colorado y la búsqueda de agua.

La profundidad alcanzada fué de 277 metros, determinándose agua químicamente mediocre, pero apta para el consumo a los 30 metros, sin encontrarse agua utilizable a mayores profundidades.

En el Colegio de Salesianos de San Pedro se hizo una perforación de 37 metros, que permite extraer 500.000 litros de agua en ocho horas de trabajo.

Además se han efectuado perforaciones en Bahía Blanca, Mercado de Frutas del Tigre, General Pirán (escuela número 8), Coronel Dorrego, Arrecifes, Villa Domingo y Chascomús, las cuales revisten positiva importancia y su ejecución respondió en resultados a los fines a que obedecían dichos trabajos.

DESAGÜES EN AVELLANEDA

Habiéndose sancionado la Ley de abril 4 de 1923 sobre desagües de Avellaneda, en base a los estudios realizados en 1910, es que se ha procedido a llevar a cabo estudios para poder establecer los cambios que deberá sufrir el primitivo plan de obras, por las modificaciones introducidas en el terreno, debido a los grandes aumentos habidos en la edificación.

Autorizado por el Poder Ejecutivo en fecha 11 de septiembre de 1923, se formaron dos comisiones que levantaron planialtimétricamente la Avenida Mitre, arroyos Sarandí y Santo Domingo, como también una zona de 40 manzanas en la planta urbana.

Además, se inició la organización del personal de catastro, cuya labor larga y difícil, está relacionada con la percepción del impuesto correspondiente.

Las obras a realizar y que se están proyectando pueden concretarse en:

1° Regularización de los desagües locales en las plantas urbanas de los centros poblados situados al Noroeste de la vía del Ferrocarril del Sud.

2° Rectificación y regularización de los arroyos Brown, Sarandí y Santo Domingo.

3° Relleno de la Avenida Mitre a partir de la Estación Sarandí.

4° Dragado de los dos últimos nombrados en la parte comprendida por las vías del Ferrocarril Sud y el Río de la Plata.

5° Construcción de cuatro puentes.

REPARACIONES DEL CANAL SAN FERNANDO

Los muelles del Canal San Fernando se encontraban en pésimas condiciones de estabilidad, habiéndose producido diversos derrumbes, por lo cual las operaciones se hacían en forma onerosa y con los peligros consiguientes.

Efectuados los estudios pertinentes para determinar el tipo de obra a ejecutar, se dividió la obra en dos partes, una comprendida entre el puente del Ferrocarril y el Dique de Carena y la otra entre el puente mencionado y el Río Luján.

En la primera parte del Canal se proyectaron y ejecutaron obras de reparación con un presupuesto de pesos 25.701,32 moneda nacional, consistentes en: Consolidación general de las fundaciones mediante un bloque de hormigón, para asegurar la estabilidad de los muros de revestimiento primitivamente asentados en tosca y que hoy falta en parte por efecto de la socavación; reparación general del coronamiento destruído por falta de protección adecuada; sobreelevación del muro de revestimiento a la cota 4; ampliación de la escalinata existente junto al puente del Ferrocarril y terraplenamiento de la calle Colón, que corre paralela al Canal.

En la parte del Canal que comprende desde el punto del Ferrocarril al Río Luján, se encuentra en ejecución el proyecto de las obras que estarán formadas por un muelle de cemento armado.

MERCADO DE FRUTOS DEL TIGRE

Esta obra, autorizada por la Ley de Presupuesto, consiste, en líneas generales, en la construcción de una amplia Dársena con muelles apropiados para el objeto a que se destina y amplias playas y galpones cubiertos para depósitos.

Después de prolijos estudios ha podido determinarse la ubicación del mismo, contemplando las condiciones que requieren estas obras, como ser el acceso directo para el Ferrocarril, los carros y camiones, encontrarse sobre una ruta de navegación importante y que ofrece toda clase de seguridades a las pequeñas embarcaciones de los productores.

En el mes de noviembre fueron terminados los planos definitivos, habiéndose estudiado la financiación de la obra y reunido numerosos datos relacionados con la producción que afluye del Delta.

Para conocer el terreno en que se fundarán las obras del Mercado, se han llevado a cabo varias perforaciones hasta 19 metros sin encontrar terreno propicio.

**DIRECCIÓN
DE SANEAMIENTO Y OBRAS SANITARIAS**

La labor desarrollada durante el periodo correspondiente a esta Memoria, ha sido intensa y sus resultados han sido satisfactorios, máxime si se tiene en cuenta el haberse ampliado el radio de acción de sus actividades a varias ciudades y pueblos de la Provincia.

Interesado el actual Gobierno en dotar de obras sanitarias a numerosas ciudades y pueblos de la Provincia, dispuso se ejecutaran los estudios y proyectos para Chivilcoy, Miramar, Arrecifes, Dorrego, Necochea, Nueve de Julio y Lincoln, con los fondos asignados por la Ley del Presupuesto del año 1923 (pesos 70.000), reducidos a 46.666,67 pesos moneda nacional, por limitarse la vigencia del mismo a ocho meses.

Los estudios de gabinete iniciados al finalizar los trabajos en el terreno, han permitido establecer la forma en que se haría la provisión de agua, como también la eliminación de los líquidos cloacales.

La prosecución de los estudios en otras poblaciones, como también la ejecución de las obras proyectadas, sólo esperan la sanción definitiva de la Ley de Obras Sanitarias que se encuentra actualmente a estudio de Vuestra Honorabilidad.

El servicio de aguas corrientes y cloacas de La Plata se ha desarrollado en forma satisfactoria a pesar del aumento continuo de la edificación y población, que ha hecho elevar el consumo de agua, que fué de

10.188.140 metros cúbicos el año 1922, a la cantidad de 10.547.980 metros cúbicos de agua en 1923.

Si bien es cierto que las instalaciones actuales han permitido atender los servicios, no por ello trabajan en perfectas condiciones como debieran, por lo cual esta Dirección procedió al estudio de su ampliación, conjuntamente con el de las obras necesarias para diversos barrios, que a pesar de su importancia, aún carecen de obras sanitarias.

El costo medio del metro cúbico de agua distribuida por las usinas en el año 1923, fué de 4,524 centavos el metro cúbico, en contra del que corresponde al año 1922, y que fué de 5,46 centavos el metro cúbico.

El menor costo en el año 1923 respecto al año 1922, a pesar de haberse aumentado los sueldos y cantidad de personal, se debe al menor precio pagado por el gasoil utilizado en la Usina del Parque Saavedra y a las reparaciones de invierno efectuadas en las Usinas del Parque San Martín, lo cual permitió llevar a cabo notables economías en el consumo del carbón empleado en la misma.

El costo medio del agua producida en el año 1923 por la Usina del Parque San Martín, fué de 5,678 centavos el metro cúbico, habiendo sido de 6,77 centavos en el año 1922. En la Usina del Parque Saavedra, el costo en el año 1923 fué de 2,722 centavos el metro cúbico, contra 2,99 centavos en el año 1922.

Como se ve, el costo de producción de agua en la Usina San Martín, es más del doble de la del Parque Saavedra, siendo la causa que la Usina del Parque San Martín funciona con motores a vapor, mientras que la del Parque Saavedra son a combustión interna, que, como es sabido, son más económicos.

Esta diferencia de costo de la producción ha hecho que se trabajara en forma permanente en la Usina del Parque Saavedra, funcionando la otra como reguladora del consumo y compensadora de presión de la red de cañerías de aguas corrientes.

Las colectoras de aguas servidas han funcionado a satisfacción, habiéndose registrado muy pocas obstrucciones, sin mayor importancia.

La recaudación en el año 1923 alcanzó a la suma de 1.158.049,23 pesos moneda nacional, contra pesos 1.026.390,33 moneda nacional, percibidos en 1922, o sea un aumento de 131.658,90 pesos moneda nacional, equivalente a 12,5 por ciento más que el año anterior.

Este aumento es debido en parte a la nueva valuación que empezó a regir desde el 1° de marzo y a las medidas adoptadas para intensificar la cobranza de los servicios sanitarios, y finalmente, el aumento de edificación en la ciudad.

Sin embargo, el balance del servicio y explotación de las obras sanitarias, ha arrojado un déficit de pesos 773.054,65 moneda nacional, menos que en el año 1922, que fué de pesos 807.122,89 moneda nacional, pero que no deja de ser elevado.

Las causas de este déficit pueden atribuirse, como se dijo en la Memoria del año pasado, a que el público paga menor cantidad que el agua consumida.

Estudios y proyectos. — De acuerdo con el plan de trabajos formulado para los estudios sanitarios de la Provincia, se formaron tres comisiones con el fin de obtener sobre el terreno los datos necesarios para la confección de los proyectos correspondientes.

Estas comisiones, compuestas por un ingeniero jefe, un ayudante auxiliar de Catastro, un ayudante de Ca-

tastro, un capataz y seis peones, han salido a campaña a mediados del mes de julio, por haberse tenido que munir del instrumental necesario para este trabajo.

A cada Jefe de Comisión se le dieron por escrito instrucciones precisas sobre la forma de llevar a cabo el trabajo y los datos a obtener en la localidad a estudiar, con lo que se puede terminar con rapidez los estudios a pesar de la serie de inconvenientes que se han presentado, respecto al desagüe de los líquidos cloacales, por la carencia absoluta de cursos de agua de importancia.

En otras, como Necochea, se han presentado varias soluciones, lo que obligó a efectuar varios estudios para determinar el que reúna las mejores condiciones técnicas y económicas.

Algunos de los pueblos estudiados no podrían en ninguna forma, cubrir los gastos que ocasiona la implantación de ambos servicios, agua potable y cloacas, por lo que solamente se estudió el servicio de aguas corrientes, con lo que si bien no se logra elevar el estado de higiene que se persigue para las ciudades modernas, se evita la propagación de las enfermedades provenientes del empleo de la primera napa, generalmente contaminada por los pozos negros.

Las comisiones de estudios, durante el curso de su campaña, han mantenido una relación constante con la Oficina respectiva, con lo que se ha podido hacer un trabajo armónico y de mayor eficacia.

Aunque en algunas de las ciudades estudiadas existen nivelaciones efectuadas por las municipalidades respectivas, sólo la de Chivilcoy se ha utilizado por ser reciente, ofreciendo, por lo tanto, la seguridad de que los puntos no se habían modificado. En los demás

casos se ha preferido efectuarlas nuevamente, dado que databan de varios años atrás, y por lo tanto las cotas del terreno se habían modificado y en general no existían puntos fijos que pudieran servir de referencia en caso de que se construyeran las obras.

Cada comisión ha llevado un cierto número de bronceces para referencias de nivel, los cuales han sido colocados en distintos puntos de las ciudades, repartidos estratégicamente y relacionados, siempre que ha sido posible, a la nivelación general de la República, y en otros, al nivel del riel de los Ferrocarriles, frente a la Estación.

En cuanto a la rapidez y economía de los trabajos realizados, bastará indicar que se han empleado generalmente de 30 a 40 días de campaña, resultando un costo que osciló entre pesos 2700 a pesos 6300, según las ciudades.

Las comisiones primera y segunda iniciaron sus tareas el 20 de julio, en Chivilcoy y Miramar, respectivamente, y la comisión tercera, destinada a Coronel Dorrego, inició los trabajos el 1° de agosto.

El resumen siguiente indica los trabajos realizados por cada una de las comisiones.

ESTUDIO EN CHIVILCOY

Comisión primera

Salida para Chivilcoy el día 20 de julio, regresando a La Plata el día 21 de septiembre. Las tareas preliminares han sido el reconocimiento de la ciudad y alrededores y recopilación de datos existentes en la Municipalidad local sobre catastro, padrón de alquileres, provisión de agua, instalaciones existentes, su estado de conservación, etc.

Se levantó el catastro de la parte más poblada de la ciudad en una extensión de 300 manzanas, comprendiendo la superficie

cubierta, baldíos, estado de las fincas, etc., y un censo de la población y renta que dió 17.850 habitantes, de los cuales se encuentran dentro de la Zona de aguas corrientes proyectadas 13.400 y 8500 dentro de la Zona de colectores de cloacas.

Para la ubicación probable del establecimiento de depuración se efectuó el relevamiento y conservación de la Zona S. O. hasta la Cañada y ésta en una extensión de 6 kilómetros y una superficie de 100 hectáreas.

Al efectuarse la nivelación de la Cañada y zona adyacente, cayeron fuertes lluvias inundando los terrenos bajos en una gran extensión, debiéndose efectuar los estudios dentro del agua, con lo que se ha podido obtener datos precisos sobre el regimen de la Cañada en períodos normales y durante la creciente. El costo de estos estudios ha importado aproximadamente pesos 6300 moneda nacional.

ESTUDIOS EN LINCOLN

Esta Comisión permaneció en la Oficina ordenando los datos recogidos y confeccionando los planos de catastro y nivelación de Chivilcoy hasta el día 9 de octubre, fecha en que salió para Lincoln.

En esta ciudad, además de las tareas preliminares comunes a todos los estudios ya citados, se levantó el catastro en 156 manzanas, es decir, la zona más poblada donde se prevé la instalación de los servicios sanitarios, resultando de esta zona una población de 7000 habitantes.

La nivelación se ha llevado a cabo en toda la planta urbana, extendiéndose hacia el Este en la zona de chacras hasta un cañadón, único punto admisible para el desagüe cloacal.

El costo de los estudios en esta ciudad ha sido de pesos 4522 moneda nacional.

ESTUDIO EN MIRAMAR

Comisión segunda

Esta Comisión de estudios inició su cometido el día 21 de julio, regresando después de llenada su obra el día 9 de agosto.

El total de manzanas catastradas ha sido de 190, aunque todas ellas con muy poca edificación, como lo prueba el hecho de su población que en esa fecha alcanzó a 863 habitantes, la cual

aumenta durante la época veraniega, debido al balneario, a 1700 habitantes.

La nivelación se ha llevado a cabo en toda la planta urbana extendiéndose hacia el N. E. paralela a la costa hasta una distancia de 4 kilómetros del balneario, punto donde se ha previsto el desagüe de la cloaca máxima. Hallándose dicho punto aguas abajo, del sentido de las corrientes marítimas, con respecto al balneario, se pueden desviar los líquidos crudos directamente al mar, sin temor de que ellos puedan tener influencia nociva sobre las aguas del balneario.

El costo de los estudios efectuados en esta localidad ha sido de pesos 2380 moneda nacional.

ESTUDIO EN ARRECIFES

La Comisión anterior, después de ordenar los datos recogidos en Miramar, partió el 21 de agosto para efectuar los estudios de Arrecifes.

En esta localidad se han catastrado 85 manzanas, que por su densidad de edificación y población, se encuentran comprendidas en el radio de servicios sanitarios.

La nivelación se ha efectuado en toda la zona urbana, extendiéndose hacia el S. E. en una faja de 800 a 1000 metros de ancho, hasta una distancia de 4 kilómetros de la planta urbana próxima al río, punto adecuado para el establecimiento de depuración de las aguas servidas y su volcamiento al río indicado.

Sobre dicho río se estudiaron en varios perfiles transversales a los efectos de la determinación del caudal.

El costo de los estudios en esta localidad, ha sido de pesos 2500 moneda nacional.

ESTUDIO EN NUEVE DE JULIO

En esta ciudad se ha levantado el catastro de 162 manzanas, cuya población resultó de 9484 habitantes.

La nivelación efectuada en toda la planta urbana se ha extendido hacia la zona de chacras al N. E. de la ciudad y a una distancia de ella, de 4 kilómetros, hasta llegar a la laguna Saavedra en cuya proximidad se proyectará el establecimiento de depuración.

El costo de los estudios en dicha localidad, ha sido de pesos 2620 moneda nacional.

ESTUDIOS EN CORONEL DORREGO

Comisión tercera

Esta Comisión inició sus tareas en Coronel Dorrego el día 3 de agosto, con el levantamiento del catastro de 91 manzanas.

La nivelación efectuada en toda la zona urbana, se ha extendido siguiendo el declive natural de las tierras hasta el arroyo «Las Mostazas», punto inmejorable para la ubicación del establecimiento de depuración.

El costo de los estudios de esa localidad, ha sido de pesos 2560 moneda nacional.

ESTUDIO EN NECOCHEA

La misma Comisión fué destacada a Necochea el día 8 de septiembre, terminando sus estudios el 21 de octubre.

El catastro levantado alcanzó 136 manzanas.

La nivelación llevada a cabo en toda la planta urbana se ha extendido hacia tres puntos distintos «Pueblo Quequén», «Río Quequén» y «Punta Negra», esta última sobre la costa, a efectos de determinar la mejor solución técnica y económica para destino de las aguas cloacales.

La primera se abandonó sin llegar al pueblo Quequén por las condiciones desfavorables que se presentaron durante dichos estudios respecto a la zona a cruzar, llena de médanos muy elevados, que el río Quequén debía ser salvado con un sifón y la enorme distancia entre la ciudad y el punto elegido, el cual necesariamente debía estar situado lejos de la playa Quequén, para que ésta no fuera influenciada por las aguas cloacales.

El segundo estudio al Río Quequén y hacia el Norte de la ciudad, no se ha creído conveniente, pues además de resultar contra pendiente, habría necesidad de proyectar una depuración previa del líquido, por cuanto si bien el río citado lleva un enorme caudal de agua aun en estiaje, pasa muy próximo a la ciudad de Necochea y desemboca en el puerto de ultramar.

La tercer solución estudiada y aceptada como más económica, es la que consiste en enviar los líquidos crudos al mar, en las proximidades del paraje de la costa denominado «Punta Negra».

A esta solución la única objeción que podría hacerse, es que las aguas servidas, por efectos de las corrientes marítimas

de S. O. a N. E., fueran llevadas hacia la playa y balneario de Necochea, pero dada la distancia que de ella se encontraría, aproximadamente 10 kilómetros, se efectuará una depuración perfecta mucho antes de llegar al balneario.

Además, con esta solución se prevé la futura ampliación de la zona próxima al balneario, la cual, si bien hoy se trata de terrenos baldíos, por su ubicación en un futuro no muy lejano será el centro de una ciudad.

TRABAJOS DE GABINETE

Los trabajos de Gabinete correspondientes a los estudios realizados, han comprendido la confección de los proyectos de obras de acuerdo a las condiciones naturales de cada una de las localidades.

En lo que se relaciona a la provisión de agua, se adoptó en todos los proyectos el de extracción del agua del subsuelo y su bombeo a la cañería de distribución por ofrecer las mismas características todas las localidades y obtenerse con este método un servicio rigurosamente higiénico, seguro y de explotación económica.

Tomando como base la práctica adquirida en la explotación del servicio de La Plata, se ha proyectado el siguiente sistema:

1º Instalación de pozos filtros cuyos techos de revestimiento y el filtro serán cortados aproximadamente al nivel del suelo, colocándose dentro del caño filtro una bomba rotativa a hélice de patente norteamericana denominada «Axiflow» que irá a una profundidad adecuada.

2º El agua extraída descargará a una cisterna subterránea. Se instalarán bombas centrífugas, las cuales enviarán el agua para el consumo, ya sea por bombeo directo a la cañería de distribución o llevándola previamente a un tanque elevado que servirá de reserva y de regulador de la presión.

Se ha desistido del empleo del aire comprimido, pues si bien este sistema puede considerarse el más higiénico, además de su sencillez y seguridad, tiene la desventaja respecto al rendimiento que es muy bajo. Eliminando este sistema, sólo quedaba para la elevación del agua desde los pozos el uso de las bombas rotativas, pues las bombas a pistón exigen antepozos de mampostería profundos y espaciosos, los cuales en-

carecen las obras; y si bien su rendimiento es bastante elevado, queda disminuído haciéndolas funcionar a distancia de la Usina Central, caso general y necesario a medida que aumenta el número de pozos. En este caso debe recurrirse al accionamiento de las bombas a pistón por medio de motores eléctricos, los cuales tienen velocidades elevadas, mientras que dichas bombas, debiendo trabajar con un número de revoluciones bajo, exige el intercalamiento de varias reducciones de velocidad con pérdida de energía.

Entre las bombas rotativas habría que elegir entre la centrífuga vertical de gran tamaño que se coloca a nivel de agua dentro de un entepiso de mampostería, o un caño de revestimiento de gran diámetro; la centrífuga vertical de menor diámetro que cabe dentro del caño filtro, y la bomba a hélice que también se coloca dentro del caño filtro y que es la última creación en bombas para pozos profundos.

Se ha optado por esta última, teniendo en cuenta la economía de la supresión del antepozo, o el caño de revestimiento de diámetro menor. Si bien el rendimiento de la centrífuga es mayor que la de hélice, éste decrece rápidamente con el desgaste que produce la arena; no existiendo temor en las de hélice al respecto, por la sencillez de su construcción y por los pasajes amplios que existen para el agua entre sus paletas; dicho rendimiento puede calcularse en un mínimo de 50 por ciento, es decir, 85 por ciento mayor del obtenido con el sistema de bombeo con aire comprimido.

La otra parte del problema a resolver, era si se enviaba el líquido directamente a las cañerías de distribución y al tanque elevado, o si era preferible descargar primero el agua a una cisterna subterránea y de ésta enviarla por medio de bombas auxiliares al tanque o cañerías de distribución. Lógicamente el segundo juego de bombas aumentará el costo de la obra. Por otra parte, en igualdad de condiciones de trabajo, existirá una diferencia entre el rendimiento de una máquina con un poder determinado y el de dos máquinas cuyo poder unitario sea mitad del indicado. No obstante, se ha resuelto intercalar la cisterna, pues tanto el mayor costo como la diferencia de rendimiento se recuperan fácilmente. Al proyectarse un tanque elevado, éste debe poder almacenar reservas de agua para los casos imprevistos de incendio y para

equilibrar las diferencias de consumo en las distintas horas del día; este total de reserva en el otro sistema puede ser repartido entre el tanque y la cisterna, y es sabido que para igual capacidad, la cisterna resulta más económica que el tanque elevado, de manera que el mayor costo del juego de bombas auxiliares es equilibrado con el menor costo de los depósitos de reserva.

La diferencia de rendimiento entre una máquina única y dos de media capacidad, será recuperada debido a que la arena extraída con el agua se decantará en la cisterna, no habiendo inconveniente en elegir para las bombas auxiliares, un tipo de las de altas velocidades que son menos costosas y dan un buen rendimiento; por otra parte, ofrece la instalación de la cisterna y con ella el bombeo en dos escalas, la posibilidad de subdividir la maquinaria en una forma que no sólo presenta una explotación más económica por las intermitencias del trabajo, sino que también ofrece el medio de alcanzar la mayor seguridad del servicio, con un mínimo de máquinas de reserva. El uso de la cisterna evita además la formación de depósito de arena en el tanque elevado y en la cañería de distribución.

Elegido el tipo de bombas, las que deben ser accionadas a distancia desde la usina, lo cual sólo puede conseguirse con motores eléctricos, es natural adoptar también para las bombas auxiliares el mismo accionamiento. Dichos motores podrían recibir la corriente de las usinas municipales en las ciudades donde existan, y donde sean particulares, por razones de seguridad, convendría efectuar instalaciones propias de producción de energía eléctrica.

La instalación proyectada para Chivilcoy servirá de base para los demás proyectos, por ser iguales las características y necesidades de las otras localidades; consta de: 3 pozos filtros con tubo de revestimiento de 614 milímetros de diámetro, y caño filtro de 452 milímetros de diámetro interior, calculándose para cada uno de ellos un caudal de 80 metros cúbicos por hora.

El caudal ha sido calculado para 40.000 hectólitros y un consumo medio de 300 litros por día y persona y un caudal máximo de 450 litros a los efectos del cálculo del diámetro de la cañería. La cisterna será construída en cemento armado, lo

mismo que el tanque elevado y con una capacidad de 500 metros cúbicos.

Cloacas. — La parte correspondiente al estudio de cloacas en las distintas localidades estudiadas, ha presentado el grave inconveniente del destino final de las aguas cloacales. La falta de cursos de agua de cierta importancia próximos a las ciudades, es uno de los inconvenientes más importantes que se presentan para estos estudios. Por lo general se trata de pequeños arroyos que están secos la mayor parte del año, los cuales exigen para su utilización como vehículos de los líquidos cloacales, una depuración sumamente perfecta en forma que en ningún momento pueda ocasionar una contaminación por los peligros que ella entrañaría.

Otro de los inconvenientes anotados es la poca pendiente que existe en casi todas las ciudades de la Provincia, lo cual obliga a establecer usinas elevadoras del líquido, con el consiguiente encarecimiento de la obra, tanto en la instalación como en la explotación.

Varios son los sistemas de depuración conocidos y cuyos resultados experimentados en otras naciones han sido altamente satisfactorios, aplicables cada uno de ellos según las condiciones naturales de cada localidad. Encarado el problema del desagüe cloacal correspondiente a Chivilcoy, se ha adoptado la única solución posible dadas las características naturales de dicha localidad, es decir, el desagüe de los líquidos a la cañada de Chivilcoy, previa depuración.

Dicha cañada, si bien en las épocas de grandes lluvias lleva un caudal de agua importante, desbordándose e inundando los campos vecinos, durante las épocas de sequía su caudal es casi nulo. Por ello se ha adoptado el sistema de depuración de cámara séptica y filtros percoladores, pudiéndose en esa forma asegurar que los líquidos cloacales no tendrán acción nociva sobre las aguas de la cañada.

La red de colectoras se ha proyectado en la zona más poblada de la ciudad y en forma tal que en cualquier momento podrá ser ampliada a otras zonas cuando sus necesidades requieran estas obras. La zona actual a servirse será de 140 manzanas con una población de 8500 habitantes, habiéndose calculado las colectoras principales y la cloaca máxima, para 40.000 habitantes.

El establecimiento de depuración, que se compone de usina elevadora, cámaras sépticas y filtros percoladores, se ha situado a 4 kilómetros de la ciudad, teniendo en cuenta que a esa distancia no podrán influir los malos olores que se desprenden en esta clase de instalaciones.

Respecto a las demás ciudades se ha estudiado sólo en líneas generales las obras a proyectarse, no entrando en su descripción por cuanto aún son susceptibles de modificación a medida que se estudie detenidamente cada uno de los puntos de que se componen las obras a proyectarse.

Además de las tareas inherentes a los estudios citados, la Oficina de Estudios y Proyectos ha debido intervenir en numerosos proyectos de obras sanitarias para los distintos Hospitales proyectados para la provincia de Buenos Aires, además de las inspecciones efectuadas a varias escuelas de la Provincia para refecciones de las obras sanitarias.

Con motivo de un pedido de las Municipalidades de Pergamino y Chivilcoy, se ha proyectado por dicha Oficina un sistema de depuración para aguas servidas de los mataderos, teniendo en cuenta que los sistemas existentes habían fracasado.

El movimiento respectivo correspondiente a la aprobación de planos habido durante el año, ha sido el siguiente:

Obras nuevas entradas	191
Ampliación y modificación	142
Planos a corregir	18
» según obra	11
	<hr/>
Total	362
Obras nuevas salidas	188
Ampliación y modificación	142
Planos a corregir	18
» según obra	11
» en trámites (obras nuevas)	3
	<hr/>
Total	362

**ESTADO ACTUAL DE LOS ESTUDIOS PARA LA CONSTRUCCIÓN
DE LAS OBRAS SANITARIAS
EN LAS CIUDADES Y PUEBLOS DE LA PROVINCIA**

ESTUDIOS EFECTUADOS POR LA DIRECCIÓN
DE SANEAMIENTO Y OBRAS SANITARIAS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

	Habitantes
Chivilcoy, aguas y cloacas (exist. agua)	13.400
Lincoln, aguas y cloacas (exist. agua)	7.000
Nueve de Julio, aguas y cloacas (exist. agua)	9.484
Necochea, aguas y cloacas	—
Bartolomé Mitre (Arrecifes), agua	4.163
Miramar, agua	863
Coronel Dorrego, agua	—

OBRAS CONTRATADAS CON EL GOBIERNO NACIONAL

San Nicolás, aguas y cloacas.
Pergamino, aguas y cloacas.
González Chaves, aguas y luz.

ESTUDIOS EFECTUADOS POR EL GOBIERNO NACIONAL

Mercedes, aguas y cloacas.
Saladillo, aguas y cloacas.

CIUDADES Y PUEBLOS ACOGIDOS A LA LEY NÚMERO 10998
CON SERVICIO DE AGUA EXISTENTE

Avellaneda, Bahía Blanca, Banfield, Lanús, Lomas de Zamora, Mercedes, Nueve de Julio, San Fernando, San Martín, San Nicolás, San Pedro, Sarandí, Talleres, Temperley, Tornquist, Villa Domingo y Wilde.

PUEBLOS ACOGIDOS A LA LEY NÚMERO 10998
SIN OBRAS SANITARIAS

A. Alsina (Carhué), Azul, Balcarce, Bernal, Bolívar, Bragado, Brandsen, Campana, Chascomús, Dolores, G. Chaves, Las Conchas (Tigre), Lobos, Martínez, Morón, Olavarría, Patagones, Pehuajó, Pergamino, Quilmes, Saladillo, San Isidro, Tandil, Tres Arroyos y Vicente López.

SECCIÓN DIBUJO

El trabajo efectuado por esta sección ha sido arduo, pues se ha confeccionado un registro gráfico, que sirve de consulta para todas las secciones de la Dirección de Saneamiento y Obras Sanitarias y de control para la Sección Recaudación.

Esta obra demandará varios años, si se tiene en cuenta que solamente entre La Plata, Tolosa, Ensenada y Berisso existen aproximadamente unas 1000 manzanas, y que en el año en curso sólo se han terminado 136 manzanas.

Además, esta sección ha hecho numerosos planos de distintas obras entre las que se cuentan 42 proyectos en obras sanitarias y provisión de agua para establecimientos de la Provincia y La Plata, tales como hospitales, colegios, mataderos, etcétera.

MESA DE ENTRADAS

Durante el ejercicio 1923-1924 se han tramitado en esta sección 26.059 expedientes y notas, es decir, 8799 más que el año anterior.

SECCIÓN RECAUDACIÓN

Esta sección tiene sus funciones íntimamente ligadas con la labor que realizan las secciones Aguas Corrientes, Cloacas, Valuadores y Asuntos Legales, dependiendo su mayor o menor actividad de la desarrollada por estas ramas en las Obras Sanitarias, como también de causas ajenas a la administración.

Esta variedad de factores que intervienen en la marcha de la sección, hacen necesario estudiar por separado cada uno de los distintos rubros, especificando las causas que puedan ser motivo de aumento o disminución de los saldos, con lo cual se pueden comparar las cifras de la recaudación de 1923 con la de otros ejercicios.

Durante el año comprendido por esta Memoria han ingresado saldos favorables de ejercicios anteriores, debido principalmente a la ley del 3 de agosto de 1922, que permitía, dentro de un plazo de 90 días, pagar sin multa toda deuda anterior al 30 de mayo del mismo año.

En el rubro «Revisación de planos», el saldo a favor del ejercicio 1922, debe atribuirse a la circunstancia de que a fines de dicho año expiró el plazo acordado por el Poder Ejecutivo para la construcción de obras domiciliarias en todas las fincas comprendidas dentro del radio de colectoras.

Es indudable que el mayor aumento en la recepción de los servicios sanitarios ha sido debido al nuevo padrón de alquileres, puesto en vigencia el 1° de marzo de 1923, completamente saneado.

Durante el lapso de tiempo transcurrido entre el 1° de marzo y el 31 de diciembre del año próximo pasado, se han efectuado nuevas valuaciones de los alquileres de 1272 fincas, habiendo resultado de ellas un aumento neto de pesos 58.860 mensuales, o sea un porcentaje de 155 por ciento, respecto a las valuaciones que ascendían a pesos 37.835.

Teniendo en cuenta que todas las fincas tienen servicios de cloacas, podría calcularse el aumento del importe de los servicios a cobrarse en un 7 por ciento mensual, o sea el exceso de valuación obtenida, que importa 4110 pesos mensuales, o, en otras palabras, de 49.320 pesos anuales, o sea redondeando, de unos 50.000 pesos, que agregado a lo calculado en este año, daría 1.250.000 pesos como cifra a recaudar en ese concepto.

ORGANIZACIÓN INTERNA DE LA SECCIÓN

Es esta la sección que más ha preocupado a la Dirección y es donde queda más obra a realizar.

La situación en que ha debido desenvolverse por los traslados que ha tenido en años anteriores, ha sido la causa probable por la cual la Sección Recaudación ha adolecido de vicios de mal criterio administrativo, contra los cuales es necesario la acción lenta y constante del tiempo.

La contabilización ha sido rudimentaria; esta Dirección no omite esfuerzos para llevarla a su más alta concepción. La deuda atrasada, cuya búsqueda se comenzó en la anterior Dirección, está hoy a punto de considerarse terminada y depurada. La expedición de certificados de Escribanos no ofrece ya las dificultades que su deficiente organización ocasionaba. La centralización que existía en la sección se ha suprimido, dando a cada encargado de oficinas las funciones que le debían corresponder.

La marcha de esta sección ha sido satisfactoria, como lo comprueba el porcentaje de los valores cobrados, que alcanzó al 85.24 por ciento al cerrar el ejercicio de 1923, siendo las sumas recaudadas las siguientes:

Ingresos	1922 \$ m. _n	1923 \$ m. _n	Diferencias \$ m. _n	Porcentaje de aumento
Por serv. de cloacas	223 491,30	281 736,95	58 245,65	26,06
Por serv. de aguas corrientes	563 254,40	681 702,86	118 448,46	21,03
Totales	786 745,70	963 439,81	176 693,61	22,45

VALUADORES

Como consecuencia natural del gran número de construcciones habidas durante el año 1923, y refecciones o mejoras introducidas en las fincas existentes, la Sección Valuadores ha tenido una labor verdaderamente intensa, como lo prueba el gran número de valuaciones efectuadas.

El total de expedientes entrados a esta Sección ha sido de 1759, correspondiendo a valuaciones 1123 y los restantes 636 a informes varios relacionados con la misma, de los que al finalizar el ejercicio pasado sólo quedaban en trámite 17.

Sin embargo, en esta Sección no es lo más importante la cantidad en el trabajo efectuado, sino su calidad.

Para efectuar una valuación no existían antes de la revisión general del padrón, normas fijas a las que el valuator debiera ajustarse; éste fijaba un alquiler para una determinada finca y tácitamente se venía aceptando, en principio, que se apreciase dentro de ciertas tolerancias, a veces hasta caprichosas. Esto, aparte de estar reñido con la ley, sentaba un mal sistema administrativo, pues a disparidad de criterio entre los valuadores, dos fincas semejantes tenían una valuación diferente.

En tal sentido, se han establecido reglas fijas de las que no puede apartarse el valuator.

Así, siendo el alquiler la base para el cobro de los servicios y no constituyendo éstos un impuesto que grava al alquiler como renta sino que se sirve de éste como medio para fijar el monto de retribución de servicios que se otorgan, se

dispuso que toda valuación se ajustase al alquiler en sí y no a éste como renta.

Con esta base se reglamentaron las funciones de los valuadores y si actualmente pudiera existir una disparidad entre valuaciones de fincas (cosa muy rara) sería debida a causas ajenas a esta Repartición, o sea la distinta apreciación de los alquileres entre los diversos propietarios.

Por esta razón la Dirección estudia la forma de establecer una escala de valuaciones, donde las cuotas correspondientes a cada servicio, tengan un margen fijado por la misma escala, dentro del cual pueden oscilar.

Se ha dado una atención preferente por esa Oficina al despacho rápido de los expedientes, en forma que no sufrieran demora, salvo los casos especiales en que por su naturaleza debían ser reservados a la espera de poder reunir los antecedentes necesarios para su despacho.

Dicha Oficina ha debido intervenir en 427 inspecciones con motivo de certificados sobre deudas de inmuebles, como también en numerosos casos de numeraciones de fincas cambiadas o repetidas, lo cual originan dobles empadronamientos con los perjuicios inherentes para el cobro de los impuestos respectivos.

SECCIÓN CLOACAS Y DESAGÜES

La red de colectoras de cloacas ha funcionado durante el año 1923 normalmente, sin producirse obstrucciones de importancia que obligaran a clausurar alguna de las secciones. Habiendo sido proyectada la red general en forma bastante amplia, aprovechando las pendientes naturales lo suficientemente fuertes para obtener velocidades muy superiores a los límites mínimos admisibles, no pueden producirse obstrucciones; y en los casos aislados en que éstas se han producido, han sido motivadas por causas accidentales completamente ajenas a la índole de las colectoras.

En cuanto a la cloaca máxima, está fuera de todo peligro por su capacidad calculada en forma que puede servir a más del doble de la población que actualmente utiliza sus servicios. Las colectoras que ya están expuestas a la carga máxima funcionan normalmente, debiéndose únicamente pro-

ceder periódicamente a la limpieza de las bocas de registro con el fin de eliminar las pequeñas aglomeraciones de materiales que en ellas se producen.

Como ya ha quedado dicho, las únicas colectoras que se obstruyen, y ello es debido a causas accidentales, son:

1º La colectora de la calle 57, la cual, por su poca pendiente y debido al gran volumen de agua proveniente del «Molino Campodónico», detiene los líquidos cloacales provenientes de la calle 2, lo cual origina un depósito de los residuos que ésta arrastra, tapándose la cañería y que obligó al corte de la misma por ser imposible la desobstrucción con los aparatos en uso. Este inconveniente podría salvarse con la construcción de una cañería de 0,152 de diámetro la cual serviría únicamente al molino citado, desde su conexión en 57 entre 1 y 2 hasta empalmar en calle 3 con la colectora existente, de 0,305 de diámetro. En esta forma se aliviaría la colectora de la calle 57 de la enorme cantidad de agua proveniente del molino, sin la cual funcionará normalmente.

2º Otro caso especial es la colectora que sirve a las secciones 14, 15 y 16, la cual, desde la calle 7 y 41 hasta 11 y 44, donde empalma con el conducto principal, forma una serie de codos los cuales originan pérdida de velocidad en los líquidos; trabajando completamente llena, durante las grandes lluvias, las aguas rebalsan de las bocas de registro desbordándose a la calzada, con los perjuicios correspondientes en los servicios domiciliarios y para la higiene pública.

Para subsanar este inconveniente se proyectó la construcción de una cañería aliviadora de 0,457, que a la vez serviría para ampliación de los servicios a una gran zona densamente poblada; cañería que arrancando de 7 y 41 unida a la existente, seguiría hasta 11 y por ésta hasta 44 para empalmar al conducto máximo.

Los desagües pluviales adolecen siempre de los mismos defectos indicados por esta Dirección en la Memoria anterior, es decir, son debidos a la falta de un conducto de desagüe destinado a recoger las aguas de la zona sur, las cuales se dirigen a otras zonas recargando los conductos existentes en forma tal, que los hacen rebalsar inundando las calles adyacentes.

Por otra parte, no habiendo podido aún proceder a la re-

excavación de los canales abiertos que están a continuación de los conductos, el desagüe no puede efectuarse en forma eficiente, originando las inundaciones subsiguientes.

Dichos canales se encuentran completamente embancados, habiendo quedado en algunas partes al mismo nivel de los terrenos linderos.

Si bien se ha contado este año con dos cuadrillas de peones, éstas sólo pudieron utilizarse en los trabajos de mayor urgencia, como fué el relleno de la parte del conducto cloacal máximo, que por efecto de la socavación, había quedado con la base en descubierto, peligrando su estabilidad, y la reexcavación del canal de la calle 7 completamente embancado.

En cuanto al desagüe de la calle 7, si bien se ha reexcavado en parte con los medios que posee la Dirección, hubo necesidad de suspender dichos trabajos a medio hacer por oponerse los propietarios de los terrenos cruzados por el antiguo arroyo del Gato. No habiendo sido posible profundizar dicho cauce, las aguas quedan embalsadas en el canal reexcavado, el cual funciona en forma muy deficiente.

Una solución eficaz es la ejecución del proyecto de desviación del conducto por el bulevar de Circunvalación hasta cruzar el camino afirmado de La Plata a Avellaneda, empalmado al canal existente en calle 11.

Con esta obra se suprimiría el canal abierto en la calle 7, la cual, por su poco ancho, 30 metros, queda poco menos que inutilizada para el tráfico, aparte de los perjuicios que ocasiona a los vecinos propietarios al privarles de la salida a una calle pública.

La modificación indicada evita estos inconvenientes por tratarse de una calle de 90 metros de ancho.

La Oficina de cloacas ha tenido durante todo el año una labor constante e intensa y si bien se ha notado una disminución en la parte referente a conexiones de cloacas domiciliarias, no por ello la labor ha sido disminuía.

La disminución indicada se debe exclusivamente al hecho de haberse ampliado el plazo para la construcción de las obras domiciliarias en las fincas que aún carecen de ellas. Sin embargo, esta disminución es únicamente referente al año 1922, por cuanto dicho año fué algo excepcional como se dijo en la memoria anterior, por la cantidad de conexiones nuevas solicitadas, en

virtud de expirar el plazo concedido para la construcción de las cloacas domiciliarias. De la comparación con años anteriores se puede notar que dicho renglón ha sido aumentado continuamente, siendo la causa de ello las construcciones nuevas que han tomado un verdadero impulso en los últimos años por la gran demanda de viviendas y su valorización.

Las obras construídas durante el año han sido entre obras nuevas y ampliaciones 305, habiéndose solicitado para las mismas 178 conexiones nuevas, de las cuales se han conectado 167. El movimiento de dicha Sección puede verse en el siguiente cuadro, el cual dará una idea clara de la intensidad de los trabajos efectuados por el personal dependiente de la misma.

Expedientes entrados	882
» en trámite del año anterior	12
	<hr/>
	894
Expedientes despachados	888
» en trámite	6
	<hr/>
	894
Notas elevadas:	74
Conexiones de cloacas solicitadas	221
» » despachadas	221
» » pagadas	178
» » construídas	167
» » en obra	11
Certificados finales expedidos	376
Planillas de funcionamiento elevadas	376
Obras nuevas empezadas	222
Ampliación de obras empezadas	83
Inspecciones de obras efectuadas	2042
Inspecciones de funcionamiento	71
Limpieza de bocas de tormenta	5161
Limpieza de colectoras de cloacas	60
Desobstrucción de colectoras	7
Desobstrucción de conexiones de cloacas	89

Además de las tareas indicadas, la Sección ha intervenido en varios proyectos y obras indicadas a continuación:

PROYECTOS

Obras sanitarias y desagües pluviales en la Dirección General de Obras Públicas.

Ampliación de la red de cloacas del Hospital Italiano.

Obras Sanitarias del Teatro Argentino

- » » de la Cárcel de Mercedes
- » » de la Legislatura (Cámara de Diputados)
- » » del Policlínico de Pergamino
- » » del Policlínico de Bahía Blanca
- » » del Cuartel de Bomberos La Plata

Reparaciones molino de la Escuela de Merlo

Reparaciones molino de la Escuela de General Alvear.

OBRAS CONSTRUÍDAS BAJO LA DIRECCIÓN DE LA SECCIÓN CLOACAS

Obras sanitarias y desagües pluviales en la Dirección General de Obras Públicas.

Ampliación de las obras sanitarias en el Senado.

Ampliación de las obras sanitarias en la Casa de Justicia.

AMPLIACIÓN DE LA RED DE COLECTORAS EN LA PLATA

La necesidad de la ampliación de la red de colectores en esta ciudad, es obvio repetirla, pues se trata de zonas cuya densidad de edificación y población han superado a otras que se encuentran dentro de dicha red.

Dicha ampliación resultaría sumamente beneficiosa para el Fisco, por cuanto los ingresos correspondientes aumentarían, y si bien dichas obras originarían gastos, éstos estarían en una proporción mínima relacionada con los ingresos por los motivos indicados en otro capítulo de esta Memoria.

AGUAS CORRIENTES

El servicio de provisión de aguas durante el año, fué bajo todo punto de vista eficiente, pues si bien se creyó que no sería posible suministrar a la población el agua necesaria durante los días de fuertes calores, debido al aumento de las conexiones domiciliarias con respecto al año anterior, sin embargo no llegó una sola queja al respecto, salvo los casos aislados ocasionados por arreglo de cañerías distribuidoras.

Este resultado halagador se debe en parte al aumento de las inspecciones de funcionamiento de las instalaciones domiciliarias, iniciadas a fines del mes de noviembre y también a la preferente atención dedicada a las usinas donde se ha efectuado durante los meses de invierno una revisión completa de todas las maquinarias y pozos a efectos de poder obtener el máximo rendimiento en las épocas de mayor consumo. En esta forma se ha obtenido en la usina del Parque San Martín, durante el mes de diciembre, un rendimiento del 90 % sobre su potencia máxima.

La eficiencia del servicio de aguas corrientes, podrá indicarla el hecho de haber suministrado al público durante el año 1923 la cantidad de 359.890 m³ de agua más que en el año 1922.

El siguiente resumen sirve de comparación entre los dos últimos años correspondientes a los gastos y producidos.

Cantidad de agua producida en m ³	1922	1923
Usina del Bosque	725.000	465.000
» » Parque Saavedra	4.377.480	4.245.050
» » Parque San Martín	5.085.660	5.837.980
	<hr/>	<hr/>
Suma	10.188.140	10.548.030

Gastos en corriente eléctrica, combustible, lubricante y personal.

	1922	1923
	\$ m.n.	\$ m.n.
Usina del Bosque	58.315,—	31.171,45
» » Parque Saavedra	125.891,40	114.541,89
» » Parque San Martín	329.296,05	331.497,24
	<hr/>	<hr/>
	513.502,45	477.210,58

Costo medio del metro cúbico de agua producido:

	Año 1922	Año 1923
Usina del Bosque	7,861	6,719
» » Parque Saavedra	2,875	2,722
» » Parque San Martín	6,474	5,678
	<hr/>	<hr/>
	5,040	4,524

Como vemos, no obstante haberse entregado durante el año 1923 al consumo 359.890 metros cúbicos de agua más que en el año 1922, los gastos de combustible, corriente eléctrica, lubricante y personal, han sido menores en pesos 36.291,87 moneda nacional, y esto a pesar del mayor precio pagado por el carbón desde mayo y al considerable aumento de los sueldos del personal, en vigencia desde el mes de junio.

Esta importante economía obtenida en los gastos, si bien en la Usina del Bosque se debe a factores naturales como ser la menor altura de bombeo, en cambio en la Usina del Parque Saavedra ha influido junto con el menor precio del gasoil pagado desde el mes de abril, el mejor rendimiento de los pozos, debido a la rectificación de la inmersión de los inyectores de aire afectuada durante el invierno.

En la Usina del Parque San Martín, a pesar del mayor precio del carbón, relacionado con el costo del mismo en el año 1922, se ha conseguido una considerable reducción en los consumos de combustibles y lubricantes, resultado de las mejoras introducidas en la Usina durante todo el año.

Como ya se ha dicho, el consumo total de agua durante el año 1923, ha superado en 359.890 metros cúbicos al registrado durante el año 1922, lo cual se explica por el aumento de las conexiones domiciliarias construídas durante el año, las cuales fueron 592.

El cuadro siguiente indica el aumento habido en las conexiones domiciliarias desde el año 1918 hasta el año actual.

CONEXIONES EXISTENTES AL FIN DEL AÑO

Año	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Nº conex. . .	12 024	12 250	12 519	12 838	13 268	13 860
Aumento . .	—	226	269	319	430	592

Como vemos, a pesar del aumento habido en las conexiones domiciliarias, se ha podido mantener el servicio de provisión de agua en forma eficiente.

Los consumos medios por conexión y por mes han sido los siguientes:

CONSUMO MENSUAL DE AGUA EN METROS CÚBICOS POR CADA CONEXIÓN INSTALADA

Meses	1918	1919	1920	1921	1922	1923	Medio
Enero	73 72	70 70	79 80	75 91	76 02	72 58	74 79
Febrero	59 05	60 10	71 70	67 37	66 12	63 00	64 56
Marzo	68 04	59 20	74 32	72 14	73 49	71 20	69 73
Abril	58 49	55 20	66 74	63 73	66 19	62 77	62 18
Mayo	56 67	55 40	63 28	63 22	64 40	64 32	61 21
Junio	49 78	49 80	57 67	58 92	58 93	60 98	56 01
Julio	51 28	51 40	60 26	60 47	59 46	62 67	57 59
Agosto	46 25	52 20	61 08	60 74	59 96	62 36	57 09
Septiembre	46 16	49 90	61 20	59 62	60 37	61 12	56 39
Octubre	51 16	56 10	64 22	62 05	66 65	64 67	60 81
Noviembre	53 67	57 80	65 24	67 49	62 36	65 47	63 28
Diciembre	63 48	69 70	76 44	57 30	66 17	65 48	66 36
Consumo medio anual...	56 48	57 30	66 83	64 08	65 01	64 78	—

Este resumen nos indica que el consumo medio anual por conexión, ha disminuído en una pequeña cantidad con respecto al año 1922, lo cual tiene su explicación con las medidas tomadas por esta Dirección desde el verano anterior, para evitar el desperdicio de agua en las casas particulares.

Dichas inspecciones domiciliarias, llevadas a cabo en forma intensa por la Oficina respectiva, han dado un resultado óptimo, pues se ha podido comprobar que el número de desperfectos anotados ha disminuído mucho en relación al año anterior. Ello se debe a que el público, ante el temor de las penalidades establecidas en el reglamento en vigencia y aplicadas con todo rigor, ha procurado tener en buen estado la instalación domiciliaria de aguas corrientes.

INSPECCIONES DE FUNCIONAMIENTO — PORCENTAJE DE LOS DESPERFECTOS

Meses	Inspecciones practicadas	Desperfectos encontrados	Porcentaje
Marzo 1923	1 677	65	3,87
Abril »	1 925	88	4,57
Mayo »	2 455	102	4,15
Junio »	2 366	101	4,26
Julio »	1 089	30	2,75
Agosto »	2 434	98	4,02
Septiembre »	1 445	76	5,25
Octubre »	3 036	173	5,69
Noviembre »	4 017	190	4,72
Diciembre »	6 250	302	4,83
Enero 1924	6 605	216	3,27
Febrero »	4 461	145	3,25
Totales	37 760	1 586	4,20

La relación que ha existido durante el año en los consumos medio, mínimo y máximo, se detalla en el siguiente cuadro:

Consumo mínimo mensual, m ³	824.820
Consumo medio mensual, m ³	878.998
Consumo máximo mensual, m ³	967.390
Relación	0.93:1:1.10
Consumo mínimo diario, m ³	25.190
Consumo medio diario, m ³	28.898
Consumo máximo diario, m ³	36.900
Relación	0.87:1:1.276

Teniendo en cuenta que el número de conexiones domiciliarias ha sido de 13.560, que con ellas se suministró agua aproximadamente a 100.000 personas; que en el día de mayor consumo las conexiones eran aproximadamente 13.600, y en el día de menor consumo 13.310, se desprenden los consumos de agua por cada conexión instalada y por cada persona, estando incluidas en ellas las cantidades de agua absorbidas por los servicios públicos.

Por cada conexión instalada:

Consumo mínimo diario, m ³	1,85
Consumo medio diario, m ³	2,13
Consumo máximo diario, m ³	2,77
Relación	0.868:1:1.301

Por cada persona:

Consumo mínimo diario, m ³	252
Consumo medio diario, m ³	289
Consumo máximo diario, m ³	369
Relación	0.87:1:1.278

Otro renglón donde se ha notado un aumento sensible, ha sido en el consumo de agua para construcciones, originando ello un aumento en la labor de la Oficina de Aguas Corrientes, a la cual corresponde efectuar la liquidación respectiva. El total ingresado a ese respecto ha sido de pesos 18.010,87 moneda nacional, contra pesos 14.298,05 moneda nacional, del año anterior.

Se ha dedicado una atención preferente a este renglón, pues la simple refección o ampliación de una finca, trae aparejada la nueva valuación de la misma.

En las ampliaciones de la red de cañerías se han colocado 2712 metros de cañería de distribución, de los cuales la mayoría corresponden a la Ensenada.

Se ha intervenido en dos roturas de importancia en las cañerías maestras, para cuya reparación fué necesario trabajar durante las horas de la noche, a fin de no entorpecer el servicio público. Estas fueron en la calle 64 y 13 y en 7 y 50, siendo esta última la más costosa, debido al adoquinado de madera a base de hormigón, que fué necesario remover.

En las cañerías de distribución se han efectuado 35 reparaciones de juntas de plomo, que habían cedido bajo la presión del agua.

Los plomeros han tenido que intervenir en numerosos casos de roturas de caños de plomo y llaves de paso exteriores, las cuales fueron reparadas inmediatamente de tenerse noticias al respecto. Resultando demasiado costosa la conservación de las cañerías domiciliarias, se resolvió cargar sobre el presupuesto de todas las conexiones nuevas, con un 10 % en concepto de conservación, a efectos de equilibrar las partidas.

CONSERVACIÓN DE CAÑERÍAS

PERÍODO 1923-1924

Reparación de servicios obstruidos	35
Caños de plomo compuestos	483
Caños maestros de distribución	35
Llaves de veredas arregladas	673
Llaves exclusas arregladas	56
Llaves de incendio arregladas	69
Surtidores públicos arreglados	67
Servicios domiciliarios rebajados	5
Servicios domiciliarios levantados	6

El sistema adoptado de surtidores públicos para las poblaciones de Ensenada y Berisso, donde no es posible obtener agua potable, ocasiona un verdadero perjuicio por el derroche

de agua que en ellas se produce, derroche que hasta ahora no ha sido posible evitar.

El poco cuidado que los mismos favorecidos prestan a las llaves automáticas que se colocaron el año pasado, para evitar que se dejaran las capillas abiertas, ha ocasionado roturas continuas de las mismas, resultando, por lo tanto, además de la pérdida de la llave de cierre, el desperdicio de agua.

No es posible pensar en la supresión de dichos surtidores, pues ellos son verdaderamente necesarios en esas localidades donde no existe otra forma para proveer a la gente pobre del agua potable para sus necesidades.

Dos obras de verdadera utilidad e importancia han sido la instalación de un servicio de incendio completo en la estación local del Ferrocarril al Meridiano V, y la prolongación de la cañería de agua existente en la calle 66 a la altura de 115, en una extensión de 450 metros.

La primera, fué ejecutada a expensas del Gobierno de la Provincia, de acuerdo a la resolución recaída en el expediente 886 918. Este servicio de incendio, que demandó la colocación de 1070 metros de cañería dentro del recinto de la referida estación, había sido reclamado en años anteriores por la Gerencia del Ferrocarril Provincial; pero la falta de recursos impidió que hasta ahora se estableciera tal elemento en defensa de los riesgos de incendio a que están expuestas las valiosas instalaciones de propiedad fiscal.

La segunda, destinada a proveer de agua a un barrio densamente poblado, fué costeadada por los vecinos y comprendió una extensión de 450 metros.

Los expedientes tramitados por esa Sección han alcanzado a 3110, número que de por sí indica la intensidad de las tareas supeditadas a dicha sección. Para ello ha sido menester, en muchas ocasiones, habilitar horas extraordinarias a fin de no demorar el trámite de los expedientes que por su naturaleza exigen un rápido despacho.

Los cuadros que van a continuación dan una idea detallada del movimiento habido en la Sección Aguas Corrientes desde el 1° de marzo de 1923 al 29 de febrero de 1924.

De la inspección del cuadro último se puede ver la disminución que se ha obtenido en el porcentaje de las infracciones con las medidas adoptadas por la División, de aplicar con todo rigor las penalidades establecidas en el reglamento.

PORCENTAJE DE INFRACCIONES. — PERÍODO 1922-1923

Mes	Obras iniciadas	Obras terminadas	Infracciones halladas	Porcentaje de infracciones	Inspecciones practicadas	Obras iniciadas	Obras terminadas	Infracciones halladas	Porcentaje de infracciones
Marzo	37	21	6	28,5	180	62	58	3	5,17
Abril	24	38	9	23,68	93	70	53	1	1,88
Mayo	26	41	17	41,00	102	67	80	13	16,25
Junio	21	43	27	62,70	156	63	56	9	16,06
Julio	39	50	41	82,00	102	49	59	9	15,42
Agosto	30	49	48	75,50	312	85	68	8	11,76
Septiembre	81	70	46	65,70	243	62	54	5	9,25
Octubre	139	85	24	28,10	246	130	62	2	3,22
Noviembre	175	90	16	17,70	262	74	45	4	8,88
Diciembre	160	37	12	13,70	220	67	77	6	7,79
Enero	147	76	9	11,80	315	61	106	5	4,71
Febrero	61	38	3	0,79	318	82	53	4	7,54
Totales	940	688	258	37,59	2549	872	771	69	8,99

CONEXIONES. — 1923-1924

Mes	Conexiones nuevas						Conexiones cambiadas	Ramal, interior, concedidos	Caño de plomo colocado m. l.	Llaves de paso y férulas col.
	Ciudad	Ensenada	Berisso	Tolosa	Dique	Total				
1923 Marzo	40	4	3	—	—	47	8	5	359	116
» Abril	28	5	8	2	—	43	4	3	414	96
» Mayo	25	4	4	1	1	35	2	8	367	74
» Junio	15	6	4	1	—	26	3	11	261	52
» Julio	33	5	4	—	—	42	3	3	364	84
» Agosto	30	1	13	3	—	47	4	7	370	102
» Septiembre	36	2	9	—	—	47	3	6	327	94
» Octubre	44	3	17	1	1	66	3	8	585	132
» Noviembre	62	2	8	1	—	73	3	9	604	146
» Diciembre	44	7	12	2	—	65	4	5	552	130
1924 Enero	59	28	6	1	—	94	5	8	824	198
» Febrero	54	24	11	2	—	91	5	23	650	192
Totales	470	91	99	14	2	676	47	96	5 877	1 416

**CAÑERÍA MAESTRA Y DE DISTRIBUCIÓN COLOCADA EN LA PLATA Y ENSENADA
PERÍODO 1923 - 1924**

Calles	Diámetros				
	0,52 m. l.	0,075 m. l.	0,100 m. l.	0,150 m. l.	Total m. l.
8 esquina 57			3 50		3 50
61 desde 18 hasta frente el número 1084 ..		77 00			77 00
5 desde 54 hasta el número 1084		21 00			21 00
70 desde el número 518 hasta el 470.....		105 00	35 00		140 00
La Merced número 211, servicio incendio, Sociedad Bomberos Voluntarios.....		17 50			17 50
G. Arenales desde Europa hasta Africa....		126 00			126 00
Africa desde G. Arenales hasta Presidente Quintana.....		84 00			84 00
25 de Mayo desde Europa hasta Africa		108 50			108 50
25 de Mayo desde América hasta Europa...		119 00			119 00
América desde 25 de Mayo hasta Circunva- lación		59 50			59 50
Europa de 25 de Mayo hasta G. Arenales...		101 50			101 50
Europa de 25 de Mayo hasta Circunvalación		80 50			80 50
Libertad de Colombia hasta Méjico.....		217 00			217 00
Centro América desde Libertad hasta Inde- pendencia		108 50			108 50
Centro América desde Libertad hasta Co- mercio.....		45 50			45 50
Paraguay de San Martín hasta Rocha.....		101 50			101 50
América de 25 de Mayo hasta G. Arenales		80 50			80 50
La Merced de Colombia hasta Bolivia.....				306 00	306 00
115 desde el número 1639 hasta esquina 67 y por ésta de 115 hasta 117.....	320 00				320 00
Diagonal 74 de 63 y 22 hasta 24 y por ésta hasta 66.....	450 00				450 00
70 del número 470 hasta el 412	142 00				142 00
Estación Meridiano V, servicio incendio...	1050 00				1 050 00
Sumas totales.....	1962 00	1450 50	38 50	306 00	3 759 00

REPOSICIÓN DE AFIRMADOS Y VEREDAS

Período 1923 - 1924

	m ²
Asfalto	19,45
Adoquinado de madera	11,80
Empedrado a base de hormigón	118,28
Empedrado común	325,83
Vereda de mosaico	738,00
» portland	5,00
» piedra	2,00
» ladrillo	36,00

DEPÓSITO E INVENTARIO

Con el personal de esta sección se han efectuado diversas reparaciones en el material de transporte perteneciente a esta Dirección como así también en el edificio y caballerizas.

Las caballerizas, cuyo estado era verdaderamente deplorable, pues las maderas se encontraban completamente carcomidas, se ha debido reconstruir íntegramente conjuntamente con los pisos de los boxes y canaletas de desagüe a los efectos de procurar el alejamiento de las aguas servidas e impedir que por su estancamiento produjeran malos olores.

Para la conservación de la parte construída se ha pintado toda la madera con tres manos de bleck.

Los vehículos de transporte de dicha sección han sido reparados en su totalidad.

Se ha dedicado preferente atención al arreglo de la diagonal 79, la cual conduce a dichos depósitos, rellenando los baches con escorias provenientes de las calderas de la usina del Parque San Martín.

USINAS DE AGUAS CORRIENTES

Las tres usinas existentes han funcionado durante el año en forma muy satisfactoria y respondido en todo momento a las exigencias inherentes al servicio público de aguas corrientes. Es digno de mención este hecho, si se tiene en cuenta que las instalaciones respectivas son las mismas que ya existían en el año 1915, mientras que su producción tuvo que ser elevada desde el citado año, en que fué de 6.478.742 metros cúbicos, a 10.547.980 metros cúbicos de agua en el año próximo pasado, a causa de haber aumentado el número de conexiones domiciliarias en el mismo tiempo de 10.256 a 13.867. Para conseguir este resultado y teniendo siempre presente la grave responsabilidad que acarrearía una suspensión total o parcial del servicio de aguas corrientes, ha prestado constantemente una atención especial a todo lo relacionado con las usinas, procurando que ellas contaran siempre con todo lo necesario, aunque fuera a costa de economías en otras dependencias.

Siguiendo en el diagrama agregado, que representa los consumos de agua registrados en el año 1923, en la curva co-

rrespondiente a los consumos mensuales, se encuentra que el consumo mensual mínimo ha sido de 824.820 metros cúbicos en junio y el máximo de 977.460 metros cúbicos en marzo, mientras que el promedio mensual del año ascendió a 878.998 metros cúbicos de agua. Resulta de estas cifras, que la carga mínima de las tres usinas en conjunto, en pleno invierno, no ha bajado del 76 por ciento de su capacidad máxima y que la carga media, que en el año pasado coincidió aproximadamente con los consumos de los meses mayo a octubre, representa un 81 por ciento del poder máximo. Son de importancia estos datos, si se tiene en cuenta que son precisamente los meses de mayo a noviembre los únicos de que se puede disponer para la ejecución de las reparaciones generales; que estas deben ser completas, después del servicio forzado exigido por la estación de verano, y que ellas son siempre más difíciles de terminar dentro del plazo fijado, mientras mayor número de máquinas debe quedar simultáneamente en funcionamiento. Sólo mediante disposiciones bien premeditadas, un trabajo intenso y habilitando horas extraordinarias, es posible conseguir el fin propuesto, que consiste en tener a principios del verano todas las instalaciones listas para un funcionamiento eventualmente ininterrumpido de cuatro meses consecutivos.

A pesar de haberse tenido que contar en el año pasado con las condiciones difíciles mencionadas, las reparaciones generales no sólo fueron terminadas en su debido tiempo, sino también con la prolijidad necesaria, lo que pudo comprobarse por la forma de trabajar de las máquinas en los meses de verano pasados y su rendimiento, como se verá más adelante.

En la usina del Parque San Martín, a los apremios del servicio apuntados, hubo que agregar todavía la circunstancia de no tratarse solamente de la eliminación de defectos y desgastes originados en las máquinas por el servicio de meses anteriores, sino de tener que seguirse con la reorganización y modificación iniciada en el año 1922, la que se juzgó necesaria, porque durante años no había sido posible, por falta de fondos, ejecutar los trabajos necesarios para conservar el establecimiento en el estado debido y una omisión en este sentido tiene en la usina del Parque San Martín

consecuencias más serias que en las otras, por contar, ésta, con maquinaria instalada en los años 1906 a 1911, es decir, con instalaciones que ya por su antigüedad exigen mayor atención. Como detalle demostrativo puede mencionarse que durante el año pasado hubieron de desmantelarse las cinco calderas existentes y reconstruir por completo toda la mampostería exterior e interior refractaria, es decir, que se ejecutaron trabajos equivalentes a la instalación de calderas nuevas, pero en condiciones más molestas, porque tuvieron que ser efectuados conservando siempre algunas calderas en pleno funcionamiento. Fué indispensable esta reconstrucción, porque las calderas habían quedado en un estado inconveniente para la economía de la explotación y hasta para la seguridad del servicio y del personal, principalmente a causa de haberse usado en los años de la guerra europea y cuando no fué posible conseguir o comprar carbón, como combustible, leña de todas clases y todo tamaño. También hubo que componer una rajadura importante en la caja colectora de una de las calderas, después de haber sido tapada dos veces infructuosamente por medio de soldadura autógena, consiguiéndose el arreglo definitivo únicamente con la aplicación de soldadura eléctrica ejecutada por una casa del ramo de Buenos Aires, cuyo solo trabajo insumió un gasto de pesos 900 moneda nacional.

En el departamento de máquinas se efectuaron reparaciones no menos importantes en los dos juegos de máquinas a vapor combinadas con compresores de aire y bombas, los que fueron instalados en los años 1906 y 1907 y habían sufrido desperfectos en sus cimientos con las consiguientes desviaciones de los ejes y movimientos principales de la maquinaria. Se procedió al desmontaje completo de ambos juegos, se destruyeron y reconstruyeron los cimientos de uno, completamente, y del otro, parcialmente, y mientras tanto fué revisada, rectificada y reajustada toda la maquinaria en la misma forma completa y minuciosa, como si se tratara de construir una máquina nueva.

Tanto las reparaciones efectuadas en las calderas como las de los dos juegos de máquinas, dieron un resultado muy bueno, que pudo constatarse por la mayor carga que admitían y el menor gasto en combustible y lubricantes que oca-

sionaban para igual rendimiento, en comparación con las condiciones de trabajo anteriores.

Todas las demás máquinas fueron desmontadas una por una en el curso del año, revisadas detenidamente y reajustadas después de eliminarse los defectos y desgastes encontrados. En general, los compresores de aire se encontraron en estado relativamente bueno de conservación, notándose solamente los desgastes naturales inherentes a un trabajo de varios meses, no así en las bombas, en las que hubo que tornear los cilindros y fabricar pistones nuevos, aparte de la renovación de los mecanismos de compensación.

No obstante la actividad que tuvo que desarrollarse para el arreglo de las instalaciones mecánicas de la usina, no se descuidó la conservación del edificio y demás dependencias, como tampoco todo lo tendiente a tener la mayor limpieza y el mayor orden posible en la usina.

El taller agregado a la usina ha debido trabajar durante todo el año con la mayor intensidad, como es lógico teniendo en cuenta el cúmulo de reparaciones mencionadas y que, además, este taller debe ejecutar todas las composturas en general, pedidas por las varias dependencias de esta Repartición. Durante el año pasado no se entregó compostura alguna a casas particulares, con excepción de fundición de hierro y soldadura eléctrica, lo que importa considerables economías para el Fisco. Deben mencionarse especialmente entre los trabajos efectuados, la referida reparación de las bombas, por el tamaño de los cuerpos a tornear, la fundición de bronce de las piezas más variadas y la preparación de unos tubos de acero de 452 milímetros de diámetro interior para ser usados como filtros en los nuevos pozos. Por este último trabajo, ejecutado en tres turnos y que consiste en proveer a los tubos de más de 5000 agujeros por metro lineal y chanflearlos hacia afuera, había presupuestado una casa particular un precio, que es casi el triple de lo que costó la confección en el taller de la usina.

En cuanto a los pozos del Parque San Martín, han rendido también en el año pasado, como ya en 1922, constantemente un promedio de 100 metros cúbicos de agua por hora, a pesar de la gran cantidad de agua extraída de la napa, lo que prueba que esta última no ha mermado en capacidad, no

obstante su explotación durante 18 años. Los trabajos necesarios en los pozos mismos, se redujeron a la extracción de la cañería de aire y agua de cuatro de ellos y su reposición, después de cambiados algunos trozos de caño defectuosos. Además se proveyó de un nuevo blanqueo a la mampostería de todos los pozos y se reconstruyó por completo la cámara de descarga del pozo número VIII, que había quedado agrietada a causa de haberse asentado el terreno debajo de ella.

Resta mencionarse que en los últimos días del mes de enero próximo pasado se iniciaron en el Parque San Martín los trabajos correspondientes a la instalación del primero de los dos nuevos pozos, autorizados por resolución del Poder Ejecutivo, de fecha 21 de diciembre de 1923. La perforación respectiva, que al principio tiene un diámetro de 626 milímetros y en el curso del trabajo se reduce a 544 milímetros, fué comenzada el día 11 de febrero y llegó el día 29 del mismo mes a la profundidad de 35,88 metros. La formación geológica perforada es algo anormal, en comparación con la constatada en los otros pozos ya en explotación, encontrándose arena bastante pura a los 26,95 metros y arcilla plástica vercosa a los 34,50 metros, mientras que esta formación se encontró en otros pozos, ubicados a distancias relativamente reducidas, recién a los 45 y 60 metros respectivamente.

Encargándose la usina del Parque San Martín de la regulación de la presión de agua en la ciudad y de la equilibración de las variantes en el consumo, la usina del Parque Saavedra ha podido efectuar sus llamadas reparaciones de invierno sin dificultad alguna en el plazo previamente fijado, que comprende los meses de mayo a noviembre. Aunque las máquinas productoras de fuerza motriz, o sean los motores Diessel instalados en esta usina en el año 1914, son algo más delicadas que las máquinas a vapor existentes en la otra, el conjunto de instalaciones es mucho más reducido y además se han ejecutado en ellas todos los años los trabajos necesarios para conservarlos en buen estado. Fueron serias las composturas necesarias en los años en que se quemaba petróleo crudo en los motores, cuyo combustible producía un desgaste tal, que año por año hubo necesidad de tornear los cilindros de los motores y colocar pistones nuevos o tornear los pistones y fabricar cilindros nuevos, aparte del

cambio de válvulas con sus asientos, etcétera. Desde el año 1920, es decir, desde que se empezó a usar gasoil como combustible, los desgastes se reducen a los normales inherentes a un funcionamiento de la maquinaria durante unos nueve a diez meses, lo que permite, en las reparaciones generales, dedicar la atención a los menores detalles y preparar las máquinas para un servicio continuado de varios meses, lo que es necesario en esta usina, por carecerse de instalaciones suficientes de reserva, a lo menos en la sección productora de aire comprimido. Durante el año pasado, se desarmaron, como de costumbre, los tres motores Diessel de 100 caballos, los seis compresores de aire con sus seis acumuladores, refrigeradores y purificadores, dos motores Diessel de 150 caballos con las dos bombas de agua dobles, el motor Diessel de 30 caballos y el dínamo instalado en el taller. Todas estas máquinas fueron revisadas pieza por pieza, eliminándose todos los desgastes encontrados con la mayor prolijidad, y reajustadas con tan buen resultado que en enero pudo constatarse el funcionamiento de un motor Diessel de 100 caballos, con sus dos compresores y todos los accesorios durante 2640 horas consecutivas y en febrero, de otro igual durante 3096 horas, sin parar un solo minuto.

Aprovechando la parada forzosa de los pozos durante el tiempo en que estuvieron en compostura los motores Diessel y compresores de aire, se extrajo también, como en la Usina del Parque San Martín, la cañería de agua y aire de los tres pozos, que no habían podido ser revisados en el año anterior, encontrándose sólo tres caños con desperfectos. Al mismo tiempo se rectificó la profundidad de inmersión en los inyectores de aire, de acuerdo con el nivel medio de agua registrado en el año, y además se ensayó un nuevo modelo de inyector de aire, proyectado en la Repartición. Tanto la referida rectificación como el ensayo, se hicieron para mejorar, si fuera posible, la economía del sistema de bombeo por medio de aire comprimido, y además se había notado en el modelo de inyector denominado «La Plata», ideado también en la Repartición y usado desde el año 1913, ciertos desgastes y obstrucciones, que podían ser evitados. Ambas medidas dieron el resultado deseado, constatándose posteriormente un aumento de rendimiento de 844 metros cúbicos de agua por día, en los tres pozos en conjunto, mientras que el nuevo in-

yector demostró tener un efecto de 28,7 % en lugar de 27,6 %, que correspondía al inyector «La Plata»; quiere decir que el efecto aumentó en un 4 %.

La Usina del Bosque ha sido dejada fuera de servicio dos veces durante el año, la primera del 18 de marzo hasta el 14 de abril, para revisar y reajustar el compresor de aire y las dos bombas centrífugas, y la segunda vez del 16 de noviembre hasta el 17 de enero, con el fin de instalar en el pozo la bomba a hélice, llamada «Axiflow», que fué adquirida a prueba de tres meses por resolución del Poder Ejecutivo, de fecha 9 de marzo de 1923. Una vez instalada esta bomba, fué librada al servicio con un trabajo diario de ocho horas durante algunos días, aumentándose después a 16 el número de horas de servicio, y desde el 29 de enero hasta la fecha está funcionando sin interrupción alguna, durante las veinticuatro horas del día. Aunque este recargo de trabajo no es exigido por el servicio general de aguas corrientes, se ha creído conveniente exponer a la bomba a esa prueba, porque representa las condiciones en que eventualmente debiera trabajar la máquina durante unos tres meses, si se resolviera su instalación definitiva, y debe reconocerse que la bomba ha resistido, hasta ahora, la prueba a toda satisfacción. En cuanto al rendimiento de la bomba, las mediciones respectivas dieron el siguiente resultado:

Cantidad de agua bombeada, 90 metros cúbicos por hora.

Altura de elevación manométrica, 28,50 metros.

Corriente eléctrica gastada, según el medidor general, 18,30 kilowat-hora.

Calculando el rendimiento del motor eléctrico acoplado con la bomba, en 83 %, que se considera normal para un motor vertical con la potencia y factor de carga existentes en el presente caso, y $\frac{1}{2}$ % de pérdidas en los aparatos del tablero y la línea, resulta que en el manchón de acoplamiento de la bomba se han gastado 15,09 kilowats-hora, mientras que la bomba ha producido un trabajo equivalente a 9,7 caballos-hora, cuyo trabajo representa el 47,2 % de la fuerza consumida.

Es muy importante este ensayo, no sólo para la pequeña Usina del Bosque, sino en general para la explotación de pozos profundos, porque de él depende la solución del problema de encontrar para las futuras ampliaciones, y hasta para la

extracción del agua de los pozos existentes, un sistema de bombeo que tenga un rendimiento mayor que el de aire comprimido actualmente en uso, sin sacrificar todas las ventajas propias del último. Al parecer, es decir, mientras no se encuentren inconvenientes, hasta el final de la prueba, puede ser resuelto el citado problema con la ampliación de la bomba «Axiflow», porque permite ella instalar pozos de un diámetro relativamente reducido, entubados hasta la superficie y centralizar el servicio de una serie de pozos perforados a grandes distancias de la Usina. En cuanto al rendimiento, demuestra la comparación de las cifras correspondientes a la bomba «Axiflow», con las de los pozos del Parque Saavedra, que hay un aumento de 64 a 71 %, pero este aumento puede llegar al 80 %, si se instalan bombas cuya capacidad esté de acuerdo con el rendimiento de los pozos, porque así lo ha demostrado la experiencia adquirida en otros establecimientos en el país. La influencia que puede tener este aumento de rendimiento sobre los gastos de explotación, será grande, porque en las tres Usinas existentes el 60 % del trabajo producido es insumido por la extracción del agua de los pozos.

Respecto a los trabajos efectuados en las Usinas, debe mencionarse la pintura de los tanques elevados, que habían quedado bastante deteriorados, principalmente el del Parque San Martín, cuya última pintura data de su construcción, o sea del año 1912. También fué posible construir la colectora de cloacas para el desagüe de la casa-habitación del Jefe de la Usina del Parque San Martín, para cuya construcción habían sido reclamados los fondos durante varios años, no tanto para la comodidad de la citada casa, como para evitar el peligro de contaminación de los pozos semisurgentes instalados en el Parque San Martín, por los pozos negros pertenecientes a la citada casa y ubicados dentro de una misma zona con aquéllos.

La explotación de las Usinas no ofreció inconveniente alguno durante el año, a pesar de los considerables consumos registrados, cuyo promedio representa, como ya se dijo, el 81 % de la producción máxima de las tres Usinas.

El consumo máximo diario de agua se registró el 7 de febrero del corriente año (con una temperatura máxima de 32,5°C en la sombra), en 36.540 metros cúbicos, y el consumo máximo mensual en el mes de enero con 1.000.540 metros cú-

bicos de agua, oscilando en ese mes, la temperatura máxima diaria, entre 21,5 y 34,5°C. Respecto al primero, debe mencionarse que ha sido satisfecho sin dificultad, pero gastando algo de la reserva acumulada en las cisternas; y referente al segundo, resulta que se aproxima mucho a la producción máxima posible de las tres Usinas, que puede calcularse en 1.010.000 metros cúbicos de agua por mes. Teniendo, ahora, en cuenta los dos hechos apuntados, la casualidad de haber sido muy benigno el verano pasado, el aumento continuo del número de las conexiones domiciliarias y la circunstancia de haber alcanzado, en el año pasado, los consumos mensuales mínimo y medio el 76 % y 81 % de la producción máxima, debe admitirse que es imprescindible una ampliación de las instalaciones existentes, tanto para satisfacer los consumos de verano de los años próximos, como para permitir durante los meses de invierno y primavera, la preparación en debida forma de la maquinaria para el servicio forzado de la estación de verano.

A pesar de la enorme cantidad de agua que se ha extraído de los pozos desde el año 1914 y que asciende a 84.916.000 metros cúbicos de agua, tampoco durante el año pasado se ha notado rebaja alguna en el nivel de la napa semisurgente, quedando éste estacionario desde el año 1919, en que se registró una subida relativamente importante en comparación con los años anteriores.

El consumo total de agua durante el año 1923, llegó a 10.548.030 metros cúbicos, para cuyo consumo fueron entregados por la Usina del Bosque, 465.000 metros cúbicos; por la del Parque Saavedra, 4.245.050 metros cúbicos, y la del Parque San Martín, 5.837.980 metros cúbicos.

La mencionada producción de la Usina del Bosque corresponde a un trabajo de nueve meses y medio solamente, porque esta Usina había sido dejada fuera de servicio dos veces en el año, como ya se indicó, con motivo de reparaciones y de la instalación de la bomba «Axiflow». A continuación se agregan los datos referentes a las producciones mensuales, como también los consumos respectivos de corriente eléctrica.

USINA DEL BOSQUE

AGUA PRODUCIDA Y CONSUMO DE CORRIENTE ELÉCTRICA

Mes	Agua producida m ³	Consumo total de corriente eléctrica kilowats-horas	Consumo de corriente eléctrica por cada metro cúb. de agua producido. kilowats-hora
Enero	51 200	16 896	0,330
Febrero	45 600	14 590	0,319
Marzo	27 800	8 618	0,310
Abril	24 000	9 120	0,380
Mayo	49 000	16 377	0,330
Junio	48 000	12 905	0,268
Julio	49 600	12 188	0,245
Agosto	46 400	13 405	0,287
Septiembre	48 000	15 744	0,328
Octubre	49 600	16 370	0,330
Noviembre	25 200	8 960	0,355
Diciembre	—	—	—
Total	465 000	145 173	Promedio 0,312

La diferencia, que se nota en la precedente planilla en los consumos de corriente por metros cúbicos de agua, es consecuencia en parte de la mayor o menor altura del nivel de agua en el pozo y en la parte del mayor o menor tiempo que la Usina bombea el agua al lago del Bosque o a la ciudad.

Los gastos correspondientes a las producciones enumeradas se componen casi únicamente del importe de la corriente eléctrica consumida y de los sueldos de personal, abonados, por que el gasto en lubricante es, como ya se informó en otras oportunidades, apenas apreciable e insignificante, estando toda la maquinaria provista de lubricación a anillo, y cambiándose el contenido de los cojinetes una vez por mes, cuyo contenido se usa nuevamente, previa filtración, en la Usina del Parque San Martín. En consecuencia, la pequeña Usina del Bosque, que presta excelentes servicios como reguladora de presión en la zona alta de la ciudad, podría trabajar en forma muy económica, si no fuera el elevado costo de la corriente eléctrica, que la Compañía de Electricidad carga en cuenta del Gobierno al precio de pesos 0,08 oro sellado por cada unidad consumida. Los gastos del año 1923 en corriente y personal y los gastos totales pueden verse en la planilla que sigue:

Mes	Gasto en corriente eléctrica consumida \$ m. _n	Gastos en personal \$ m. _n	Suma de gastos \$ m. _n
Enero	3 071,69	360,—	3 431,69
Febrero.....	2 652,46	360,—	3 012,46
Marzo.....	1 582,91	360,—	1 942,91
Abril.....	1 638,01	360,—	2 018,01
Mayo.....	1 339,64	360,—	1 699,64
Junio.....	2 340,13	540,—	2 886,13
Julio.....	2 215,78	540,—	2 755,78
Agosto.....	2 437,02	540,—	2 977,02
Septiembre.....	2 862,26	540,—	3 402,26
Octubre.....	2 976,06	540,—	3 516,06
Noviembre.....	1 629,09	279,—	1 908,09
Diciembre.....	—	—	—
Suma.....	24 771,05	4 779,—	29 550,05

Confrontando estos gastos con las producciones indicadas en la planilla anterior, se obtienen las cantidades gastadas por cada metro cúbico de agua producido como también el costo medio de éste:

Mes	Gasto en corriente eléctrica por cada metro cúb. de agua producido. Cts. m. _n	Gasto en personal por cada metro cúb. de agua producido. Cts. m. _n	Costo medio de cada metro cúb. de agua. Cts. m. _n
Enero	5,99	0,70	6,69
Febrero.....	5,79	0,78	6,57
Marzo.....	5,63	0,71	6,34
Abril.....	6,90	0,70	7,60
Mayo.....	5,99	0,72	6,71
Junio.....	4,87	1,12	5,99
Julio.....	4,45	1,08	5,53
Agosto.....	5,23	1,09	6,32
Septiembre.....	5,96	1,12	7,08
Octubre.....	5,99	1,08	7,07
Noviembre.....	6,25	1,14	7,39
Diciembre.....	—	—	—
Promedios.....	5,69	0,98	6,62

El costo del metro cúbico de agua producido por la Usina del Bosque, que resulta de la explotación correspondiente al año 1923, es en 1,24 centavos moneda nacional más bajo que el

registrado en el año 1922, deduciéndose esta diferencia de la comparación siguiente de los datos respectivos:

	1922	1923
Cantidad de agua producida durante el año, metros cúb....	725 000	465 000
Consumo de corriente eléctrica, kilowats-hora.....	290 000	145 173
Costo de la corriente eléctrica consumida, \$ m. _n	54 040,—	24 771,05
Gasto en personal, \$ m. _n	4 275,—	4 779,—
Gasto total en corriente y personal, \$ m. _n	58 315,—	29 550,05
Consumo de corriente eléctrica por cada metro cúbico de agua producido kilowats-hora.....	0,400,—	0,312,—
Costo de la corriente consumida por cada metro cúbico de agua producido, cts. m. _n	7,27	5,69
Gasto en personal por cada metro cúbico de agua producido, cts. m. _n	0,59	0,98
Costo medio del metro cúbico de agua producido, cts. m. _n	7,86	6,62

Se notan en esta comparación grandes diferencias en las cantidades de agua producidas, en la fuerza consumida y el gasto en personal por cada metro cúbico de agua. La primera se explica por las dos suspensiones del servicio, ya mencionadas, y además se hizo trabajar a las instalaciones en el año 1922 repetidas veces durante 24 horas, por exigirlo así el servicio general, lo que no fué necesario en el año 1923, prefiriéndose por este motivo un servicio de sólo dos turnos y también porque la explotación de esta Usina resulta más cara que la de las otras, a causa del elevado precio de la fuerza motriz, como ya se dijo. En cuanto al gasto en personal, por metros cúbicos de agua producidos, debe tenerse en cuenta que en junio del año 1923 se produjo un considerable aumento de sueldos y en el año 1922, el importe total de los sueldos, que son fijos y mensuales, se repartió sobre una producción mucho mayor. No obstante esta ventaja existente a favor del año 1922, el costo medio de producción resulta menor en 1923, a causa del menor gasto en fuerza, el que depende, como también ya se dijo, del nivel de agua en el pozo y de la altura de presión a que debe impulsarse al agua, según se bombee al lago o a la ciudad.

USINA DEL PARQUE SAAVEDRA

A la producción total de esta Usina, indicada ya en 4.245.050 metros cúbicos de agua, correspondieron los consumos en combustibles y lubricantes señalados a continuación por cada uno de los doce meses del año:

CONSUMO DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES

Mes	Consumo de gasoil	Consumo de aceite para cilindro de motor Diessel	Consumo de aceite de máquina	Consumo de aceite espeso
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos
Enero	58 720	677	766	93
Febrero.....	45 058	547	621	95
Marzo	56 855	651	746	93
Abril	46 150	610	637	90
Mayo.....	42 598	605	605	93
Junio.....	43 874	385	655	90
Julio.....	47 414	604	723	93
Agosto.....	45 398	605	714	93
Septiembre	45 880	585	694	90
Octubre.....	47 630	652	741	94
Noviembre.....	48 310	646	808	57
Diciembre	43 797	624	808	93
Sumas.....	571 648	7 391	8 466	1 114

Relacionando estos consumos con las producciones de cada mes, que se darán más adelante, se obtiene:

CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES POR CADA METRO CÚBICO DE AGUA PRODUCIDA

Mes	Consumo de gasoil	Consumo de aceite para cilindro de motor Diessel	Consumo de aceite de máquina	Consumo de aceite espeso
	Gramos	Gramos	Gramos	Gramos
Enero	132	1,524	1,724	0,209
Febrero	138	1,676	1,903	0,291
Marzo	140	1,499	1,718	0,214
Abril	136	1,808	1,888	0,266
Mayo	129	1,846	1,846	0,283
Junio.....	138	1,846	2,067	0,284
Julio.....	148	1,885	2,265	0,290
Agosto	142	1,901	2,244	0,292
Septiembre	149	1,964	2,259	0,293
Octubre.....	135	1,856	2,112	0,267
Noviembre.....	128	1,689	2,113	0,254
Diciembre	115	1,643	2,114	0,244
Consumos medios...	133,833	2,021	1,756	0,265

Estos consumos insumieron los siguientes gastos totales y relativos:

GASTOS TOTALES POR CONCEPTO DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES

Mes	Por gasoil \$ m _n	Por aceite para cilindro de motor Diessel \$ m _n	Por aceite de máquina \$ m _n	Por aceite espeso \$ m _n
Enero	6 752,80	358,81	913,37	32,17
Febrero	5 181,67	235,21	254,61	32,87
Marzo	6 538,32	279,93	305,86	32,17
Abril	5 907,25	262,30	261,17	31,14
Mayo	3 407,24	260,15	248,05	32,17
Junio	3 509,92	251,55	268,55	31,14
Julio	3 556,05	259,72	297,25	32,17
Agosto	3 404,85	260,15	292,74	32,17
Septiembre	3 670,40	251,55	284,54	31,14
Octubre	3 810,40	280,36	303,81	32,52
Noviembre	4 106,35	277,78	331,28	33,56
Diciembre	3 722,75	330,72	385,44	32,17
Sumas	52 968,60	3 308,23	3 546,67	385,39

GASTOS EN COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES, POR CADA METRO CÚBICO
DE AGUA PRODUCIDO

Mes	Por gasoil Cts. m _n	Por aceite para cilindro de motor Diessel Cts. m _n	Por aceite de máquina Cts. m _n	Por aceite espeso Cts. m _n
Enero	1,518	0,080	0,070	0,007
Febrero	1,587	0,072	0,078	0,010
Marzo	1,610	0,064	0,070	0,007
Abril	1,564	0,077	0,077	0,009
Mayo	1,032	0,079	0,075	0,009
Junio	1,104	0,079	0,084	0,009
Julio	1,110	0,081	0,092	0,010
Agosto	1,065	0,081	0,092	2,010
Septiembre	1,192	0,081	0,092	0,010
Octubre	1,080	0,079	0,086	0,009
Noviembre	1,088	0,072	0,086	0,008
Diciembre	0,977	0,087	0,101	0,008
Gastos medios...	1,243	0,077	0,085	0,008

Llaman la atención los diferentes consumos y gastos en los distintos meses. Estos dependen, aparte de la mayor o menor cantidad de agua producida, de la mayor o menor altura del nivel de agua en los pozos, de la profundidad de inmersión de los inyectores de aire en los pozos, que puede rectificarse recién en invierno, de la mayor o menor duración de los ensayos que se hacen con cada una de las máquinas y pozos después de las reparaciones generales, de la disponibilidad para el trabajo de pozos de mayor o menor rendimiento durante las composturas de invierno, y finalmente de la altura de contrapresión del agua en la cañería maestra. En cuanto a los gastos, debe tenerse en cuenta además la variación de la cotización de los combustibles y lubricantes indicada a continuación:

Gasoil:

Precio por tonelada en pesos moneda nacional.

Enero a abril	115,—
Mayo a junio	80,—
Julio a agosto	75,—
Septiembre a octubre	80,—
Noviembre a diciembre	85,—

Aceite para cilindro de motor Diessel:

Precio por kilo, en pesos moneda nacional.

Enero	0,53
Febrero a noviembre	0,45
Diciembre	0,53

Aceite de máquina:

Precio por kilo, en pesos moneda nacional.

Enero	0,4091
Febrero a noviembre	0,41
Diciembre	0,48

Aceite espeso:

Precio por kilo, en pesos moneda nacional.

Enero a diciembre	0,346
-------------------------	-------

A los gastos ya enumerados deben ser agregados todavía los correspondientes al personal, para poder formar el cuadro de gastos totales:

GASTOS POR CONCEPTO DE COMBUSTIBLE, LUBRICANTES Y PERSONAL

Mes	Por combustibles y lubricantes	Por personal	Gastos totales
	\$ m ³	\$ m ⁿ	\$ m ⁿ
Enero	7 457,15	3 175,—	10 632,15
Febrero.....	5 704,36	3 175,—	8 879,36
Marzo	7 156,28	3 175,—	10 331,28
Abril.....	5 861,86	3 320,—	9 181,86
Mayo.....	3 948,21	4 810,—	8 758,21
Junio	4 061,16	5 068,—	9 129,16
Julio	4 145,19	5 340,—	9 485,19
Agosto	3 989,91	5 340,—	9 329,91
Septiembre	4 237,63	5 340,—	9 577,63
Octubre.....	4 427,09	5 340,—	9 767,09
Noviembre	4 748,97	5 340,—	10 088,97
Diciembre	4 471,08	4 910,—	9 381,08
Sumas	60 208,89	54 333,—	114 541,89

Como se ve en este cuadro, también en el renglón «personal» hay variaciones importantes en los diferentes meses, las que provienen del aumento general de sueldos, que tuvo lugar en el mes de junio, como ya se mencionó con relación a la Usina del Bosque, y del aumento de número del personal de taller durante los meses de mayo a noviembre, que se hace necesario para poder ejecutar las reparaciones generales en las instalaciones.

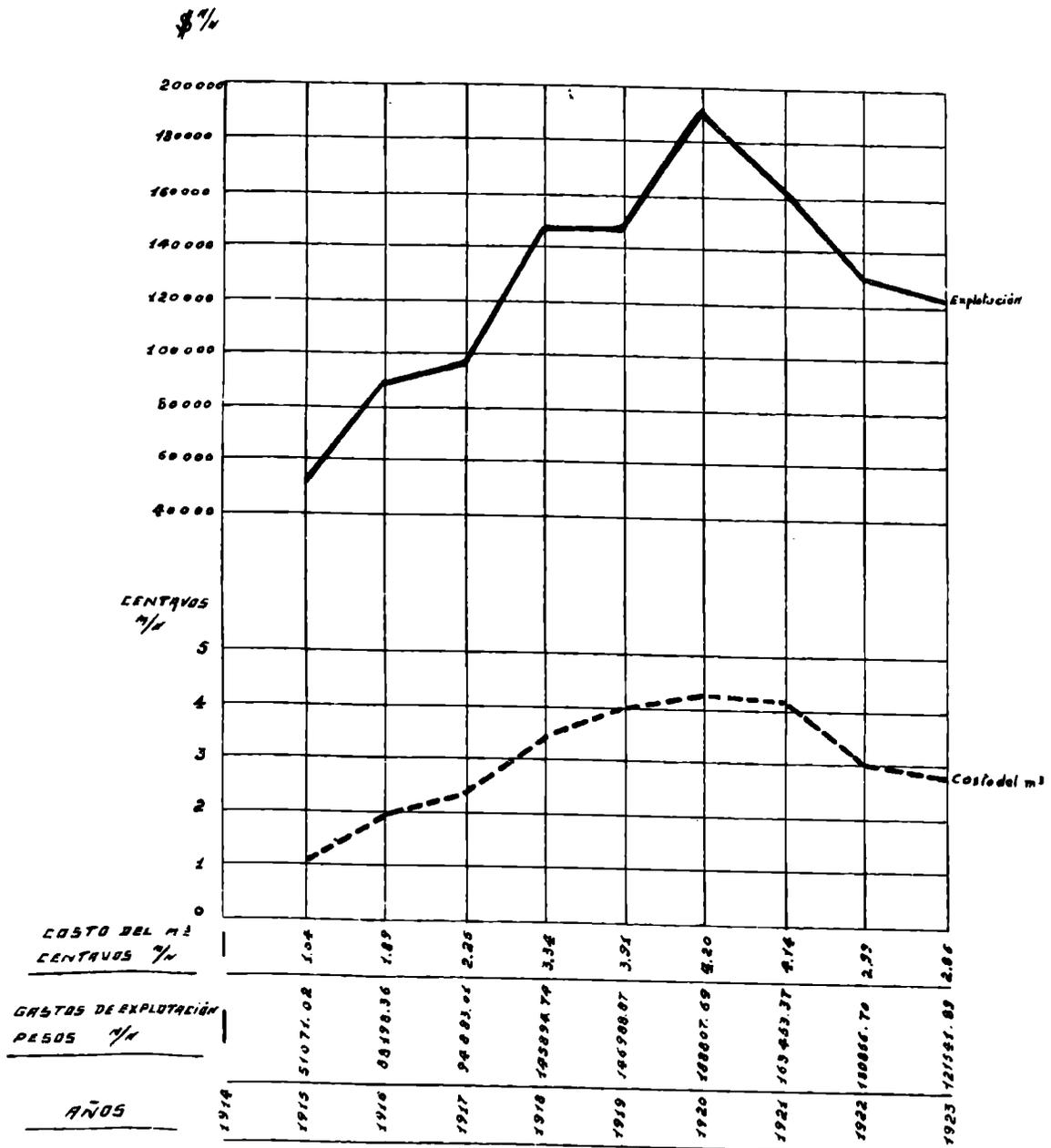
Del cuadro precedente de gastos, combinado con las producciones correspondientes a cada mes, pueden deducirse los costos medios, por concepto de combustibles, lubricantes y personal, de cada metro cúbico de agua producido, como sigue:

PRODUCCIÓN DE AGUA, GASTOS POR COMBUSTIBLE, LUBRICANTES Y PERSONAL,
Y COSTO DEL METRO CÚBICO

Mes	Producción de agua m ³	Gastos \$ m ⁿ	Costo del m ³ de agua producido
			Cts. m ⁿ
Enero	444 140	10 632 15	2,393
Febrero.....	326 200	8 879,36	2,722
Marzo	434 010	10 331,28	2,380
Abril.....	337 240	9 181,86	2,722
Mayo.....	327 690	8 758,21	2,672
Junio.....	316 810	9 129,16	2,881
Julio	320 260	9 485,19	2,961
Agosto	318 150	9 329,91	2,932
Septiembre	307 130	9 577,63	3,118
Octubre.....	351 240	9 767,09	2,780
Noviembre.....	382 410	10 088,97	2,638
Diciembre.....	379 789	9 381,08	2,470
Sumas.....	4 245 050	54 333,—	Promedio 2,722

USINA PARQUE SARVEDRA

GASTO DE EXPLOTACION Y COSTO DEL M³ DE AGUA



Se completa esta estadística comparando los gastos correspondientes al año 1923 con los respectivos del año 1922:

PRODUCCIÓN, GASTOS Y COSTO DEL METRO CÚBICO DEL AGUA PRODUCIDO

	1922	1923
Producción de agua, metro cúbico.....	4 377 480,—	4 245 050,—
Gasto en combustibles	81 693,75	52 968,60
Gasto en lubricantes.....	9 457,65	7 240,29
Gasto en personal.....	34 740,00	54 333,—
Gastos varios	4 965,30	7 000,—
Gastos totales	130 856,70	121 541,89
Costo del metro cúbico de agua producido en cts. m. ³	2,99	2,86

La diferencia a favor del año 1923, es consecuencia de la inmersión más favorable de los inyectores de aire, que pudo ser rectificada durante el invierno, de la aplicación del nuevo inyector de aire en dos pozos, de la que ya se informó, y final y principalmente de la baja del combustible, a partir del mes de mayo.

USINA DEL PARQUE « SAN MARTÍN »

A continuación se reúnen también todos los datos relativos a la explotación de esta Usina, con el fin de establecer la relación entre la producción y los gastos de explotación y el costo de cada metro cúbico de agua producido.

PRODUCCIÓN DE AGUA Y CONSUMOS TOTALES DE COMBUSTIBLES

Mes	Producción de agua metros cúbicos	Consumo de carbón kilos	Consumo de gasoil kilos
Enero	472 050	652 290	3 010
Febrero.....	470 950	637 166	790
Marzo	493 850	602 780	100
Abril.....	484 050	580 080	430
Mayo.....	491 090	546 998	—
Junio	460 010	488 090	255
Julio	480 550	502 630	1 750
Agosto	484 640	499 780	1 900
Septiembre	480 290	489 370	1 810
Octubre	486 950	488 370	1 920
Noviembre	496 550	503 640	1 955
Diciembre	537 000	607 600	2 015
Sumas.....	5 837 980	6 598 974	15 935

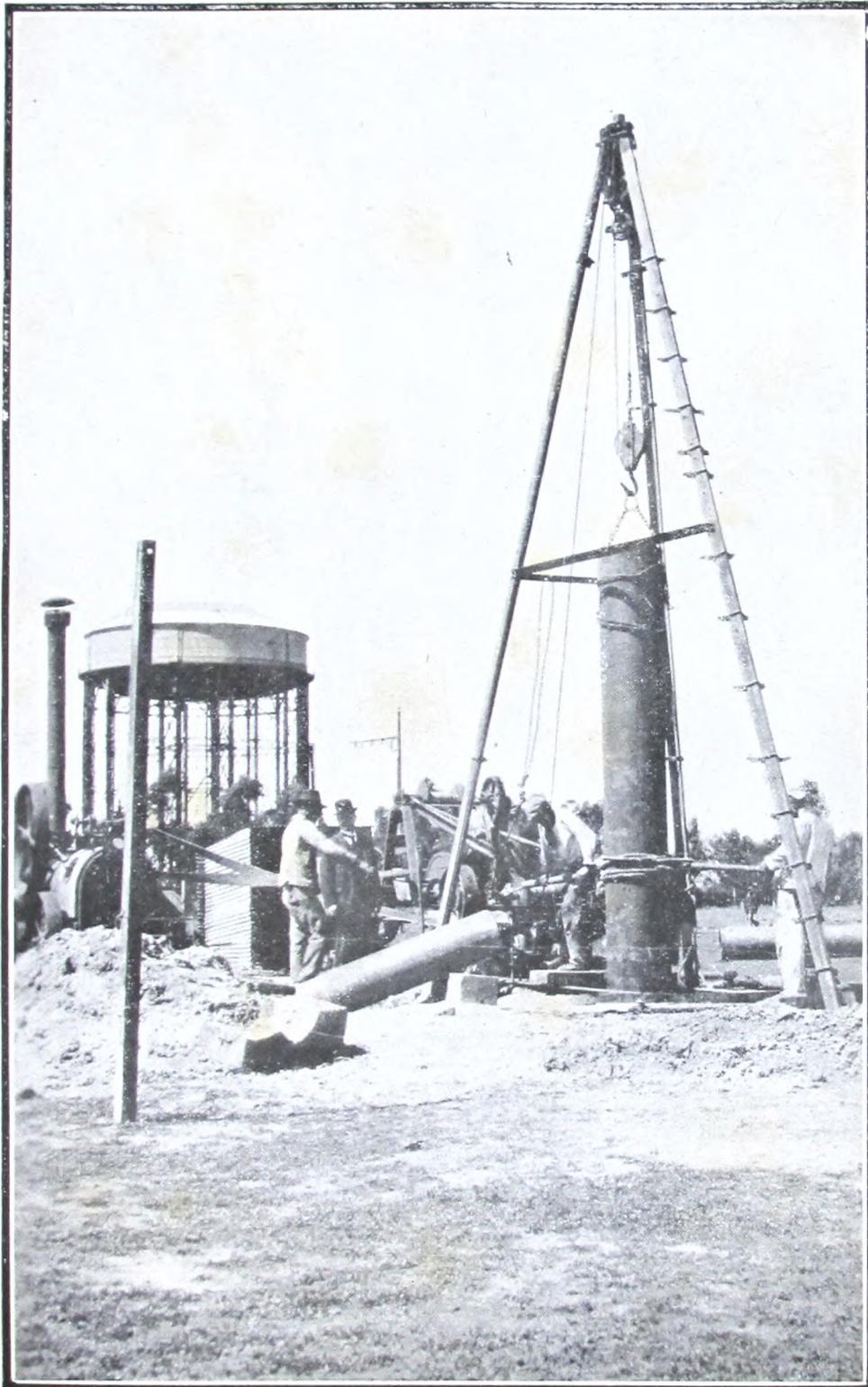
CONSUMOS TOTALES DE LUBRICANTES

Mes	Aceite de máquina	Aceite para cilindro de motor Diesel	Aceite para cilindro de vapor
	kilos	kilos	kilos
Enero	591	186	358
Febrero.....	567	124	374
Marzo	627	—	389
Abril	654	45	426
Mayo.....	573	3	354
Junio	154	13	307
Julio	166	25	309
Agosto	366	90	291
Septiembre	278	23	286
Octubre.....	307	28	271
Noviembre	356	77	284
Diciembre	479	98	313
Sumas.....	5 118	569	3 962

Por cada metro cúbico de agua producido, resultan en consecuencia los siguientes consumos:

CONSUMO DE COMBUSTIBLES POR CADA METRO CÚBICO DE AGUA PRODUCIDO

Mes	Carbón	Gasoil
	kilos	kilos
Enero	1,381	6,374
Febrero.....	1,353	1,677
Marzo	1,220	0,202
Abril.....	1,198	0,888
Mayo.....	1,113	—
Junio	1,061	0,354
Julio	1,046	3,641
Agosto	1,031	3,812
Septiembre	1,019	3,768
Octubre.....	1,008	3,942
Noviembre	1,014	3,937
Diciembre	1,131	3,752
Promedios.....	1,130	2,711



Usina Plaza San Martín (pozo en construcción)

CONSUMO DE LUBRICANTES POR CADA METRO CÚBICO DE AGUA PRODUCIDO

Mes	Aceite de máquina	Aceite para cilindro de motor Diessel	Aceite para cilindro de vapor
	Gramos	Gramos	Gramos
Enero	1,253	0,394	0,758
Febrero.....	1,263	0,263	0,794
Marzo	1,273	0,010	0,787
Abril.....	1,351	0,082	0,880
Mayo.....	1,166	—	0,721
Junio	0,334	0,027	0,667
Julio	0,345	0,177	0,643
Agosto	0,732	0,185	0,582
Septiembre	0,578	0,173	0,595
Octubre.....	0,630	0,180	0,556
Noviembre	0,696	0,155	0,582
Diciembre	—	—	—
Promedios.....	0,871	0,152	0,678

Dejando fuera de consideración los renglones «gasoil» y «aceite para cilindro de motor Diessel», correspondientes al pequeño motor Diessel de reserva para la producción de corriente eléctrica, que trabaja sólo ocasionalmente, cuando se dispone de gasoil, se destaca en la planilla precedente una bien marcada disminución de los consumos de carbón y aceites desde enero en adelante. En general, son algo mayores los consumos en los meses de verano, a causa de que el servicio forzado de la estación obliga a tener siempre funcionando un número de calderas y máquinas mayor que el estrictamente necesario con el fin de estar siempre prevenida y lista la Usina para amoldarse en cada momento a las fluctuaciones del consumo de agua, porque es la Usina del Parque San Martín la que regula la presión en la ciudad, como ya se informó, cuyo inconveniente desaparece recién a fines de marzo, es decir, cuando el consumo es más uniforme durante las horas del día. En cuanto a la disminución de consumos constatada en el año pasado, ha sido mucho mayor que la acostumbrada, lo que debe atribuirse principalmente a las múltiples mejoras introducidas en la Usina, por una labor activa y constante. No obstante, no han disminuído en forma proporcional los gastos originados por la explotación, porque por una parte aumentó el precio del carbón en el mes de junio de pesos 27,90 moneda nacional a pesos 33,80 moneda nacional por tonelada y por otra

parte hubo que contar también en esta Usina, como en las otras dos, con el aumento general de sueldos, a partir del mismo mes de junio. Los referidos gastos se indican a continuación:

GASTOS EN PERSONAL Y COMBUSTIBLES

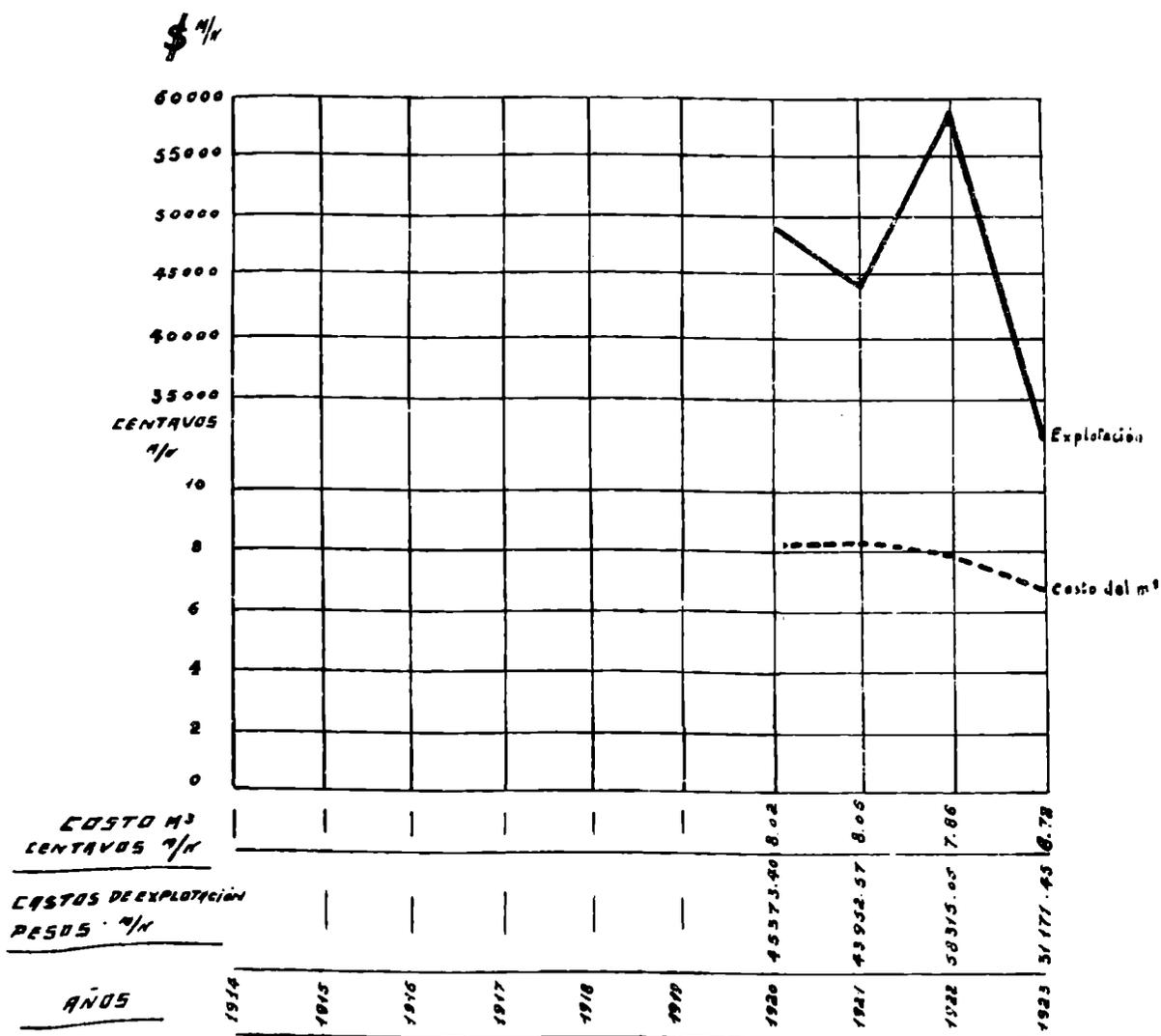
Mes	Por personal \$ ^m _n	Por carbón \$ ^m _n	Por gasoil \$ ^m _n
Enero	9 920,—	18 198,89	346,15
Febrero.....	9 920,—	17 776,93	90,85
Marzo	9 920,—	16 817,56	11,50
Abril	9 920,—	16 184,23	49,45
Mayo	9 920,—	15 261,24	—
Junio	9 920,—	16 497,44	20,40
Julio	10 400,—	16 988,89	131,25
Agosto	10 400,—	16 892,56	152,—
Septiembre	10 400,—	15 546,79	144,80
Octubre.....	10 400,—	16 506,91	153,60
Noviembre	10 400,—	17 023,03	166,17
Diciembre	10 400,—	20 536,88	171,27
Sumas.....	121 290,—	204 231,35	1 437,44

GASTOS EN LUBRICANTES

Mes	Aceite de máquina \$ ^m _n	Aceite para cilindro de motor Diessel \$ ^m _n	Aceite para cilindro de vapor \$ ^m _n
Enero	241,77	98,58	123,86
Febrero.....	232,47	53,32	129,40
Marzo	237,07	2,15	134,59
Abril.....	268,14	19,35	147,39
Mayo.....	234,93	—	122,48
Junio	63,14	5,79	106,22
Julio.....	68,06	36,55	106,91
Agosto	150,06	38,70	100,69
Septiembre	113,98	35,69	98,95
Octubre.....	125,87	37,84	93,77
Noviembre	141,86	33,11	98,26
Diciembre	229,92	49,29	108,29
Sumas.....	2 127,27	410,37	1 370,81

USINA DEL BOSQUE

COSTO DE EXPLOTACION Y COSTO DEL M³ DE AGUA



De acuerdo con estos gastos, corresponde a cada metro cúbico de agua producido:

GASTOS EN PERSONAL Y COMBUSTIBLE, POR METRO CÚBICO DE AGUA

Mes	Por personal Cts. "n	Por carbón Cts. "n	Por gasoil Cts. "n
Enero	2,101	3,855	0,073
Febrero.....	2,106	3,774	0,019
Marzo	2,008	3,885	0,002
Abril.....	2,049	3,342	0,010
Mayo.....	2,019	3,105	—
Junio	2,156	3,586	0,004
Julio.....	2,164	3,585	0,042
Agosto	2,081	3,484	0,030
Septiembre	2,165	3,444	0,080
Octubre.....	2,135	3,390	0,031
Noviembre	2,094	3,427	0,031
Diciembre	1,986	3,322	0,031
Promedios.....	2 804	3,512	0,027

GASTOS EN LUBRICANTES, POR METRO CÚBICO DE AGUA

Mes	Por aceite de máquina Cts. "n	Por aceite para cilindro de motor Diessel Cts. "n	Por aceite para cilindro de vapor Cts. "n
Enero	0,051	0,020	0,026
Febrero.....	0,049	0,011	0,027
Marzo	0,056	0,001	0,027
Abril.....	0,055	0,003	0,030
Mayo.....	0,047	—	0,024
Junio	0,013	0,001	0,023
Julio.....	0,014	0,008	0,022
Agosto	0,050	0,008	0,020
Septiembre	0,024	0,007	0,021
Octubre.....	0,026	0,008	0,019
Noviembre	0,028	0,007	0,019
Diciembre	0,042	0,009	0,020
Promedios.....	0,036	0,007	0,023

Con todos los datos indicados puede formarse la planilla de gastos totales y, a base de ella, establecerse después el costo del metro cúbico de agua en la siguiente forma:

PLANILLA DE GASTOS TOTALES

Mes	Por combustibles y lubricantes \$ m. ⁿ	Por personal \$ m. ⁿ	Gastos totales \$ m. ⁿ
Enero	19 009,25	9 920,—	28 929,25
Febrero.....	18 282,97	9 920,—	28 202,97
Marzo	17 220,72	9 920,—	27 140,72
Abril.....	16 668,56	9 920,—	26 588,56
Mayo.....	15 620,80	9 920,—	25 540,80
Junio	16 692,99	9 920,—	26 612,99
Julio.....	17 331,66	10,400,—	27 731,66
Agosto	17 334,01	10,400,—	27 734,01
Septiembre	15 940,21	10,400,—	26 340,21
Octubre.....	16 917,99	10,400,—	27 317,99
Noviembre.....	17 462,43	10,400,—	27 862,43
Diciembre.....	21 095,65	10,400,—	31 495,65
Sumas.....	209 577,24	121 920,—	331 497,24

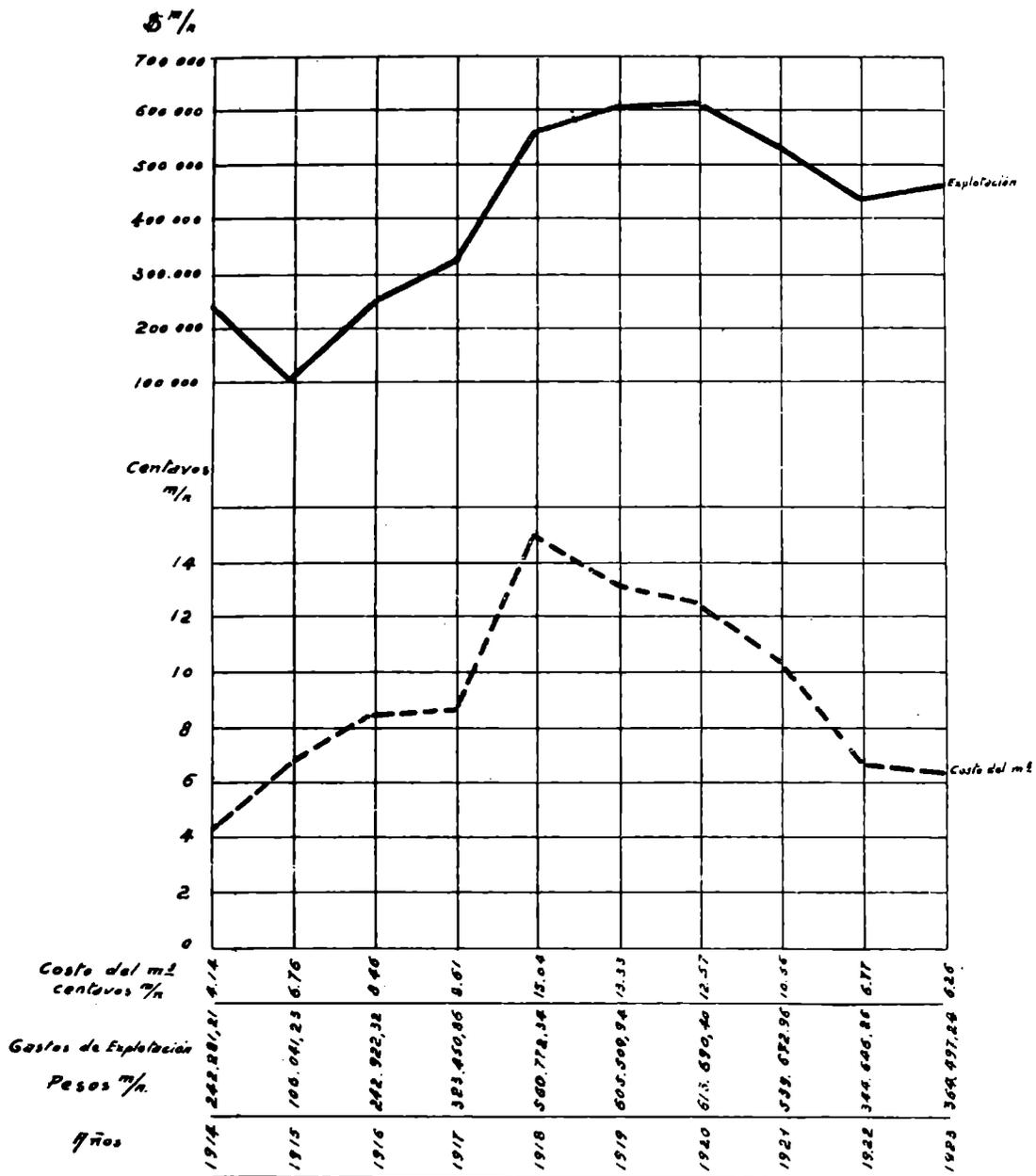
COSTO DEL METRO CÚBICO DE AGUA POR CONCEPTO DE COMBUSTIBLES
LUBRICANTES Y PERSONAL

Mes	Producción de agua metros cúbicos	Gastos totales \$ m. ⁿ	Costo del metro cúbico de agua Cts. m. ⁿ
Enero	472 050	28 929,25	6,128
Febrero.....	470 950	28 202,97	5,988
Marzo	498 850	27 140,72	5,495
Abril.....	484 050	26 588,56	5,497
Mayo.....	491 090	25 540,80	5,200
Junio	460 010	26 612,99	5,785
Julio.....	480 550	27 731,66	5,771
Agosto	494 640	27 734,01	5,722
Septiembre	480 290	26 340,21	5,400
Octubre.....	486 950	27 317,99	5,610
Noviembre.....	496 550	27 862,43	5,611
Diciembre.....	537 000	31 495,65	5,860
Sumas.....	5 837 980	331 497,24	Promedio 5,678

Resulta de este último cuadro, que, a pesar de la disminución de los consumos de combustible y lubricantes por cada metro cúbico de agua producido, constatada desde el mes de marzo de acuerdo a lo ya informado en otro lugar, no ha podido conseguirse una reducción proporcional en el costo del metro cúbico, a causa del aumento en los sueldos y el precio del carbón, en vigencia desde junio, como también ya se mencionó en otra parte, pero puede asegurarse que el costo medio medio del metro cúbico de agua hubiera sido mayor, sin las

USINA PARQUE SAN MARTIN

GASTOS DE EXPLOTACION Y COSTO DEL M³ DE AGUA



mejoras en la Usina, como se verá al hacerse la siguiente comparación entre las cifras respectivas correspondientes al año 1922 y las ya anotadas por el año próximo pasado.

COMPARACIÓN DE GASTOS Y COSTO DEL METRO CÚBICO DE AGUA REGISTRADOS EN LOS AÑOS 1922 Y 1923

	1922	1923
Producción de agua, metros cúbicos	5 085 660,—	5 837 980,—
Gastos en combustibles, pesos moneda nacional	244 080,49	205 668,79
Gastos en lubricantes, pesos moneda nacional	11 245,56	3 908,45
Gasto en personal, pesos moneda nacional	73 970,—	121 920,—
Sumas de gastos, pesos moneda nacional	329 296,05	331 497,24
Costo del metro cúbico de agua, por concepto de combustibles, lubricantes y personal, centavos moneda nacional .	6 474,—	5 678,—

Como se ve, a pesar del aumento de precio del carbón y no obstante haberse casi duplicado el gasto en personal, ha podido producirse el metro cúbico de agua en 0,796 centavos menos que en el año 1922, lo que representa una economía de pesos 46.470,32 moneda nacional sobre la producción total.

A los gastos arriba indicados, por combustibles, lubricantes y personal, deben agregarse todavía los gastos varios efectuados en la Usina durante el año 1923, como en 1922; siendo el resultado el siguiente:

	1922	1923
Producción de agua, metros cúbicos	5 085 660,—	5 837 980,—
Gastos en combustibles, pesos moneda nacional	244 080,49	205 668,79
Gastos en lubricantes, pesos moneda nacional	11 245,56	3 908,45
Gastos en personal, pesos moneda nacional	73 970,—	121 920,—
Gastos varios, pesos moneda nacional	15 350,20	33 000,—
Gastos totales, pesos moneda nacional	344 646,25	364 497,24
Costo del metro cúbico de agua producido	6,77	6,24

No obstante importar los gastos varios del año 1923 el doble de los efectuados en 1922, a causa de las reconstrucciones y modificaciones ejecutadas, el costo del metro cúbico de agua queda todavía en 0,53 centavos moneda nacional más bajo que el correspondiente al año 1922 y la economía efectiva, calculada sobre el total de 5.837.980 metros cúbicos producidos, resulta en pesos 30.941,29 moneda nacional.

Teniendo ahora reunidos todos los datos respectivos de las tres Usinas, pueden confeccionarse los cuadros de estadística correspondientes al servicio general de aguas corrientes en La Plata, Tolosa, Ensenada y Berisso, en cuanto a gastos de explotación y costo medio del metro cúbico de agua se refiere.

AÑO 1923

Mes	Consumo de agua m ³	Sumas gastadas por fuerza motriz, com- bustibles, lubri- cantes y personal. \$ m/n	Costo del m ³ de agua, por igual concepto Cts. m/n
Enero	967 390	42 993,09	4,444
Febrero.....	842 750	40 054,79	4,737
Marzo	955 660	39 398,75	4,122
Abril.....	845 250	37 788,43	4,470
Mayo	868 370	37 636,34	4,333
Junio.....	824 820	38 628,27	4,683
Julio	850 410	39 972,62	4,700
Agosto.....	849 190	40 040,94	4,715
Septiembre	835 420	39 320,00	4,706
Octubre.....	887 790	40 601,14	4,537
Noviembre.....	905 360	39 859,32	4,412
Diciembre	917 580	40 876,73	4,454
	10 548 080	477 210,51	Promedio 4,524

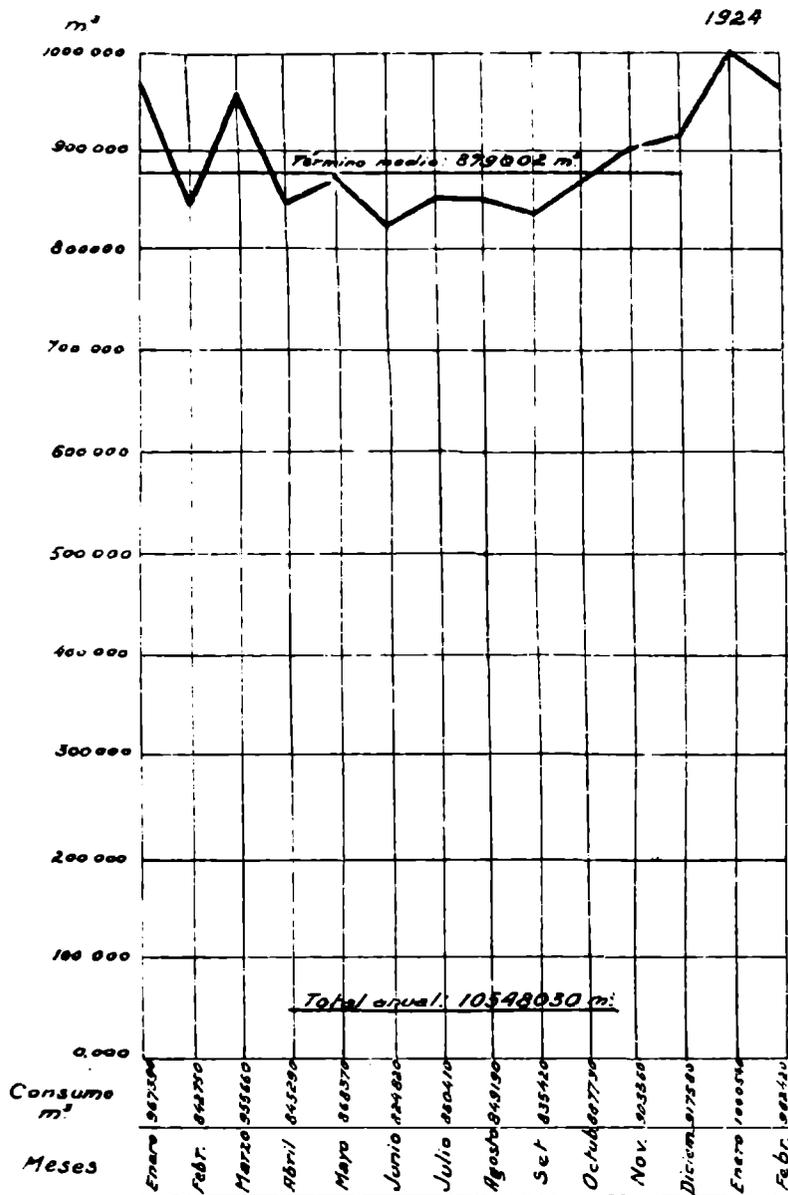
También al precedente resumen deben agregarse los gastos varios, como ya se hizo con respecto a cada una de las Usinas. El costo medio efectivo resultante es en 0,34 centavos más bajo que el anotado en el año 1922, como demuestra la planilla comparativa que sigue:

COMPARACIÓN DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN Y COSTOS MEDIOS EFECTIVOS
CORRESPONDIENTES A LOS AÑOS 1922 Y 1923

	1922	1923
Consumo de agua, metros cúbicos.....	10 188 140,—	10 548 080,—
Gastos en fuerza motriz, combustibles, lubricantes y personal, pesos moneda nacional.....	513 502,45	477 210,51
Gastos varios, pesos moneda nacional.....	20 515,50	40 000,—
Gastos totales de explotación, pesos moneda nacional.....	534 017,95	517 210,51
Costo medio efectivo del metro cúbico de agua, centavos moneda nacional.....	5,24	4,90

CONSUMO TOTAL DE AGUA

1923



La Plata, Febrero 29 de 1924.

De acuerdo a esta comparación se ha economizado en el año 1923 en las tres Usinas con motivo de las mejoras introducidas, de la rebaja en el precio del gasoil y las demás causas ya indicadas, la suma de pesos 35.863,30 moneda nacional, a pesar del importante aumento, tanto del número del personal como de sus sueldos.

Finalmente se agregan, para completar la estadística, las planillas referentes a producción, gastos de explotación y costo del metro cúbico de agua, que corresponden a cada una de las Usinas, como también al servicio en conjunto, desde el año 1914, con excepción de la Usina del Bosque, que se incorporó al servicio general de aguas corrientes recién en el año 1920:

USINA DEL BOSQUE

Año	Producción de agua m ³	Gastos de explotación \$ m. _n	Costo del m ³ de agua producido Cts. m. _n
1920.....	571 990	45 373,60	8,02
1921.....	546 000	43 952,37	8,05
1922.....	725 000	58 515,05	8,05
1923.....	465 000	29 550,05	6,62
Sumas.....	2 307 990	177 391,27	Promedio 7,68

USINA DEL PARQUE SAAVEDRA

Año	Producción de agua m ³	Gastos de explotación \$ m. _n	Costo del m ³ de agua producido Cts. m. _n
1914.....	27 995	293,95	1,05
1915.....	4 910 402	51 071,02	1,05
1916.....	4 666 580	88 198,36	1,90
1917.....	4 215 670	94 883,01	2,26
1918.....	4 370 776	145 994,74	3,35
1919.....	3 761 267	146 988,87	3,91
1920.....	4 493 750	188 807,69	4,21
1921.....	3 948 530	163 453,37	4,14
1922.....	4 377 480	130 856,70	2,99
1923.....	4 245 050	121 541,89	2,86
Sumas.....	39 017 500	1 132 089,60	Promedio 2,90

USINA DEL PARQUE SAN MARTÍN

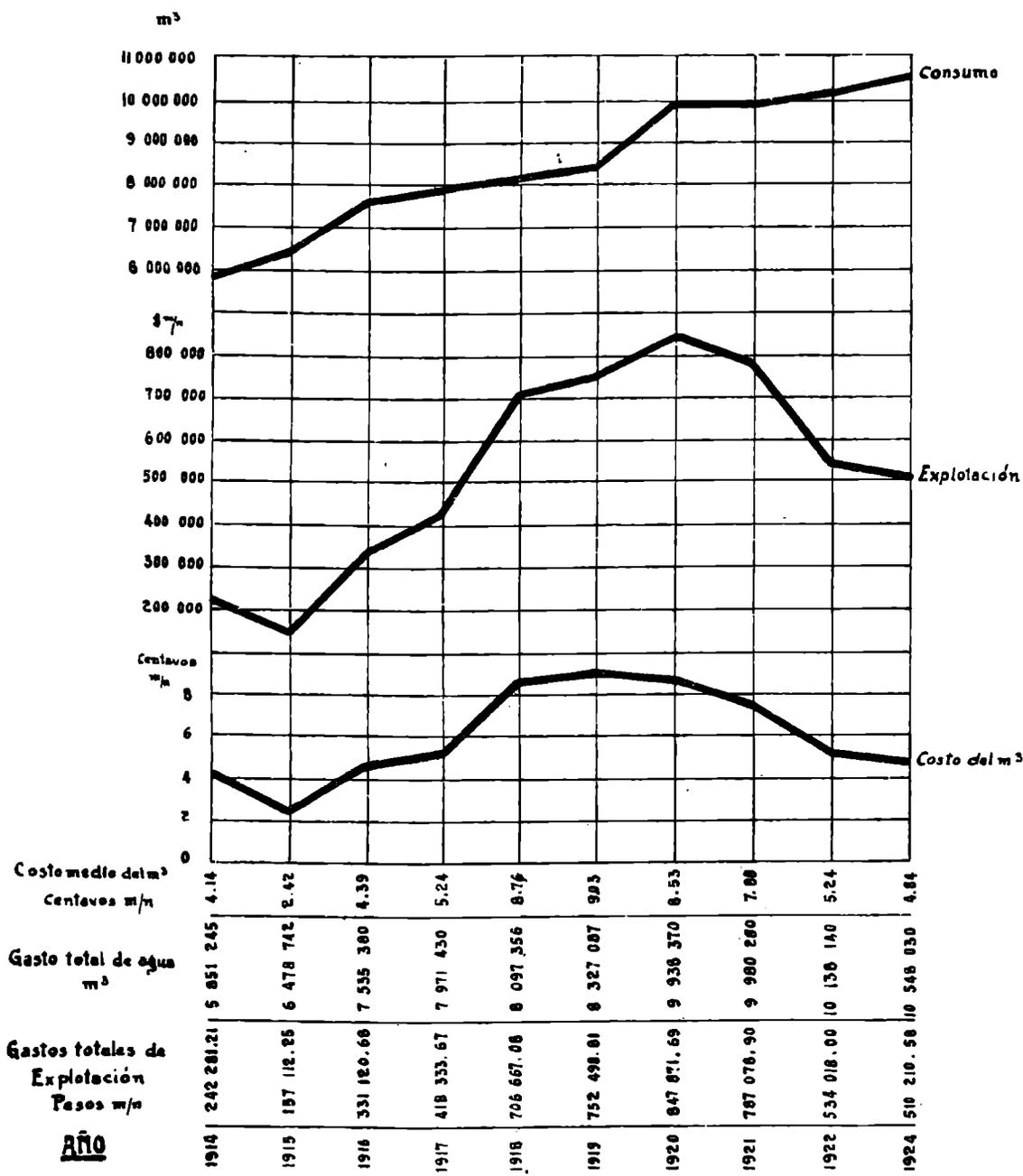
Año	Producción de agua m ³	Gastos de explotación \$ m. _n	Costo del m ³ de agua producido Cts. m. _n
1914.....	5 823 250	242 281,21	4,14
1915.....	1 568 340	106 041,23	6,76
1916.....	2 868 800	242 922,32	8,46
1917.....	3 755 760	323 450,66	8,61
1918.....	3 726 580	560 772,34	15,04
1919.....	4 565 820	605 509,94	13,33
1920.....	4 872 630	613 630,40	12,57
1921.....	5 485 740	579 672,96	10,56
1922.....	5 085 660	344 646,25	6,77
1923.....	5 837 980	364 497,24	6,26
Sumas.....	43 590 560	3 983 484,55	Promedio 9,10

RESUMEN GENERAL DE LA EXPLOTACIÓN DE LAS TRES USINAS EN CONJUNTO
DESDE EL AÑO 1914

Año	Producción de agua m ³	Gastos de explotación \$ m. _n	Costo del m ³ de agua producido Cts. m. _n
1914.....	5 851 245	242 575,16	4,14
1915.....	6 478 742	157 112,25	2,42
1916.....	7 535 380	331 120,68	4,39
1917.....	7 971 430	418 333,67	5,25
1918.....	8 097 356	706 767,08	8,87
1919.....	8 327 087	752 498,81	9,04
1920.....	9 938 370	847 871,69	8,54
1921.....	9 980 270	787 078,90	7,89
1922.....	10 188 140	534 017,95	5,24
1923.....	10 547 980	517 210,51	4,90
Sumas.....	84 916 000	5 294,586,70	Promedio 6,23

De esta planilla resulta que en los últimos diez años las Usinas han entregado al consumo 84.916.000 metros cúbicos de agua con un gasto medio de explotación de 6,23 centavos moneda nacional por cada metro cúbico. Los costos de producción correspondientes a cada uno de los años transcurridos demuestran una gran diferencia entre sí, llamando la atención especialmente el costo reducido registrado en el año 1915 y los considerables aumentos en los años posteriores hasta 1919. El servicio económico del año 1915 ha sido debido a la cir-

GASTOS TOTALES DE EXPLOTACION Y COSTO MEDIO DEL M³ DE AGUA



cunstancia de que el 75 por ciento del consumo total de agua pudo ser satisfecho por la Usina del Parque Saavedra con sus instalaciones modernas, que trabajan en condiciones de economía muy satisfactorias. En los años subsiguientes, hubo que aumentar cada vez más la producción de la Usina del Parque San Martín y al mismo tiempo subieron enormemente los precios de los combustibles a causa de la guerra europea.

ESTUDIO FINANCIERO

En el cuadro que se acompaña se han indicado los ingresos correspondientes a los servicios de aguas corrientes y cloacas desde el año 1914 hasta el actual. Dichos ingresos corresponden a las entradas brutas, a las cuales deben descontarse las sumas abonadas a los cobradores y procurador, para practicar el estudio financiero. Descontadas dichas sumas se llega al siguiente cuadro:

INGRESOS NETOS			
Años	Aguas corrientes	Cloacas	Total
1914.....	438 236,07	416 893,92	855 129,99
1915.....	476 976,36	446 676,22	923 652,58
1916.....	498 023,34	421 995,87	920 018,91
1917.....	504 757,56	421 224,20	925 981,76
1918.....	531 603,25	429 809,97	961 413,22
1919.....	537 291,17	410 242,11	947 533,28
1920.....	545 601,76	421 285,83	966 887,59
1921.....	537 370,52	347 124,33	884 494,85
1922.....	580 199,80	399 467,51	979 667,31
1923.....	696 060,71	407 588,74	1 103 649,45

Estos ingresos deben confrontarse con los egresos que se componen de los siguientes renglones:

a) Para el servicio de aguas corrientes:

1° Gastos de explotación de las Usinas los cuales varían debido a las fluctuaciones de los precios de combustibles y lubricantes. Dichos gastos se han indicado en el cuadro correspondiente.

2° Gastos de conservación de la red de cañerías y administración que suma pesos 182.669,84 moneda nacional.

3° Cuota fija anual de pesos 186.472,20 moneda nacional, que se abona a la Municipalidad de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 17 de la ley de 21 de enero de 1910.

4º Cuota fija anual por concepto de interés y amortización del empréstito, la que importa aproximadamente pesos 250.000 moneda nacional.

b) Para el servicio de cloacas:

1º Gastos de administración y conservación de la red de colectores, que importa anualmente pesos 102.750 moneda nacional.

2º Interés y amortización del capital invertido, lo que importa pesos 600.000 moneda nacional anualmente.

Por lo tanto, los egresos fijos por servicios de aguas corrientes y por año son los siguientes:

	\$ "n
Administración y conservación	182.669,64
Cuota municipal	186.472,20
Servicio del empréstito	250.000,—
Suma	619.141,84

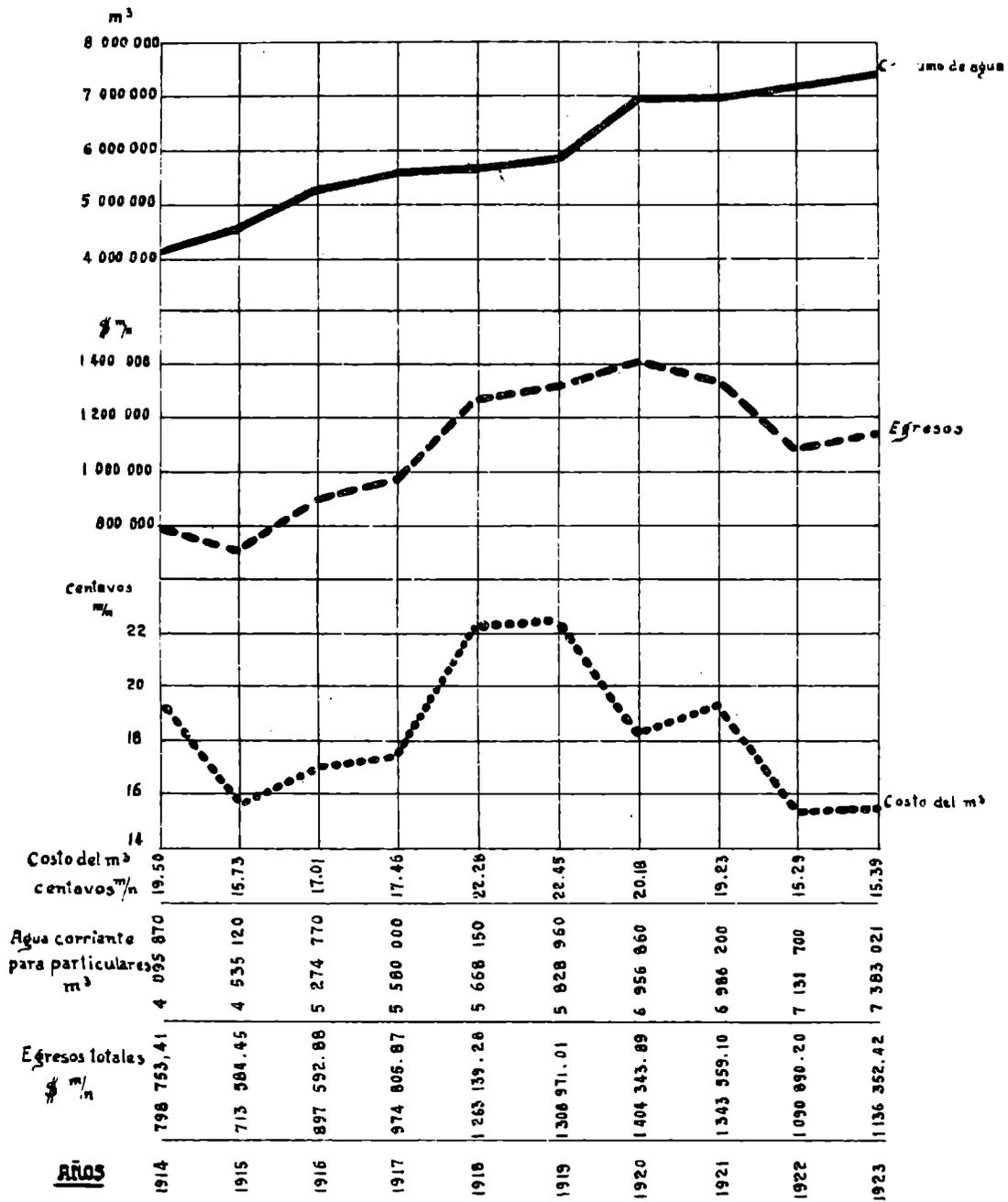
Agregada esta suma a los gastos de explotación de las Usinas, resulta el siguiente cuadro de egresos totales:

Años	Gastos de explotación \$ "n	Egresos fijos \$ "n	Egresos totales \$ "n
1914	242 281,20	556 472,20	798 753,40
1915.....	157 112,25	556 472,20	713 584,45
1916.....	331 120,68	556 472,20	897 592,88
1917.....	418 333,67	556 472,20	974 805,87
1918.....	706 667,08	556 472,20	1 263 139,28
1919.....	752 498,81	556 472,20	1 308 971,01
1920.....	847 871,69	556 472,20	1 404 343,89
1921.....	787 078,90	556 472,20	1 343 551,10
1922.....	534 018,—	556 472,20	1 090 490,20
1923.....	517 210,58	619 141,84	1 136 352,42

Comparando estos egresos totales con los ingresos netos, se obtiene el cuadro de balance siguiente:

Años	Ingresos netos \$ "n	Egresos totales \$ "n	Déficit \$ "n
1914.....	438 236,07	798 753,41	360 517,34
1915.....	476 976,36	713 584,45	236 608,09
1916.....	498 023,01	897 592,88	399 569,84
1917.....	504 757,56	974 805,87	470 048,31
1918.....	531 603,25	1 263 139,28	731 536,03
1919.....	537 291,17	1 308 971,01	771 679,84
1920.....	545 601,76	1 404 343,89	858 742,13
1921.....	537 370,52	1 343 551,10	806 180,58
1922.....	580 199,80	1 090 490,20	510 290,40
1923.....	696 060,71	1 136 352,42	440 291,71

COSTO EFECTIVO DEL M³ DE AGUA



Para el servicio de cloacas tenemos los siguientes:

EGRESOS FIJOS POR AÑO		\$ m ⁿ
Administración y conservación		140.351,78
Servicio del empréstito		600.000,—
Suma.....		740.351,78

Años	Ingresos netos \$ m ⁿ	Egresos totales \$ m ⁿ	Déficit \$ m ⁿ
1914.....	416 893,92	696 300,—	279 706,08
1915.....	446 676,22	696 300,—	249 623,78
1916.....	421 995,87	696 300,—	274 304,13
1917.....	421 224,20	696 300,—	275 075,80
1918.....	429 809,97	696 300,—	266 410,03
1919.....	410 242,11	696 300,—	286 057,89
1920.....	421 285,83	696 300,—	265 021,17
1921.....	347 124,33	696 300,—	349 175,67
1922.....	399 467,51	696 300,—	296 832,49
1923.....	407 588,74	740 351,78	332 763,04

Para ambos servicios, aguas corrientes y cloacas en conjunto, resulta el siguiente balance general:

Años	Ingresos netos \$ m ⁿ	Egresos totales \$ m ⁿ	Déficit \$ m ⁿ
1914.....	855 129,99	1 495 053,41	639 923,42
1915.....	923 652,58	1 409 884,45	486 231,87
1916.....	920 018,91	1 598 892,88	673 873,97
1917.....	925 981,76	1 671 105,87	745 124,11
1918.....	961 413,22	1 959 439,28	998 026,06
1919.....	947 533,28	2 005 271,01	1 057 737,73
1920.....	966 887,59	2 100 643,89	1 133 756,30
1921.....	884 404,85	2 039 851,10	1 155 356,25
1922.....	979 667,81	1 786 790,20	807 122,89
1923.....	1 103 649,45	1 876 704,20	773 054,75

Con los resultados obtenidos puede comprobarse que los servicios de aguas corrientes y cloacas no producen beneficio alguno al Fisco, sino un importante déficit, el cual, si bien ha disminuído bastante en los dos últimos años, debido al nuevo padrón de alquileres, aun éste tiene muchas deficiencias que se trata de ir corrigiendo paulatinamente.

Los egresos correspondientes al servicio de cloacas son debidos únicamente a los gastos de administración y conservación e intereses y amortización del capital invertido; en estos dos renglones no es posible pensar en economías, estando el primero

sujeto a aumento, pues cuanto más tiempo lleven las obras, mayor conservación exigirán.

Si se examinan los ingresos debidos a cloacas, se verá que el aumento es poco sensible, siendo natural que así suceda, pues dicho servicio se cobra lo mismo en las fincas donde no existe, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley del 17 de octubre de 1913. Por lo tanto, se aumentarían los ingresos ya sea aumentando la tarifa existente del 3 % sobre el alquiler, o ampliando la red de colectoras a los barrios densamente poblados, con lo cual, si bien se aumentarían los gastos, éstos serían en una proporción mínima con respecto a los ingresos, por tratarse de zonas de ampliación ya previstas en el proyecto general de las obras cuya cloaca máxima ha sido calculada para una población de 316.000 habitantes, con un consumo diario de 300 litros por habitante.

Por lo tanto, sólo al ser servida toda la zona para la cual han sido proyectadas las obras, podrían equilibrarse los ingresos con los gastos, pues quizá no sería aconsejable proceder al aumento de la tarifa, habiéndose efectuado hace poco la depuración de los padrones.

El déficit correspondiente al servicio de aguas corrientes, si bien fué menor que el del año pasado, ello se debe al aumento de los ingresos correspondientes, habiendo sobrepasado dicho déficit al calculado al iniciarse el año 1923, por el aumento de los gastos de administración ocasionados con la sanción del nuevo presupuesto en el mes de mayo.

Los egresos correspondientes a este servicio, se componen de las siguientes partidas:

	\$	%
Gastos de explotación	517.210,58	
Gastos de administración y conservación	182.669,84	
Cuota anual abonada a la Municipalidad	186.472,20	
Cuota anual correspondiente a los servicios del empréstito	250.000,00	

De estas partidas no es posible reducir ni la debida a gastos de administración, ni la correspondiente a servicio del empréstito, por las razones indicadas respecto al servicio de cloacas.

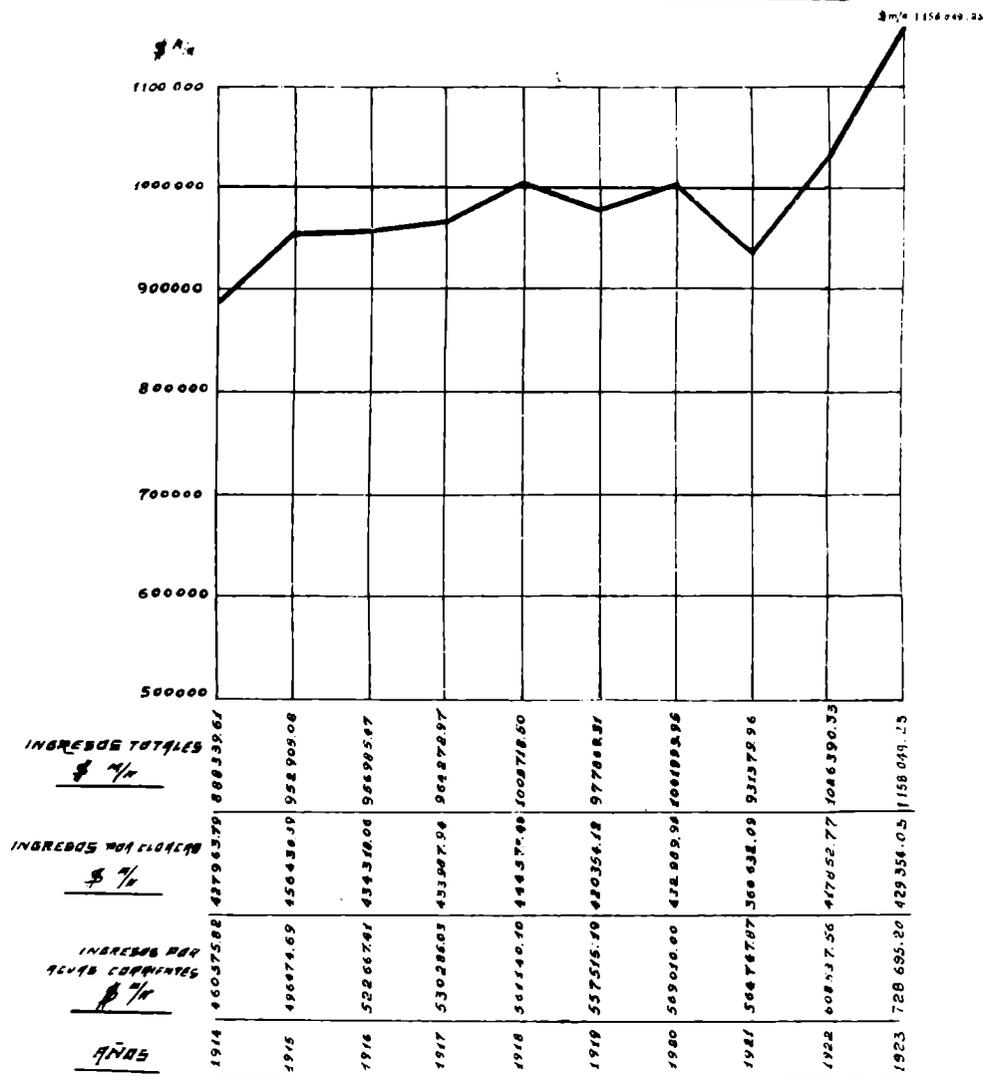
El aumento en los gastos ocasionados por administración, se justifica con el incremento que toman día a día las obras nuevas y las inspecciones que se llevan a cabo por la oficina

RECAUDACION

INGRESOS TOTALES

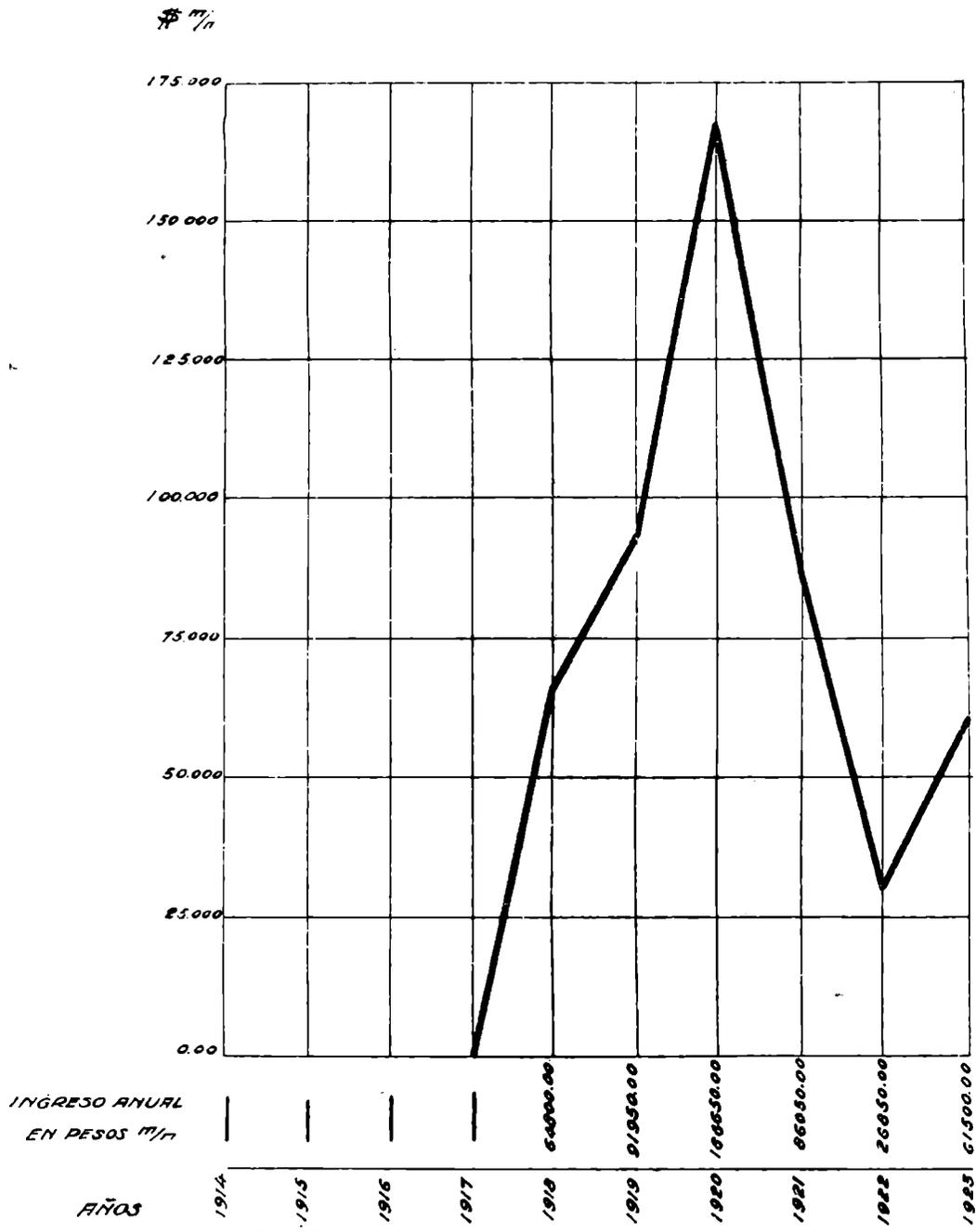
POR

AGUAS CORRIENTES Y CLOACAS



La Plata, Febrero 29 de 1924.

CANCELACION DE CLOACAS
— EN —
TITULOS DE OBRAS DE SALUBRIDAD



respectiva, para el buen funcionamiento de dicho servicio en las casas particulares.

La suma de pesos 186.472,20 moneda nacional, se entrega a la Municipalidad en virtud de la Ley del 21 de enero de 1910, en cambio de la cantidad que ésta percibía al hacerse cargo el Gobierno del servicio de aguas corrientes.

Las causas que necesariamente influyen sobre el déficit observado, pueden atribuirse a lo siguiente, como ya se ha indicado en la Memoria anterior:

1° El costo básico del metro cúbico de agua entregado al público, es mayor que el calculado y cobrado actualmente por medidor, que es de 0.20 pesos moneda nacional, el cual ha servido para fijar el porcentaje sobre el alquiler que rige desde el año 1913.

2° El público consume mayor cantidad de agua que la que paga de acuerdo a dicho porcentaje.

Para establecer el costo final del metro cúbico de agua, debe descontarse del consumo total registrado la cantidad correspondiente a las pérdidas y a los servicios públicos, la cual puede calcularse en un 30 % y el resto dividirlo por la suma total de egresos.

El cuadro siguiente nos da una comparación entre el costo del metro cúbico de agua desde el año 1914 hasta el actual:

Año	Egresos totales \$ ^{m.n.}	Agua consumida por particulares Metros cúbicos	Costo del metro cúbico de agua en centavos ^{m.n.}
1914.....	738 753,41	4 095 870	19,59
1915.....	713 584,45	4 535 120	15,73
1916.....	897 592,88	5 274 770	17,01
1917.....	974 805,87	5 580 000	17,46
1918.....	1 263 139,28	5 668 150	22,28
1919.....	1 308 971,01	5 828 960	22,45
1920.....	1 404 343,89	6 956 860	20,18
1921.....	1 343 551,10	6 986 200	19,23
1922.....	1 090 490,20	7 131 700	15,29
1923.....	1 136 352,42	7 383 621	15,39

Del examen de dicho cuadro, vemos que en el año pasado, aun con el aumento debido a los egresos, podría efectuarse dicho servicio con comodidad, no llegando aún al precio indicado de pesos 0,20 moneda nacional por metro cúbico de agua; por lo tanto, la verdadera causa del déficit estriba en que el público no paga el agua consumida.

Como dato ilustrativo de lo expuesto, puede servir el cuadro siguiente, en el cual se establece una comparación entre las cantidades de agua abonadas por el público de acuerdo con los ingresos anuales y a base de pesos 0,20 moneda nacional por metro cúbico y las cantidades consumidas:

Años	Ingresos netos \$ ^m	Cantidad de agua pagada Metros cúbicos	Cantidad de agua consumida en servi- cios particulares
1914.....	438 236,07	3 191 180	4 085 870
1915.....	476 976,36	2 384 880	4 535 120
1916.....	498 023,04	2 490 120	5 274 770
1917.....	504 757,56	2 523 790	5 580 000
1918.....	531 603,25	2 658 020	5 668 150
1919.....	537 291,17	2 686 460	5 828 960
1920.....	545 601,76	2 728 090	6 956 860
1921.....	537 370,52	2 686 860	6 986 200
1922.....	580 190,80	2 900 990	7 131 700
1923.....	696 060,71	3 480 303	7 383 621

Por lo tanto, resulta de este cuadro que se entrega al público más del doble del agua que le corresponde por las sumas ingresadas.

Este derroche de agua por parte del público, hace necesaria la adopción de medidores de control, a efectos de establecer el excedente de la cantidad de agua consumida en cada finca, sobre la que en realidad le corresponde de acuerdo al porcentaje sobre el alquiler.

En los casos en que no existiera dicho excedente, el cobro se efectuaría de acuerdo al alquiler; evitándose en esta forma que para eludir el pago correspondiente, una parte del público no llegue a consumir ni el agua necesaria para las más elementales reglas de la higiene.

De adoptarse este sistema, se podría hasta llegar a disminuir el precio unitario del metro cúbico de agua, combinando el nuevo sistema de cobranza con el cambio del sistema de producción de fuerza motriz usado actualmente en la Usina del Parque San Martín.

**DIRECCIÓN DE GEODESIA, CATASTRO Y MAPA
DE LA PROVINCIA**

IV DIVISIÓN

La acción desarrollada por esta Dirección se encuentra reflejada en el movimiento de expedientes habido en las diversas secciones durante el período comprendido por esta Memoria.

Desde el mes de mayo de 1923 hasta febrero de 1924, han tenido trámite los siguientes expedientes:

MESA DE ENTRADAS Y ARCHIVO

Expedientes:

Entrados	623
Salidos	9388
Archivados	255

Notas:

Recibidas	795
Expedidas	426
Archivadas	366
Informes producidos	38

GEODESIA

Expedientes:

Recibidos	514
Despachados	371

Notas:

Recibidas	94
Expedidas	8
Informes producidos	376

Denuncias de tierra pública en que ha intervenido la Sección:
Florencio Varela, 2 hectáreas, 79 áreas, 73 centiáreas, 8 decímetros cuadrados.

San Nicolás, 6 hectáreas, 84 áreas, 12 centiáreas, 565 decímetros cuadrados.

Avellaneda, 4 hectáreas.

General Pueyrredón, supeditada a la mensura que debe ejecutarse.

Superficie total: 12 hectáreas, 63 áreas, 85 centiáreas, 1365 decímetros cuadrados.

Tierra fiscal que ha sido motivo de juicios por posesión treintenaria:

La Plata, 2 áreas.

Mercedes, 97 áreas, 90 centiáreas, 3060 decímetros cuadrados.

Brandsen, 75 hectáreas, 36 áreas, 23 centiáreas.

Navarro, 157 hectáreas, 11 áreas, 36 centiáreas.

San Antonio de Areco, 27 hectáreas, 73 áreas, 40 centiáreas.

Superficie total: 261 hectáreas, 20 áreas, 89 centiáreas, 3060 decímetros cuadrados.

SALA DE DIBUJO

Expedientes:

Recibidos	10
Despachados	10

Notas:

Recibidas	3
Expedidas	4
Informes producidos	6
Planos empezados	388
Planos terminados	365

SECCIÓN CATASTRO

Expedientes:

Recibidos	312
Despachados	289

Notas:

Recibidas	335
Expedidas	128
Informes producidos	291

CATEOS Y MINAS

Expedientes recibidos:

Adolfo Alsina, 2; General Alvarado, 12; Trenque Lauquen, 2; San Nicolás, 2; Magdalena, 46; Avellaneda, 2; Lobería, 2; Las Conchas, 2; Quilmes, 1; La Plata, 5; Patago-

nes, 1; General Pueyrredón, 2; Necochea, 1; Sección Islas, 1; Costa del Río de la Plata, 10; varios partidos, 13. **Total, 84.**

Despachados:

Adolfo Alsina, 2; Trenque Lauquen, 3; Sección Islas, 1; General Alvarado, 8; Magdalena, 23; San Nicolás, 1; San Fernando, 4; Lobería, 1; La Plata, 5; Necochea, 1; Quilmes, 1; Vicente López, 1; Las Conchas, 1; Olavarría, 1; General Pueyrredón, 5; varios partidos, 4. **Total, 70.**

MAPA

Expedientes:

Recibidos	135
Despachados	147

Notas:

Recibidas	196
Despachadas	191

PLANOS CATASTRALES EN PREPARACIÓN

NÚMERO DE PROPIEDADES CATASTRADAS

General Pueyrredón 114, Bragado 1035, Carlos Casares 615, Chacabuco 868, General Viamonte 8, Lincoln 42, Nueve de Julio 415, Pergamino 275, Salto 14, San Vicente 324, Villarino 165, Patagones 214, San Nicolás 18, Bahía Blanca 78, Rojas 32. **Total de propiedades catastradas 3918.**

REFERENCIAS DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD

Bragado 427, Chacabuco 216, Carlos Casares 1487, General Pueyrredón 196, Lincoln 54, Morón 34, Nueve de Julio 871, Rojas 13, Pergamino 624, Arenales 182, General Alvarado 216, La Plata 26, Saladillo 103, Mercedes 80, General Viamonte 28, Saladillo 70, Patagones 397, Necochea 34, Islas del Delta 13, Rivadavia 17, Junín 28, Villarino 125, Salto 34, San Vicente 546, Villarino 78, San Nicolás 10, Avellaneda 3195, Azul 218, Bolívar 4, Bahía Blanca 853, Mercedes 17.

Total de extractos de títulos 11.195.

ARCHIVO DE DUPLICADOS DE MENSURAS

Expedientes :	
Recibidos	86
Despachados	32
Archivados	57
Notas :	
Recibidas	13
Expedidas	4
Archivadas	5
Informes producidos	29
Duplicados de mensuras consultados por profesionales	2390
Duplicados de mensuras consultados por el personal..	7382
Restauración de planos, empezados	93
Restauración de planos, terminados	62
Testimonios de mensuras	15

TRIANGULACIÓN Y NIVELACIÓN DE PRECISIÓN

En virtud del convenio celebrado el 15 de julio de 1919 entre el Director General del Instituto Geográfico Militar de la Nación y el Director General de Tierras y Geodesia de la Provincia, aprobado por Decreto del Superior Gobierno de la Nación de fecha 3 de noviembre de 1922 y Ley Provincial del 22 de agosto de 1921; y habiéndose firmado por el Director General del Instituto Geográfico Militar y el Director General de Tierras y Geodesia de la Provincia el Plan de Detalle y Reglamento del Convenio, se dió principio a los trabajos de triangulación y nivelación de precisión con una comisión de triangulación y 6 comisiones constructoras de puntos fijos, a fines del mes de marzo y en las zonas que con más urgencia necesitan de las bases geodésicas para levantamiento.

A. — TRABAJOS DE TRIANGULACIÓN

Los trabajos de triangulación empezaron en el mes de abril, estando a cargo de una comisión, la cual deberá reconocer las cadenas de triángulos de primer orden en la región inundable, ajustándose al plan de cadenas fundamentales de la República, publicado en el anuario número 1 correspondiente al año 1912, apoyándose además en la triangulación existente entre Brandsen

y Zárate, y teniendo en cuenta los pocos triángulos ya reconocidos por la Comisión de Enseñanza, que actuó en campaña durante los meses de abril, mayo y junio.

Se empezó el trabajo con una recorrida general de la región que se pensaba cruzar con las cadenas principales.

Durante los meses de abril al 10 de agosto, la Comisión efectuó el reconocimiento previo desde Brandsen a Castelli; de Castelli a Mar del Plata; de Castelli a General Alvear y Bolívar; de General Alvear a Santa Teresa (Santa Fé).

El conjunto de estas cadenas mide aproximadamente 900 kilómetros, conteniendo 82 vértices de primer orden, inclusive 13 puntos de arranque de la triangulación de Buenos Aires y Santa Fé.

Seis de estos vértices son extremos de 3 bases, a saber: Mar del Plata (ya medida). Castelli - General Alvear (proyectada). La superficie estudiada es de 25 a 30 kilómetros cuadrados. Las visuales miden de 20 a 40 kilómetros.

Durante la recorrida la Comisión efectuó levantamientos rápidos con brújula, telémetro y cuentakilómetros de los automóviles. En las regiones de topografía quebrada usó el barómetro para determinar cotas del terreno, tomando como puntos de referencia las cotas de las estaciones ferroviarias.

A fin de agosto la comisión regresó a la oficina y se ocupó, durante el mes de octubre, en confeccionar el plano general a la escala 1:200.000, a base de los levantamientos rápidos efectuados en campaña, y a preparar los elementos necesarios para la nueva campaña del reconocimiento definitivo.

La comisión salió nuevamente a campaña el 3 de noviembre y efectuó el reconocimiento definitivo de la cadena 7, desde Duggan hasta la Base de Santa Teresa, terminando el reconocimiento de la cadena desde dicha base hasta la base de Campo de Mayo.

Fueron ubicados 8 puntos nuevos de primer orden, arrancando desde cinco puntos viejos. En la misma cadena fueron reconocidos diez puntos nuevos de segundo orden. El largo de la cadena reconocida es de cerca de 110 kilómetros, con una superficie aproximada de 4500 kilómetros cuadrados.

B—TRABAJOS DE NIVELACIÓN DE PRECISIÓN

a) *Organización de las comisiones constructoras*

Las 6 Comisiones Constructoras que trabajaron durante el año, estuvieron en general uniformemente organizadas:

Personal. — 1 jefe de comisión, 4 conscriptos, 1 zorrero o chofer.

Medios de movilidad (sobre líneas férreas). — 1 zorra con caballo, un vagón de carga prestado por la empresa del Ferrocarril Sud; (sobre caminos): 1 camión, 1 sulky, 1 caballo.

Elementos de campamento y útiles de trabajo. — Los necesarios para el personal indicado y los trabajos a ejecutarse.

PRIMERA COMISIÓN CONSTRUCTORA DE PUNTOS FIJOS

A fines del mes de febrero salió a campaña la primera comisión constructora encargada de la construcción de los puntos fijos nodales de Ramos Mejía y La Plata, terminando a mediados del mes de mayo la misión.

COMISIONES CONSTRUCTORAS NÚMEROS 2, 3, 4 Y 6

Con el objeto de satisfacer con la debida premura las necesidades más apremiantes de la Provincia, iniciáronse a fines de marzo las construcciones en un punto estratégico en la zona de Dolores, efectuándose por una comisión el nodal de Dolores, mientras que otras 3 comisiones arrancaron en ese mismo lugar, con la misión de proveer de puntos fijos a las líneas Dolores-La Plata, Dolores-Mar del Plata y Dolores-General Alvear, respectivamente.

Comisión constructora N° 2. — Después del nodal de Dolores construyéronse por esta comisión sucesivamente los puntos fijos nodales de Mar del Plata, Tres Arroyos, Bahía Blanca, Olavarría, General Alvear, Chacabuco, Ireneo Portela, Meridiano V y Rivera. Terminado su cometido como constructora de puntos fijos de primera categoría (nodales), empezó esta comisión su nueva tarea sobre la línea Bahía Blanca-Tres Arroyos llegando hasta Dorrego.

Comisión constructora N° 3. — Tuvo esta comisión la tarea de dotar de puntos fijos a la línea de Dolores-La Plata, Polígono de la ciudad de La Plata, línea Ramos Mejía-La Plata y

los polígonos de la Capital Federal (parcialmente) y de la ciudad de Avellaneda.

Por la gran urgencia que hubo de activar estos trabajos, se hizo cooperar también a la 5ª comisión en las tareas pertinentes a las últimas tres líneas.

Comisión constructora N° 4. — Desarrolló sus trabajos sobre la línea de Dolores-Mar del Plata, el polígono de la ciudad de Mar del Plata y la línea Mar del Plata-Tres Arroyos, trabajos que a fines de diciembre estuvieron terminados.

Comisión constructora N° 6. — Esta comisión, dotada de camión, tuvo que experimentar en el desarrollo de su trabajo, durante unos seis meses del año y en las regiones anegadizas que tuvo que atravesar, todas las consecuencias de la falta de desagües y se vió obligada por las inundaciones a suspender dos veces sus tareas y trasladarse a otras zonas más altas.

Pudo llevar esta comisión su trabajo con regularidad y sin mayores dificultades desde Dolores hasta Las Flores. Entre esta localidad y General Alvear suspendió el trabajo, por la causa que se acaba de mencionar. Trasladóse a Chacabuco, para efectuar la línea Chacabuco-General Alvear. En las cercanías de Bragado tuvo que interrumpir sus tareas por segunda vez para trasladarse a las regiones más altas al Oeste de la Provincia. Las buenas condiciones de los caminos en esta región permitieron a la comisión efectuar en corto tiempo el trozo de línea Meridiano V-Charlone (de la línea Meridiano V-Rufino).

Comisión constructora N° 5. — Salió a campaña a principio del mes de junio. Ocupóse primero de la construcción de puntos fijos de los trozos de líneas Ramos Mejía-San Justo-Tablada hasta puente Río Matanzas (de la línea Ramos Mejía-La Plata); Ramos Mejía-Los Polvorines (de la línea Ramos Mejía-Ireneo Portela) y Ramos Mejía-Libertad (de la línea Ramos Mejía-Chacabuco). Luego se le encargó de los puntos fijos (construcción) del polígono de la Capital Federal desde Mojón A en Rivadavia, pasando por Liniers y Mataderos hasta Puente Alsina.

Cumplido este cometido, terminó antes de fin de año la línea Ramos Mejía-Ireneo Portela.

Comisión constructora N° 1. — Creada nuevamente, después de haber terminado su tarea la antigua comisión cons-

tractora número 1 en la ciudad de La Plata, salió a campaña a principio de agosto y efectuó el trozo de línea General Alvear-Saladillo, la línea General Alvear-Olavarría y el trozo Olavarría-Chillar (de la línea Olavarría-Tres Arroyos).

b) *Nivelación de alta precisión*

Comisión niveladora N° 1. — A cargo del calculista principal señor Mario Aguado Benítez.

Organización. — 1 jefe, 1 apuntador, 1 chofer mecánico, 6 conscriptos, 2 portamiras, 1 autovía, 1 autovía reconocimiento, 2 velocípedos, 1 coche dormitorio prestado por el Ferrocarril Sud y los elementos de campamento y útiles de trabajo correspondiente al personal y a la índole de sus tareas.

Salió la comisión a campaña el día 21 de agosto con el cometido de nivelar la línea de Dolores-La Plata, habiéndose realizado 161 kilómetros hasta fin del año.

Comisión de nivelación N° 2. — A cargo del geodesta señor Arturo Voelkel.

Organización. — 1 jefe, 1 apuntador, 1 zorrero, 6 conscriptos, 2 portamiras, 1 zorra, 1 coche dormitorio prestado por el Ferrocarril Sud, 2 caballos zorreros y los elementos de campamentos y útiles de trabajo correspondientes.

Salió la comisión a campaña el 3 de octubre con la misión de nivelar la línea Dolores-Mar del Plata, habiendo realizado 79 kilómetros hasta fin del año.

Comisión de nivelación N° 3. — A cargo del geodesta auxiliar señor Eduardo Nuesch.

Organización. — 1 jefe, 1 apuntador, 1 chofer, 5 soldados, 2 portamiras, 1 camión Ford y los elementos de trabajo y útiles de campamento correspondientes.

Salió la comisión a campaña el 29 de octubre con la misión de nivelar el polígono de la ciudad de La Plata y la línea Ramos Mejía-La Plata, habiéndose realizado 107 kilómetros de nivelación hasta fines del año.

C. — TRABAJOS DE GABINETE

Se han dibujado:

	12 monografías de puntos fijos de 1ª categoría				
288	»	»	»	2º	»
137	»	»	»	3ª	»
119	»	»	»	4ª	»

D. — RESUMEN

Se han construído:

	12	puntos	fijos	de 1ª categoría (nodales)
288	»	»	2ª	»
137	»	»	3ª	»
119	»	»	4ª	»

NIVELACIÓN DE ALTA PRECISIÓN

Se han nivelado doblemente (en ida y vuelta) diferentes líneas, de una extensión total de 347 kilómetros.

CÁLCULO DE CAMPAÑA

Se ha efectuado el cálculo provisional de campaña de todas las nivelaciones efectuadas.

RELEVAMIENTO DE PLAYAS Y RIBERAS

Se ha realizado un levantamiento de la playa y costa marítima de la ciudad de Mar del Plata, para relacionar todas las concesiones que la afectan, siendo éstas de distintos orígenes: municipales unas y de los gobiernos nacional y provincial otras.

Las formas en que han sido otorgadas estas concesiones, sin ubicarlas en el terreno, dió lugar a superposiciones entre ellas y a incertidumbres en la ubicación de las mismas, por lo que no se llegaba a conocer las fracciones disponibles, dando lugar a que los concesionarios se abstuvieran o extralimitaran en la ejecución de las obras.

Actualmente, después de terminados los trabajos de campaña, se confeccionan los planos de detalles de las Playas Grande y Chica, debiendo terminarse en breve los planos de las otras secciones de la playa, como también el plano general y la memoria respectiva.

Con respecto a la línea de ribera, es conveniente hacer su determinación por intermedio del Instituto Geográfico Militar — que cuenta con el instrumental necesario — de acuerdo con la Ley convenio sobre triangulación y nivelación de la Provincia.

A los efectos del decreto del 22 de enero de 1923, sobre reconocimiento de la propiedad particular y mensura, des-

linde y amojonamiento de los bienes públicos y privados del Estado de la Provincia, en las riberas marítimas y fluviales, se ha dispuesto que dos comisiones efectúen los estudios legales y técnicos respectivos.

MENSURAS

El personal técnico de esta Repartición, ha debido intervenir en las siguientes operaciones:

Mensura de los terrenos de la tribu Coliqueo, que se encuentra terminada y actualmente en redacción.

Levantamiento del Paseo del Bosque, parcela comprendida entre el Jardín Zoológico y las Avenidas Iraola y Centenario.

Se mensuraron, deslindaron y amojonaron (8) ocho sobrantes en el partido de Vecino.

Mensura, deslinde y amojonamiento de la zona comprendida entre el ejido de Junín y el Río Salado, de la cual se han terminado los trabajos de campaña y se encuentra actualmente en estudio.

En cumplimiento de la Ley de fecha 7 de noviembre de 1923, se procedió a la mensura del ensanche del ejido de Pergamino.

En el partido de Roque Pérez se ubicó y tomó posesión de un sobrante.

Se efectuó un reconocimiento de un terreno de bañado en la costa del Río de la Plata, situado en los partidos de La Plata y Magdalena.

En representación del Fiscal de Estado, esta sección ha debido intervenir en la mensura de un campo de la señora Ricci de Raffarena, situado en el partido de General Madariaga, y en el juicio Pourtalé de Haranger Elena y otros, sobre mensura judicial, para informar como perito en las pruebas producidas.

CATASTRO

Por su carácter y por constituir una sólida base para la Administración en general y una gran fuente de informaciones para las oficinas públicas de la misma en todas las ramas del gobierno, la sección Catastro ha sido objeto de preferente atención para que sus trabajos pudieran desenvolverse en la forma metódica que éstos requieren.

El concepto que se ha tenido en la confección del catastro, es el de registrar la historia de la propiedad pública y privada, sus aptitudes, mejoras, valor y renta, además de su topografía y mensura, ya sea su valor judicial o administrativo, relacionado todo con la triangulación general de la Provincia.

Actualmente se están reuniendo todos los antecedentes para iniciar el catastro de las ciudades de La Plata, Bahía Blanca, Avellaneda, Mar del Plata y Necocheá, para lo cual se han organizado tres comisiones de catastro que levantarán y determinarán la línea de nivel, límite entre los terrenos de propiedad particular que linda con el litoral marítimo y fluvial de la Provincia, actual costa del mar o río, mensurando, deslindando y amojonando las demasías que se encuentren.

NOMENCLATURA Y NUMERACIÓN DE PARTIDOS

De acuerdo con una nota elevada con fecha enero 10 próximo pasado a esa Dirección General, el Poder Ejecutivo, por resolución de fecha febrero 26, aprobó la nomenclatura y numeración de los partidos de la Provincia de acuerdo con la planilla que se agrega.

GUÍA DEL CATASTRO

Con datos existentes en la Sección y otros suministrados por la Dirección de Estadística, se ha preparado la Guía del Catastro que contiene los siguientes datos: Centros de población, estaciones de ferrocarriles, superficie de los centros de población y superficie rural, habitantes urbanos, suburbanos y rurales y propiedades urbanas, suburbanas y rurales.

CIUDADES

Esta sección ha efectuado un estudio sobre la elevación a ciudad de los pueblos o villas de la Provincia, de acuerdo con las leyes o decretos que se indican en la planilla que se agrega.

ARCHIVO

Se han restaurado 62 planos y se ha hecho un inventario general y revisión de los índices, proyectándose rehacer todos los planos y documentos que faltan según consta en el expediente letra D, número 62, año 1919 (Dirección General de Tierras y Geodesia) del que tiene conocimiento la Superioridad.

**NOMENCLATURA DE LOS PARTIDOS
DE LA PROVINCIA Y NUMERACIÓN QUE LES CORRESPONDE SEGÚN EL CATASTRO**

No del Catastro	Nombre del Partido	Cabeza del Partido
1	La Plata	La Plata
2	Magdalena	Magdalena
3	Brandsen	Brandsen
4	San Vicente	San Vicente
5	Quilmes	Quilmes
6	Almirante Brown	Almirante Brown
7	Avellaneda	Avellaneda
8	Lomas de Zamora	Lomas de Zamora
9	Matanza	San Justo
10	Merlo	Merlo
11	Morón	Morón
12	General San Martín	General San Martín
13	San Isidro	San Isidro
14	San Fernando	San Fernando
15	Las Conchas	Las Conchas
16	Pilar	Pilar
17	Moreno	Moreno
18	General Rodríguez	General Rodríguez
19	Marcos Paz	Marcos Paz
20	General Las Heras	General Las Heras
21	Cañuelas	Cañuelas
22	General Paz	General Paz
23	Chascomús	Chascomús
24	General Pinto	General Pinto
25	Carlos Tejedor	Carlos Tejedor
26	Castelli	Castelli
27	Pila	Pila
28	Las Flores	Las Flores
29	Monte	San Miguel del Monte
30	Lobos	Lobos
31	Navarro	Navarro
32	Mercedes	Mercedes
33	Luján	Luján
34	Exaltación de la Cruz	Capilla del Señor
35	Campana	Campana
36	Zárate	Zárate
37	San Antonio de Areco	San Antonio de Areco
38	San Andrés de Giles	San Andrés de Giles
39	Suipacha	Suipacha
40	Chivilcoy	Chivilcoy
41	Veinticinco de Mayo	Veinticinco de Mayo
42	Saladillo	Saladillo
43	General Alvear	General Alvear
44	Tapalqué	Tapalqué
45	Azúl	Azúl
46	Rauch	Rauch
47	General Alvarado	General Alvarado
48	Vecino	General Guido
49	Dolores	Dolores
50	Tordillo	General Conesa
51	General Lavalle	General Lavalle
52	Maipú	Maipú
53	General Juan Madariaga	General Juan Madariaga
54	Mar Chiquita	Coronel Vidal

No del Catastro	Nombre del Partido	Cabeza del Partido
55	Ayaencho	Ayaencho
56	Tandil	Tandil
57	Balearce	Balearce
58	General Pueyrredon	Mar del Plata
59	Lobería	Lobería
60	Necochea	Necochea
61	Juárez	Juárez
62	Tres Arroyos	Tres Arroyos
63	Coronel Dorrego	Coronel Dorrego
64	Coronel Pringles	Coronel Pringles
65	Coronel Suárez	Coronel Suárez
66	Olavarría	Olavarría
67	Bolívar	Bolívar
68	Nueve de Julio	Nueve de Julio
69	Bragado	Bragado
70	Chacabuco	Chacabuco
71	Carmén de Areco	Carmén de Areco
72	Bartolomé Mitre	Bartolomé Mitre
73	Baradero	Baradero
74	San Pedro	San Pedro
75	Ramallo	Ramallo
76	San Nicolás de los Arroyos	San Nicolás de los Arroyos
77	Pergamino	Pergamino
78	Salto	Salto
79	Rojas	Rojas
80	Junín	Junín
81	Lincoln	Lincoln
82	General Villegas	General Villegas
83	Trenque Lauquen	Trenque Lauquen
84	Guaminí	Guaminí
85	Adolfo Alsina	Adolfo Alsina
86	Puán	Puán
87	Bahía Blanca	Bahía Blanca
88	Villarino	Médanos
89	Patagones	Patagones
90	Pehuajó	Pehuajó
91	General Sarmiento	General Sarmiento
92	General Lamadrid	General Lamadrid
93	Laprida	Laprida
94	General Arenales	General Arenales
95	Colón	Colón
96	Florencio Varela	Florencio Varela
97	General Belgrano	General Belgrano
98	Saavedra	Saavedra
99	Tornquist	Tornquist
100	Carlos Casares	Carlos Casares
101	Pellegrini	Pellegrini
102	General Viamonte	General Viamonte
103	Alberti	Alberti
104	Caseros	Caseros
105	Rivadavia	Rivadavia
106	Vicente López	Vicente López
107	Esteban Echeverría	Esteban Echeverría
108	Roque Pérez	Roque Pérez
109	González Chaves	González Chaves
110	Leandro N. Alem	Vedia

CIUDADES DE LA PROVINCIA

Fueron declaradas ciudades en virtud de las leyes o decretos que se citan:

- Avellaneda (Barracas al Sud), ley octubre 23 de 1895.
- Azul, ley octubre 23 de 1895.
- Bahía Blanca, ley octubre 23 de 1895.
- Bolívar, San Carlos de, ley septiembre 20 de 1916.
- Bragado, ley enero 10 de 1908.
- Carmen de Las Flores, ley enero 10 de 1908.
- Chacabuco, ley junio 21 de 1918.
- Chascomús, decreto julio 14 de 1873.
- Chivilcoy, decreto agosto 27 de 1892.
- Dolores (la ley de 18 de julio de 1883 cita la ciudad de Dolores al disponer el ensanche del ejido).
- General San Martín, ley noviembre 2 de 1911.
- Junín, ley enero 2 de 1906.
- La Plata, ley noviembre 19 de 1882.
- Lincoln, ley enero 10 de 1908.
- Lomas de Zamora, ley agosto 9 de 1910.
- Luján, decreto mayo 3 de 1893.
- Mar del Plata, ley julio 25 de 1907.
- Mercedes, decreto marzo 3 de 1865.
- Necochea, ley julio 26 de 1911.
- Nueve de Julio, ley enero 10 de 1908.
- Olavarría, ley enero 10 de 1908.
- Pehuajó, ley enero 10 de 1908.
- Pergamino, ley octubre 23 de 1895.
- Quilmes, ley agosto 2 de 1916.
- San Fernando, ley julio 3 de 1909.
- San Nicolás (por resolución del Congreso de Tucumán), noviembre 24 de 1819.
- San Pedro, ley julio 25 de 1907.
- Tandil, ley octubre 23 de 1895.
- Tres Arroyos, ley enero 10 de 1908.
- Veinticinco de Mayo, ley enero 10 de 1908.
- Zárate, ley julio 3 de 1909.

LAGUNAS FISCALES

La determinación de los derechos del Estado y de los particulares en las lagunas fiscales de la Provincia, no ha podido hacerse, porque ha debido establecerse en base a mensuras particulares, muchas de las cuales datan de épocas lejanas, no concordando con las condiciones del terreno.

Con el fin de subsanar las dificultades que se han presentado, es que por decreto de fecha 18 de julio de 1923, se ordenó la mensura y deslinde de las lagunas fiscales, en forma que no haya duda sobre la extensión real de la superficie fiscal y particular.

Se comenzarán los trabajos de campaña en las lagunas «La Salada Grande» y «La Salada Chica», ubicadas en el partido de General Lavalle.

PROPIEDADES DE LA PROVINCIA

Con respecto a los puntos más debatidos sobre propiedades de la Provincia, a continuación se enuncian los antecedentes sobre límites entre la provincia de Buenos Aires y el Territorio de Río Negro, y una relación de los hechos tendientes a justificar el carácter de propiedad que la misma tiene sobre la laguna de Mar Chiquita, ubicada en el partido de Junín:

I

El Juez de Paz de Patagones, que interviene en un juicio sobre desalojamiento de parte de la isla del Carbón, seguido por doña Cayetana Castro Guerrero contra los señores Isidro Olivares y Domingo Manfredi, decretó desahucio y libró oficio al Subprefecto de Patagones, a fin de que procediera a dar cumplimiento a la orden de lanzamiento, quien se creyó en el deber de dar cuenta de la orden recibida al Juez letrado del Territorio de Río Negro. Este magistrado estimó que la isla del Carbón se hallaba en jurisdicción nacional, por lo que, sin plantear contienda de competencia, sino un conflicto jurisdiccional, ordenó al Subprefecto que se abstuviera de dar cumplimiento a la orden del Juez de Patagones. En estas condiciones, fué llevado el asunto ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación, para que dirimiera el conflicto, lo que ha hecho en su acuerdo último.

Dice el Tribunal que la isla del Carbón está situada en el Río Negro, que forma en esa parte el límite entre el Territorio del mismo nombre y la provincia de Buenos Aires, como se estableció en el artículo 1º, inciso 3º de la Ley número 1532, que fija los límites del territorio de la Gobernación de Río Negro.

No expresándose en dicha ley que el límite del territorio sea alguna de las riberas del Río Negro, sino el río mismo, debe entenderse que la línea limítrofe pasa por el medio del cauce o canal, y en el caso de existir varios, por el centro del canal o cauce principal o más profundo, por ser esta regla universalmente aceptada en punto a límites entre Estados o naciones. (*Missouri versus Kéntucky*, 11 Wallace 395; *Hanly versus Aukouy*, Wheaton 374).

Añade la Corte que el inmueble de cuyo desalojamiento se trata en la especie sublite, se halla situado al norte del canal principal del Río Negro, o sea entre dicho canal y la ribera correspondiente a la provincia de Buenos Aires, según ha informado el Ministerio del Interior. No se ha alegado que el cauce principal tuviese, en la época en que se fijaron los límites del Territorio del Río Negro, una situación diferente a la que tiene en la actualidad con respecto a la isla del Carbón.

Termina la Corte mandando devolver las actuaciones al Juez de Paz de Patagones, para que lleve adelante su procedimiento, debiendo hacerse saber lo resuelto por el Tribunal al Juez letrado de Río Negro.

II

Fundaba el actor su acción diciendo que en el año 1900 compró una fracción de campo en Junín, y en 1903 otra fracción en General Arenales, ambas con frente a la laguna de Mar Chiquita, la que poco después pobló con crías de pejerreyes, que por la calidad del agua pronto se multiplicaron. En el año 1917, el Gobierno de Buenos Aires acordó a un señor Tassara una concesión de pesca en dicha laguna. Pero como los campos que rodean la laguna Mar Chiquita pertenecen a particulares, para facilitar al concesionario el acceso a la misma, resolvió en 1920 abrir un camino hasta la laguna, derribando alambrados, lo que motivó interposición de in-

terdicto por otros propietarios a quienes afectaba el referido camino, cuyos juicios de interdicto fueron fallados por la Corte Suprema, mandando restablecer los alambrados y haciendo cesar la intervención de la fuerza pública que amparaba al concesionario. Pero en 1921 vuelve el Gobierno a otorgar al mencionado Tassara una nueva concesión de pesca en la misma laguna, por el término de tres años y consiguió establecerse en la orilla de aquélla, con sus aparatos de pesca, y dió comiezo a la explotación de la misma y a remitir pescado desde la Estación Agustina a Buenos Aires y a otros mercados.

Afirmaba el actor que la laguna Mar Chiquita no es navegable, a no ser para lanchas o embarcaciones no mayores de quince toneladas, habiéndose dado el caso de que alguna vez estuviera seca. De ahí deducía la falta de derecho del Gobierno para ejercer sobre la laguna actos de la naturaleza del que motiva el pleito, con lo que traba el libre derecho de pesca de los ribereños, reconocido por la ley. El Gobierno reconoció algunos de los hechos en que se basa la demanda, y llegó a establecerse, en la prueba, que la laguna materia de la controversia no es navegable en el sentido legal, esto es, por buques de más de cien toneladas; que todas las tierras que circundan la laguna se encuentran en el dominio privado, y que el Gobierno permite a los ribereños pescar en la medida de las necesidades de éstos y sus familias, impidiéndoles extraer pescado con fines de lucro.

Había sugerido el Gobierno una fórmula de conciliación que la Corte examinó y declaró inadmisibile.

Dijo el Tribunal que los lagos, y por identidad de motivos las lagunas, se encuentran sometidos por la ley común a regímenes diferentes, según sean o no navegables. Los navegables son bienes públicos del Estado, y su uso y goce pertenece a todas las personas. Respecto de la propiedad de los no navegables, no existe, en la ley civil, disposición expresa, aun cuando por aplicación de los principios generales de nuestro derecho, resulta evidente que ella corresponde al dueño de la tierra en que se ha formado el lago o laguna, y a sus sucesores (Código Civil, 2342, inciso 1º, 2347, 2518 y 2578). La laguna Mar Chiquita no es navegable, y la demandada, dueña originaria de la tierra, no enajenó el dominio de la que forma el lecho, según lo reconoce el actor y se desprende

del título otorgado al primer adquirente del inmueble de aquél, en el que se fija como límite del terreno enajenado la citada laguna. Es, pues, un bien que forma parte del patrimonio privado de la Provincia y sobre el cual los propietarios de las tierras colindantes sólo tienen el derecho de usar y gozar de ella conforme a lo dispuesto por el artículo 2349 del Código citado: «El uso y goce de los lagos que no sean navegables pertenecen a los propietarios ribereños».

Si bien es cierto que una interpretación puramente literal del texto transcrito podría llevar a conclusiones favorables a la tesis sustentada por la demanda, esto es, a reconocer a los propietarios colindantes un derecho real de usufructo sobre la laguna, tal solución, que implicaría atribuir a dichos ribereños todo el dominio útil del lago o laguna, resulta, sin embargo, inaceptable, por ser incompatible con la naturaleza y caracteres del mencionado derecho real, y porque de hecho, extinguiría la propiedad de la laguna, no obstante reconocerse que ella no corresponde a los dueños de las tierras limítrofes con el agua, sino al Estado provincial. Si se aceptare dicha conclusión, la Provincia, propietaria de la laguna, quedaría privada de todo beneficio actual y de toda perspectiva de beneficio en el futuro, dada la circunstancia de ser ilimitados, en cuanto al tiempo, el uso y goce concedidos por la ley a los colindantes. Sería, agrega la Corte, un usufructo perpetuo, que se transmitiría con el dominio.

Y sigue diciendo:

«Es igualmente inadmisibles la tesis de la demandada, según la cual el beneficio acordado a los ribereños constituye el derecho real de uso reglamentario en los artículos 2948 y siguientes del Código Civil, pues tal solución se hallaría en pugna con los caracteres peculiares atribuidos por la ley de este último derecho. En efecto; el uso y goce de los ribereños es, por su naturaleza, perpetuo, mientras que el derecho real de uso es temporal y se extingue por las mismas causas que el usufructo, vale decir, que su duración no puede exceder de la vida del usuario».

El derecho de los ribereños es inherente a la posesión de las tierras contiguas a los lagos, en tanto que el del usuario corresponde a la persona, sin dependencia de la posesión de algún inmueble, y se extingue con el titular del derecho. El uso y goce de los propietarios colindantes con los lagos, tiene

su origen en la ley misma, y en cambio, el derecho real de su uso sólo se adquiere por contrato, por acto de última voluntad o por prescripción.

La única interpretación que armoniza con las condiciones peculiares del derecho conferido por el artículo 2349, con la existencia del derecho de propiedad sobre la laguna considerada independiente del dominio de las tierras colindantes y con los antecedentes especiales de la legislación provincial, es la que atribuye a ese derecho de los ribereños el alcance de una servidumbre establecida por la ley en beneficio de los fundos linderos, y que se justifica con una compensación por los perjuicios que ocasiona a dichas propiedades la vecindad de los lagos, por los frecuentes desbordamientos de sus aguas. Es, en efecto, una servidumbre predial, por su carácter de perpetuo, que no reviste ninguno de los derechos precedentemente examinados, por ser inseparable de la posesión de las tierras ribereñas y por ser establecido a favor del poseedor de una heredad sobre otra heredad ajena, para utilidad de la primera. Concilia los derechos de los propietarios de los fundos ribereños con los del propietario de la laguna, porque es de la naturaleza de dichas servidumbres el no poder ser ejercidas sino en el interés del fundo dominante y en la medida de las necesidades. Y finalmente, concuerda con la ley provincial 15 de agosto de 1871, cuyo artículo 18, incorporado a los contratos por los cuales la demandada enajenó las tierras que rodean la laguna de Mar Chiquita, establece la obligación de los compradores de no estorbar el uso de las riberas de los ríos, arroyos y grandes lagunas.

Aun cuando la restricción impuesta a los adquirentes de las tierras no se refiera a las lagunas mismas, sino a sus márgenes o riberas, traduce, sin embargo, el propósito inequívoco de la vendedora de conservar los medios de hacer efectivo su dominio sobre dichas lagunas y de reconocer a los ribereños solamente un derecho limitado que armoniza con la inteligencia acordada en los párrafos precedentes al artículo 2349 del Código Civil, toda vez que la restricción contractual de que se trata, sería incompatible con la atribución a los colindantes de todo el uso y todo el goce de la laguna.

Los propietarios de los lagos que no son navegables, conservan, pues, todos los atributos inherentes a su derecho de propiedad que no estén afectados por la servidumbre, y por

lo tanto, la facultad de usar, gozar y disponer de los beneficios de dichos lagos, en lo que exceda las necesidades de los fundos colindantes.

La concesión otorgada por el Gobierno de la Provincia a Tassara, para pescar en la laguna Mar Chiquita, ha dejado a salvo los derechos de los propietarios ribereños, y no aparece, de los presentes autos, que el ejercicio de las facultades acordadas al concesionario sea incompatible con el de la servidumbre o que impida que los colindantes puedan extraer de la laguna el pescado necesario para las necesidades de sus respectivos establecimientos.

El demandante tampoco ha logrado acreditar la adquisición del derecho de usufructo, en virtud de la prescripción, pues no ha demostrado haber ejercido, durante el término fijado por la ley, derechos más extensos que los que corresponden a la servidumbre activa, reconocido a favor de sus inmuebles colindantes. El hecho de reconocer que sólo recientemente ha iniciado una pequeña explotación de pesca, con el propósito de contestar a la opresión del Gobierno de la Provincia, excluye hasta la posibilidad de que haya gozado de la laguna como usufructuario.

Termina la Corte absolviendo a la provincia de Buenos Aires de la demanda promovida.

CATEOS Y MINAS

Esta Sección lleva, en la actualidad, un registro de solicitudes de cateos y minas, con lo que se dará una orientación apropiada que sirve para facilitar la acción en el futuro y la confección del catastro y patrón de cateos y minas.

MÁQUINAS Y ELECTRICIDAD



ESTUDIOS Y PROYECTOS

Los proyectos estudiados por la Sección pueden clasificarse, según su naturaleza, en proyectos de instalaciones eléctricas y mecánicas y estudios de contratos de luz y reglamentaciones. A los primeros corresponden: los realizados para el edificio del ex Departamento de Ingenieros, Ministerio de Gobierno (parcial), Escribanía de Gobierno (parcial), Fiscalía de Estado, Tribunales (parcial), casillas de la Comisión Deportiva del Bosque, Vivero del mismo, Asistencia Pública (nuevo edificio), Oficina Química (parcial), Escuela de Parteras y Hospital Misericordia (parciales), Patronato de Menores en Abasto, Ronda en el Bosque, etc. Todos ellos, como se ve, en la ciudad de La Plata. En cuanto a los que se refieren a otras localidades de la Provincia, se pueden citar los siguientes: Asistencia Pública en Miramar y San Martín, Escuela de Fruticultura de Dolores, Usina Eléctrica de Bartolomé Mitre, futuros Hospitales Regionales de Azul, Chivilcoy, Pehuajó, Lobos, Junín, General Villegas, y Policlínicos de Bahía Blanca y Pergamino. Estos son, por ahora, parciales y relativos a los pabellones que en cada caso ha proyectado la Dirección de Arquitectura.

Entre los proyectos de instalaciones mecánicas pueden citarse: los proyectos de instalaciones de calefacción, que han sido confeccionados para la mayor parte de los edificios o construcciones mencionadas an-

teriormente; lavaderos en los Hospitales de Niños y San Juan de Dios, en esta ciudad; instalación de calefacción central del Palacio de la Legislatura, nueva instalación de ascensor en el mismo, instalaciones de nuevas calderas y cámara frigorífica en el Hospital Melchor Romero; instalaciones nuevas para suministro de luz, fuerza motriz y agua del edificio ocupado actualmente por el Patronato de Menores en Villa Elisa, etc.

Dentro de las reglamentaciones, la Sección tiene a estudio un proyecto de reglamentación del uso y manejo de las trilladoras y máquinas agrícolas, que lo someterá a la aprobación de la Superioridad.

Con mucha frecuencia, las municipalidades de la Provincia solicitan al Superior Gobierno la cooperación de los técnicos de esta Sección, para el estudio de los contratos de alumbrado público respectivos. Se han estudiado, entre otros, los contratos correspondientes a las localidades de: Bartolomé Mitre, Bragado, Junín, Pehuajó, General Villegas, Navarro, Coronel Dorrego, Tandil, Guaminí, Bolívar, Chascomús, etc.

Por decreto del Poder Ejecutivo, esta Dirección intervino en el estudio y confección del proyecto de la Usina Eléctrica Oficial de La Plata, asunto iniciado por la Municipalidad a mediados del año próximo pasado.

INSPECCIONES Y PRUEBAS

Las inspecciones realizadas por el personal de la Sección, pueden agruparse de la siguiente manera: Usinas Eléctricas, alumbrado público, medidores eléctricos, calderas fijas y locomotoras.

Como ya se ha manifestado, la mayoría de las municipalidades de la Provincia carecen de técnicos especialistas, por cuyo motivo la Sección interviene en la Inspección de las usinas y sus respectivas instalaciones eléctricas, como así también, en el contrato de los medidores eléctricos, siempre a solicitud de aquéllas. Pueden citarse las inspecciones realizadas en Pehuajó, Trenque Lauquen, General Pinto, Chivilcoy, Bragado, Veinticinco de Mayo, Puan, Tandil, Chascomús, Miramar, Bartolomé Mitre, Pergamino, Junín, General Belgrano, etc.

El Departamento del Trabajo solicita muy a menudo el concurso de los técnicos de esta Sección, para la inspección de los establecimientos industriales, esencialmente en lo relativo a sus instalaciones eléctricas o mecánicas. Es así que se han realizado inspecciones en las localidades de Gándara, Castelli, Tandil, Mar del Plata, Bahía Blanca, Azul, Sierras Bayas, etc.

Las locomotoras y calderas fijas pertenecientes a los ferrocarriles de jurisdicción provincial, Midland de Buenos Aires y Provincial a Meridiano V, son inspeccionadas y sometidas a las pruebas correspondientes, periódicamente.

Debe agregarse, además, que por disposición del Gobierno se han inspeccionado las instalaciones de calderas de los establecimientos carcelarios de La Plata, San Nicolás, Mercedes, Bahía Blanca, Dolores, etc.

Los nuevos coches de la Compañía de Tranvías Eléctricos La Plata, han sido también inspeccionados, de acuerdo con el contrato de concesión.

La Sección se ha expedido en gran número de asuntos relacionados con su especialidad. Estos informes pueden clasificarse en técnicos y periciales. A los primeros corresponderían todos aquellos que se han evacuado, asesorando a otras Direcciones del Ministerio de Obras Públicas o reparticiones oficiales, en la adquisición de maquinarias, reparaciones, etc. Así, se ha tomado parte activa en el estudio de varias licitaciones de máquinas de índole diversa, destinadas a las ampliaciones de la explotación oficial de las canteras de Sierra Chica; en la compra de un grupo electrógeno para la Dirección de Hidráulica; de un motor marino para la misma; de una lancha para la Dirección de Agricultura; de autos-ambulancias para la Dirección de Higiene; de camiones para la Intendencia de Su-
ministros, etc.

Se ha expedido en asuntos relacionados con concesiones de redes telefónicas, redes de transmisión, estaciones de radio «Broadcasting», estadísticas de maquinarias motrices y generatrices de la Provincia, etc.

Los informes periciales han sido evacuados a requisición de los jueces competentes, o bien a solicitud de la Policía; en los primeros, cuando se ventilan ante los Tribunales litigios de las municipalidades con los concesionarios del alumbrado público, o en casos de accidentes del trabajo; y en los segundos, cuando ocurren accidentes debidos a la explosión de calderas, etc. Estos últimos informes han sido solicitados cuando los hechos han ocurrido en esta ciudad.

CONTROL

La relación íntima que existe entre el Superior Gobierno de la Provincia y los servicios públicos que prestan las Empresas de Gas y Electricidad de La Plata, ya que aquél paga dichos servicios, obligan a esta Sección a intervenir en múltiples cuestiones de carácter menor, como ser: instalación de nuevos focos de alumbrado público, multas a las empresas, etc. Por lo demás, esta Sección controla el consumo de energía eléctrica y gas, no sólo del alumbrado público, sino también del efectuado por las reparticiones oficiales en su gran mayoría, expidiéndose, como consecuencia, sobre las cuentas que por dicho concepto presentan al Gobierno las empresas arriba citadas.

EJECUCIÓN DE TRABAJOS

Con el escaso personal de que dispone la Sección, se han llevado a cabo trabajos de instalaciones eléctricas nuevas, en algunos casos, y de simples reparaciones en otros, con todo éxito. Deben mencionarse, en primer término, los trabajos efectuados en el edificio del ex Departamento de Ingenieros; en la Rambla de Mar del Plata (parcial), en el Palacio de Gobierno (parcial), en el Hospital Misericordia, Maternidad y Escuela de Parteras (parciales), plaza San Martín, etc. En las instalaciones de ascensores del Hospital Misericordia, Casa de Gobierno y Residencia de Gobernadores; instalación de iluminaciones especiales para la Exposición FERIA de Muestras, de Productos de Granja y de Automóviles, todas ellas llevadas a cabo en la antigua estación del Ferrocarril Sud; en el Teatro Argentino, en varias oportunidades y con motivo de festivales de beneficencia.

SECCIÓN FERROCARRILES

Los ferrocarriles sometidos a la jurisdicción provincial, reducidos en la actualidad al Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V (empresa del Estado) y al Ferrocarril Midland de Buenos Aires (empresa particular), han desarrollado durante el año 1923 su acción dentro de su cauce natural, notándose especialmente en la empresa particular una tendencia marcada al completo equilibrio de su desenvolvimiento por la desaparición paulatina de los efectos de la post-guerra, que permiten a la empresa la inversión más favorable de sus capitales en la obtención de elementos de mejora para la explotación de sus líneas, al par que el aumento considerable en el tráfico de cargas, consecuencia directa del progreso efectivo de la valiosa zona que sirve, le permiten esperar con fundamento excelentes resultados económicos de su explotación.

Si bien estas características generales pueden también hacerse extensivas al Ferrocarril Provincial al Meridiano V, con la lógica consecuencia de beneficios, éstos se ven sin embargo detenidos por la incapacidad en que se encuentra el citado ferrocarril para atender su zona de influencia, ya que la falta de galpones y especialmente la carencia de locomotoras, le impide servir en la medida de las necesidades de los cargadores que indudablemente derivarán sus cargas para otros ferrocarriles que aunque con tarifas apreciablemente más elevadas, les ofrecen en compensación mayor rapidez en los transportes. Debe sin embargo esperarse que tal estado de cosas ha de desaparecer con el aporte del material nuevo a entrar en servicio con motivo de la incorporación a la línea en explotación de los nuevos ramales en construcción, sobre cuya influencia en el desenvolvimiento general del ferrocarril la sección no puede emitir juicio fundado ya que oficialmente no tiene conocimiento de su trazado ni ha tenido participación en su estudio o aprobación.

La importancia de la red de jurisdicción provincial, queda evidenciada si se tiene en cuenta sus 1196,622,39 kilómetros que representan el 9,86 por ciento del total de los ferrocarriles que cruzan el territorio de la Provincia, sin tener en cuenta la longitud de los ramales del Ferrocarril Provin-

cial de La Plata al Meridiano V en construcción, que computados, harían elevar sensiblemente el porcentaje aludido.

La siguiente planilla indica la longitud de los diferentes ferrocarriles que cruzan el territorio de la provincia de Buenos Aires, clasificados según su trocha y en ella se ve que la red provincial representa el 87,57 por ciento de la red nacional de igual trocha (angosta 1,00 metro) siempre sin tener en cuenta los ramales proyectados en el Ferrocarril de La Plata al Meridiano V:

Cuadro No 1

CUADRO COMPARATIVO DE LOS FERROCARRILES EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Nómina de los ferrocarriles	Longitud total en kilóm.
Trocha angosta (1.000) :	
1. La Plata al Meridiano V	624,925,06
2. Midland de Buenos Aires	571,697,33
3. Compañía General de la Provincia de Buenos Aires	1,150,695,00
4. Central Córdoba	215,762,00
	<hr/>
	2,563,079,39
Trocha media (1,435) :	
5. Entre Ríos	2,397,00
6. Central de Buenos Aires	332,420,00
	<hr/>
	334,817,00
Trocha ancha (1,676) :	
7. Sud de Buenos Aires	5,409,500,00
8. Oeste de Buenos Aires	1,990,954,00
9. Central Argentino	825,551,00
10. Buenos Aires al Pacífico	891,911,00
11. Buenos Aires al Pacífico (sección Bahía Blanca y Noroeste)	730.137,30
12. Rosario a Puerto Belgrano	573,511,00
	<hr/>
	10,421,564,00
Total general	13,319,460,39
Total de jurisdicción nacional	12,122,838,00
» » provincial	1.196.622,39

El desarrollo de la actual red de jurisdicción provincial ha sido desde su iniciación, con la liberación al servicio público en junio 15 de 1909, de la sección Puente Alsina a San Sebastián del Ferrocarril Midland de Buenos Aires, el siguiente:

Cuadro No 2

Años	Longitud de la red provincial en kilómetros
1909	150,070,—
1910	150,070,—
1911	570,297,—
1912	851,152,97
1913	1,060,633,69
1914	1,196,622,39

Durante el mismo período la red de jurisdicción nacional en la Provincia, experimentó la siguiente variación:

Cuadro No 3

Años	Longitud en kilómetros
1909	8,480,700
1910	10,293,517
1911	11,273,080
1912	11,785,561
1913	11,962,368
1914	12,102,873
1915	12,122,838

Donde se ve claramente el estancamiento del progreso ferroviario producido por la guerra europea.

De la comparación de los cuadros anteriores nótase — si se tiene en cuenta que a partir de 1° de diciembre de 1912, fecha en que fué librada al servicio la sección del Ferrocarril Midland comprendida entre la estación cabecera Puente Alsina y el intercambio con los dos Ferrocarriles Sud y Oeste, con una longitud de 1400,33 kilómetros — ha quedado paralizado el aumento en las líneas particulares, correspondiendo el incremento a las líneas del Ferrocarril Provincial exclusivamente, lo que tiene su explicación en el acaparamiento de la casi totalidad del capital de la Empresa del Ferrocarril Midland por las

grandes empresas ferroviarias del país, especialmente el Sud y el Oeste, que veían en la línea primitivamente concedida a los señores Enrique Lavalle y Compañía, una amenaza a su tráfico por la competencia que la línea provincial por su carácter de Ferrocarril Agrícola y Económico estaba en condición de oponerles con evidente beneficio de la zona servida.

El total de la red provincial, en la que no existen aún ramales librados al servicio público, está formada, como indica el cuadro número 1, por: 624,925,06 kilómetros del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, y 571,697,33 kilómetros del Ferrocarril Midland de Buenos Aires, cantidades que se descomponen así:

Cuadro No 4

Ferrocarril	Línea principal	Desvíos y vías auxiliares	En % de la longitud total
La Plata al Meridiano V ...	554,305,70	70,619,36	11,32
Midland de Buenos Aires ...	518,500,33	53,197,—	9,35

Lo que hace ver un mejor aprovechamiento de las vías auxiliares por parte del Ferrocarril Midland.

La totalidad de las vías del Ferrocarril al Meridiano V está asentada sobre durmientes de madera y construída con rieles de 31 kilogramos por metro. El Ferrocarril Midland tiene 494,500,33 kilómetros sobre durmientes de madera dura, estando los restantes 24 kilómetros sobre durmientes de acero, siendo sus rieles de 27,817 kilogramos por metro.

La extensión de la línea telegráfica de las empresas tienen una longitud de hilos de 1414 kilómetros para el Meridiano V y 2068,410 para el Ferrocarril Midland.

Estos datos hacen ver una mejor construcción de la línea del Gobierno de la Provincia, lo que es lógico ya que en toda línea ferroviaria, cuanto mayores son los gastos de construcción es decir, cuanto mejor construída esté la línea, menores serán los gastos de explotación y por tanto más favorables para el público las tarifas a establecerse; principio fundamental de la política ferroviaria de los gobiernos, ya que éstos, contrariamente a las empresas privadas, no persiguen beneficios para el capital invertido en las obras.

Nótase, sin embargo, de la comparación de los datos últimamente consignados, un mayor servicio de intercomunicación

en el Ferrocarril Midland, lo que al facilitar la organización de los servicios, asegura el mejor cuidado y mayor rendimiento de las instalaciones.

El siguiente cuadro hace ver, permitiendo su comparación, las condiciones planialtimétricas de las dos líneas de jurisdicción provincial, deduciéndose la analogía general de las resistencias opuestas a la tracción en ambos ferrocarriles, pues si bien la pendiente máxima determinante es algo mayor en el Ferrocarril Midland que en el Provincial de La Plata al Meridiano V, ello lo es sobre una longitud mucho mayor.



Cuadro N.º 5

Ferrocarril	Planimetría						Altimetría								
	Rectas		Curvas				Horizontal		Rampa		Pendiente		Máximo de- terminante	Longitud Metros	
	Longitud Km.	Por ciento del total	Longitud Km.	Por ciento del total	Radio mínimo Metros	Desarrollo Metros	Relac. curva recta %	Longitud Km.	Por ciento del total	Longitud Km.	Por ciento del total				
La Plata al Meridiano V	529 733 69	95 57	24 572 01	4 43	270	421 11	4 64	264 569 21	47 74	193 819 21	54 96	95 887 24	17 30	0 006	1 500
Midland de Buenos Aires	497 345 02	95 91	21 155 31	4 09	133	88 19	4 47	182 510 00	35 19	230 790 00	44 52	105 200 33	20 29	0 0014	286 24

Como complemento del anterior y para dar una idea de las instalaciones poseídas por los ferrocarriles provinciales, se acompañan los siguientes cuadros:

Cuadro No 6

OBRAS DE ARTE

Ferrocarril	Alcantarillas			Puentes y viaductos		
	Total No	Luz Total Metros	Luz media por kilóm. de vía Metros	Total No	Luz Total Metros	Luz media por Kilóm. de vía Metros
La Plata al Meridiano V.....	02	189 00	0 30	30	1320 00	2 11
Midland de Buenos Aires	101	226 75	0 30	54	979 50	1 71

La existencia del material rodante es la normal requerida para el desarrollo de los respectivos ferrocarriles, debiéndose sin embargo hacer notar en lo referente al número de locomotoras, que en el Ferrocarril de La Plata al Meridiano V, dado su pésimo estado de conservación, se hallan imposibilitadas para prestar servicios la mayoría de las de su propiedad, habiéndose hecho indispensable alquilar cinco al Ferrocarril Midland para atender las necesidades más apremiantes de la explotación. Este estado es el que impide al citado Ferrocarril, como se dijo al principio, atender debidamente la demanda de trenes para el transporte de carga, contribuyendo en forma poderosa al desvío del tráfico hacia las empresas particulares, hecho tanto más lamentable cuanto que, por la cantidad de locomotoras de su propiedad (33), estaría el ferrocarril en condiciones de atender cómodamente todos sus compromisos.

Cuadro No 7

EDIFICIOS

Ferrocarril	Estaciones		Para administración	Para empleados	Galpones		Depósito de locomotoras	Talleres	Estanques		Casillas	
	Total	Distancia máxima entre estación Km.			Vagones y coches	Para carga			Total	Kilómetros de vía por estanque	Total	Kilómetros de vía por casilla
La Plata al Meridiano V.....	44	23,3	1	—	2	62	4	2	19	29,17	37	14 98
Midland de Buenos Aires	40	23,8	—	59	1	84	4	1	26	19,94	52	9 97



El siguiente cuadro hace ver la cantidad de locomotoras de cada ferrocarril, clasificadas por categorías:

EXISTENCIA DE LOCOMOTORAS

Cuadro No 8

Ferrocarril	Existencia total	A cada 10 kms. de vía corresponde	Clasificación de las locomotoras			
			Pasajeros	Mixtas	De carga	De maniob.
La Plata al Meridiano V	33	0,53	—	20	10	3
Midland de Buenos Aires	39	0,68	—	31	—	8

Lo que demuestra una mayor densidad de elementos de tracción para el Ferrocarril Midland de Buenos Aires.

En lo referente al demás material rodante, las existencias son suficientes para el desarrollo de la explotación. Su estado de conservación es bueno en el Ferrocarril Midland, notándose falta de mantenimiento, especialmente pintura, en el del Ferrocarril al Meridiano V.

Los cuadros que se insertan a continuación hacen ver la existencia de material rodante en ambos ferrocarriles:

EXISTENCIA DE COCHES

Cuadro No 9

Ferrocarril	Total	Ejes	Asientos	Camas	En término medio corresponden a 10 kms. de vía		
					Coches	Ejes	Asient.
La Plata al Meridiano V	28	112	401	16	0 51	2 02	7 25
Midland de Buenos Aires	28	112	312	20	0 54	2 16	6 01

EXISTENCIA DE FURGONES

Cuadro No 10

Ferrocarril	Total	Ejes	En término medio corresponden a 10 kms. de vía	
			Furgones	Ejes
La Plata al Meridiano V	21	54	0 38	0 97
Midland de Buenos Aires	26	94	0 50	1 81

Cuadro No 11

EXISTENCIA DE VAGONES DE CARGA

Ferrocarril	Total	Clasificación				Total de ejes	Carga máxima toneladas	Corresponde a 10 kilóm. de vía			
		Cubiertos	Cajones	Plataformas	Hacienda			Vagones	Ejes	Carga máxima toneladas	Carga máxima por eje
La Plata al Meridiano V	899	452	150	150	147	3596	26 970	16,25	65,02	487,70	7,50
Midland de Buenos Aires	787	493	153	21	120	3148	23 610	15,15	60,70	455,35	7,50

Cuadro No 12

EXISTENCIA DE COCHES Y VAGONES ESPECIALES

Ferrocarril	COCHES								VAGONES						
	Coches en servicio				Cocinas				Estanque			Conferencias	Auxiliar	Balasto	Quinchés
	Total	Ejes	Asientos	Camas	Total	Ejes	Asiento cama	Total	Total	Ejes	Capacidad m ³				
La Plata al Meridiano V....	2	8	—	7	1	4	—	16	10	40	200	1	—	—	—
Midland de Buenos Aires	5	20	22	10	1	4	6	34	1	4	30	—	1	30	2

El cuadro número 11, hace ver claramente lo aseverado anteriormente: el Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V tiene mayor número y densidad de vehículos que el Ferrocarril Midland para atender su tráfico de cargas; sin embargo, lo realiza en forma deficiente por la falta de locomotoras.

Todos los valores consignados en los cuadros anteriores se verán mejorados por la incorporación al servicio de elementos nuevos o transformados, cuyas cantidades es imposible precisar con exactitud hasta tanto no se reciban las comunicaciones pertinentes de las empresas, las que necesariamente se demoran, dado que la incorporación se realiza paulatinamente; sin embargo, los consignados permiten la formación de una idea exacta de los hechos existentes.

A las mencionadas debe agregarse, por encontrarse aún bajo la jurisdicción provincial, la sección del Ferrocarril del Sud, comprendida entre las estaciones Stroeder y Patagones, parte de la sección Bahía Blanca y Patagones, primitivamente concedida al Ferrocarril Pacífico.

Esta sección, cuya longitud es de 90,452,17 kilómetros, fué librada al servicio público con carácter provisorio el día 18 de abril de 1922, de acuerdo con la autorización acordada por resolución del Poder Ejecutivo de fecha marzo 26 del mismo, y está construída con rieles de 34,720 kilogramos por metro lineal asentados sobre durmientes de madera dura, a razón de 1312 durmientes por kilómetro, estando los desvíos, excepto los cambios y algunos desvíos de la estación Patagones, asentados sobre durmientes de hierro fundido.

El desagüe está asegurado mediante 34 alcantarillas y caños de cemento armado; existen 27 pasos a nivel, de los cuales 22 son públicos y cinco particulares.

Estando esta sección unida y servida por la empresa del Ferrocarril Sud, sometida a la jurisdicción nacional a la que quedará incorporada una vez que sea librada definitivamente al servicio público, la Sección no cree oportuno agregar datos estadísticos de ella ya que virtualmente puede ser considerada fuera de la red provincial.

En la actualidad hállase en tramitación el expediente letra S, número 302 del año 1923, en el que la empresa solicita aprobación de los planos definitivos de las obras construídas.

En cuanto a los resultados de la explotación de los ferrocarriles de jurisdicción provincial, debe notarse que se ha iniciado francamente un período de positivos beneficios ya que los productos han excedido a los gastos de explotación en cantidades dignas de ser tomadas en consideración.

Los cuadros siguientes muestran un resumen de los productos y gastos durante el año 1922, no siendo posible acompañar los de 1923 por no estar aún ajustados.

Cuadro No 13

PRODUCTOS DE EXPLOTACIÓN EN PESOS ORO

	Ferrocarril al Meri- diano V	Ferrocarril Midland
Pasajeros	78 943,37	128 255,90
Exceso de equipaje.....	1 118,83	1 806,31
Encomiendas.....	42 995,84	71 237,57
Cargas	867 332,11	956 160,68
Telégrafo	5 056,92	7 493,15
Almacenaje	3 188,29	32 592,13
Trenes especiales	377,30	143,35
Arrendamientos.....	148,60	—
Avisos	411,29	1 112,51
Varios	25 686,14	48 953,44
Total	1 025 259,69	1 248 695,04

Cuadro N° 14

GASTOS DE EXPLOTACIÓN EN PESOS ORO

	Ferrocarril al Meri- diano V	Ferrocarril Midland
Gastos directos:		
Tracción	450 523,34	484 535,68
Movimiento	67 756,61	131 924,43
Gastos indirectos:		
Vías y obras	162 763,96	231 986,92
Tráfico	226 129,09	176 165,55
Dirrección	79 106,60	157 379,53
Total.....	956 279,60	1 181 941,76

Valores que hacen ver durante el año 1922, un excedente de los productos sobre los gastos de explotación:

Ferrocarril de La Plata al Meridiano V	68.980,09
Ferrocarril Midland de Buenos Aires	101.068,73

Los siguientes cuadros muestran la distribución de los gastos y productos de explotación, clasificados según su naturaleza:

Cuadro No 22.

GASTOS DE EXPLOTACIÓN EN PESOS ORO

	GASTOS DIRECTOS			GASTOS INDIRECTOS			GASTOS TOTALES					
	Tracción y movimiento			Vías y obras, Tráfico y Dirección								
	Total	Por km. de vía	Por 1000 km. de Locom. Trenes	Total	Por km. de vía	Por 1000 km. de Locom. Trenes	Total	Por km. de vía	Por 1000 km. de Locom. Trenes			
Ferrocarril												
La Plata al Meridiano V.....	587 480 73	860 07	575 98	758 67	418 798 42	670 16	402 05	591 14	956 279 15	1530 23	918 03	1349 81
Midland de Buenos Aires	608 765 38	1064 88	582 41	824 18	565 482 00	989 12	541 00	755 07	1 174 247 38	2063 97	1123 30	1589 76

Cuadro No 23

DISTRIBUCIÓN PROPORCIONAL DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN EN PESOS ORO

	Vías y obras			Fracción			Movimiento			Tráfico			Dirección		
	Total	Sobre los productos	Sobre los gastos	Total	Sobre los productos	Sobre los gastos	Total	Sobre los productos	Sobre los gastos	Total	Sobre los productos	Sobre los gastos	Total	Sobre los productos	Sobre los gastos
Ferrocarril															
La Plata a Meridiano V.....	162 763,96	15 87	17 02	420 523,94	41 02	56 60	163 957,39	11 41	12 58	176 927,86	17 26	18 51	79 106,60	7 71	8 27
Midland de Buenos Aires	231 936,92	18 57	19 75	476 840,95	38 19	40 61	131 924,43	10 56	11 23	176 165,55	14 11	15 00	157 379,53	12 60	13 40

DISTRIBUCIÓN PROPORCIONAL DE LOS PRODUCTOS DE EXPLOTACIÓN, EN PESOS ORO

Ferrocarriil	Pasajeros			Exceso de Equipaje			Encomiendas			Cargas		
	Total	Por kilom. de vía	Proporción sobre el total	Total	Por kilom. de vía	Proporción sobre el total	Total	Por kilom. de vía	Proporción sobre el total	Total	Por kilom. de vía	Proporción sobre el total
La Plata a Meridiano V	78 943 37	126 32	7 70	1 118 83	1 79	0 11	42 985 84	68 80	4 19	867 332 11	1 387 89	84 60
Midland de Buenos Aires	128 235 90	224 34	10 27	1 806 31	3 15	0 14	71 237 57	124 61	5 71	956 160 68	1 672 49	76 57

Ferrocarriil	Telégrafo			Almacenaje			Colocación de avisos			Arrendam.		Trenes extraordinarios			Varios			Total de productos de explotación		
	Total	Por kilom. de vía	Prop. sobre el total	Total	Por kilom. de vía	Prop. sobre el total	Total	Prop. sobre el total	Total	Prop. sobre el total	Total	Por kilom. de vía	Prop. sobre los gastos de explotación	Total	Por kilom. de vía	Prop. sobre los gastos de explotación	Total	Por 1000 km. de locomotoras	Por 1000 km. de trenes	Prop. sobre los gastos de explotación
La Plata a Meridiano V .	5 056 72	8 09	0 49	3 188 29	5 10	0 31	411 29	149 60	0 014	377 30	25 696 14	1 025 259 69	1 640 61	984 25	1 447 18	172 21	1 194 64	1 690 55	105 64	
Midland de Buenos Aires	7 493 15	13 11	0 60	33 532 15	64 77	2 69	1 112 51	—	—	143 35	48 953 49	1 248 635 04	1 184 19	1 194 64	1 690 55	105 64	1 194 64	1 690 55	105 64	

El estado de los capitales de la Empresa del Ferrocarril Midland de Buenos Aires, es el siguiente:

	\$ o/s.
Capital reconocido, por kilómetro	25.000
Capital autorizado	22.680.000
Capital realizado	15.417.410

Formación del capital realizado:

Obligaciones con interés anual (4 %):

\$ 15.417.410 = 616.696,40 o/s.

	\$ o/s.
Acciones ordinarias	2.520.000
Acciones preferidas	5.040.000
Debentures	15.120.000
	<hr/>
	22.680.000

Menos:

	\$ o/s.	\$ o/s.
Debentures autorizados	15.120.000	
Debentures emitidos	7.857.410	7.262.590
	<hr/>	<hr/>
		15.417.410

La cantidad de pesos 616.696,40 oro sellado, a pagar por año como interés fijo, por obligaciones y acciones preferidas:

	\$ o/s.
Acciones ordinarias, 4 %	100.800,00
Acciones preferidas, 4 %	201.000,00
Debentures, 4 %	314.296,40
	<hr/>
Total	616.696,40

Los cuadros siguientes muestran la distribución de los gastos de explotación en los dos ferrocarriles de jurisdicción provincial:

VIA Y OBRAS EN PESOS ORO

Cuadro No 15

Ferrocarriil	Superintendencia	Via	Balasto	Obras de arte	Edificios Señales, cercas	Talleres, gal- pones y mesas gritarias	Telégrafo y teléfono	Utiles de trabajo	Total	Por kilómetro
Ferrocarriil de La Plata a Meridiano V	10 668,18	100 990,96	7 526,97	238,76	24 480,77	104,31	7 887,19	10 897,78	162 763,96	280,44
Ferrocarriil Midland de Buenos Aires	33 562,20	118 805,24	11 873,21	23 157,97	31 821,10	2 058,99	10 473,78	10 124,43	231 936,92	405,70

Estos resultados corroboran lo que se afirmó más arriba sobre los gastos de mantenimiento con relacion al capital empleado en la construcción de las obras del Gobierno y de las compañías particulares.

TRACCIÓN —SERVICIO DE LOCOMOTORAS, EN PESOS ORO

Cuadro No 16

Ferrocarriil	Superinten- dencia	Sueldos y jornales	Combustibles	Agua	Lubrificación y varios	Conservación y movimiento de locomotoras	Total
Ferrocarriil La Plata a Meridiano V...	11 112,35	121 522,16	151 078,64	6 806,—	40 071,94	87 714,06	420 523,34
Ferrocarriil Midland de Buenos Aires.	14 678,51	89 144,17	263 371,05	8 029,30	15 277,79	80 340,24	476 840,95

Cuadro No 17

MOVIMIENTO. — SERVICIO DE TRENES Y VEHÍCULOS

Ferrocarril	Servicio de trenes	Servicio de vehículos	Conservación y renovación de vehículos		Total
			Para el servicio de pasajeros	Para el servicio de cargas	
Ferrocarril La Plata al Meridiano V.	11 606,80	11 357,34	55 230,87	56 418,82	116 957,39
Ferrocarril Midland de Buenos Aires	7 442,70	9 348,08	48 232,81	86 241,52	131 924,43

Cuadro No 18

TRÁFICO, EN PESOS ORO

Ferrocarril	Superintendencia	Estaciones		Guardas de pasos a nivel	Avisos itinerarios gastos generales etc.	Total	Por kilómetro de vía
		Total	Por estación				
Ferrocarril La Plata a Meridiano V. . .	28 943,89	135 888,19	3 088,37	12 570,62	1 217,00	176 927,86	2-83,12
Ferrocarril Midland de Buenos Aires. .	26 535,91	140 614,50	3 516,12	5 337,18	3 677,96	176 165,55	304,14

Cuadro No 19

DIRECCIÓN, EN PÉSO ORO

	Directorio en el exterior	Representación en el país	Administración	Gastos Judiciales	Gastos de Ofic. de Ajustes	Franqueo y telegramas	Seguros contra incendio	Asistencia médica	Impuesto y cargas municipales	Varios	Total	Por kilómetro de vía
Ferrocarril												
Ferrocarril La Plata a Me- ridiano V	—	—	67 518,30	—	1 504,80	110,52	—	145,20	—	9 227,78	79 106,60	126,58
Ferrocarril Midland de Bue- nos Aires	23 614,26	21 376,53	73 642,72	6 966,96	2 383,09	579,78	8 277,24	1 703,83	251,64	18 583,48	157 379,53	275 28

La explotación general de los ferrocarriles de jurisdicción provincial, se llevan a cabo, como se ha dicho, en condiciones normales, existiendo en la actualidad una marcada tendencia a la mejora general de los servicios, hecho al que no es extraña la mayor frecuencia con que se efectúan las inspecciones a las respectivas líneas por parte del personal de los Inspectores de esta sección, ya que con la observación continuada de las deficiencias del servicio, se ha conseguido en muchos casos la eliminación de anormalidades que se oponían al buen servicio; cuéntase entre éstas, en primer término, el cuidado de los pasos a nivel y en general el encauzamiento de la Empresa del Ferrocarril Midland en el camino indicado estrictamente por las disposiciones vigentes; falta, sin embargo, mucho que hacer, en ese sentido, en el Ferrocarril de La Plata al Meridiano V y ello ha de conseguirse a no dudarlo por la regularización del funcionamiento de todos los resortes que lo constituyen, dado el empeño que todas las secciones parecen poner para que así sea.

Como ya lo ha observado en alguna ocasión esta sección, se hace necesario, en el Ferrocarril Provincial, la organización de sus talleres en forma que puedan prestar los servicios a que están destinados.

Es importante y de suma urgencia regularizar la situación en que se encuentra el cruce del Ferrocarril de La Plata al Meridiano V con el de Rosario a Puerto Belgrano ya que habiendo transcurrido con exceso los plazos dentro de los cuales el Gobierno de la Provincia debió realizar en él las obras contratadas, puede en cualquier momento la otra Empresa iniciar acciones de distinto carácter de cuyo resultado la Provincia y su ferrocarril serían los perjudicados.

Debe también hacerse notar en cuanto a las relaciones del Ferrocarril Provincial con las otras empresas, la situación completamente anormal e irregular en que funciona el empalme Ingeniero de Madrid con el Ferrocarril Midland; cuyo contrato de funcionamiento ha caducado hace tiempo en virtud de haber sido denunciado con fecha 13 de septiembre de 1921.

Por el artículo 16 del contrato, y así lo hace constar en su artículo 1º la resolución del Poder Ejecutivo de fecha septiembre 5 de 1921 que ordena la denuncia, la caducidad

se haría efectiva a los *seis meses* de producida aquélla, de modo pues, que el empalme citado funciona desde el 13 de marzo de 1922, es decir, hace cerca de dos años, en forma irregular y sin un contrato que rijan su desenvolvimiento.

Por el artículo 3º de la resolución mencionada más arriba, la Junta Consultiva del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, quedó autorizada para negociar *ad referendum* del Poder Ejecutivo nuevas estipulaciones y convenios sin que hasta la fecha esta sección tenga conocimiento de que se haya llegado a ningún acuerdo regular.

Es a juicio de esta sección urgente normalizar el funcionamiento del empalme, ya que con la prolongación en la aplicación de las tarifas del antiguo contrato se perjudican grandemente los intereses del Ferrocarril Provincial que no obtiene de ellas la parte proporcional al trabajo que realiza como sería lógico y equitativo, ya que la tarificación en práctica sólo beneficia al Ferrocarril Midland, como lo han informado repetidas veces las autoridades del Ferrocarril Provincial, la Dirección de Ferrocarriles, en la misma Junta Consultiva en cuyo informe se fundamenta la resolución del Poder Ejecutivo ordenando la denuncia del contrato. (Expediente letra M, número 120, año 1918).

Los siguientes cuadros demuestran el tráfico de cargas habido en el empalme entre los años 1915 y 1921 y de él se deduce la importancia del intercambio y la consiguiente necesidad de su normal funcionamiento.

Cuadro No 20

TRÁFICO DESPACHADO POR EL FERROCARRIL MIDLAND POR EL EMPALME
INGENIERO DE MADRID

Ejercicios económicos	Cargas generales	Pasto	Cereales	Total en toneladas	Janas de hacienda
1915/1916	43	—	108	151	—
1916/1917	118	74	303	495	1 470,6
1917/1918	312	10	6 624	6 949	1 242,6
1918/1919	167	—	4 894	5 061	1 235,5
1919/1920	600	—	17 764	18 433	816,7
1920/1921	511	—	12 633	12 633	1 176,—
Total de tráfico despachado	1820	84	41 818	43 722	5 941,4

TRÁFICO ENTREGADO POR EL FERROCARRIL MERIDIANO V POR EL EMPALME
INGENIERO DE MADRID

Ejercicios económicos	Cargas generales	Pasto	Lana y cueros	Cereales	Total de toneladas	Janas de haciendas
1915/1916	12	28	—	695	375	—
1916/1917	82	138	—	1 980	2 200	439,5
1917/1918	261	237	8	3 210	3 716	680,3
1918/1919	630	379	116	7 423	8 548	958,7
1919/1920	579	476	186	7 372	8 613	974,3
1920/1921	342	8	46	2 402	2 858	761,5
Total de tráfico recibido	1906	1266	356	23 142	26 670	3 824,3

PRODUCIDO BRUTO DE LOS FERROCARRILES DE JURISDICCIÓN PROVINCIAL
DURANTE EL AÑO 1924

Meses	Ferrocarril Midland de Buenos Aires	Ferrocarril Provincial al Meridiano V	Total \$ m.n
Enero	326 325,00	240 653,33	566 978,33
Febrero	398 460,00	252 246,74	650,706,74
Marzo			
Abril			
Mayo			
Junio			
Julio			
Agosto			
Septiembre			
Octubre			
Noviembre			
Diciembre			

Estas cantidades son de acuerdo con los partes semanales que elevan a esta Dirección ambos Ferrocarriles.

Los servicios del Ferrocarril Midland mejoran visiblemente como consecuencia del resultado de los últimos ejercicios financieros que prometen muy halagüeñas perspectivas. Ello explica la confección del balasto en ejecución hasta el kilómetro 94, a ampliarse según informes que posee esta sección, hasta el kilómetro 103 y el proyecto, a estudio de las autoridades del ferrocarril, del cambio de la enrielladura en la sección local.

Otra prueba del éxito financiero de la empresa lo constituye el pedido recientemente formulado y actualmente en trámite, de reconocimiento de aumento del capital, ya que con ello, la Empresa, reconociendo el aumento de sus ganancias, trata de diluirlas en un mayor capital reconocido para alejar la posibilidad de una intervención del Gobierno en sus tarifas, que en muchos casos igualan a las de las empresas de trocha ancha, a pesar del carácter agrícola y económico de la concesión de la línea provincial. Sería interesante a este respecto que la Fiscalía de Cuentas realizara un estudio comparativo de las tarifas existentes en los diversos ferrocarriles que corren paralelos y próximos al Midland, para determinar si las tarifas de este último están de acuerdo con el carácter económico de la explotación.

Con referencia al desarrollo de las funciones propias de esta sección, debe hacerse notar en primer término la dificultad con que ha tropezado siempre por la falta de una legislación completa que permita encuadrar dentro de sus términos todos los actos de los ferrocarriles en explotación.

En efecto, la existencia de dos leyes de ferrocarriles en la Provincia: la Ley General de Ferrocarriles y la de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos, hace que esta sección se vea precisada a aplicar ambas simultáneamente, tratando de encontrar en una las normas y disposiciones que faltan en la otra; trae ello con sus inconvenientes naturales, los emanados de la distinta interpretación sobre la oportunidad de la aplicación de una u otra, que importan dificultades para el desempeño de la sección que sería oportuno tratar de subsanar.

Por otra parte, la aplicación de la Ley sobre Ferrocarriles Agrícolas y Económicos, en los casos de urgencia, no puede hacerse con la premura que la gravedad de los casos requeriría, ya que en muchos de sus artículos se establece que es el Poder Ejecutivo quien debe decretar las medidas previstas.

No intenta esta sección discutir ni siquiera sea superficialmente la eficacia de una medida ordenada por el Poder Ejecutivo, pero quiere sí, hacer notar que en los casos de mal estado de material rodante, el tiempo que necesariamente debe emplearse para obtener la resolución del Poder

Ejecutivo, puede hacer que se produzcan serios accidentes que se evitarían con una intervención inmediata, como puede tener la Dirección de Ferrocarriles, cuyos Inspectores se encuentran permanentemente al tanto de lo que ocurre en las líneas de su jurisdicción. Tal es el criterio que guía el espíritu de la legislación nacional, enormemente más adelantada y completa que la provincial y a la cual podría servir de norma.

Como trabajos propios de la sección, se ha iniciado la Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, siendo los datos consignados en los cuadros que se agregan a la presente Memoria, un resumen de los resultados obtenidos.

**DIRECCIÓN DE ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN
DE EDIFICIOS**

•

El aumento de la capacidad técnica y administrativa de esta Dirección, permitió desarrollar una eficaz actividad que comprende nuevas construcciones de toda índole, reparaciones y ampliaciones urgentes, para el mejor desenvolvimiento de las distintas obras públicas y dependientes de diversas instituciones de la Provincia. Ha debido, sin embargo, dar preferencia, porque así lo exige el problema de las necesidades generales, cada vez más crecientes de la población, a un amplio plan de construcciones hospitalarias, trazado por el Poder Ejecutivo y hoy en vía de ejecución.

De conformidad con ese plan, se han llevado a feliz término los estudios correspondientes, encontrándose en la actualidad aprobados los planos, pliegos de bases y condiciones y demás piezas profesionales de los policlínicos de Bahía Blanca y Pergamino, habiéndose llamado a licitación pública para la iniciación de las obras.

El futuro hospital Policlínico de Pergamino será construido al sur de la ciudad, en un terreno de catorce hectáreas aproximadamente, en el que se han distribuido los 17 pabellones que integran el citado nosocomio. Se ha procurado distribuir los pabellones de manera que las grandes fachadas miren hacia el nordeste y sudoeste, respectivamente. Esta disposición permite obtener una exposición alternada de las fachadas principales a los rayos solares directos y a evitar que los vientos dominantes azoten perpendicularmente a las mismas.

En la disposición general de los pabellones, se ha establecido una división perfectamente marcada entre los destinados a enfermos hombres, mujeres y niños, disponiéndose igualmente en forma apropiada los servicios de cirugía, medicina y auxiliares.

En el eje central del establecimiento se hallan ubicados los pabellones de operaciones, convalecientes, cocina y lavadero. Sobre el lado izquierdo se han ubicado los de cirugía y dos de clínica. Sobre el costado derecho los pabellones para mujeres y niños, el de pensionados, un pabellón de maternidad,

otro de clínica y cirugía y el pabellón de niños. En la esquina formada por las calles Camino General a Colón y Monteagudo, se ha proyectado la capilla y a su lado el pabellón de comunidad. La morgue ocupa la situación opuesta. Como motivo decorativo, se ha instalado en la parte central del terreno el pabellón de lectura o convalecientes ya citado, el cual, rodeado de galerías, pérgolas y terrazas, proporcionará una nota simpática y de armonía en el conjunto. El local de ambulancias con frente a una de las calles y situado entre los pabellones de servicio de hombres y clínica, completa el establecimiento.

Una profusa arboleda en el contorno de la superficie destinada al policlínico, y en las calles interiores, parques, jardines, huertas, canchas de tennis, etc., integran este importante establecimiento.

Hospital Policlínico de Bahía Blanca. — Bajo los mismos principios y con las mismas características que el anterior, ha sido proyectado el futuro hospital policlínico de esta ciudad.

El presupuesto oficial ha sido calculado al igual que el de Pergamino, en la suma de pesos 2.624.181,37, habiéndose llamado a licitación pública dentro de la suma autorizada para la iniciación de las obras.

Tribunales de Costa Sud. — Otro de los proyectos estudiados por esta Dirección, es el que se refiere a la construcción del edificio de los Tribunales de Costa Sud, a erigirse en la Ciudad de Bahía Blanca.

El edificio a construir constará de piso bajo y seis altos, siendo su distribución la siguiente:

Piso bajo. — Este piso consta de dos alas en una de las cuales tienen ubicación todas las dependencias para venta de papel sellado, recaudación, etcétera, y en la otra parte del edificio estarán los locales destinados a reclusión de presos, siendo su entrada independiente.

Los pisos primero, segundo, tercero y cuarto tienen iguales distribuciones, habiéndose destinado cada uno a un juzgado y dependencias.

Quinto piso. — En este piso se han estudiado las distribuciones para dos Cámaras y sus anexos, accediendo a un pedido de los señores camaristas.

Sexto piso. — En este piso se ha dispuesto el alojamiento del intendente con todas las comodidades necesarias para una corta familia.

Generalidades. — Como motivos prácticos en su construcción, se ha tenido presente la superposición de desagües y la colocación de la mayoría sobre un costado del edificio, aprovechando la galería de la entrada de detenidos para la colocación de la red de salida.

El edificio ha sido techado en azotea, evitando la colocación de mansardas costosas e inadecuadas para la zona donde se levantará la futura construcción.

Fachada. — En cuanto a la arquitectura de su fachada se ha tratado dentro de la severidad de sus líneas, de estudiar motivos clásicos de un profundo carácter de Casa de Justicia. Desnudo de estatuaria, que encarecería su construcción, su frente es sobrio con amplio zócalo revestido en granito que abarca los dos primeros pisos.

Instituto Antirrábico «Pasteur». — En virtud de lo dispuesto en el decreto 136 de fecha 30 de octubre de 1922 para las obras de ampliación a efectuarse en el edificio ocupado por el Instituto Antirrábico «Pasteur», el Poder Ejecutivo, con fecha junio 5 del corriente, aprobó el presupuesto formulado por esta Dirección, de pesos 20.498,33 moneda nacional, autorizándola para que dentro de la citada suma iniciara las obras correspondientes por administración.

Patronato Provincial de Menores, de Abasto. — Por ley del 4 de noviembre de 1910 fué creado el Patronato Provincial de Menores, cuyo objeto principal, según el artículo 1º de la ley citada, era «recoger y educar los menores de ambos sexos, que por cualquier circunstancia se hallasen bajo la protección de los defensores de menores».

El Ministerio de Obras Públicas, interpretando fielmente la mencionada ley, dispuso que por la Dirección de Arquitectura y Construcción de Edificios, se proyectaran y presentaran para su consideración, los planos y demás piezas profesionales para la construcción de cinco villas, destinadas a dar comienzo a la definitiva instalación del gran edificio.

La Dirección de Arquitectura, en cumplimiento de la disposición emanada del Ministerio, elevó los proyectos del caso dentro del siguiente plan general formulado por la Comisión Administradora del Patronato. Cada villa tendrá capacidad para 35 menores y residencia de un matrimonio cuidador, que no podrá tener más de dos hijos. Las dependencias de cada villa serán: dormitorio de menores, comedor común para menores y

familia, dormitorio de la familia, salón de lectura y conversación, pequeña cocina auxiliar, watercloset y baño, ropería, galpón para útiles, hall, corredores y una pieza para huéspedes. Se integrará el internado de menores con otras construcciones, de acuerdo con los siguientes proyectos formulados por las mencionadas oficinas técnicas: talleres, carpintería para 40 menores, dividida en dos secciones: maquinarias y maderaje; sastrería, zapatería y mecánica para 40 menores; juguetería para 60 menores; colchonería y canastería para 30 menores; todas estas instalaciones completadas con servicios de higiene. Museo, salón para mecanografía y caligrafía, depósito de útiles, sala de profesores y dirección.

Usina de agua y luz; instalaciones adecuadas a las necesidades del establecimiento.

Administración: compuesta de Dirección, Secretaría, Sala de Espera; Jefes y Gabinete de Estudio, Mesa de Entradas y Salidas y Archivo, Contabilidad y Tesorería, Correo, Teléfonos, Depósitos (7 salones), Economía, salones, corredores, servicios de higiene, etc.

Cocina: edificio para cocina, antecocina y anexos; lavadero y anexos. Porqueriza, criadero de aves, conejera, galpón para máquinas y herramientas destinadas a la huerta.

Pabellón para empleados conteniendo diez piezas. Pileta de 8 x 40 para baños de menores.

La construcción de las cinco villas ha sido iniciada por contrato dentro del corriente año, habiéndose aceptado la propuesta de los señores Santospago y Di Renzo por la suma de pesos 343.785,95 moneda nacional.

Stadium de La Plata. — De conformidad con el plan que tiene trazado la Junta Deportiva de la Provincia, ha correspondido a esta Dirección la proyectación de planos y demás estudios relativos a su construcción. Previa una nivelación, será necesario rellenar las depresiones profundas y pequeños pozos del terreno comprendido entre las calles 121 y 117 y 50 y 52, respectivamente, destinados a la instalación de aparatos gimnásticos al aire libre. Circundar una parte del terreno de referencia con alambre tejido, de 1,80 metros de altura, dentro de las calles 52, 1 y 50. Construir un pequeño quiosko con toilette, waterclosets, mingitorios y lavabos, como asimismo una pequeña cocina. Instalar una pileta de natación. Construir un gran

edificio destinado a gimnasio, en base al traslado de la Escuela de Avicultura.

Escuela Argentina de Varones en Nueve de Julio. — Los correspondientes trabajos para la proyectación del futuro edificio, destinado a Escuela Argentina de Varones en Nueve de Julio, han sido llevados a término por esta Dirección, de conformidad con el siguiente programa:

Relevamiento planimétrico del terreno; alambrado y arbolarlo perimetral cuyas características son semejantes a los estudios realizados en los hospitales policlínicos de Bahía Blanca y Pergamino.

Preparación del proyecto en sí, cuyo tipo de construcción adoptado como modelo, responde fundamentalmente a la siguiente característica:

Distribución de los niños asilados en grupos de 35, donde llevarán una vida de familia muy parecida al sistema tutorial inglés, mediante la atención paternal que les prodigan matrimonios sin hijos.

Enseñanza profesional de pequeñas manualidades de aplicación corriente; instrucción primaria; enseñanza de pequeños trabajos de agricultura y ganadería y de industrias derivadas; aplicación del aprendizaje realizado en los talleres y escuelas primarias por parte de los niños, a la explotación y administración de las respectivas granjas, las que a su vez proveerán a la cocina central de sus productos; recolección, limpieza y distribución de ropa en el lavadero central; venta diaria en centros especiales de consumo de la superproducción alcanzada por el trabajo del Internado; organización periódica de exposiciones de productos del mismo; remuneración equitativa del trabajo de los asilados, con el objeto de formar el propio capital del niño. El proyecto estudiado por esta Dirección ha sido presupuestado en la suma de pesos 390.000 moneda nacional aproximadamente, que corresponden a la construcción de cinco villas.

ESCUELA DE FRUTICULTURA DE DOLORES

En el mes de diciembre del año próximo pasado, fué preparado el proyecto, presupuesto y pliego de bases y condiciones de las obras a ejecutarse dentro de la partida asignada de pesos 30.000 moneda nacional, para la Escuela de Fruticultura de Dolores, las que han sido presupuestadas en la suma de pesos 29.186,96 moneda nacional.

ASISTENCIA PÚBLICA DE LA PLATA

En el mismo mes de diciembre de 1923, fué elevado a la consideración del Poder Ejecutivo, el proyecto de habilitación del edificio del actual Club de Gimnasia y Esgrima, situado en la esquina de la avenida 51 y calle 4, para local de la Asistencia Pública, el que fué estudiado consultando las necesidades de la misma y encuadrando, dentro de lo posible, las distintas dependencias que completarán el futuro edificio dentro de la edificación actual. Sin embargo, la Dirección de Arquitectura ha aconsejado en el sentido de expropiar un lote de terreno lindero, con el objeto de poder desarrollar todo el programa exigido para su mejor y completo funcionamiento. El presupuesto de estas obras ha sido calculado en pesos 34.923,75, incluyéndose obras sanitarias, electricidad y calefacción. Cuenta el proyecto, que en la actualidad ha sido aprobado, con sala de operaciones, consultorios, rayos X, clínica médica, salas de curaciones para mujeres y hombres, farmacia, laboratorios, etc., además de todas las dependencias administrativas y de servicio indispensables. El futuro edificio ocupará una extensión de 1350 metros cuadrados, que forman la esquina de la avenida 51 y calle 4 de esta ciudad.

HOSPITAL DE SAN MARTÍN

Elevado a la consideración del Poder Ejecutivo el proyecto para el hospital de San Martín, en el mes de diciembre de 1923, se dispuso el correspondiente llamado a licitación pública, dentro de la suma autorizada de pesos 10.000 moneda nacional, y que comprendía una mínima parte del proyecto de referencia. Este ocupará un terreno de 9000 metros cuadrados aproximadamente, y se compone de un pabellón de administración y consultorios externos, pabellón de enfermos hombres, pabellón de mujeres, operaciones, cocina, morgue y garage.

CEMENTERIO DE GENERAL LAS HERAS

De acuerdo a una solicitud formulada por la Intendencia Municipal de General Las Heras, fué enviado en oportunidad un técnico a dicha localidad, con el objeto de ejecutar un relevamiento del cementerio existente y aconsejar las mejoras

que pudieran introducirse. Esta Dirección elevó un proyecto de reformas a la consideración del Poder Ejecutivo, solicitando que la Municipalidad recurrente indicara los recursos con que cuenta para la iniciación de las obras.

LOCAL DESTINADO A SER OCUPADO POR LA LOCOMOTORA
«LA PORTEÑA»

Habiéndose establecido que las obras de reparación solicitadas por la Dirección del Museo Histórico de Luján, no habría sido posible ejecutarlas sobre el local ocupado por la locomotora «La Porteña», por cuanto no lo permitía su estado actual de conservación y estabilidad, esta Dirección elevó a la consideración del Poder Ejecutivo un proyecto adaptado al tipo de arquitectura colonial, de conformidad con los deseos manifestados por la Dirección del Museo, habiendo sido presupuestada la obra en la suma de pesos 7592,20 moneda nacional.

Edificación carcelaria. — Los establecimientos carcelarios en cuya proyectación ha intervenido esta Dirección por disposiciones del Ministerio de Obras Públicas, han sido los siguientes: Cárcel de Mujeres y Menores y Maternidad anexa de La Plata, cuyos estudios se encuentran en la actualidad en vías de terminación; Cárceles de Bahía Blanca, Dolores, San Nicolás, Mercedes y Azul y reparaciones fundamentales de las restantes.

Por otra parte, esta Dirección, en lo que se refiere a proyectación de cárceles, tiene a estudio un establecimiento penal modelo, de acuerdo, en un todo, al sistema carcelario progresivo, que se encuadraría, de una parte, con la clasificación de los delincuentes, y de otra con los diversos servicios carcelarios, de modo que estuvieran de conformidad con el mejoramiento de la conducta del delincuente hasta hacerlo pasar por las diversas etapas de liberación progresiva, mientras cumple el término de su condena. Se permitiría, entonces, al penado, ir adquiriendo progresivamente franquicias hasta conquistar su libertad condicional, dividiéndola, a tales efectos, en las siguientes etapas:

- 1° Aislamiento en la celda.
- 2° Trabajo común.

3º Trabajo libre; y por último, la libertad condicional, reintegrándolo así como hombre de bien, al seno de la sociedad, que a su vez hubo de aislarlo por causa del delito cometido.

Hospitales Regionales. — Abocada esta Dirección al estudio de los seis hospitales regionales de la Provincia, a erigirse en las localidades de Lobos, Junín, Chivilcoy, Azul, Pehuajó y General Villegas, cuyos planos, presupuestos y demás piezas profesionales serán en breve elevadas a la consideración del Poder Ejecutivo, los ha proyectado consultando también las necesidades generales de cada localidad e integrando los edificios con seis pabellones con capacidad para 91 camas, habiéndose estimado su costo aproximado en la suma de pesos 318.000 moneda nacional.

Hospital de Vedia. — Sobre un terreno de una hectárea, a unas 18 cuadras aproximadamente de la plaza principal del pueblo, se levantará el futuro hospital de esta localidad. Esta Dirección confeccionó los planos y demás piezas profesionales, que están en poder de la Comisión pro Hospital. La edificación contará con un pabellón para enfermos, el que se compone de una sala para hombres y otra para mujeres, dos piezas con sus cuartos de baño correspondientes para pensionistas, dos habitaciones y una sala de curaciones para partos, un consultorio externo con sala de espera y servicios de higiene, una pieza para portero, un local para farmacia, sala para médicos, amplio local para operaciones y pequeña habitación de rayos X, dos piezas para enfermeros, un *office* y servicios sanitarios completos. En un pabellón aislado, se instalarán las cocinas y en otro el lavadero.

Hospital de Zárate. — Se ha estudiado el anteproyecto de hospital para esta localidad, esperando esta Dirección la conformidad de la Intendencia Municipal, en lo que respecta a su distribución para proceder al estudio definitivo del mismo.

Hospital de Cañuelas. — En oportunidad ha sido elevado a la consideración del Poder Ejecutivo el proyecto de hospital de Cañuelas, el que cuenta con todos los servicios indispensables para la mejor hospitalización de enfermos.

Mataderos de Puan. — Los estudios correspondientes al Matadero de esta localidad, han sido también elevados a la consideración del Poder Ejecutivo, esperándose la aprobación correspondiente, para terminar los estudios de los pliegos de

bases y condiciones, indispensables para el llamado a licitación pública.

Chacra Experimental de Patagones. — Oportunamente se realizó la licitación de las obras autorizadas para la Chacra Experimental de Patagones, encontrándose actualmente el expediente a la consideración del Poder Ejecutivo.

Mercado de Pergamino. — Uno de los últimos proyectos estudiados por esta Dirección, ha sido un tipo de mercado destinado a la localidad de Pergamino. El edificio estudiado se adapta al tipo de arquitectura colonial y consta de un gran hall central de ventas, donde se instalarán los puestos de verdura y carne; lateralmente y frente a los corredores se hallan ubicados los puestos de productos de granjas, frutas, pescados y aves; en una cabecera se proyectan dos locales que pueden dedicarse a negocios especiales, que podrían habilitarse para venta de artículos de canastería, objetos de barro, etc., correspondiendo a la cabecera opuesta el local para la administración, waterclosets y cámaras frigoríficas. Estratégicamente ha sido destinado uno de los ángulos para el depósito de basuras. La construcción, dada su índole comercial, se ha estudiado con elementos arquitectónicos sencillos, obedeciendo su estilo al ya clásico entre nuestras ciudades y pueblos antiguos, habiéndose presupuestado el conjunto en la suma de pesos 150.000 moneda nacional.

*

Por lo que respecta a la inspección y vigilancia que esta Dirección ha debido desarrollar con los edificios públicos, ella se refiere a las reparaciones y ampliaciones generales actualmente en ejecución en el edificio de la Dirección General de Obras Públicas, Ministerio de Hacienda, Teatro Argentino, Departamento del Trabajo, etc., atendiendo también las obras que requieren una permanente conservación, mejoramiento y reedificación parcial de los existentes entre los que se encuentran el edificio de los Tribunales, antigua estación, Tribunal de Cuentas, Dirección de Higiene, etc., sin mencionar la especial atención de las solicitudes de las distintas municipalidades de la Provincia e instituciones de beneficencia. Por lo que corresponde a edificación escolar, ella abarca, en primer término, la reedificación, reparaciones fun-

damentales y nuevas construcciones en que le ha tocado intervenir, habiéndose realizado los actos de licitación ordenados por el Poder Ejecutivo, y encontrándose en ejecución las obras correspondientes a la escuela número 1 de Ayacucho y número 11 de Baradero, en las que se invertirá una suma de pesos 230.000 moneda nacional, aproximadamente.

En las escuelas de General Pinto, número 12 de Pergamino, número 1 de Laprida y número 3 de Saavedra, se iniciarán muy en breve las obras de reparación, por cuanto las licitaciones respectivas han tenido resultados satisfactorios. Por lo demás, la Dirección ha intervenido y realizado los estudios pertinentes en las escuelas de Maipú, Florencio Varela, Vecino, Brandsen, Veinticinco de Mayo, Mercedes, Bahía Blanca, Dolores, Coronel Pringles, San Vicente, General Madariaga, General Guido, Pila, Mar Chiquita, Coronel Suárez y General Sarmiento.

Con la base de los fondos destinados por el Poder Ejecutivo, se ha dado principio, y en algunos casos se ha llevado a término su ejecución, a diversas obras por administración, habiéndose dispuesto que las mismas sean atendidas con el personal técnico de esta Dirección, interviniendo así en las que se ejecutan en la Cárcel de Dolores y que fueron presupuestadas en la suma de pesos 3899,50 moneda nacional. Asilo de Huérfanos de esta capital, por la suma de pesos 14.352,24 moneda nacional y pesos 3000 moneda nacional, respectivamente; Pabellón de aislamiento en la Maternidad y Escuela de Parteras, por pesos 11.120,55 moneda nacional; Sala de Operaciones de la misma, por pesos 3922,48 moneda nacional; Hospital San Juan de Dios, por pesos 9725,94 moneda nacional y pesos 1914 moneda nacional, respectivamente; Hospital de Niños, por pesos 5774,27 moneda nacional; Cárcel de Menores, por pesos 1328 moneda nacional; Instituto Antirrábico «Pasteur», por pesos 20.498,33 moneda nacional, y otras obras de relativa importancia.

Obras por contrato. — Se ha certificado por valor de pesos 14.714,60 moneda nacional, en la obra ejecutada en el Palacio de Justicia de esta ciudad, e iniciado por contrato la construcción del Patronato Provincial de Menores en Abasto, por pesos 343.785,95 moneda nacional; Hospital Regional de Lobos, por pesos 32.779,35 moneda nacional; escuela número 1 de Ayacucho, por pesos 190.413,27 moneda nacional,

y escuela número 11 de Baradero, por pesos 46.650,55 moneda nacional, habiéndose extendido también los certificados finales de la obra ejecutada en la iglesia de General Belgrano, que fué atendida con fondos de la Comisión pro Templo.

Inspecciones realizadas. — Por intermedio del Cuerpo de Inspectores, ésta Dirección ha realizado durante el ejercicio comprendido entre el 1° de mayo de 1923 al 30 de abril de 1924, 691 inspecciones, correspondiendo 415 a obras en ejecución y 276 a obras en estudio, las cuales se han llevado a cabo en las distintas localidades de la Provincia y en esta capital.

MOVIMIENTO ADMINISTRATIVO

El movimiento administrativo de esta Dirección, durante el ejercicio citado, ha sido el siguiente:

Meses	Expedientes entrados	Expedientes salidos	Notas recibidas	Notas remitidas	Informes producidos
1923 Mayo	12	8	—	6	8
» Junio	35	18	2	15	18
» Julio	38	29	3	17	29
» Agosto	38	31	6	76	31
» Septiembre	47	29	3	84	29
» Octubre	38	26	5	85	26
» Noviembre	74	35	12	71	35
» Diciembre	60	90	19	54	90
1924 Enero	59	54	11	44	54
» Febrero	28	49	4	66	49
» Marzo	43	36	14	60	36
» Abril	46	37	49	240	37
Totales	584	481	142	1017	481

ADQUISICIÓN DE TIERRAS

Cumpliendo con una resolución del Poder Ejecutivo, esta Dirección inició y ha dado término a los trabajos del alambrado perimetral del terreno en que se levantará el futuro hospital policlínico de Pergamino, cuya Municipalidad y vecinos donaron al Superior Gobierno de la Provincia, 15 hectáreas de tierra con aquel fin.

Igualmente se procedió al alambrado de las 15 hectáreas donadas por el vecino de Bahía Blanca, don Luis Godio, y destinadas al futuro hospital policlínico.

Se han recibido también en carácter de donación 4 hectáreas para el hospital regional de Pehuajó, hecha por la Municipalidad y vecinos de la localidad; 4 hectáreas para el hospital regional de Chivilcoy, habiéndose recibido la comunicación correspondiente de la Intendencia Municipal. Donación de 4 hectáreas de terreno para el hospital regional de Lobos, previa autorización legislativa. Cuatro hectáreas destinadas al hospital regional de Azul, cuya Municipalidad y vecinos se ocupan actualmente de su adquisición por subscripción popular. Los vecinos de la localidad de Junín, se proponen adquirir 4 hectáreas destinadas al hospital regional para ofrecerlas en carácter de donación al Superior Gobierno de la Provincia. Donación de 1 hectárea de terreno hecha por el señor Bautista Ferreyra, para la construcción de un barrio obrero en esta capital. Donación del hospital de General Villegas, como base para el futuro regional. Donación de 10 a 12 hectáreas para la construcción de la cárcel departamental del Azul. Donación de 100 hectáreas hecha por la Municipalidad de Nueve de Julio, con destino a la Escuela Argentina de Varones, a construirse en la localidad.

REPARACIONES Y AMPLIACIONES
EN EL EDIFICIO DE LA DIRECCIÓN GENERAL
DE OBRAS PÚBLICAS

En esta Memoria se consigna también el detalle de las reformas e iniciativas tendientes a mejorar progresivamente las condiciones generales del edificio de la Repartición, a fin de conseguir una ubicación amplia y cómoda para los funcionarios y empleados que actuaban hasta ayer en un hacinamiento absoluto y asegurar sobre todo la higiene, desconocida desde hace poco menos de cuarenta años. Esto último fué la razón más poderosa que asistió al subscripto para que, animado por el pensamiento de V. E. y sin dilaciones ante las críticas que en continua asechanza y desde afuera pretendían detener el avance de una obra impostergable, estudiara detenidamente las necesidades de cada división y realizara luego el propósito de aumentar la capacidad del edificio dotándolo de obras sanitarias amplias e higiénicas — que constituían siempre un serio problema — en concor-

dancia con el número considerable de empleados y de acuerdo con los preceptos modernos sobre higiene.

Todas estas ventajas incalculables para el beneficio público han podido conseguirse merced a los recursos propios traducidos en forma de constante economía.

ANTECEDENTES

En el año 1912, la ex Dirección de Arquitectura y Ferrocarriles, Inspección de Máquinas y Electricidad, proyectó la primera ampliación del edificio del Departamento de Ingenieros. Los locales proyectados eran salones simples que uniéndose en ángulo recto cuadraban la planta del edificio que forma una cruz; ello daba lugar a la formación de cuatro patios abiertos que correspondían a las cuatro esquinas que forman las calles que rodean el edificio.

Debajo de los salones proyectados quedaban espacios o pequeños locales de poca altura que se pensaba utilizar como depósitos.

También se proyectaron dos locales de waterclosets adyacentes a los retretes actuales, quitando espacio a las Oficinas de las alas del edificio que dan a las calles 56 y 57. Estos locales tenían una superficie de 25 metros cuadrados cada uno y en ellos se instalaban ocho inodoros, ocho mingitorios y seis lavatorios.

Con este proyecto se ampliaban los locales de Oficina en una superficie aproximada de 1000 metros cuadrados e igual cantidad de depósitos. Según informaciones verbales recogidas, el presupuesto de las obras que demandaba la ejecución de este proyecto, ascendía a unos 250.000 pesos moneda nacional.

En el año 1918, la ex Dirección de Arquitectura y Ferrocarriles proyectó otra ampliación al Departamento de Ingenieros, sirviéndole de base el proyecto anterior. Los salones para Oficinas, en lugar de ser simples y tener corredor externo, eran dobles y entre ellos un corredor central. Los locales para depósitos y waterclosets eran iguales a los proyectados anteriormente.

La capacidad de locales quedaba así ampliada en una superficie de 1100 metros cuadrados, lo mismo que la de los depósitos.

Los gastos que demandaban estas ampliaciones fueron estimados en la suma de pesos 480.000 moneda nacional.

En el año 1922, antes de crearse la Dirección General de Obras Públicas, la Dirección de Arquitectura, en vista de que los cuatro retretes existentes eran insuficientes para el numeroso personal del Departamento, proyectó dos anexos de waterclosets, ubicados, uno junto a la cocina y otro en lugar simétrico sobre el ala del edificio que da a la calle 56.

Cada anexo contenía tres waterclosets, una lluvia, cuatro mingitorios y dos lavatorios; sus dimensiones eran 3,25 metros por 7,20 metros y para el acceso al mismo se proyectaba una escalera interna.

La construcción de dichos locales demandaba un gasto de pesos 10.081,57 moneda nacional, excluidas las obras sanitarias que importaban la suma de pesos 12.000 moneda nacional.

Al mismo tiempo se proyectaban obras de reparación y pintura de todo el edificio, que importaban la suma de pesos 42.621,55 moneda nacional.

AMPLIACIONES

Comprobada la imposibilidad de aplicar los proyectos primitivos por su elevado costo y lo deficiente en lo que respecta a obras sanitarias, y desechada desde el primer momento la idea de un piso superior, se convino por razones económicas y de inmediato resultado práctico, la habilitación del subsuelo. Para ello fué únicamente necesario cambiar el sistema de descarga de las bóvedas — que lo era de arco y pilares — por vigas y columnas, con lo que se consiguió dar mayor amplitud a los locales y seguridad a aquéllas.

La base de los cimientos de las paredes maestras totalmente horizontales, completó la posibilidad de aprovechar los sótanos, convertidos por el abandono y la inercia de los que pudieron darle el destino útil que hoy prestan, en un verdadero foco de infección. Y no es exagerada esta manifestación para que aquellos que siguieron de cerca su proceso evolutivo, pudieran comprobar el olor pestilente que salía, producido por la enorme cantidad de ratas y gatos muertos, por las filtraciones en las paredes de los retretes,

de los pozos negros, de las aguas estancadas — porque también ellos recibieron desde su fundación el desagüe de las pluviales — y por las basuras en descomposición.

Todas las dificultades que se presentaron han sido salvadas con el éxito que V. E. esperaba y conoce y es empeño decidido de esta Dirección, mediante el apoyo de V. E., coronar el esfuerzo completando en este año la obra en general, inclusive jardinería y ornato, obra que habrá insumido en total la cantidad de pesos 54.000 moneda nacional, suma reducida en proporción a la importancia de los trabajos y a la economía que para el Erario representa esta centralización de Oficinas técnicas de una misma rama administrativa.

INSTALACIÓN ELÉCTRICA EMBUTIDA DE LUZ, CALEFACCIÓN Y VENTILACIÓN
TELÉFONOS Y CAMPANILLAS

El proyecto y presupuesto general de estas obras ascendía a la suma de pesos 45.797,56 moneda nacional, repartidos en la siguiente forma: pesos 26,179,77 moneda nacional para la instalación de alumbrado, ventilación y calefacción, estando incluida en esta cifra la suma de pesos 5000 moneda nacional que importaría la adquisición de 50 ventiladores de techo, como así también la suma de pesos 1400 moneda nacional para radiadores hasta 500 wats de consumo; pesos 10.486,24 moneda nacional para la instalación de una red embutida para el servicio telefónico, comprendiendo su instalación una mesa central hasta 100 números y 80 teléfonos L. M. Erikson magnéticos y sus demás accesorios; pesos 6003,58 para la instalación de alumbrado, calefacción y ventilación en el subsuelo, todo en cañería de acero colocada al exterior, y pesos 1719 moneda nacional para la instalación de campanillas eléctricas, también en cañería de acero y para todas las Oficinas.

En los primeros días de agosto del año próximo pasado, se dió comienzo a los trabajos proyectados que fueron modificados en parte con la supresión de los ventiladores, radiadores y la central telefónica, debiendo abarcar la instalación eléctrica en toda la planta alta, quedando por lo tanto en suspenso la instalación que comprende todo el subsuelo.

Con los electricistas y ayudantes que forman parte del personal de la sección Máquinas y Electricidad, se dió co-

mienzo a la instalación, en la parte del edificio que ocupa la Sala de Dibujo de la Dirección de Hidráulica, continuando luego con las Direcciones de Arquitectura, Ferrocarriles, Geodesia, Puentes y Caminos y Dirección General.

Para la colocación de las cañerías y cajas que van embutidas en los muros, fué necesario abrir canaletas en una extensión aproximada de 3730 metros; abrir parte de los cielorrasos para embutir un caño flexible en cada una de las Oficinas y corredores a fin de alimentar la lámpara que en cada centro de las Oficinas debía colocarse.

Simultáneamente se colocaban parte de las cañerías para los teléfonos y otra para las campanillas y a fin de no tener que proceder a la rotura de los muros, cuando se disponga la instalación de estos servicios, aprovechando en ésta los trozos de caños sobrantes.

En todas las Oficinas han sido instalados, en cantidad suficiente para un buen servicio, tomas de corriente para luz, calefacción y ventilación, como así también botones de contacto para el llamado de las campanillas eléctricas, habiéndose efectuado en total 354 tomas.

En muchos casos hubo necesidad de levantar los pisos a fin de poder colocar debajo de éstos, cañerías que debían alimentar los tomas que están colocados en la parte opuesta al recorrido de la línea general.

Esta instalación está dispuesta en dos secciones independientes una de la otra y con sus respectivos tableros generales, de los cuales se dividen en doce circuitos cada uno para la primer planta y seis y seis para el subsuelo.

La línea que alimenta cada circuito es trifilar y de una sección de 14,03 milímetros cuadrados, calculada para una sobrecarga de un 30 por ciento más o menos, y la corriente utilizada es continua, de 2 por 220 volts.

El tipo de llaves y tomas de corrientes empleados en la instalación, son del tipo «Hart» con tapas niqueladas, y los botones de contacto son de bronce de forma circular y también niquelados.

El cable alimentador es trifilar de 64,5 milímetros cuadrados por 38,7 por 64,5 aislado con papel impregnado, protección de plomo, capa de cáñamo impregnada, protección de dos hileras de cinta de acero y cubierta de cáñamo impreg-

nado, y está ligado desde los tableros hasta la toma de la Compañía de Electricidad, teniendo una longitud de 60 metros y éste ha sido colocado en el contrapiso del subsuelo.

Para la instalación de los teléfonos de la Compañía Unión Telefónica y La Positiva, se ha dispuesto la colocación de un caño embutido que termina dentro de una caja también embutida de 30 por 40 por 20 centímetros, donde va colocada la campanilla de llamada y sus respectivos fusibles, saliendo de ésta una cañería hasta el escritorio del empleado que ha de utilizarlo.

El sistema empleado en el alumbrado es con lámparas de 200 wats de filamento metálico, colocadas dentro de un plafonier con globo opalino, habiéndose instalado hasta la fecha 49 de estos artefactos.

El servicio de campanillas eléctricas se ha dispuesto en la forma siguiente: un cuadro indicador por cada Dirección, el cual está colocado en los corredores del edificio, donde es atendido por los ordenanzas de servicio.

La instalación de este servicio es también embutida y las campanillas y pilas están colocadas dentro de un cajón embutido en los muros, llevando exteriormente una tapa metálica perforada que permite percibir el sonido de las campanillas, con lo cual se ha evitado tenerlas que colocar al exterior, presentando de esta manera un buen aspecto.

Con estas instalaciones han desaparecido todas las líneas que constituían la instalación eléctrica anterior, la que presentaba un feo aspecto, pues por todas partes colgaban alambres y cordones en forma desordenada, llenas de ligaduras y pérdida de corriente.

También existían quince medidores distribuidos en las distintas Direcciones y hoy solamente se necesitan cuatro de ellos, de 50 amperios cada uno; colocados en la parte superior de los tableros de mármol distribuidores de la corriente y en un sitio especialmente destinado.

Los materiales empleados hasta la fecha, importan la suma de pesos 10.143,20 moneda nacional.

DIRECCIÓN DE DESAGÜES

En cumplimiento de las leyes vigentes, la Dirección de Desagües ha realizado todas aquellas obras destinadas a la conservación y prosecución de las existentes.

El contrato celebrado con la Empresa Iguain para el ensanche y profundización del Canal número 15, insume gran parte de los recursos de que dispone la Dirección de Desagües, no quedando disponible sino la mitad de esos recursos para sufragar los gastos que demandan los trabajos de conservación de las obras actuales y prosecución parcial de las mismas.

Por otra parte debe tenerse en cuenta que siendo muy vasta la zona que abarca las obras actuales y muy extensa también la longitud de los canales que la sirven, esos recursos, limitados por la razón que acaba de exponerse, tenían que resultar escasos y a ello se agrega la circunstancia de que las reparaciones, que hoy se imponen como una necesidad impostergable, no se han efectuado siempre en la medida necesaria.

Teniendo en cuenta esta situación, han debido limitarse las iniciativas a fin de responder, en la mejor medida, a las más urgentes necesidades.

Así ha dirigido su atención a reparar la extensa red de terraplenes que limitan los canales existentes, para prevenir, en lo posible, las graves contingencias que podrían derivar del mal estado de los mismos, en caso de una inundación.

Para tener una idea de la magnitud de esas obras, basta recordar que el movimiento de tierra necesario para la reparación del Canal número 9, alcanzará a 1.300.000 metros cúbicos.

Esas reparaciones son inevitables, dadas las características de las obras construídas, para asegurar el desagüe de la región inundable de la Provincia, y sólo será posible limitarlas y reducirlas a menor medida si se ejecutara, como es de esperarse, el nuevo proyecto de desagües; construído el gran Canal Colector los gastos de conservación se verían enormemente reducidos, pues no habría necesidad de reparar los terraplenes de los canales situados aguas abajo del mismo.

Los trabajos efectuados para asegurar la conservación de las obras actuales han sido de gran importancia, a tal punto,

que puede decirse son los de mayor trascendencia que se hayan ejecutado desde que las obras fueron construídas.

En el Canal número 9 se efectuaron reparaciones que representan, en conjunto, 160.000 metros cúbicos de movimiento de tierra.

Estos trabajos comprenden principalmente el tramo inferior del canal entre los kilómetros 61 y kilómetro 80,300; para efectuar estos trabajos se hizo previamente una prolija nivelación y reconocimiento de los terraplenes de cada lado del canal entre los kilómetros 30 al 140; dada la índole de estas reparaciones, los trabajos fueron realizados por Administración.

Igualmente por Administración se han ejecutado las obras de reparación del Canal número 16 entre los kilómetros 3 y 10, 50 y 53, y 80 y 84 que han exigido un movimiento de tierra de 60.000 metros cúbicos.

Las obras relativas al ensanche y reforzamiento de los terraplenes de este Canal, ejecutadas en el transcurso del presente año, pueden considerarse como prácticamente terminadas; sólo se han introducido algunas modificaciones de poca importancia tendientes a dar una mayor resistencia al terraplén del lado sur, especialmente en los trechos más defectuosos del mismo.

En los canales números 5 y A., se han efectuado también obras de reparación en sus terraplenes, en la medida que ha sido posible y en aquellos puntos que ofrecían mayor peligro en el caso de una inundación.

En el Canal A., se ha estudiado y formulado el proyecto respectivo para la corrección del canal, en el trecho próximo a la ciudad de Dolores y su prolongación hasta la vía del ferrocarril. Con este objeto se ha rehecho el levantamiento de los primeros 12 kilómetros de este canal, trabajo que será proseguido en toda su extensión tan pronto como sea posible, con el fin de proyectar la zona de corrección y mejora que requiera.

En los canales mencionados, así como en los restantes, se han realizado trabajos de reparación de menor importancia en los terraplenes y obras de arte y construído algunas nuevas, indispensables para su servicio.

Los trabajos de pintura se han efectuado por Administración, dado que la índole especial de los mismos requiere una constante vigilancia a fin de obtener las mayores garantías en

cuanto a prolijidad de su ejecución y a la calidad de los materiales empleados.

Entre los trabajos de menor importancia quedan comprendidas las reparaciones de todo género efectuadas en las obras de arte, compuertas, vertederos y accesos a los puentes y canales, que han requerido además una constante vigilancia.

Canal número 1. — Se ha reparado y renovado íntegramente la pintura de las obras de arte ubicadas en los kilómetros 70,400, 71,400, 77,605, 83,250, 87, 90,450, 101,900, 103,200, 116,300, 118,880, 124,950, 126,300 y el vertedero y esclusa de los kilómetros 132,800 y 138.

Canal número 2. — Se ha renovado la pintura de la esclusa y vertedero del Palenque y reparado algunas otras obras de menor importancia.

Canal número 5. — Fueron reparadas y pintadas en su totalidad las compuertas, esclusas y vertederos.

Canal número 9. — Se ha renovado íntegramente la pintura de las compuertas de los kilómetros 24, 32,250, 34,250, 43,400, 49,740, 54,820, 137,660, y 144.720.

En los grandes puentes metálicos existentes en los canales se han hecho los siguientes trabajos de reparación y pintura:

Canal número 2. — En el puente carretero del kilómetro 106,800 que tiene un peso de 136 toneladas, se efectúa la reparación del empedrado. La calzada ha tenido que ser removida a fin de reparar el contrapiso que había perdido su impermeabilidad, dañando la intraestructura metálica.

Canal número 5. — Se ha pintado y reparado el puente del kilómetro 34,650 de 254 toneladas de metal, habiéndose invertido en este trabajo la suma de pesos 10.606,70 moneda nacional.

Ha sido reparado el puente de madera dura del kilómetro 68,700 reponiéndosele el entablonado del piso.

Canal número 9. — Se pintaron y repararon los puentes metálicos del kilómetro 140,950 de 134 toneladas; en el kilómetro 81,50 de 254 toneladas y el del 102,700 también de 254 toneladas, habiéndose invertido respectivamente pesos 6007,16; pesos 10.799,41 y pesos 11.132,91 moneda nacional.

Canal número 12. — Se reparó el puente de madera del kilómetro 54.

Canal número 15. — Se pintaron y repararon los puentes metálicos del kilómetro 33,10 de 214 toneladas y del kilómetro 11,200 de 250 toneladas, invirtiéndose la suma de pesos 9019,67 y 10.987 moneda nacional, respectivamente.

Canal número 16. — Se ha reparado el puente de madera del kilómetro 17,800 cambiándosele el entablonado del piso y algunos pilotes.

NUEVAS OBRAS DE ARTE

Se han construido las siguientes nuevas obras de arte:

Canal número 1. — En el kilómetro 80,300 se ha construido una compuerta automática que consta de siete hojas de 2,22 metros de luz libre cada una, que permitirá el acceso al canal de las aguas que vienen del arroyo de «Llanos» beneficiando con ello a una extensa zona de terreno entre Parravicini y Dolores. En esta obra se han invertido pesos 21.000 moneda legal.

En el kilómetro 93 de este mismo canal y por cuenta del interesado, se ha construido otro acceso para las aguas del campo, constituido por una compuerta de dos caños de cemento armado de un metro de diámetro provistos de tapa válvula de madera dura, armada con hierros perfilados; su costo ha sido de pesos 2272,38 moneda nacional.

En el kilómetro 93,600, en el cruce del canal con el camino de Parravicini a Guido, se está construyendo un puente de madera dura, compuesto de tres tramos de 5,80 metros de luz cada uno. Este puente fué adjudicado por licitación pública en la suma de pesos 8000 moneda nacional.

Canal número 5. — Se ha iniciado la construcción de un puente de madera dura en el cruce del camino de acceso a General Pirán, en el kilómetro 54 del canal y que constará de 3 tramos de 5,60 metros de luz cada uno. El presupuesto de esta obra alcanza a la suma de pesos 7500 moneda nacional.

Canal número 9. — El vertedero del kilómetro 80,300 ha sido íntegramente reconstruido, habiéndose aumentado la sección de escurrimiento hasta darle una abertura de 26,10 metros de ancho constituida por 18 luces de 1,45 metros. En esta obra se han invertido pesos 3284,80 moneda nacional.

En el kilómetro 41,770 se ha construido una *compuerta automática* de tres hojas de 2,22 metros de luz libre cada una, que facilitará el desagüe de una extensa e importante zona de

chacras de las vecindades de la ciudad de Dolores. El presupuesto de esta obra fué de pesos 6600 moneda nacional.

Se ha dado término al *punte de madera dura* en el kilómetro 122,600 sobre el camino de Pila a Casalins; este puente consta de 4 tramos de 5,50 metros de luz libre cada uno. El tramo central de 4,50 metros de luz libre ha sido construido con armadura metálica a fin de facilitar su movimiento, pues se trata de un tramo movable. Esta obra fué presupuestada en pesos 14.000 moneda nacional.

Canal número 11. — En el kilómetro 172,300, sobre el camino de Las Flores a Rauch, se ha construido un puente de madera dura de 3 tramos con una luz libre total de 16,80 metros. La construcción de este puente fué adjudicada por licitación pública en la suma de pesos 8827,62 moneda nacional.

Canal número 16. — Este canal había quedado inconcluso, no se habían construido las obras de arte proyectadas. Por resolución de la Dirección se dió comienzo a esas obras, inclusive las de arte más necesarias. La magnitud de estas obras es proporcional a la zona cuyo desagüe deben servir. Se han construido accesos para las aguas en los siguientes puntos del canal:

En el kilómetro 69,200, una compuerta que consta de dos caños de 0,60 metros de diámetro, provistos de tapa válvula de fundición, siendo su costo de pesos 1900 moneda nacional.

En el kilómetro 75,750 se ha construido una compuerta de dos hojas automáticas, de 2,22 metros de luz libre cada una, resultando el costo de la mampostería y mano de obra, de pesos 2453,08 moneda nacional, utilizándose para la parte metálica, el material que existía desde años atrás en esta Dirección, material que ha sido empleado en todas las obras de este canal.

En el kilómetro 78,200, se colocaron dos caños como los ya citados, habiendo resultado su costo de pesos 1950,90 moneda nacional; en el kilómetro 80,100 se colocaron dos caños con un costo de pesos 2108,96 moneda nacional; en el kilómetro 81,450, tres caños, con un costo de pesos 3100,40 moneda nacional; en el kilómetro 81,470, una compuerta de una hoja automática, como la anteriormente citada, con un costo de pesos 2300 moneda nacional; en el kilómetro 82,500, dos caños de un costo de pesos 2100 moneda nacional; en el kilómetro 86,850, un caño de un costo de pesos 1028,60 moneda nacional; en el

kilómetro 87,470, un caño de un costo de pesos 1029,66 moneda nacional.

Se ha construido un puente de madera dura en el kilómetro 20,400, compuesto de tres tramos con 17,40 metros de luz libre total. La construcción de este puente fué licitada y adjudicada por la suma de pesos 8704,19 moneda nacional.

Canal A. — En el camino de acceso a Dolores, en el kilómetro 5,600 del canal, se ha construido un puente de madera dura constituido por tres tramos de 5,80 metros de luz cada uno. El costo de la construcción ha sido de unos pesos 7200 moneda nacional.

En el taller del depósito que la Dirección posee en Dolores, se han preparado los herrajes de los puentes construidos o reparados, las pinturas empleadas en los puentes metálicos, etc.

ESTUDIOS Y PROYECTOS

NUEVAS OBRAS DE DESAGÜES

La Dirección de Desagües, en respuesta al requerimiento que le fuera hecho por el Poder Ejecutivo, propuso la solución que consideraba más conveniente para completar las obras actuales con otras nuevas.

Dicha solución resolvería, a juicio de la Dirección, en forma completa y definitiva, el problema de las inundaciones que afecta la región sur de la Provincia.

El plan fué adoptado por el Poder Ejecutivo, quien lo elevó a la Honorable Legislatura por Mensaje de fecha 21 de octubre de 1922, acompañado del proyecto de ley respectivo, a fin de llevarlo a la práctica. Este proyecto de ley mereció la aprobación del Honorable Senado y aguarda en la actualidad la sanción de la Honorable Cámara de Diputados.

La Dirección de Desagües, teniendo en cuenta estos antecedentes, ordenó se efectuaran los estudios de campaña necesarios para la ejecución del proyecto definitivo de las obras. Esos estudios estuvieron a cargo de comisiones especiales y comprenden el levantamiento detallado de la zona que abarca el proyecto; en la actualidad están casi terminados en toda la longitud que tendrá el canal colector, o sea en cerca de 420 kilómetros, bajo la forma de una ancha faja de varios centenares de kilómetros de superficie.

Ese trabajo, que se hace con toda minuciosidad y bajo instrucciones precisas, constituirá el levantamiento planialtimétrico más grande que se haya realizado en la República.

Conjuntamente con este trabajo, se realizó el estudio geológico del terreno, por medio de pozos practicados a todo lo largo de la zona y a distancia aproximadamente de 2 kilómetros entre pozo y pozo. Se ha hecho también el catastro y valuación de las propiedades comprendidas dentro de la zona que abarcarán las obras.

Finalmente, el estudio se ha completado con multitud de datos y observaciones útiles para el proyecto, tales como aforos de los cursos de agua, velocidades de las aguas superficiales, subterráneas, naturaleza de la vegetación y pastos, etc. Todos los trabajos de campaña se han completado con los de gabinete, a tal punto que el cálculo de libretas, redacción de planos, etc., ha marchado paralelamente al trabajo sobre el terreno.

OBRAS DE DESAGÜES EN LOS PARTIDOS DE SALADILLO Y AYACUCHO

Por haberlo requerido las autoridades comunales de Saladillo, se formuló un proyecto de desagües del ejido de esa localidad; el proyecto, formulado con los datos obtenidos sobre el terreno, comprende la construcción de dos canales de desagüe y algunas obras de arte. El presupuesto total asciende a la suma de pesos 42.147 moneda nacional.

Por gestiones de las autoridades municipales de la ciudad de Ayacucho, se iniciaron los estudios destinados a la corrección de un proyecto de desagüe del ejido y zonas de chacras y quintas.

OBRAS DE DESAGÜES EN EL PARTIDO DE DOLORES—CANAL A

Respondiendo al pedido de la Municipalidad y vecinos de Dolores, se efectuaron algunos estudios tendientes a la prolongación del Canal A hasta la vía del Ferrocarril del Sud. Posteriormente se completaron los estudios extendiéndolos hasta los primeros 12 kilómetros del canal y se proyectaron las obras de corrección más urgentes y necesarias en ese trecho.

**FERROCARRIL PROVINCIAL DE LA PLATA
AL MERIDIANO V**

EXPLOTACIÓN

La explotación se ha desenvuelto en condiciones semejantes a las del año anterior, si bien sus resultados no han sido tan favorables, siendo varias las causas que han intervenido para que el ejercicio se cerrara con déficit. Ya al presentar la Memoria correspondiente al año 1922, en el capítulo final — Perspectivas para el año 1923 — se hacía notar que las perspectivas para el año que comenzaba no eran favorables, puesto que se calculaba en la cosecha fina una pérdida de un 50 por ciento y en el maíz un 30 por ciento; los resultados han confirmado lo que se preveía, trayendo como consecuencia una disminución en el tráfico de cereales que es el más importante en cuanto a su volumen y rendimiento.

Sólo en el último bimestre las entradas han compensado los egresos. Estos fueron superiores a los del año anterior por numerosas razones: aumento en los sueldos y jornales, establecimiento de trenes de pasajeros y aumento de trenes mixtos, que han traído aparejado un mayor gasto, tratándose de servicios que por su delicadeza requieren un personal más numeroso y mejor remunerado.

La diferencia entre productos y gastos, habría sido menor, a no haberse cargado a la explotación diversas obras nuevas, cuya atención correspondería a la cuenta capital, que recién se abrirá en el año 1924.

Además, la disminución del stock de almacenes ha obligado a efectuar numerosas adquisiciones de materiales de imprescindible necesidad.

Dado el sistema de contabilidad en uso en nuestros almacenes, a causa de la falta de la cuenta capital, el valor de los materiales entregados a los distintos departamentos grava la explotación, aún en el caso de que no se hayan empleado, lo que aumenta el déficit que se haya producido.

Teniendo en cuenta la amplitud de los servicios que abarca la empresa y a fin de relacionarla debidamente, he considerado oportuno fraccionar esta Memoria en capítulos, en cada uno de los cuales se historiará en forma detallada la parte que corresponde.

CAPÍTULO I

ADMINISTRACIÓN

La dirección de los servicios del ferrocarril se ha desarrollado dentro de las normas reglamentadas por el decreto del Poder Ejecutivo de fecha 29 de agosto de 1919, cuyas facultades ha ejercido la Gerencia por encontrarse acéfala la Junta Consultiva creada por decreto de 21 de julio de 1922.

Esta dirección la ha ejercido la Gerencia hasta el 15 de noviembre de 1923, fecha en que, en cumplimiento del decreto número 482, se hizo cargo de la misma la Superintendencia Técnica.

Debiendo próximamente ser entregados a la explotación los ramales actualmente en adelantada construcción, lo que traerá un aumento de los servicios en general, creo necesario resolver definitivamente el problema de la organización administrativa del ferrocarril, dándole una completa autonomía en armonía con el sistema de explotación particular, ya que está probado que éste es el que produce rendimientos en concordancia con el capital invertido en las mismas.

El presupuesto del ferrocarril debe ser excluido de la Ley General del Presupuesto de la Provincia, incluyendo en cambio por una sola vez, una partida que serviría de capital inicial para la explotación, cuyos servicios se atenderían con los productos que aportarán las líneas; en caso de ser insuficientes se cubrirían con los recursos de la cuenta inicial, integrando el Superior Gobierno esa diferencia que resultase para mantener el capital primitivo que se fija. Si en lugar de déficit se produjera un superávit, éste ingresaría a Rentas Generales, en una cierta proporción, con destino al pago de los intereses y amortizaciones de los empréstitos emitidos para la construcción del ferrocarril; destinándose una parte a formar el fondo de renovación, cuenta ésta que debe abrirse al establecer la cuenta capital y otra para formar el fondo de reserva, lo que permitiría al Poder Ejecutivo integrarse paulatinamente el capital inicial.

Cuenta capital. — De acuerdo al decreto número 27 del 27 de septiembre de 1922, se constituyó la comisión compuesta por los jefes de departamentos, un representante de la Contaduría General y el Gerente, formulando el plan de trabajo, aprobado por el Poder Ejecutivo.

Como los 5000 pesos autorizados por el decreto antes mencionado, resultaran insuficientes, se solicitó la entrega de otros 5000 pesos, que fueron concedidos por decreto de fecha...

El inventario ha sido terminado, debiéndose elevarlo en breve a la aprobación del Poder Ejecutivo a fin de poder iniciar cuanto antes la cuenta capital que permitirá un mejor desenvolvimiento de la explotación.

CAPÍTULO II

TRÁFICO

Este importante servicio del ferrocarril se ha desenvuelto en forma satisfactoria, pues con poco aumento de recursos y elementos — salvo variantes insignificantes — ha movilizado productos, materiales y mercaderías en un total de 283.046 toneladas y 103.591 pasajeros, porcentaje este último con relación a lo transportado durante el año 1922, mayor en un 15 por ciento.

No obstante el empeño puesto en juego por la Superintendencia en el aprovechamiento del material rodante, sometido a un rudo servicio para transportar el tonelaje anotado calcúlase que se ha dejado de conducir un 15 por ciento más del tráfico consignado por carecer de galpones para el almacenamiento de cereales en las estaciones, falta atenuada en parte con los galpones del Canal del Norte, armados en determinadas estaciones; y la insuficiencia de locomotoras para el remolque — esta última deficiencia ha sido subsanada en parte, al ser arrendadas las locomotoras del Ferrocarril Midland, puesto que de algunas de ellas se ha usado para el tráfico público. A pesar de ese refuerzo de locomotoras y aumento de galpones, las pérdidas experimentadas son bien sensibles por cuanto se trataba de tráfico de la zona de influencia del ferrocarril. Como compensación debo hacer constar que en períodos de relativa calma para el movimiento, hemos atraído tráfico proveniente de zonas de competencia y que antes fué conducido por otras empresas.

Detállase a continuación el desenvolvimiento de cada uno de los renglones que abarca el presente capítulo.

Pasajeros. — Este renglón ha sido el que mayor adelanto ha experimentado durante el año, alcanzando a un 15 por ciento.

El incremento del tráfico de pasajeros, obedece a diversas causas: en primer término, a la propaganda hecha por medio

de avisos y publicaciones, dando a conocer el reducido costo de los pasajes y las comodidades que pueden proporcionarse a los pasajeros en los viajes; luego el mejoramiento del servicio urbano; la implantación del servicio diario a Beguerie y el aumento de un tren nocturno de pasajeros a Mira Pampa, además de las mejoras introducidas en el servicio de los coches comedores.

La cantidad de pasajes expedidos durante el año 1923 es de 103.591, divididos de la manera siguiente:

De primera clase	31.759 y $\frac{1}{2}$
» segunda clase	71.831 y $\frac{1}{2}$
	<hr/>
Total	103.591

Los abonos extendidos han alcanzado a 143 y el número de camas vendidas a 6458, superior en 108,4 por ciento a las vendidas en el año anterior.

No se ha omitido empeño para estimular la afluencia de pasajeros y al efecto se ha subvencionado a dos empresas que tienen establecidos servicios de pasajeros y equipajes de Mira Pampa a General Pico y Quemú Quemú, en la Gobernación de la Pampa, por medio de automóviles y que combinan su viajes con los trenes de pasajeros.

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

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

Fuera del tráfico de leche y crema, cuyo aumento considerable se debe casi exclusivamente a la extensión del servicio diario a C. Beguerie, las demás clasificaciones se mantienen, con escasa diferencia, al nivel de los últimos cinco años.

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

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

En cuanto al poco aumento obtenido por este renglón en los años de existencia del ferrocarril, obedece a causas bien determinadas; primero, la falta de casas mayoristas de campaña establecidas sobre la línea, y segundo, el transporte indirecto desde Buenos Aires, lo que supone decir recargo en las tarifas y manipulación por trasbordo.

Telégrafo. — Por los conductores de la empresa cursaron durante el año 1923, 12.952 despachos con 198.622 palabras, lo que acusa una disminución con relación al año anterior.

Las quejas del público por demoras y otras anormalidades, han sido aisladas y no han originado perjuicios de consideración, siendo la casi totalidad consecuencia de anormalidades en la línea o recargo de trabajo.

En el capítulo concerniente a Vía y Obras, se relaciona el estado general de las instalaciones del servicio de que se trata.

Hacienda. — Este rubro acusa un notable aumento con respecto al año anterior. Excepción hecha del año 1918, que señaló el record en el transporte de animales en pie, éste es el ejercicio que acusa mayor actividad en estas operaciones, con un aumento de un 25 % sobre lo transportado el año anterior.

El aumento ha sido soportado casi exclusivamente por la especie vacuna, siendo de consideración la disminución de las especies ovina y porcina. El aumento en la primera es debido a un mayor tráfico en las haciendas de invernada y el aumento de actividad en los frigoríficos.

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

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

Cargas generales. — El tonelaje de las cargas generales transportadas durante el año 1922, alcanzó a 179.852.962 kilos, es decir, que se ha producido una disminución.

Para facilitar la explicación de la disminución, dividiremos este renglón en tres componentes principales.

Frutos del país, cereales y mercaderías generales.—El transporte de los primeros, destinados exclusivamente al Mercado Central, nunca ha tenido mayor importancia en nuestra línea. La razón de esto obedece a dos causas: primera, los transportes directos, sin trasbordos por las líneas de los Ferrocarriles Sud y Oeste, con tarifas iguales o menores a las nuestras, a causa de los gastos de trasbordo que se producen en el intercambio Circunvalación; y segunda, la falta de acceso a las demás estaciones en Buenos Aires, donde se surte el comercio local y el comercio exportador, que no lo hacen en el Mercado Central. En este renglón es de esperarse un fuerte aumento al tener acceso a Avellaneda.

El transporte de cereales acusa la cifra más baja del período 1920-23, a pesar de la producción elevada en la cosecha del maíz.

Como ya he manifestado al hacer las consideraciones generales, el rendimiento de la cosecha del maíz, a pesar de ser buena, también sufrió las consecuencias de las condiciones climáticas, habiendo sufrido una reducción de un 30 %. La falta de vagones y remolque y la excesiva humedad, ha traído como consecuencia un estancamiento de más de 20.000 toneladas en los galpones de las estaciones, es decir, que se aumentará el transporte en el año 1924.

Las mercaderías generales han alcanzado en el año terminado el 31 de diciembre, el nivel más alto desde que la línea existe, lo que es explicable por el aumento de población en las estaciones de la línea y la mayor actividad del comercio

local, lo que ha traído aparejado un mayor número de transacciones y un aumento en la carga transportada.

En el año 1922, la relación entre la carga ascendente y descendente, era de 90,5 para la descendente y 9,5 para la ascendente; en el año 1923 aquélla bajó a 83,5 y por lo tanto ésta subió a 16,5.

Esto es fácilmente explicable por la falta de grandes centros industriales o comerciales en la línea y además las dificultades inherentes al transporte (trasbordos, demoras, etc.), causas éstas que desaparecerán al llegar el ferrocarril a Avellaneda.

Esta desproporción entre uno y otro tráfico, ocasiona un encarecimiento en el transporte por el peso muerto que es necesario remolcar para equilibrar la situación del material rodante.

Sólo cuando en cada estación se tenga un pueblo, es decir, un punto de consumo, será posible reducir aquella proporción y abaratar el costo de la tonelada-kilómetro.

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

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

Es satisfactorio reconocer que en lo que se refiere al estado de las locomotoras, se ha notado en los últimos meses del año una mejora, lo que ha traído como consecuencia inmediata una disminución en la mala marcha de los trenes y en las detenciones en el trayecto.

El recorrido total de trenes ha sido de 1.137.705 kilómetros contra 1.041.664 kilómetros del año anterior, lo que representa un aumento de un 9 %.

Se ha producido un fuerte aumento en los trenes de pasajeros, que de 15.170 kilómetros del año 1922, han recorrido 200.792 en 1923, lo mismo en los trenes de carga, puesto que de 371.367 han subido a 508.429. Los trenes mixtos han recorrido menos kilómetros, y en maniobras se ha producido una disminución de un 110 %, lo que indica que el servicio se hace en mejores condiciones.

Adelantos. — La existencia de estos materiales se compone de 179 lonas, 101 sogas y 92 cadenas; no todas las lonas están en buenas condiciones, lo que hace que el servicio del ferrocarril se resienta por la falta de dichos elementos. La pequeña dotación de lonas ha motivado la limitación y en algunos casos la supresión de las lonas para cubrir las planchadas de cereales depositados en las estaciones. Como dichas planchadas suplían momentáneamente la falta de superficie en los galpones, los interesados, por no dejar los cereales a la acción de los agentes atmosféricos, han optado por llevar el cereal a otras estaciones. Por la misma causa se han dejado de cargar vagones de alto bordo.

Equipo general de las estaciones y trenes. — En general, las estaciones sólo cuentan con el equipo indispensable y en gran proporción en muy mal estado, siendo numerosos los que son necesario renovar.

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

Accidentes. — Hubo que lamentar durante este período veintitrés accidentes personales, tres de los cuales, aunque de gravedad, no tuvieron un desenlace fatal; los restantes leves.

Los accidentes en los cuales ha sufrido el material rodante, han ascendido a cuarenta y uno; pero sólo en un caso el perjuicio fué de cierta gravedad.

Clasificados esos accidentes, son imputables: a tracción, seis accidentes; a vía y obras, 6; a tráfico, 10; indefinidos, 19. Ocurrieron durante el año nueve incendios de campo que afectaron 624 hectáreas. Las pocas reclamaciones iniciadas no han tenido mayor importancia, llegando en casi todos los casos el damnificado a desistir del reclamo.

Reclamos. — Las anormalidades en el transporte fueron en casi su totalidad, consecuencia directa, ya de la insuficiencia de los medios de tracción, o del mal estado de los mismos.

En primer término, tenemos las demoras en el transporte, que han sido la característica de todo el año, con más o menos intensidad, según las circunstancias del tráfico.

En segundo término, los perjuicios causados en los transportes de animales en pie, originados en su mayor parte por la mala condición del remolque, tanto por el estado de má-

quinas y vagones, como por la intransigencia del personal conductor; sin embargo, en los últimos meses las condiciones han mejorado, siendo los transportes efectuados en condiciones reglamentarias.

Siguen en grado de importancia los reclamos por robos de mercaderías, efectuados casi exclusivamente en la estación empalme De Madrid.

Se estableció una vigilancia severa y mediante enérgicas medidas fué posible eliminarlos casi completamente.

Las demás anormalidades en el transporte no han sido de mayor significación.

De los perjuicios resarcidos, solamente un 18 % fué por cuenta del Ferrocarril, quedando pendiente de resolución a cargo del mismo, un 16 %.

De los demás, un 60 % fueron arreglados por acuerdo con los interesados, sin cargo para el Ferrocarril, y el remanente quedó a cargo de las otras empresas.

CAPÍTULO III

VÍA Y OBRAS

Ya al historiar el desenvolvimiento de este Departamento durante el año 1922, hacía notar las dificultades con que se tropezaba por la exigüidad de los recursos acordados por el Presupuesto vigente, y compenetrado el Poder Ejecutivo de la necesidad de aumentar aquéllos, reforzó la partida asignada.

Por las faltas de partidas para la ejecución de obras nuevas de importancia, obras que son indispensables para el mejor desenvolvimiento de los servicios del Ferrocarril, la acción del Departamento, salvo contadas excepciones, se ha reducido a la conservación y reparación de las instalaciones existentes.

Los trabajos ordinarios fueron ejecutados por el siguiente personal obrero:

39 cuadrillas permanentes.

1 cuadrilla volante.

15 operarios ambulantes.

Las permanentes están distribuídas en toda la extensión de la línea, con recorrido que varía de 12 a 18 kilómetros y con dotación de 5 hombres como término medio. Se aumentó una cuadrilla, la número 4, situada en la estación Gómez de la

Vega, puesto que se hacía sentir su necesidad a causa de las continuas lluvias durante el invierno, la clase de tierra y el recorrido excesivo de las cuadrillas adyacentes, a las cuales fué necesario reducirles la extensión de la zona a conservar.

El promedio de hombres por kilómetro, resulta de 0.30 sobre el kilometraje total de la línea, lo que es un porcentaje reducido, no siendo posible por el momento su aumento por falta de recursos.

El taller de La Plata ha contado con el siguiente personal:

1 capataz.

4 oficiales.

3 Ayudantes.

4 peones y aprendices.

Este personal ha efectuado trabajos diversos, no sólo para el Departamento de Vía y Obras, sino para otros del Ferrocarril.

Vía permanente. — La vía y los terraplenes han sido motivo de especial atención, dentro de los elementos de que dispone el Departamento.

Se han efectuado 3 cortes de pasto en toda la extensión de la línea, con recorrido de 1395 kilómetros.

Además, se han formado parafuegos y se ha quemado el pasto de la zona en casi toda la longitud de la línea.

Por las continuas lluvias durante el otoño e invierno, fué necesario reforzar las cuadrillas en la sección comprendida entre La Plata y Goyeneche, a causa de que, dada la calidad de las tierras con que se han construído los terraplenes — tierra blanca — se producían numerosos hundimientos, por lo cual fué necesario levantar los durmientes para la seguridad de los trenes. Además de los levantes efectuados, se colocaron 500 toneladas de escoria de carbón, en aquellos puntos en que la tierra sola no se mantenía.

En el presupuesto del año se destinaban pesos 50.000 moneda nacional para el balasto con conchilla, partida reducida por la fecha en que entró aquél en vigencia, a pesos 33.000 moneda nacional, habiéndose llamado a licitación para la compra de 5000 toneladas, con las cuales se podrán componer definitivamente algunas secciones que actualmente requieren una vigilancia continua.

Se han hecho levantes y tapadas que suman 365.100 metros; se han balastado 12.500 y limpiado desagües y zanjas en una longitud de 180.450 metros.

Los levantes más importantes y en los cuales fué necesario usar tren balasto, lo fueron en los puntos siguientes:

Entre los kilómetros 185 y 186; 276 y 277,500; 322,500 y 323,500; 382 y 383 y entre el 428 y 429, habiéndose transportado con el tren balasto 2.500 metros cúbicos de tierra.

Los terraplenes comprendidos entre los kilometrajes último y penúltimo, estuvieron a punto de cortarse por efecto del aumento del nivel de las lagunas y el oleaje, siendo necesario emplear bolsas rellenas con tierra y piedra, habiéndose colocado 3000 toneladas de este último material.

El cruce con el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano, situado en el kilómetro 440, se encuentra en malas condiciones, pero la falta de recursos con que atender su renovación, impide sea puesto en condiciones.

Reparación de alambrados. — Se han reparado los alambrados en una longitud de 30.500 metros, siendo necesario una recorrida general para reparar los desperfectos causados por el uso y los animales, a cuyo efecto al operario encargado de la reparación de las señales le han sido dados dos peones ayudantes. Las cuadrillas permanentes también proceden a las reparaciones más urgentes en sus respectivas secciones.

Obras de arte. — Los trabajos en este rubro se han reducido a la inspección del estado de aquéllas y el cambio de algunas vigas de madera en las alcantarillas guardaganados.

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

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

Este trabajo fué ejecutado por una cuadrilla especialmente formada.

Se han colocado 8 caños de cemento de 80 cm. en el kilómetro 382,500 y se han renovado algunos otros destruidos.

Edificación. — En las distintas estaciones de la línea se han efectuado los trabajos que se detallan a continuación:

Estación La Plata. — Reparaciones generales, pintura y blanqueo de las oficinas, reparación de desagües, pintura y blanqueo en el anexo; reparaciones en las garitas de señales.

Estación Etcheverry. — Blanqueo de las habitaciones del Jefe y modificación de la manga del corral.

Estación Obligado. — Pintura y blanqueo general del edificio de pasajeros, galpón de carga, casilla camineros, señales, etc., y modificación de los desagües del edificio de pasajeros.

Estación Loma Verde. — Modificación del desagüe del edificio de pasajeros y reparación en el tanque.

Estación Berra. — Los desagües del edificio de pasajeros han sido modificados; además, se ha sacado el molino por ser bajo.

Estación Udaondo. — Se ha renovado el motor del molino y reparado el tanque.

Estación Beguerie. — Se ha modificado el desagüe del edificio de pasajeros y colocado el molino sacado de Berra.

Estación Polvaredas. — En el edificio de pasajeros se ha modificado el desagüe; se ha levantado el piso del galpón de cereales y modificado el corral del embarcadero.

Estación Desvío Toledo. — Se ha facilitado el atraque de los carros al galpón de cereales, efectuando un relleno importante en la playa de la estación.

Estación José R. Sojo. — Se han efectuado reparaciones generales en el galpón de locomotoras.

Estación Saladillo. — Se ha modificado el desagüe del edificio de pasajeros y reparado el molino.

Desvío kilómetro 215. — Colocación de una bomba a mano, construcción de una cocina para el Jefe y arreglo del piso del galpón de cereales.

Estación Lucas Monteverde. — Pintura y blanqueo general del edificio de pasajeros, galpón de carga, casilla camineros y señales.

Estación Mulcahy. — Iguales trabajos que en Monteverde.

Estación Nueve de Julio. — Construcción de 4 waterclosets y 4 piletas para el personal de Tráfico y Tracción. Cañería para el abastecimiento de agua a los coches comedores.

Estación Hirsch. — Reparación del motor del molino.

Estación Gamen. — Reparación del pozo y tanque.

Estación de Luca. — Blanqueo interior de la estación de pasajeros y casilla de camineros.

Estación F. de Victoria. — Colocación del molino, pintura y blanqueo general.

Estación Fortín Olavarría. — Pintura y blanqueo general de las instalaciones, reparaciones en el piso de un galpón de cereales y modificación en el embarcadero de haciendas.

Estación Badano. — Blanqueo general en la casilla de camineros y modificación del corral.

Estación Roosevelt. — Modificación del corral y arreglo del molino.

Estación Mira Pampa. — Pintura y blanqueo general del edificio de pasajeros y casilla del cambista, arreglo del corral.

Telégrafo. — Se ha procurado dentro de los recursos de que dispone el departamento, efectuar la conservación de las instalaciones telegráficas, pero la mala construcción de la línea ha malogrado en numerosas ocasiones los buenos propósitos.

Las cuadrillas permanentes han prestado la ayuda necesaria a los guardahilos. La instalación existente es completamente reducida y dado el aumento de los servicios se hace necesario el aumento de los conductores o la implantación del tren control.

Aparte de los trabajos generales, se han levantado los hilos en numerosos pasos a nivel a fin de evitar inconvenientes por el paso de las trilladoras. Además se ha colocado un nuevo tablero para la instalación eléctrica de la estación La Plata.

Trabajos para otros departamentos. — Algunos departamentos han requerido el servicio de las cuadrillas de vía y obras, habiéndose invertido por este concepto la suma de pesos 3284,76 en jornales.

Otros trabajos. — Con la partida autorizada para los trabajos de conservación, se han efectuado obras de cierta importancia, imprescindibles para la buena marcha del Ferrocarril, habiéndose dejado para otra oportunidad ciertas obras de conservación.

Las obras efectuadas han sido las siguientes:

	\$ %
Casilla de cinc y madera para la garita Oeste La Plata	1.400,—
Casilla guardavía diagonal 74	400—
» zinc y madera kilómetro 9	1.500,—
» Jefe de estación «Gómez de la Vega»	1.700,—
» cuadrilla en «Gómez de la Vega»	1.100,—
» cuadrilla en kilómetro 286	2.500,—

	\$ %
Cocina telegrafista en estación «Sosa»	300,—
Construcción de 8 waterclosets en la línea	480,—
Casilla interlock en Emp. de Madrid	400,—
Garaje en La Plata	550,—
Calpón encomiendas La Plata	500,—
Casilla para la Oficina Vía y Obras	1.800,—
Total	12.330,—

También ha tenido intervención directa en el desarme y armada de los galpones del Canal del Norte, cedidos por el Poder Ejecutivo al Ferrocarril al Meridiano V, habiéndose hecho los siguientes trabajos:

Desarme.

Puerto Saforcada.—Un galpón de 15 x 40 y una casilla Jefe

Puerto Estrella. — Un galpón de 15 x 40 y una casilla Jefe, un muelle y madera dura, dos caballerizas y un puente.

Puerto Michel. — Un galpón de 15 x 40 y una casa Jefe.

Puerto Elliff. — Un galpón de 15 x 40 y una casa Jefe.

Puerto Seré. — Un galpón de 15 x 40 y una casa Jefe.

Puerto La Paloma. — Un galpón de 15 x 40 y una casa Jefe, y un muelle madera.

Se han armado dos galpones, uno en la estación Roosevelt y otro en Gobernador Arias, habiéndose invertido hasta ahora la suma de pesos 27.823.

Camino de acceso a las estaciones. — Con las cuadrillas autorizadas por el Poder Ejecutivo se han reparado los caminos de acceso a las estaciones indicadas por el Departamento de Tráfico.

Los trabajos efectuados durante el año han sido los siguientes:

Estación Udaondo, 3 kilómetros; C. Beguerie, 6 kilómetros; Desvío Toledo, 4 kilómetros; Desvío Garbarini, 3 kilómetros; Estación Amalia, 5 kilómetros; Estación Hirsch, 7 kilómetros; Estación Magnano, 7,500 kilómetros; Estación Villa Sena, 4 kilómetros; Estación Roosevelt, 3 kilómetros y en Blas Duráñona, 1 kilómetro.

En total se han removido 42.442 metros cúbicos de tierra con un gasto de pesos 40.011,32, que si bien es elevado, tiene una razón, la altura de los terraplenes y la falta de tierra cerca.

CAPÍTULO IV

ALMACENES

El movimiento de materiales, útiles, papelería, etc., que ha registrado el Departamento de Almacenes, es superior en valor a lo movilizado durante el año anterior, debido a que en los últimos meses del año se intensificaron las reparaciones del material rodante, lo que motivó un aumento en las adquisiciones.

El valor de los artículos entrados a los depósitos alcanzó a la suma de pesos 846.674 moneda nacional, lo que representa un aumento de pesos 317.642,60 moneda nacional, con relación al año anterior.

Las salidas sumaron pesos 816.157,66 moneda nacional, es decir, que se ha aumentado el valor del stock de Almacenes, que venía sufriendo reducciones importantes durante los años anteriores.

El total de los artículos salidos durante el año, se descomponen de la siguiente manera, según el destino para que fueron requeridos:

	\$ n.n.	%
Para Gerencia	5.035,83	0,74
» Contaduría	6.198,07	0,91
» Almacenes	2.498,69	0,37
» Tráfico	39.077,68	5,71
» Vía y Obras	43.729,51	6,42
» Tracción y Talleres	585.064,76	85,85
	681.604,54	

Habiendo sido las salidas de pesos 816.157,66 moneda nacional y lo cargado a los Departamentos sólo lo que figura en el cuadro anterior, es necesario establecer la causa de esa disminución. Durante el año la cuenta de «Operaciones con terceros» ha tenido un movimiento de pesos 74.998,10 moneda nacional, que es necesario rebajar de los materiales salidos, puesto que no han sido empleados en la explotación. La cuenta de ajustes, cuyo importe alcanzó a pesos 59.515,02 moneda nacional, fué de todos los materiales entregados por la empresa constructora, y a los cuales se fueron sumando los adquiridos cada año, y que tampoco es posible tomar en cuenta entre lo gastado por los servicios.

Inventario. — Durante el año 1923, el 30 de septiembre se llevó a cabo el inventario general de Almacenes elevado a la Comisión de Inventario para su aprobación, habiendo arrojado el siguiente resultado numérico:

Saldo en los libros al 30 septiembre 1923	399.764,09
Saldo según inventario	477.623,48
	77.859,39

Luego, la diferencia en más consignada en las entradas del año, queda reducida a pesos 239.783,21 moneda nacional, después de rebajar el importe que resultó sobrante en el inventario.

El origen de dicho sobrante, en parte data del año 1916, cuando el Superior Gobierno se hizo cargo del material de la construcción; quiere decir, que la empresa constructora entregó material que no fué contabilizado.

El método en vigencia para el material a componer, también ha originado esos sobrantes, puesto que al entregar el artículo reparado al servicio, como dicha entrega se hacía sin la intervención de Almacenes, a los efectos de establecer el costo de la compostura, se cargaba el material como nuevo y se le daba nota de crédito, lo que ha traído en muchos años una fuerte diferencia. Este sistema ha sido modificado para el año 1924.

También se ha producido diferencia por cambio de denominación de los artículos al tomar los inventarios de los depósitos de Talleres y Vía y Obras.

En realidad, el saldo que es de pesos 137.414,41 moneda nacional, ha quedado reducido a la cantidad establecida por la deducción de los pesos 59.555,02 moneda nacional. La diferencia en menos debe su origen al cambio de descripción del material y a las mermas naturales que se han acumulado desde el año 1916.

En breve se procederá a una reorganización de este Departamento, a fin de activar los trámites y facilitar la labor del encargado de la bodega, con la adopción del fichero y tarjetas de materiales en reemplazo de los libros de Bodega.

SECCIÓN TRACCIÓN

CONSIDERACIONES GENERALES

Creo inoficioso hacer notar el aumento del movimiento del ferrocarril, aumento que no tiene proporción con el del personal y material para atender a las exigencias del servicio, causas por las cuales en más de una oportunidad, a pesar de la dedicación y buena voluntad, no puede cumplirse como sería de desear.

Es indudable que una de las principales dificultades que se presentan es la falta de locomotoras, pues si bien es cierto que se arrendaron seis locomotoras al Ferrocarril Midland, ha sido necesario hacer entrega de tres de ellas a la construcción y el aumento enorme de la cosecha, comparado con el año anterior, ha infuido en el aumento de los transportes y muchos de los trenes que son solicitados por Tráfico no pueden concederse por falta de locomotoras.

Hago notar que en muchísimas oportunidades, locomotoras que requieren reparaciones de importancia, para las cuales sería preciso su entrada a Talleres, salen para remolcar trenes después de pequeñas reparaciones efectuadas en los galpones, pues la escasez de material tractor obliga a aprovechar al mismo en todo lo posible, pero ello redundaría en perjuicio del material que se deteriora enormemente y de la buena marcha de los trenes, pues muchas de las demoras de los mismos, tienen su origen en averías producidas a las locomotoras.

Ha sido necesario conminar al personal de máquinas a cumplir con sus deberes, tomando diversas medidas disciplinarias a fin de que en ningún momento descuiden los enormes intereses que la Empresa pone en sus manos, ya sea en lo que respecta al cuidado del material, como a la buena marcha de los trenes.

También ha sido causa en diversas oportunidades, de no poder dar cumplimiento al servicio, la falta de personal, pues el destacado en los galpones no alcanza a llenar las necesidades, por lo que en diversas ocasiones ha sido necesario sacar las locomotoras del galpón sin reparar y sin lavar siquiera las calderas, a fin de poder correr los trenes, pero con el perjuicio consiguiente; esto, lo mismo que el hecho de

haber excedido el límite de las locomotoras de 20 a 30 ejes, ha sido con el objeto de poder sacar los trenes, no paralizando las cargas a efectos de dejar bien sentado el nombre del ferrocarril.

Debe también hacerse notar que los ejes de casi la totalidad de las locomotoras tienen un desgaste que excede del límite por la cual la fábrica dió garantía, por lo que será necesario cambiarlos a la mayor brevedad a fin de evitar las consecuencias que este hecho puede tener.

Teniendo en cuenta la falta de locomotoras enunciada, es que se suprimieron los ensayos para hacer correr con petróleo la locomotora número 151, vista la dificultad que se presenta para que en esa forma pudiera prestar un buen servicio. En consecuencia le fué retirada la instalación para quemar petróleo dejándola en condiciones de utilizarla a carbón. Esta medida dió por resultado que pudiera contarse con una locomotora más, prestando buenos servicios, pues desde que se efectuó la modificación en el mes de diciembre, ha hecho un recorrido de 3592 kilómetros, siendo su recorrido en los meses anteriores de 3074 kilómetros.

A esta locomotora se le aumentó el límite en 45 ejes a fin de poderla aprovechar en su poder máximo.

En resumen, he concentrado mis esfuerzos con el objeto de poder solucionar los problemas más urgentes, adoptando diversas medidas, tendientes todas, a suprimir las faltas enunciadas con disposiciones transitorias, que permiten efectuar los servicios en la mejor forma posible, con los elementos de que se dispone.

DATOS ESTADÍSTICOS

Adjunto los cuadros con los datos estadísticos recopilados, en los cuales puede apreciarse el movimiento habido en el Departamento durante el año 1923:

Cuadro número 1. — En este cuadro se indica el consumo de carbón por locomotora y por kilómetro. Como puede verse, el consumo es irregular y varias son las circunstancias que motivan esta irregularidad.

Influyeron en el consumo de carbón, el estado en que se hallan las locomotoras y la diferencia de calidad de las diversas partidas.

El promedio de consumo por locomotora fué de kilogramos 11.752, siendo el del año anterior kilogramos 10.862.

Cuadros números 2 y 3. — En estos cuadros están detallados los consumos de aceite de máquina y cilindro por locomotora y por kilómetro.

Las variaciones que se encuentran son debidas a las mismas razones expuestas para los consumos de carbón.

Cuadro número 4. — En este cuadro puede observarse el recorrido de las locomotoras durante el año y su comparación con el anterior. Como se ve, el recorrido ha superado en 114.221 kilómetros.

Este hecho de por sí da una idea de los esfuerzos realizados, pues en los últimos meses, cuando más se ha carecido de locomotoras y cuando mayor número de reparaciones han requerido éstas para poder sostenerse en servicio, mayor ha sido el kilometraje recorrido.

Comparando el kilometraje de los distintos trenes, se observa un aumento considerable en los trenes de carga y hacienda, y en cuanto al aumento en los trenes de pasajeros, se explica con el hecho que desde el 1° de diciembre de 1922 se agregó un tren más a Mira Pampa, y se estableció que los dos mixtos que corrían hasta el mismo punto, fueran solamente de pasajeros, y en cuanto a la disminución en el recorrido de trenes mixtos, es motivada en primer lugar por la supresión de los mixtos a Mira Pampa y a la supresión de un mixto a Nueve de Julio, desde el 15 de mayo de 1923.

Cuadros números 5 y 6. — El número de descarrilamientos ocurridos durante el año es normal, si se tiene en cuenta el aumento de kilometraje.

Lo mismo puede decirse en lo que respecta a los accidentes, pues si bien es cierto que numéricamente ha sido superado el número de ellos, casi en su totalidad han sido accidentes de poca importancia, esto en lo que respecta al personal de este Departamento, pues de los ocurridos al personal de otros, uno de ellos resultó de fatales consecuencias.

Sueldos, viáticos, extras, etc. — Como se ve, los sueldos abonados durante el año 1923, superan al año anterior en pesos 43.100,24 moneda nacional, pero hay que notar que el total del personal que ha percibido haberes, ha aumentado también en 141. Esta diferencia estriba en las modificaciones introducidas por el Presupuesto que se puso en vigencia en mayo de 1923.

También han superado los viáticos abonados y ello tiene su principal origen en la falta de personal, lo que obliga a destacar continuamente obreros fuera del lugar de su residencia, a efectos de reemplazar al personal con licencia, enfermos, etc., o a suplir la escasez del mismo, para poder dar cumplimiento a los servicios en diversas oportunidades. La falta de viviendas, que impide designar nuevas residencias, influye también en los viáticos que se abonan.

Referente a las bonificaciones abonadas, puede notarse que a pesar de haber aumentado el número de las personas, ha disminuído en algo la cantidad abonada. Esto se explica en parte por la inasistencia y además por algunas multas aplicadas como medidas disciplinarias y que han afectado el bono del personal.

La escasez del personal de locomotoras, obliga a hacer correr los trenes con foguistas como maquinistas y con limpiadores, para reemplazar a los primeros; esto motiva el aumento de lo abonado por concepto de «Reemplazante a categoría superior», pues es sabido que aun cuando ha aumentado el recorrido kilométrico de las locomotoras, no ha pasado lo mismo con el personal; por otra parte, las continuas plantadas de los trenes es causa de que se envíe personal, el primero a mano, para buscarlos y terminar a veces el viaje.

El total de lo abonado por diferentes conceptos ha superado al año anterior en pesos 51.946,30 moneda nacional, cantidad relativamente pequeña, si se tiene en cuenta el aumento establecido por el Presupuesto y las dificultades, cada vez mayores, que es necesario contrarrestar con los medios con que se cuenta.

Servicio del personal. — El rendimiento del personal de locomotoras ha sido mayor que el del año anterior, que ya era excelente, y esto en parte ha salvado la falta de los mismos, pues se tiene especial cuidado en aprovechar el trabajo de los maquinistas en beneficio de los servicios.

Tanque para petróleo. — Teniendo en cuenta que las nuevas locomotoras para maniobras funcionarán con petróleo y que todas las demás que se adquieran, deben traer también la instalación para quemar dicho combustible, es de suma urgencia la dotación de tanques para petróleo, pues de lo contrario se tropezará con dificultades para poder aprovechar en forma conveniente a las nuevas locomotoras.

Tinglados. — Es también indispensable la construcción de tinglados para locomotoras, pues los galpones existentes no bastan para dar cabida a éstas, y esta situación se agravará una vez que lleguen las nuevas máquinas adquiridas.

DESCARRILAMIENTOS OCURRIDOS DURANTE EL AÑO 1923

Mes	Locs.	Coches	Vagon.	Furgon.	Tenders	Tanq.	Totales
Enero.....	1	—	2	—	—	—	3
Febrero.....	—	—	4	—	1	—	5
Marzo.....	—	—	5	—	—	—	5
Abril.....	—	—	3	—	2	—	5
Mayo.....	—	—	—	—	—	—	—
Junio.....	—	—	2	1	—	—	3
Julio.....	1	—	1	—	—	1	3
Agosto.....	—	1	3	—	—	1	5
Septiembre.....	—	—	2	—	—	—	2
Octubre.....	1	—	—	—	—	—	1
Noviembre.....	3	—	4	—	—	—	7
Diciembre.....	—	—	1	—	—	—	1
Totales.....	6	1	27	1	3	2	40
Año 1922.....	5	1	23	4	—	1	34

ACCIDENTES OCURRIDOS DURANTE EL AÑO 1923

Mes	Personales empleados			Parti- culares	Anima- les
	Tracc.	Talleres	Otros Depts.		
Enero.....	1	6	—	—	6
Febrero.....	—	1	—	—	6
Marzo.....	3	2	1	—	5
Abril.....	—	5	—	—	12
Mayo.....	2	9	1	—	10
Junio.....	—	6	—	—	7
Julio.....	4	2	1	—	3
Agosto.....	1	2	—	—	9
Septiembre.....	1	4	—	—	8
Octubre.....	3	4	—	1	8
Noviembre.....	2	8	2	—	11
Diciembre.....	1	6	—	—	6
Totales.....	18	55	5	1	91
Año 1922.....	7	51	2	2	140

SECCIÓN TALLERES

Se ha tratado de dar todo el impulso indispensable a esta Sección, dotándola de algunos elementos necesarios e indispensables para el trabajo, o ampliando el empleo de los existentes.

En el primer sentido, se ha obtenido una instalación de aire comprimido, con la adquisición de algunos elementos y la utilización de otros de valor apreciable existentes en el Ferrocarril. La instalación actualmente en funcionamiento, permite una apreciable economía de mano de obra en trabajos de calderería.

El equipo de pintar a aire comprimido, es también de óptimo resultado, constituyendo otro elemento incorporado definitivamente a las actividades del taller. Las pruebas realizadas son concluyentes al respecto, como lo evidencia la diferencia en costo que hay entre la pintura de un bogue con el equipo y a mano, que es de pesos 4,55 moneda nacional y pesos 15,60 moneda nacional, respectivamente.

Como promedio de los distintos trabajos efectuados, puede calcularse una economía del 75 % en la mano de obra.

La fundición ha sido ampliada con la reinstalación de un horno de petróleo para bronce, que había sido desmontado y permanecía abandonado, a pesar de ser un elemento muy valioso para fundición de bronce ordinario, siendo su producción de 150 kilogramos por hora, con escaso gasto.

Además, se han construido dos hornos de mampostería para fundición al crisol de ligas especiales de bronce.

La fundición de hierro ha sido también mejorada en los procedimientos empleados y control del producido, en lo que se ha logrado aumentar la producción de 900 a 1300 kilogramos (o sea casi un 50 %) semanales.

La instalación de soldadura eléctrica ha sido dotada de mayores comodidades, con lo que se ha logrado el aprovechamiento de numerosas piezas inutilizadas por desgastes y averías.

Aprovechando materiales y piezas existentes, ha sido construida una máquina para probar, a presión hidráulica, los tubos de caldera antes de ser colocados, evitándose así la colocación y extracción de tubos que carezcan de resistencia.

Cortadora de tubos. — Como la anterior, aprovechando piezas y materiales en desuso, se ha construido una máquina para cortar tubos, que es de mucha utilidad y representa una gran economía de mano de obra en la operación indicada.

Fresadora y piedra de afilar. — Se han instalado estas dos máquinas, que estaban en un depósito del taller.

Comedor para personal. — Cierta número de obreros que residen lejos de Talleres, se ve precisado a almorzar en el local de éstos. Considerando esta situación, es que se habilitó un local para comedor, aprovechando un rincón formado entre el taller principal y la cordería.

Para su construcción se ha edificado una pared y techo, formándose un local en que se ubicó una cocina y el comedor.

Instalación neumática. — La obtención de una instalación de aire comprimido, ha sido posible con la adquisición de algunos elementos y utilización de otros de valor apreciable existentes en el Ferrocarril. La instalación funciona ya con toda regularidad, obteniéndose gran economía de mano de obra en trabajos de calderería (remachaje, calafateado, agujerear, limpieza, etc.).

El equipo de pintar a aire comprimido es también de óptimo resultado, constituyendo otro elemento incorporado definitivamente a las actividades del taller. Se han realizado ya pruebas concluyentes respecto a sus ventajas. Un bogue de coche F. 1, ha exigido un gasto de pesos 4,55 moneda nacional por mano de obra; para limpiar y pintar otro del C. 1, pesos 3,90 moneda nacional por iguales operaciones, más 50 centavos aproximadamente, por corriente eléctrica en cada caso.

Ese trabajo, realizado a mano, demandaba un gasto de mano de obra de pesos 15,60 moneda nacional por cada par de bogues. En el cuadro que va a continuación detallo los gastos en ambos casos:

1) BOGUE FURGÓN F. 1

Para limpiar bogue (muy sucio), 2 peones, a pesos 0,65 por hora, 2 ½ horas.	
Costo de la limpieza, 2 x 0,65 x 2,5	3,25
Para pintar bogue, 2 peones a 0,65 por hora, 1 hora.	
Costo para pintar, 2 x 0,65	1,30

Total para limpiar y pintar	4,55

2) BOGUE FURGÓN C. 1

Para limpiar bogue, 2 peones a \$ 0,65 por hora, 2 horas.	
Costo para limpiar, 2 x 0,65 x 2	2,60
Para pintar, 2 peones a 0,65 por hora, 1 hora.	
Costo para pintar, 2 x 0,65	1,30
	<hr/>
Total para limpiar y pintar	3,90

El mismo trabajo a mano demandaba:

Para limpiar, 2 peones a 0,65 por hora, 8 horas.	
Costo para limpiar, 2 x 0,65 x 8	10,40
Para pintar, 2 peones a 0,65 por hora, 4 horas.	
Costo para pintar, 2 x 0,65 x 4	5,20
	<hr/>
Total para limpiar y pintar	15,60

Diferencias: 1 : 70, %, 2 : 71 %.

La pintura interior de un tanque portátil se ha efectuado con un gasto de pesos 1,50 moneda nacional por personal, empleándose una hora de tiempo. Para efectuar esa operación se necesitaba antes 8 ½ horas y un gasto de pesos 6,40 moneda nacional por mano de obra. En detalle pueden verse esos gastos en el cuadro que sigue:

Superficie total pintada, m ²	46,00
Operarios pintores	2
Salario por día, pesos	6
Salario por hora, pesos	0,75
Tiempo empleado, hora	1
Pintado por minuto, m ²	0,765
Costo mano de obra total 2 x 0,75, pesos	1,50

Cantidad de pintura empleada: Oxido de hierro, 18 kilogramos; aceite de lino cocido, 8 litros.

Pintar a mano:

Operario pintor	1
Salario por día, pesos	6
Salario por hora, pesos	0,75
Tiempo empleado, horas	8,30
Pintado por minuto, m ²	0,09
Costo mano de obra, total 8 ½ x 0,75, pesos	6,40

Cantidad de pintura empleada: Minio, 15 kilogramos; aceite de lino cocido, 6 litros.

Como promedio de estas operaciones, puede calcularse una economía de 75 por ciento en la mano de obra. Por falta de materiales no ha sido posible efectuar un ensayo de pintura de vagones; pero estimo que dada la importancia del trabajo, se obtendrá una economía sumamente apreciable, solamente teniendo en cuenta la proporción que he mencionado.

Ultimamente se ha ensayado con muy buenos resultados un aparato construido en estos talleres, para pintar bogues de vagones con bleck, empleando el aire comprimido. En tres ensayos se ha empleado 18;15 y 20 minutos, lo que representa un gasto de pesos 0,18, 0,15 y 0,20, respectivamente empleando un peón remunerado con pesos 0,60 por hora. La misma operación realizada a mano exige ocho horas de tiempo, o sea pesos 4,80 de gasto. La operación realizada a mano exige 2,5 kilogramos de bleck y a aire de 3,5 a 4 kilogramos, pero es de tener en cuenta que en el último caso se pintan también las ruedas y ejes piezas que se excluían antes.

De cualquier modo, la pequeña erogación que demanda el aumento de material empleado queda compensado con exceso con la enorme economía de 96 por ciento que se obtiene en la mano de obra.

En los trabajos de calderería, aunque hasta este momento no se han efectuado pruebas en gran escala, puede también anticiparse una economía.

Fundición. — La fundición es una sección que preocupa mi atención por la importancia que ella tiene en la preparación de piezas de repuesto y construcciones nuevas.

Se ha reinstalado un horno de petróleo para bronce que había sido desmontado y permanecía abandonado. Este es un elemento muy valioso para fundición de bronce ordinario y produce 150 kilogramos por hora con escasísimo gasto.

Además, se han construido dos hornos de mampostería para fundición al crisol de ligas especiales de bronce; cada uno con capacidad superior a la instalación semiderruida que reemplazan. Instalados con más comodidades para el personal y en posición más adecuada, estos hornos se prestarán también para cementación a paquete de piezas de máquinas, operación que se realizaba por vetustos procedimientos en detrimento de los buenos resultados.

La fundición de hierro ha sido también mejorada en los procedimientos empleados y control del producido, con lo que se ha logrado aumentar la producción de 900 a 1300 kilogramos (o sea casi un 50 por ciento) semanales a pesar de la escasez de personal.

Soldadura eléctrica. — La instalación de soldadura eléctrica ha sido dotada de mayores comodidades y es objeto de la atención que su importancia impone. Con estas medidas se ha logrado el aprovechamiento de innumerables piezas inutilizadas por desgastes u otras averías. Gran cantidad de balancines de suspensión, suspensores de elásticos, pernos y barras de tracción, cajas de ejes, colisas y cuñas de las mismas y hasta cabezas de bielas de locomotora han sido rehabilitadas rellenando las partes desgastadas con material por el procedimiento de soldadura eléctrica. Por otro medio hubiera sido difícil, sino imposible llegar a poner en condiciones de utilización esas piezas.

Con esta instalación ha sido posible la reparación de diez poleas motrices para dínamos de coches que estaban tirados por inservibles. El costo de adquisición de estas piezas nuevas no sería inferior a pesos 60 cada una.

Las chimeneas de las locomotoras serie A, por escasez de material o defecto de construcción, han comenzado a rajarse, llegando en cinco casos a seccionarse por completo en dos o tres porciones. Dado el material de que están construídas era problema serio encarar su reparación, lográndose prolongar su servicio con la aplicación de un aro en la parte superior donde comenzaban a producirse las hendiduras; pero luego las dilataciones y contracciones sucesivas terminaban su destrucción.

El procedimiento en cuestión ha sido el único que ha podido evitar la necesidad de fundirlas de nuevo, calculándose que el gasto en este caso hubiera sido de pesos 100 a 120 moneda nacional cada una entre material y mano de obra, mientras la soldadura no ha demandado más de 12 a 15.

En las mismas locomotoras serie A se están observando fuertes desgastes en las ranuras que sirven de alojamiento a los aros en los pistones. Este defecto se subsanó hasta ahora dando mayor ancho a los aros, pero el espesor de la pestaña anterior llegaba a su límite de resistencia y se había pensado por

consiguiente en la renovación por lo menos parcial de los pistones.

El costo de tales piezas estimo no bajará de pesos 180 los de baja presión y 120 los de alta; pues bien, con un gasto de:

	\$ ^m
Mano de obra, soldador	20,00
Material de relleno	8,00
Mano de obra para torneear	8,00
Total	36,00

se podrá rehabilitar uno del primer tipo mencionado.

Otra muestra del valor de esta instalación, la constituye el relleno de las pestañas de un juego de ruedas portadoras de la locomotora 151, trabajo relativamente simple por este procedimiento, pero de alta importancia si se tiene en cuenta que en su defecto hubiera sido necesario torneear las llantas en un espesor superior al que permitía su límite, vale decir, ha sido aprovechado un par de llantas ya inútiles en caso contrario. El costo del juego de llantas y colocación es superior a pesos 200 moneda nacional, mientras su reparación ha exigido sólo el gasto que detallo a continuación:

	Jornal por hora	Horas empleadas	Costo \$ ^m
Mano de obra:			
1 soldador (arco voltaico)	0,75	12	9,00
1 peón	0,60	12	7,20
1 aprendiz	0,25	12	3,00
1 tornero (aprendiz de 4º año)	0,60	9	5,40
1 peón (ayudante tornero)	0,60	9	5,40
Total			30,00

Materiales:

8 kilogramos varilla hierro ¼ " para soldadura, a pesos 0,25	2,00
Energía eléctrica para equipo soldadura, motor torno, ruedas, amortización máquinas, herramientas, etc., más o menos	5,00
Total	37,00

Máquina de probar tubos. — Aprovechando materiales y piezas existentes, ha sido construída una máquina para probar, a presión hidráulica, los tubos de caldera, antes de ser colocados, evitándose así la colocación y extracción de tubos que carezcan de la resistencia necesaria.

Cortadora de tubos. — Como la anterior, aprovechando piezas y materiales, puede decirse, en desuso, se ha construído una máquina para cortar tubos que es de mucha utilidad y representa gran economía de mano de obra en la operación indicada.

Fresadora y piedra de afilar. — Se han instalado dos máquinas que encontré en existencia en un depósito del taller. Serán de gran utilidad para el desarrollo del trabajo y abandonadas no prestaban ningún servicio, corriendo en cambio, riesgo de deteriorarse.

Comedor para personal. — Cierta número de obreros que residen lejos de Talleres se ve precisado a almorzar en el local de éstos. Tal hecho me ha inducido a llevar a cabo la habilitación de un local adecuado al efecto. Y así, aprovechando un rincón formado entre el taller principal y la cobertería, lo que ha exigido sólo la construcción de una pared y techo, se ha habilitado el comedor en el que se ha instalado una cocina de 2 metros de ancho y dos mesas de 1 x 3 metros con sus correspondientes bancos.

Con esta instalación se evita que el personal permanezca dentro del taller durante las horas de descanso, proporcionando por otra parte, un lugar cómodo y apropiado. Se instaló además, en él, un armazón para dejar durante las horas de trabajo las bicicletas del personal que las emplea para trasladarse al taller.

Servicio de agua. — Existían para proveer agua al galpón La Plata dos instalaciones, pero de capacidad insuficiente para suplir tal elemento, cada una independientemente. Por consiguiente, cuando un desperfecto u otra causa paralizaba uno de los equipos, sufría inconvenientes la provisión de agua. Este hecho indujo a estudiar la forma de conseguir un aumento de caudal a elevar, lo que se obtuvo con sólo aumentar en 94 milímetros la carrera de los pistones de la bomba, para cuyo efecto fué construído un cigüeñal nuevo. El aumento obtenido ha pasado teóricamente de 8700 a

12.000 litros por hora, tomando por base un rendimiento en la instalación, de 80 por ciento. La instalación reformada funciona sin inconvenientes desde hace más de un mes.

Se ha estudiado y se encuentra actualmente en vías de ejecución, una modificación de las grúas de provisión de agua a los ténders. Consiste, ésta, en un brazo giratorio aplicado a la cabeza de la grúa, el cual llega a enfrentar la boca de entrada de agua del tanque con lo que se evitará el gasto de mangas de lona que es grande y permanente. Con la modificación sólo se requerirá el empleo de un trozo de manga de 50 centímetros, del cual podrá también prescindirse en casos extremos o reemplazarse con una chapa curvada. Las mangas empleadas actualmente tienen una longitud de 3,25 metros.

Modificaciones del material rodante. — La atención absorbida por las instalaciones tan deficientes del taller no ha permitido dedicar el tiempo necesario a las modificaciones que reclama el material rodante para lograr el máximo de eficiencia.

Sin embargo, se han efectuado algunas que las circunstancias o la urgencia han impuesto. Ellas son:

Fundición de cojinetes de bronce directamente en las cajas de eje. — Representa esta innovación una enorme economía de mano de obra, material y tiempo, pues se evita el ajuste entre el cojinete y la caja, lo que absorbe no menos de 10 a 12 jornales por cada locomotora. El suplemento lateral también se agrega en la misma operación de fundición, evitándose tener que aplicarlo luego postizo.

Suplementos de las cajas de ejes motrices, locomotoras serie A. — De fábrica venían estas piezas aplicadas con tornillos de cabeza embutida, luego se reemplazaron éstos por remaches de cobre, pero tanto unos como otros se aflojaban y permitían juego entre las piezas, lo que originaba desgastes. Actualmente se aplica el suplemento soldado eléctricamente en todo el borde y, hasta ahora, con excelente resultado.

Chisperos de locomotoras serie A. — Este accesorio no se usaba y al construirlos nuevos se ha tenido en cuenta la mayor sencillez y economía, a la vez que su practicabilidad en las operaciones de aplicarlo y retirarlo para la limpieza.

Tapón de lavaje de calderas de las locomotoras serie A. — Ha sido agregado un nuevo tapón de lavaje en la parte de adelante contiguo a la caja de humo, con lo que se facilita, abrevia y mejora la operación de lavado.

Modificación muñequillas locomotoras A. — Las tapas de las mismas eran de una pieza, lo que ha sido motivo de más de una interrupción en el servicio, por rotura. Se han modificado haciendo un platillo suelto y la tuerca y contratuerca aparte, habiendo dado hasta ahora el mejor resultado.

Cojinetes de coches, vagones y ténders. — Para evitar que el metal antifricción se desplace lateralmente por efecto de la presión, se les practica dos ranuras en ambos extremos de unos 10 a 12 milímetros de ancho y profundidad igual a las longitudinales que tienen ahora, para evitar que el metal se corra en el sentido de la rotación del eje.

Puentes de las plataformas de los coches. — Hasta ahora iban cruzados uno sobre otro, pero sucedía que si el personal no tenía cuidado de levantarlos en las maniobras se chocaban entre sí, destrozándose. He dispuesto se corten en forma que dejen la luz necesaria para que no se toquen y sin que la abertura constituya un peligro para el pasaje de las personas.

Pintura exterior de furgones para trenes de pasajeros. — Resultando sumamente costoso el barnizado exterior, se ha dispuesto sea reemplazado por dos manos de pintura y dos de barniz.

El aspecto de los furgones terminados en esta forma no desmerece en nada, siendo en cambio, como se ha visto, muy apreciable la economía que se realiza.

Pintura de vagones. — También en los vagones se ha modificado el sistema de recortar en negro el armazón de hierro de la superestructura. Se reducen sensiblemente los gastos pintando todo del mismo color plomo, exceptuando solamente el bastidor terminado en negro.

Frenos automáticos de los vagones de hacienda. — Los vagones de esta clase fueron adquiridos con su dotación completa de freno al vacío, pero en otra época les fueron retirados. Se ha dispuesto que a medida que entren a taller estos vehículos les sea colocados; así en un futuro no lejano podrán correr los trenes de hacienda con freno acoplado, lo que importará una seguridad de valor apreciable.

Otras modificaciones de menor importancia, que por ello no merecen exponerse detalladamente, completan la labor realizada en este rubro.

Material rodante reparado. — Durante el año ha sido reparado el siguiente material rodante:

Locomotoras reparación general	7
» » parcial	11
Coches	34
Vagones cubiertos	27
» altobordes	3
» plataformas	17
» hacienda	68
» tanques	1
» T. L.	2
Furgones Z	3

En los coches se cuentan todas las entradas a taller, ya sea para reparación general o parcial, cambio de rodado, reparación de instalaciones interiores, etcétera.

En cambio, en las locomotoras se registran sólo las entradas para reparación general o parcial; sin embargo, ha habido otras entradas por pequeñas reparaciones.

Ampliación Taller, Oficina y Depósitos.—La ampliación de edificios de talleres es una necesidad que no escapa al más leve examen que de las instalaciones actuales se efectúe. Gran cantidad de trabajo debe realizarse al aire libre con los consiguientes trastornos, que se agravan en los días de mal tiempo. Además, el material sufre las consecuencias de la intemperie.

Siendo necesaria la ampliación de los cuatro primeros cuerpos del edificio principal en una longitud de 24 metros, con lo que se obtendrá un aumento de 847 metros cuadrados de superficie cubierta, extensión con la que se podrán mejorar apreciablemente las condiciones actuales. Esta obra es de imprescindible e impostergable necesidad.

Procedente de galpones del Canal del Norte ha sido entregado a este Departamento un pequeño lote de madera y chapas galvanizadas, pero resulta completamente insuficiente para ese objeto.

La Oficina también será necesario ampliarla con un salón de 6 x 10 metros para dar ubicación al personal con que se ha aumentado la dotación del Departamento.

A fin de poder ordenar los materiales en debida forma y organizar el control de la salida, es indispensable ampliar la bodega del taller.

También es necesario destinar un local adecuado para depósito de modelos de fundición, donde pueden ser ordenados y protegidos convenientemente, de acuerdo con el elevado valor que representan.

Máquinas nuevas. — Estimo que es necesario dotar al taller a la brevedad posible, de un torno revólver, un torno monopolea de precisión de 1,50 metros, una máquina vertical de agujerear hasta 40 milímetros, un lote de herramientas y accesorios, neumáticos para agujerear, esmerilar, apisonar, etcétera, un martinete neumático de 3 centímetros, una rectificadora universal, un equipo de soldadura autógena moderno, etcétera. Estas son máquinas y accesorios que se necesitan de inmediato, pero están muy lejos de constituir todo lo necesario para montar el taller a la altura de las necesidades que la técnica moderna aconseja para efectuar los trabajos con la precisión, velocidad y economía convenientes.

Instalaciones nuevas. — Es sumamente urgente la construcción de una instalación en debida forma para soldadura autógena dotada de un brazo para levantar y mover piezas pesadas, una mesa de hierro para efectuar los trabajos en lugar de hacerlo en el suelo como ahora y un horno para calentar las piezas de fundición a soldar.

Esta instalación se completaría con el equipo de que hablo en el párrafo anterior, prefiriendo el tipo «Aga» a acetileno comprimido, del cual se ha probado en estos talleres un equipo con excelentes resultados.

Un horno para secar los moldes de fundición es un elemento indispensable para abreviar y mejorar el trabajo y completar así las mejoras iniciadas en la sección correspondiente.

Otra necesidad que, con la intensificación del trabajo del taller, se hace notar cada día más urgente, es un aparato para levantar las locomotoras a fin de facilitar la extracción del rodado y efectuar reparaciones del bastidor. El sis-

tema constaría de dos pares de columnas, llevando cada uno, un travesaño sobre los que apoyaría el vehículo a levantar; operación ésta, que se llevaría a cabo por medio de un husillo y transmisiones adecuadas en cada columna. Este aparato, lo mismo que los anteriores de este rubro, podrán construirse en los talleres de esta dependencia.

Una instalación para enllantar es también muy necesaria, pues actualmente las llantas son calentadas en un fuego de leña y a la intemperie sin ninguna seguridad respecto a la regularidad de la operación y luego el enfriamiento efectuado por procedimiento insuficiente, se traduce en mal resultado en el servicio, pues las llantas no adquieren la dureza y homogeneidad debidas. Es también instalación que se podrá realizar con elementos de este Departamento.

En general, va a ser necesaria una ampliación en instalaciones y personal por lo menos proporcional al número de nuevos elementos a agregarse en la dotación de materiales rodante. Si bien es de presumir que este material nuevo no absorberá sino una atención mínima, en cambio será necesario dedicar una mayor a la reparación del actual, del cual algunos pequeños detalles son sacrificados en mérito a los requerimientos del tráfico y escasez del número. Por otra parte, las nuevas locomotoras, dotadas de accesorios e instalaciones modernas, exigirán personal competente para su atención; en su defecto correremos riesgo de perjuicios o entorpecimientos que pueden evitarse. Estas observaciones son extensivas a instalaciones del taller.

Materiales. — En el presente año va a ser necesaria la adquisición de elementos para alumbrado de coches. Actualmente, menos de la mitad de los vehículos de pasajeros cuentan con el equipo completo de acumuladores, es decir, serán necesarios no menos de 400 elementos de acumulador para equipar a todos los coches con su batería completa, sin contar repuestos.

Tubos para calderas es otro material que será imprescindible adquirir, pues son muy pocas las máquinas que tienen su dotación en buen estado. Lo mismo debo repetir con respecto a placas tubulares, especialmente del hogar.

Con motivo de la crisis de años anteriores, la reposición de las cadenas auxiliares de los vagones no se ha efectuado;

por tal causa, en el momento actual, menos el 20 por ciento de los vehículos cuentan con sus cadenas completas, siendo muy necesario reponerlas a la brevedad posible.

Las mangas de freno es otro accesorio que falta en la mayoría de los vagones de todos los tipos. Su colocación es también muy necesaria par evitar dificultades cuando se intercalan vehículos de carga en trenes de pasajeros.

CAPÍTULO VII

PRODUCTOS Y GASTOS

Los resultados por las consideraciones hechas anteriormente, no han sido satisfactorios, es decir, el ejercicio se ha cerrado con un déficit de pesos 303.557,92 moneda nacional, o sea los productos han sumado pesos 2.294.403,28 moneda nacional y los gastos pesos 2. 597.961,20.

Este resultado debe atribuirse en primer lugar y casi en su totalidad, a los aumentos de jornales y sueldos de todo el personal, cuyo aumento, comparado con el año anterior, oscila entre 20 y 25 mil pesos moneda nacional mensuales.

Las empresas particulares que también sufrieron esos aumentos dada su independencia, pudieron arbitrar los recursos para hacer frente al mayor desembolso, gravando proporcionalmente las tarifas, temperamento que no fué adoptado por el Meridiano V, a pesar de ser sus tarifas más reducidas que las de los demás ferrocarriles en un 30 %. Además, como se ha establecido al tratar el Departamento de Vía y Obras, las obras nuevas han cargado sobre los gastos de explotación, lo mismo que lo invertido en las renovaciones necesarias tanto en vía como en material rodante, además como también he manifestado, el material, aunque no haya sido empleado, es cargado a la explotación al ser solicitado por los departamentos.

A causa del atraso en la contabilidad, motivada por el trabajo del inventario que paralizó aquélla, no es posible consignar las entradas por rubros, pero acompaño un cuadro que establece mes por mes las entradas y los gastos.

Es sugestivo el hecho de que al final del ejercicio, es decir, al intervenir la Superintendencia en la administración del Ferrocarril, los balances se han ido equilibrando, produciéndose en el mes de diciembre un pequeño superávit, que seguramente se ha de reproducir en los meses del año 1924.

Estadística. — Durante el año 1923 fué organizada la estadística del ferrocarril y los resultados obtenidos son satisfactorios, si bien relativos a consecuencia de los tropiezos que en su principio se presentaron por la falta del personal y la poca práctica del mismo; además, apenas se comenzó el trabajo a fines del mes de mayo.

Se ha podido establecer el costo de la tonelada-kilómetro y del pasajero-kilómetro, con sus rendimientos.

Los cuadros y gráficos que se acompañan, dan una idea de la labor realizada, y en el año 1924 será puesto en uso el nuevo formulario, en el cual se establecen los diversos conceptos del tráfico en una forma detallada, es decir: tráfico ascendente y descendente; cereales provenientes de otros ferrocarriles; tráfico de hacienda en ambos sentidos; cargas de servicio; consumo de combustible y lubricante por cada clase de trenes, etc., es decir, que se procurará que la estadística pueda dar en cualquier momento una idea sobre los resultados de la explotación.

PRODUCTOS Y GASTOS. — AÑO 1923

Mes	Productos	Gastos	Superávit	Déficit
Enero	232 462 39	185 769,39	46 639,00	
Febrero.....	176 837 75	181 384,99		4 547,24
Marzo	228 387 78	244 523,08		16 135,30
Abril.....	199 288 74	196 340,29	2 948,45	
Mayo.....	205 919 49	228 786,06		22 866,57
Junio.....	166 028 66	207 838,57		41 809,91
Julio.....	142 805 78	207 914,46		65 108,68
Agosto.....	138 223 68	208 981,84		70 758,16
Septiembre.....	149 432 97	231 822,41		82 389,44
Octubre.....	178 794 44	227 758,83		48 964,39
Noviembre.....	220 371 88	221 762,36		1 390,48
Diciembre.....	255 849 72	255 078,92	770,80	
Totales... ..	2 294 403 28	2 597 961,20	50 412,25	353 970,17

CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS RAMALES

En los primeros días del mes de julio de 1923, se iniciaron las obras de los nuevos ramales, de acuerdo con lo establecido en el contrato del 5 de mayo de 1923, celebrado con la empresa Dates y Hunt, quedando a cargo de la Superintendencia Técnica la inspección de los trabajos.

Las nuevas tareas encomendadas a esta Repartición hicieron necesaria una reorganización del personal, llevada a cabo por decreto del 12 de junio de 1923.

El material rodante y fijo adquirido en el extranjero, ha sido construído bajo el control de dos Comisiones destacadas en Suecia y Francia, para vigilar la construcción de las locomotoras y coches-vagones y material fijo, respectivamente.

Con el fin de no demorar la construcción de estos materiales durante el tiempo transcurrido en organizar las Comisiones, en viajes, instalación, etcétera, los servicios de inspección fueron hechos por la sociedad «Bureau Veritas», casa especializada en trabajos de esta índole.

Los ramales que actualmente se encuentran en construcción son los de La Plata - Avellaneda y Beguerie - Azul, habiéndose introducido variantes a los primitivos trazados en las partes que corresponden a los accesos de Avellaneda y Azul, con lo que se obtendrá una mejor explotación.

RAMAL DE LA PLATA A AVELLANEDA

Estudios. — Los estudios de este ramal fueron terminados el 22 de mayo de 1923 y aprobados por decreto del 29 de mayo del mismo año.

Mejorado este primer trazado, en el mes de enero de 1924 se estudió una variante que partiendo del kilómetro 40,300 daba un nuevo acceso a Avellaneda, con lo cual se acorta la línea en 300 metros y se evita la construcción de dos obras de arte.

Este nuevo trazado tiene acceso directo al Mercado General de Haciendas de Avellaneda a construirse de acuerdo con la ley del 22 de noviembre de 1922.

Replanteo. — La empresa constructora recibió, con fecha 5 de julio de 1923, el replanteo hasta el kilómetro 46,300, donde arranca la variante a que se refiere el párrafo anterior.

Expropiaciones. — Se han expropiado hasta la fecha 59 hectáreas, 67 áreas, 21,24 metros cuadrados de terreno para la zona vía, faltando expropiar 50 hectáreas aproximadamente, todo lo cual, unido a las 66 hectáreas, 67 áreas, 6,50 metros cuadrados donados por distintos propietarios, permitirá tener el total del terreno que ocupará la línea.

TRABAJOS

Movimiento de tierra. — La construcción de terraplenes fué iniciada en La Plata, habiéndose terminado los movimientos de tierra hasta el kilómetro 19, con excepción al trozo correspondiente al cruce con el ferrocarril del Sud, en su línea de Ringuelet a Brandsen, demorado hasta tanto se obtenga la autorización del Gobierno de la Nación, bajo cuya jurisdicción se encuentra dicho ferrocarril.

Los terraplenes en ejecución alcanzan al kilómetro 39, faltando un movimiento de tierra de 20.000 metros cúbicos para su terminación.

Resumiendo: el movimiento de tierra efectuado es de 275.793 metros cúbicos, de los cuales 94.067 metros cúbicos han demandado transporte que oscila entre 25 y 400 metros, habiéndose transportado a mayor distancia con tren balasto 36.926 metros cúbicos.

Enrielladura. — La vía permanente, incluso balasto, ha sido colocada hasta el kilómetro 4,500; se inicia en este punto la vía provisoria que llega hasta el kilómetro 6,252,60 donde se encuentra el cruce provisoria con el ferrocarril del Sud.

No se ha podido avanzar más en este renglón de la construcción debido a que dicho cruce está situado sobre una línea sometida a la jurisdicción de la Nación; las gestiones iniciadas para conseguir la autorización correspondiente recién han tenido éxito en estos días.

La construcción del ramal ha sufrido una fuerte demora debido a la falta del cruce de referencia, por no poderse llevar adelante la enrielladura y en consecuencia no se pudieron hacer correr los trenes balasto y de materiales.

Para acelerar la marcha de los trabajos se hicieron transportes con carros y posteriormente, en el mes de mayo, se convino con el ferrocarril del Sud el transporte de los materiales desde el Dock Sud hasta el Mercado General de Haciendas de Avellaneda.

En esta forma se pudieron llevar a cabo los trabajos por ambas extremidades a la vez, con lo que se dió un fuerte impulso a las obras.

Obras de arte. — Actualmente se hallan totalmente terminadas y habilitadas al servicio las siguientes obras de arte:

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

Se han colocado puentes provisorios en las siguientes obras de arte, hasta tanto lleguen los tramos metálicos correspondientes:

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

En las obras de arte detalladas a continuación se ha ejecutado la mampostería de los estribos, faltando la colocación de los tramos metálicos que tendrá lugar tan pronto llegue la enrielladura, con excepción de los tramos de 30 metros que llegarán al país el próximo mes de junio.

	Kilómetro
Puente de 10 metros de luz	6,974,50
» 10 » »	8,146
Alcantarilla de 5 metros de luz	8,949
Puente de 30 metros de luz	10,037
» 20 » »	10,921
Alcantarilla de 5 metros de luz	11,778
» 5 » »	13,339

Proyectadas y en vías de ejecución se encuentran las siguientes obras:

	Kilómetro
Puente de 30 metros de luz	13,005
» 10 » »	14,248
» 30 » »	16,040
» 50 » »	25,750

La ejecución de estas obras de arte ha demandado una excavación de 4173 metros cúbicos de tierra para sus fundaciones, habiéndose empleado 1658 metros cúbicos de hormigón y 1955 metros cúbicos de mampostería.

RAMAL CARLOS BEGUERIE-AZUL

Estudios. — Terminado el estudio de este ramal, a solicitud de varios vecinos se hicieron los trabajos pertinentes en una variante que partía de Atucha. Una vez terminados éstos se procedió a establecer cuál de las dos soluciones era la conveniente, aprobándose el primitivo estudio por decreto de fecha 14 de agosto de 1923.

En estos momentos se está estudiando una variante a la entrada de la ciudad de Azul, con lo que se acortará el trazado en 2 kilómetros y se afectarán en menor grado las chacras y quintas cruzadas.

Replanteo. — La primera sección de esta línea, que comprende 85 kilómetros, ha sido entregada a la empresa constructora, previo replanteo.

Expropiaciones. — Se encuentra en trámite la expropiación de 410 hectáreas, que unidas a las 472 hectáreas donadas por diversos vecinos, se tendrán las 882 hectáreas que ocupará la línea.

TRABAJO

Movimiento de tierra. — Iniciadas las obras el 22 de agosto se han proseguido con toda actividad, llegando los terraplenes hasta el arroyo Las Flores en el kilómetro 41, de los cuales se han terminado completamente 24.650 metros y están en ejecución 16.350 metros.

Esta primera zona atravesada es baja, por lo cual las lluvias caídas en enero causaron trastornos, retardando su ejecución.

Enrieldura. — Se han colocado 4300 metros de vía definitiva, llegándose hasta el arroyo Saladillo, kilómetro 6,640, con la provisoria.

Para facilitar las maniobras de los trenes de la construcción y que serán utilizados posteriormente en la ampliación de la estación Carlos Beguerie, se han colocado 640 metros de vía.

Obras de arte. — Varias han sido las alcantarillas ejecutadas y que han insumido 160 metros de caños de cemento armado de 1 metro de diámetro y 7 metros de caños de 0,60 metros de diámetro.

En estos momentos se está trabajando en las fundaciones de los puentes definitivos, habiéndose terminado el puente provisorio sobre el río Saladillo y construyéndose el del arroyo Chileno.

ADMINISTRACIÓN
DE LA RAMBLA DE MAR DEL PLATA

Consecuente con los propósitos que, como norma, fijara este Departamento, en lo que respecta a la labor constante en pro del mejoramiento de las playas y balnearios de la Provincia, se ha avocado al estudio de obras de defensa y ampliación de la Rambla Marplatense, problema harto difícil, si se tienen en cuenta las pocas defensas naturales de la misma.

La ejecución de los trabajos que bajo el control de la Dirección General de Obras Públicas se han efectuado, comprende las reparaciones más indispensables en el edificio de la Rambla, que se encontraba en malas condiciones, tomando a la vez medidas tendientes a suplir deficiencias que perjudicaban intereses generales; siendo estas obras preliminares a las que se llevarán a cabo una vez terminados los estudios y proyectos de defensa y ampliación del primer balneario de la República.

PRESUPUESTOS Y RECURSOS

La Ley de Presupuesto asegura a esta Administración, para atender su gastos por personal, obras de conservación y embellecimiento, alumbrado, fuerza motriz, reparaciones en general, etc., la suma de pesos 111.520 moneda nacional. En el período que comprende esta Memoria, lo recaudado por arrendamiento de locales, depósito de muebles y mercaderías, colocación de carpas, provisión de agua, retribución de servicios y otros conceptos, asciende a la suma de pesos 290.656 moneda nacional, que ya excede en pesos 79.139 moneda nacional, a los gastos presupuestos.

REPARACIONES

El 29 de enero de 1924, una extraordinaria creciente de mar ocasionó serios perjuicios a la Administración, en momentos en que, por la afluencia de veraneantes, se intensificaban todos los servicios, como ser limpieza, luz, conservación y reposición de plantas, provisión de agua salada y dulce, fría y caliente; se dispuso la reparación inmediata y urgente de los desperfectos, reconstruyéndose así, en breve término, la rambla de madera y pasaje de igual material que une a ésta con la escollera y Bar Pipo, en una superficie de más de 240 metros cuadrados de piso; se procedió, igualmente, al retiro de las grandes masas de arena que obstruían el funcionamiento de los balnearios; reposición de ocho puertas arrancadas por la creciente y reparo del maderamen removido. Estos trabajos, ejecutados con la celeridad requerida, para evitar que permanecieran clausurados algunos establecimientos balnearios, quedaron terminados el 15 de febrero, habiéndose invertido en ellos la suma de pesos 4674,59 moneda nacional, contra pesos 5537 moneda nacional, en que los mismos fueron calculados en el presupuesto que oportunamente elevó la Administración de la Rambla a la Dirección General.

ILUMINACIÓN

En toda la jurisdicción de la Rambla, que comprende la Explanada Sur, Pasco, General Paz, Rambla Vieja, Playa de los Pescadores y Rambla de mampostería, eran deficientes las instalaciones del servicio de alumbrado. En los meses de noviembre y diciembre se mandaron efectuar reparaciones generales de verdadera importancia en la Rambla principal, habiéndose subsanado las fallas fundamentales mediante el recambio total de las instalaciones, y se substituyeron las lámparas de los plafoniers por otras de mayor poder luminoso, instalándose varios proyectores de tipo extensivo.

El Paseo General Paz está entregado al cuidado de la Comisión pro Mar del Plata; pero el suministro de energía se efectúa desde la Rambla; asimismo la Administración ha reparado las instalaciones de los jardines de ese paseo y repuesto las lámparas viejas o rotas de su red de alumbrado.

No obstante la importancia de los trabajos de reparación efectuados y el efectivo mejoramiento de las instalaciones, algunas seccionales de este servicio deberán ser renovadas.

ARRENDAMIENTO DE LOCALES EN RAMBLA DE MAMPOSTERÍA

Se cobran de acuerdo a lo estipulado en los contratos que existen firmados por locatarios y el Poder Ejecutivo, y conforme a expresas disposiciones reglamentarias que en otro capítulo se considerarán.

RETRIBUCIÓN SERVICIOS DE ALUMBRADO LIMPIEZA Y CONSERVACIÓN DE PLANTAS Y FLORES

Este servicio es retribuido por los ocupantes de locales en la Rambla de mampostería, a razón de pesos 100 moneda nacional por cada local que no exceda de cinco metros lineales de frente, y los que excedan de esas dimensiones, a razón de pesos 20 moneda nacional el metro lineal que ocupe el frente del local.

DEPÓSITO DE MUEBLES Y MERCADERÍAS

Los locatarios que durante los meses de invierno, mayo a noviembre inclusive, utilizan los locales que ocupan como depósito de sus muebles y mercaderías, abonan un canon igual al uno por ciento del arrendamiento que pagan por temporada.

SERVICIOS SANITARIOS

Cada locatario abona en retribución de servicios sanitarios (aguas y cloacas), la tarifa que tienen fijadas las Obras Sanitarias de la Nación, para las propiedades en general y que aplica sobre lo que las mismas pueden reeditar anualmente. Este concepto es percibido por la Rambla y entregado directamente a las Obras Sanitarias de la Nación.

CONCESIONES TERRENOS DE PLAYA

Los ocupantes de terrenos de playa con construcciones diversas y que forman los balnearios anexos a la Rambla de mampostería, Rambla Vieja y Playa de Pescadores, pagan anualmente por cada metro cuadrado de terreno que ocupen, el precio fijado en el decreto del Poder Ejecutivo de fecha 23 de septiembre de 1921.

CARPAS O TOLDOS

Las carpas o toldos que se colocan en la playa durante las temporadas de verano, con excepción de los denominados «generales» y que son colocados por los arrendatarios de balnearios públicos para uso de sus clientes, pagan 5 pesos moneda nacional el metro cuadrado, en la Playa Bristol, y en la de los Pescadores el precio fijado en el decreto del Poder Ejecutivo de fecha 23 de septiembre de 1921.

TRANSFERENCIAS Y SUBARRIENDOS

Los que transfieren o subarrienden locales o concesiones de terrenos de playa, pagan un derecho igual al 10 % del precio del arrendamiento por temporada. Este derecho se hace efectivo una vez que el Poder Ejecutivo preste su conformidad a la operación.

PROVISIÓN DE AGUA

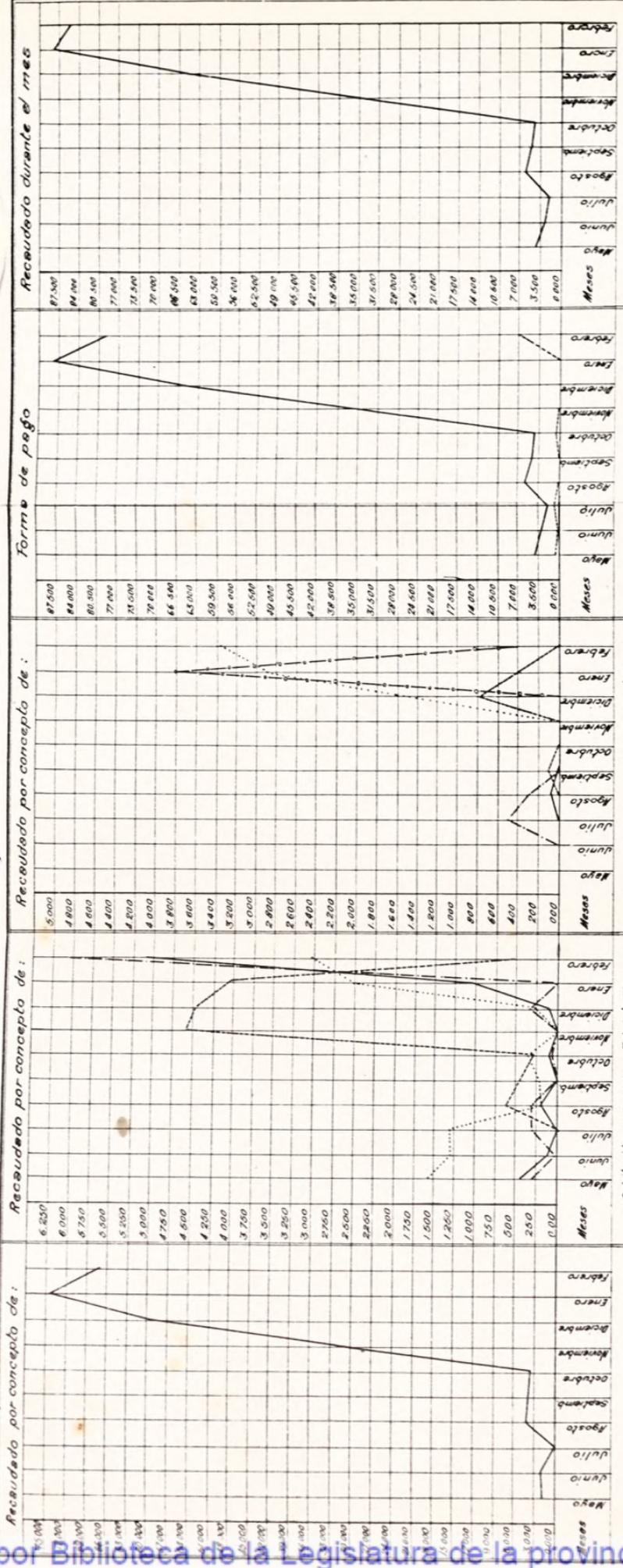
La Rambla provee a los balnearios públicos de agua caliente dulce y salada y salada fría. Este servicio es remunerado por una cuota fija asignada por la Rambla a cada balneario, según su importancia.

PERMISOS VARIOS

Durante la temporada de verano, la Rambla sólo permite el acceso al paseo y playa de su jurisdicción, a aquellos ambulantes que abonen un permiso especial y que está fijado en pesos 600 moneda nacional, cuando dependen de casas no establecidas en la Rambla, y de pesos 200 moneda nacional cuando dependen de las establecidas.

Los pagos de arrendamiento y servicios los efectúan los locatarios por medio de depósitos hechos en el Banco de la Provincia, a la orden de la Tesorería General. La Rambla canjea los comprobantes de depósito por el recibo del caso y envía aquéllos a la Contaduría General de la Provincia, para su contabilización. En Contaduría General existe constancia de lo que abona cada locatario de la Rambla, teniéndoles una cuenta abierta a cada uno.

Detalle de lo recaudado por la ADMINISTRACION DE LA FAHMA de MAR DEL PLATA
Desde el 1º de Mayo de 1923 hasta el 29 de febrero de 1924



--- Arrendamiento de Locales - Total \$ 244,324.00
 --- Retención de Servicios - Total \$ 7,040.00
 --- Depósito de Muebles y Mercaderías Total \$ 15,001.50
 --- (1) Servicios Sanitarios - Total \$ 7,383.75
 --- Concesiones de Terrenos - Total \$ 11,152.00
 (1) El importe de estos servicios es entregado directamente a la DPO Sanitarios de la Nación

--- Cobertura de Cargas a Títulos - Total \$ 86.00
 --- Transacciones y Subarrriendos Total \$ 1234.00
 --- Provisión de agua - Total \$ 800.00
 --- Permisos Varios - Total \$ 4,200.00
 Saldo deudas atrasadas Total \$ 6,219.50

--- En Valores - Total \$ 230,003.50
 --- En Efectivo - Total \$ 7,556.25

--- Recaudado durante el mes ---
 Total de lo recaudado en valores y efectivo desde el 1º de Mayo de 1923 hasta el 29 de febrero de 1924 --- \$ 238,030.75

REGLAMENTACIÓN

Todas las funciones y servicios atribuidos a la Administración se cumplen con regularidad. Sin embargo, como se trata de actividades múltiples y complejas, que no obstante encontrarse debidamente ordenadas requieren una reglamentación expresa, se está estudiando un proyecto sobre la materia, que comprende, entre otras cuestiones fundamentales, lo que se relaciona con las atribuciones y deberes del personal, percepción de las rentas de la Rambla, contabilidad, vigilancia sobre cumplimiento de concesiones o contratos, higiene, reparaciones, orden y seguridad, franquicias a comerciantes instalados y vendedores ambulantes, etc., todo lo cual actualmente se cumple en la forma que acusan las memorias y planillas mensuales elevadas por la Administración.

JURISDICCIÓN Y CONCESIONES

La jurisdicción provincial sobre las playas de mar, sin otra limitación que la que se refiere al comercio y navegación y que pertenece al gobierno nacional, porque comprende una de las facultades delegadas por las provincias, excluye a las municipalidades de toda ingerencia en lo que atañe a restringir o gravar el uso de los terrenos de las playas, sobre los que tiene plena jurisdicción el Gobierno de la Provincia. De acuerdo con este concepto constitucional, el Poder Ejecutivo ha reservado para sí el derecho exclusivo de otorgar concesiones de ocupación de playas, desconociéndole a la Municipalidad de General Pueyrredón la facultad que en ese sentido se arrogaba, dictando el decreto de fecha 20 de mayo de 1921 y otros complementarios.

Las concesiones se adjudican anualmente por subasta y a título precario, en acto público, existiendo para el efecto bases y condiciones expresas, como asimismo formularios de contratos con las cláusulas fijas y reglamentos a que se someterán los locatarios.

Los precios fijados por el Poder Ejecutivo para la ocupación de los terrenos situados en los parajes denominados Rambla Vieja y Playa de los Pescadores, son los siguientes y comprenden el término del 1º de diciembre al 30 de abril.

Rambla Vieja (comprendida entre la parte norte de la Rambla de material y el Club Mar del Plata): Balnearios públicos, por metro cuadrado, dos pesos moneda nacional ($\$ 2 \frac{m}{n}$); balnearios particulares, seis pesos moneda nacional ($\$ 6 \frac{m}{n}$) por metro cuadrado.

Playa de los Pescadores, Sección A (comprendida entre los primeros sesenta metros lineales, frente al mar, desde la línea de la calle que divide esta Playa con la nueva Rambla): Balnearios públicos, por metro cuadrado, dos pesos moneda nacional ($\$ 2 \frac{m}{n}$); balnearios particulares, seis pesos de igual moneda ($\$ 6 \frac{m}{n}$), por metro cuadrado. Sección B (comprendida entre el pasaje divisorio entre esta sección y la anterior, terminando a los sesenta metros): Balnearios públicos, por metro cuadrado, un peso con cincuenta centavos moneda nacional ($\$ 1,50 \frac{m}{n}$); balnearios particulares, cinco pesos de igual moneda ($\$ 5 \frac{m}{n}$), por metro cuadrado. Sección C (abarca el radio comprendido entre la parte terminal de la sección anterior y se extiende hasta el Torreón): Balnearios públicos, un peso moneda nacional por metro cuadrado ($\$ 1 \frac{m}{n}$); balnearios particulares, por metro cuadrado, cuatro pesos de igual moneda ($\$ 4 \frac{m}{n}$). Respecto a los terrenos destinados a otros fines, se les fija precio en cada caso.

Los concesionarios deben abonar el importe de las ocupaciones en la siguiente forma: el cincuenta por ciento antes del 1° de diciembre del año en que comienza la respectiva temporada, y el resto antes del 1° de febrero del año siguiente. La falta de pago de cualquiera de estas cuotas en las fechas estipuladas, como así la de cualquier otro derecho o servicio relacionado con esas ocupaciones, da derecho al Poder Ejecutivo para declarar caduca la concesión y tomar posesión del terreno, previo el inventario del caso.

En las secciones citadas, los locales que se construyan deben tener todas las medidas uniformes, de cinco metros de frente por el fondo que resulte, según el plano levantado al efecto, y las concesiones se otorgarán por uno o dos lotes únicamente, no siendo esto divisible bajo ningún concepto, teniendo cada concesionario derecho a ocupar gratuitamente una fracción de terreno en la playa, equivalente al 25 por ciento del total de metros cuadrados que represente la concesión otorgada para balneario y cuya superficie será destinada para instalar carpas. Todo terreno que ocupe mayor

proporción que la indicada, abonará a razón de cinco pesos moneda nacional el metro cuadrado en la sección A; tres pesos en la sección B; dos pesos en la sección C.

ESTADÍSTICA

Las planillas que se agregan sirven para destacar la forma en que se acrecientan las actividades de la Administración, cuyas manifestaciones tienen así acción refleja sobre la labor administrativa. Basta señalar, por ejemplo, que la recaudación rentística que en el mes de mayo está representada por la suma de pesos 3904,50 moneda nacional, en el mes de enero, tras una escala progresiva, llega a la suma de pesos 88.489 moneda nacional, que comienza a decrecer también proporcionalmente.

DIRECCIÓN DE AGRICULTURA, GANADERÍA
E INDUSTRIAS

Esta repartición, que hasta junio de 1923 había funcionado como una sección dependiente del Gabinete del Ministerio, fué organizada asignándole la importancia que debe tener en un Estado eminentemente agrícola-ganadero, como es la provincia de Buenos Aires. Se le dotó al efecto, del personal técnico necesario y de elementos suficientes como para que su acción pudiera ser de mayor utilidad; su organización se ha completado en 1924, con la creación de una nueva división, quedando, entonces, en la siguiente forma:

División Administrativa. — Comprende: Secretaría, Mesa de Entradas, Archivo.

División Agronomía. — Con las Secciones: Arboricultura, Enseñanza, Fitopatología.

División Ganadería.

División Fomento de Industrias y Exposiciones.

Las actividades de cada una de estas secciones se han desarrollado normalmente, salvando, indudablemente, los obstáculos inherentes a toda nueva organización, de manera que es fácil suponer que ha de responder en el futuro a la amplia misión que se le ha asignado.

MOVIMIENTO ADMINISTRATIVO

La intensificación de las actividades de esta Dirección, ha traído como consecuencia inmediata una rápida multiplicación del movimiento administrativo; las siguientes cifras traducen la labor en lo que concierne a correspondencia y trámite:

Expedientes tramitados	1.637
» informados	595
Notas telegramas	2.800
Consultas evacuadas	150

PUBLICIDAD

Esta Dirección ha continuado publicando el «Boletín de Agricultura, Ganadería e Industrias», alcanzando con el número de marzo de 1924 al número 6 del V año de su existencia. En sus páginas han aparecido colaboraciones de interés general redactadas en lenguaje claro y sencillo de manera que puedan ser útiles al mayor número posible de lectores; salvo algunas transcripciones, los trabajos publicados pertenecen en su casi totalidad al personal de la repartición.

El tiraje de esta publicación ha ido en aumento progresivamente; este año se han anotado 1200 nuevas direcciones correspondientes a otros tantos solicitantes del Boletín, llegando a 120.000 el número de los ejemplares tirados el año último.

A fin de que esta publicación resulte lo menos onerosa posible, se ha gestionado autorización para aceptar avisos, lo que ha sido concedido por el Poder Ejecutivo de acuerdo con la siguiente tarifa propuesta:

	1 página \$ m _n	½ página \$ m _n	¼ página \$ m _n
Por una publicación	40	25	15
» tres »	100	60	40
» seis »	180	110	70
» doce »	350	200	120

Otras publicaciones. — Compenetrada de los beneficios resultados de la propaganda escrita, esta Dirección ha continuado publicando folletos y volantes sobre temas de interés agrícola; este año han aparecido: «Calendario del Horticultor» de que es autor el señor E. Medina y «Guía del Apicultor» y «Guía del Avicultor», redactados por el señor Peralta Ramallo; la Ley de Arrendamientos y de Cooperativas Agrícolas con comentarios apropiados que favorecen su interpretación y lectura; Reglamentación de la caza de animales; Instrucciones para el cultivo de los árboles; datos relacionados con la industria de la Granja y enfermedades del ganado, publicados en el catálogo de la 2ª Exposición, Venta y Concurso de Productos de Granja que fué preparado por personal de esta Dirección. Se hallan además, en curso de impresión, los folletos sobre «El cultivo del poroto» de que es autor el señor Medina y «Enfermedades más comunes del ganado», del doctor Pozzi.

ARBORICULTURA, VIVEROS, PLANTACIONES

Se ha asignado particular interés a la producción de forestales en todas las dependencias de esta Dirección, compenetrados de la necesaria difusión que deben alcanzar en esta Provincia, carente de bosques naturales y en la que los artificiales son relativamente escasos; sobre una superficie de 305.121 kilómetros cuadrados, apenas alcanzan éstos a 1964 kilómetros cuadrados, o sea el 0,64 % de la superficie.

Los viveros oficiales de Cazón y Baradero han duplicado casi su producción para responder a las exigencias del Estado y a los pedidos de particulares y entidades diversas que acuden en gran número en procura de ellos.

Cinturas arboladas. — A pedido de la Dirección de Arquitectura y Construcción de Edificios, se construyeron bajo la dirección del Jefe de Agronomía de esta Dirección, las cinturas arboladas en los terrenos destinados a Policlínicos de Pergamino y Bahía Blanca.

Se plantaron en el terreno de Pergamino 5500 árboles de hoja permanente, entre eucaliptus, Cupressus Lambertiana y acacia melanoxilon y un cerco perimetral de 14.800 ligustrum.

En Bahía Blanca se colocaron 4800 árboles de hoja permanente: eucaliptus y Cupressus Lambertiana; los árboles usados en ambos fueron provistos por los viveros oficiales y por la Escuela Agrícola y Estación Experimental de Patagones.

Plantaciones en los caminos. — La sección Arboricultura de esta Dirección tuvo a su cargo el arbolado de los siguientes caminos: Afirmado de La Plata-Avellaneda y La Plata-Magdalena.

El primero fué arbolado hasta la mitad de su recorrido, empleando 3800 plantas de las siguientes especies:

Robinia pseudo acacia; álamo Canadá, álamo trémula y plátanos; dejándose establecido un pequeño vivero en un terreno al costado del camino junto al cruce con el Ferrocarril Sud y el camino de automóviles, próximo al puesto de Policía allí existente, en el que se dejaron 1500 plantas. (Plátanos, acer y álamo de Canadá) a fin de poder reponer las fallas producidas por plantas secas o destruidas por mal intencionados.

En el camino La Plata-Magdalena, se plantaron 1600 sauces, especie elegida como la más apropiada para esa región de terrenos anegadizos y de mala calidad.

A la Comisión que preside el doctor Caride Massini, se le entregaron 500 álamos trémula y 500 robinia, pseudo acacia, con destino al camino San Justo-Cañuelas, habiendo cargado la Provincia con los gastos de plantación.

Vagones viveros. — Este año se ha ensayado por primera vez en las líneas del Ferrocarril Provincial al Meridiano V la circulación de vagones-viveros, con plantas destinadas a ventas en las estaciones, los que corrieron desde Desvío Toledo hasta Obligado; el ensayo fué satisfactorio, vendiéndose 3621 plantas. De repetirse en lo sucesivo convendría organizar una propaganda, previa la colaboración de los Jefes de estación, para que impongan a los chacareros de las ventajas.

Plantación en las estaciones del Ferrocarril al Meridiano V. — Aprovechando la circulación de los vagones-viveros se entregaron a los Jefes de Estación 4707 plantas las que fueron colocadas en los terrenos libres de las estaciones del Ferrocarril Provincial al Meridiano V. Otro tanto se hizo con las escuelas ubicadas en esa línea y que estaban desprovistas por completo de árboles. A fin de realizar una obra educativa y de fomento se entregaron 5000 arbolitos distribuídos de a 500, a las escuelas de General Obligado, Loma Verde, Udaondo, Berra, Kilómetro 116, Beguerie, Tronconi, Atucha, Polvaredas y Desvío Toledo.

Plantación en las zonas inundables. — A fin de regularizar la distribución de las aguas en las zonas inundables y consolidar las obras efectuadas, se incluyó en el presupuesto para 1923 una partida destinada a plantaciones en esta zona; a fin de dar cumplimiento a ello se reservó el lote fiscal número 94 sito en Dolores, de una superficie de 150 hectáreas.

Una vez construído el alambrado del que carece, se dará comienzo a la plantación en el lote indicado, el que se proseguirá en los años sucesivos.

Donaciones de plantas. — Como en los años anteriores, se han efectuado donaciones a Intendencias Municipales, Sociedades de Beneficencia, etc.; el monto de ellas figura en la planilla adjunta.

Distribución de semillas. — Se ha pasado una circular a los hacendados propietarios de montes solicitándoles semillas de

árboles cosechadas en los mismos, que fueran distribuidas durante el año 1924, como los años anteriores entre los interesados, conjuntamente con las obtenidas en los viveros oficiales. Esta distribución se hizo en pequeños paquetes conteniendo instrucciones sobre el cultivo.

Formación de viveros Municipales. — Para la plantación en calles, plazas y parques, cada Municipalidad debiera disponer de un vivero propio, en el que se cultiven las especies más adecuadas para cada caso. Esta creación no ocasionaría grandes gastos a cada comuna, pues con una fracción reducida de terreno y uno o dos peones bajo la vigilancia del jardinero municipal, sería suficiente. A fin de obtener esta creación la Dirección dirigió una circular a los señores Intendentes haciéndoles ver las ventajas que reportaría; en contestación algunas Municipalidades, como las de La Plata, Tornquist, Coronel Pringles, Adolfo Alsina, General Pueyrredón, Rivadavia, Florencio Varela, San Andrés de Giles, manifestaron poseer su vivero propio; otras como las de Puan, Pellegrini, Zárate, Veinticinco de Mayo, Laprida y Villarino, aceptaron la idea y se manifestaron dispuestas a ponerla en práctica.

Reglamentación de los viveros oficiales. — Careciendo de una reglamentación que rija las normas que deben seguirse en estos Establecimientos en su desenvolvimiento, orientación, administración, etc., la Dirección encomendó a la Sección Arboricultura la redacción de un reglamento que ya está terminado y listo para ser sometido a la consideración del Poder Ejecutivo.

Reglamentación de donaciones. — La Dirección, con la práctica acumulada, ha creído conveniente proyectar una reglamentación a la que deberán sujetarse las Municipalidades, Instituciones de Beneficencia, Empresas Ferroviarias, etc., al formular sus solicitudes de plantas en donación, fijando las fechas dentro las cuales deberán ser hechas, estableciendo la obligación de adjuntar planos o croquis de calles, plazas, parques a plantar, sobre las cuales la Dirección podrá calcular con precisión el número y determinar las especies adecuadas.

Congreso Forestal. — Con fecha 23 de mayo de 1923 el Poder Ejecutivo resolvió realizar un segundo Congreso Forestal, compenetrado de los beneficiosos resultados que reportaría la discusión y análisis de los innumerables problemas arborícolas.

Por este decreto se encomienda a esta Dirección la organización, debiendo someter previamente a la consideración del Poder Ejecutivo las bases-temas a tratar, etc. En cumplimiento de lo dispuesto por intermedio de la sección arboricultura, esta Dirección proyectó el reglamento, temas, comisiones, etc., habiéndose confiado la presidencia del mismo al señor Carlos R. Gallardo.

Trazado de Parques y Jardines. — La Dirección se ha visto solicitada por varias Municipalidades a fin de que se les proyecte y dirija la construcción de parques y jardines públicos.

El señor Evergisto Medina fué designado para trazar y dirigir la plantación de una plaza en el pueblo de General Belgrano, la que se ejecutó plantando árboles forestales, en su totalidad del vivero oficial de Cazón.

Actualmente se tiene a estudio el trazado de un parque de seis hectáreas en Alberti, Ferrocarril Oeste y al Director del Bosque se le ha confiado el proyecto de ornamentación de las plazas de Bolívar, Pirovano, Arribeños, San Vicente y plantación en las calles de este último pueblo.

SECCIÓN FITOPATOLOGÍA

Esta sección ha tenido a su cargo la evacuación de numerosas consultas sobre plagas diversas de los vegetales. Ante las obligaciones que impone la Ley nacional 4863, a las autoridades respecto a las plagas de la agricultura, y en el deseo de cooperar a su mejor cumplimiento, la Dirección comisionó a la División Agronomía, preparando el decreto que a continuación se transcribe:

DECRETO N.º 523

La Plata, febrero 27 de 1924.

Visto el incremento que toma el desarrollo de los parásitos en los vegetales — insectos y hongos — como asimismo ciertas plantas y animales perjudiciales, declarados «plagas» de la agricultura por la Ley nacional número 4863, y siendo propósito del Gobierno cooperar para el fiel cumplimiento de esta ley, el Poder Ejecutivo —

DECRETA :

Art. 1° La Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, adoptará las medidas que juzgue necesarias para la destrucción de las plagas de la agricultura, tales como: entre los insectos y hongos parásitos: Cochinilla blanca del duraznero (*Aulocaspis pentagona* Targ), piojo de San José (*Aspidiotus perniciosus* Comsk), pulgón lanudo (*Eriosoma lanigera* Haums); bicho de cesto (*Oeceticus platensis* Berg), bicho quemador (*Hylesia migricans* Berg), bicho moro (*Epicaanta adpersa* Klug); hormiga negra (*Acromyrmex* Güer) y colorada (*Atta sexdens* L.), filoxera (*Peritimbya vitifoliae* Fith), gorgojos (*Sitophylus geanarius* L. Sorizael; *Bruchus* sp; *crysaepilus surinamensis*, *Tinebroides mauritanicus* y *Triboliund ferruginaum*), palomita (*Sitotroga Cerialella* y *Tinea Granella*), torque o enrulamiento del durazno (*Exoascus deformans* Berg), viruela holandesa (*Claterisporium corophylum* Lew Adrk), antracnosis de la vid (*Glaeosporium ampelofagum* de Bary Sacc), y agalla de corona (*Bacterium tumefaciens* Smith y Town); en los animales: Vizcacha (*Lagostomum Máximun* Blaino), liebres (*Lepus Timidus* L.), conejos (*Crytolagus cuniculus* L.); ratas (*Holochilus* sp, *Akodon* sp); ratones (*Epymys* sp) y cuises (*cavia* sp); y entre las plantas, abrojo grande: (*Xanthium macrocarpum* D. E.), cardo ruso (*Salsola Aragus* L.), cuscuta (*cuscuta racenosa* Mart C., *corymbosa* R. y Pav).

Art. 2° Destinase la suma de diez mil pesos moneda nacional (\$ 10.000 $\frac{m}{n}$), para adquirir los elementos indispensables para el mejor cumplimiento de este decreto.

Art. 3° La Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, experimentará los insectos entomófagos e indicará los que más convenga difundir o propagar.

Art. 4° En las tierras fiscales, provinciales o municipales, y establecimientos públicos, regirán las prescripciones del presente decreto, debiendo proceder a ejecutar los trabajos respectivos las autoridades de que dependan.

Art. 5° Podrán aplicar todos los procedimientos que la práctica científica aconseje para combatirlo, pudiendo ordenar, de acuerdo con la Defensa Agrícola, la destrucción parcial o total de sembrados o plantaciones.

Art. 6° Los propietarios, arrendatarios, usufructuarios u ocupantes de tierras fiscales o particulares, tienen la obligación dentro de los inmuebles que poseen u ocupen, de destruir las plagas, con los elementos de que dispongan en sus establecimientos. Deberán permitir la entrada a los inmuebles, a efectos de la verificación o destrucción y al solo requerimiento de los funcionarios autorizados por el presente decreto, los que deberán usar en el caso necesario el auxilio de la fuerza pública a este objeto.

Art. 7° La Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, difundirá por medio de hojas sueltas, folletos, conferencias y cursos temporarios en las escuelas, los procedimientos preventivos y curativos contra las plagas.

Art. 8° Las escuelas y viveros dependientes de la Dirección de Ganadería e Industrias, en localidades frutícolas, contarán en sus instalaciones con una cámara de desinfección para sus plantas y las de los fruticultores que acudan a ella. Los establecimientos particulares de venta de plantas podrán, mediante una módica retribución que será establecida por la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, valerse de los servicios de esas cámaras de desinfección.

Art. 9° Los propietarios, arrendatarios, usufructuarios u ocupantes que negaran la entrada del personal de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias a un inmueble, como también los que impidieran u obstaculizaran las inspecciones, serán reprimidos de pesos 100 a pesos 500 moneda nacional, por intermedio de la Defensa Agrícola, como lo establece la citada Ley número 4863.

Art. 10. Cuando los propietarios, arrendatarios o usufructuarios u ocupantes se negaran a efectuar la extinción de las plagas o lo hicieran de un modo deficiente e incompleto, la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, deberá dar cuenta a la autoridad correspondiente para que proceda de acuerdo con el artículo 6° de la Ley 4863 citada.

Art. 11. La Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, procurará propagar variedades de frutales resistentes a los ataques de parásitos, importando aquéllos del extranjero en caso necesario.

Art. 12. La Dirección General de Obras Públicas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, dispondrá que el

personal ocupado en arreglo de caminos, proceda a la destrucción de las plagas existentes en los mismos.

Art. 13. Solicítese a las autoridades municipales tomen en la destrucción de las plagas existentes la intervención que les corresponde por ley (artículo 7° de la Ley 4863).

Art. 14. Remítase copia del presente decreto al Poder Ejecutivo Nacional.

Art. 15. El gasto que demande el cumplimiento del presente se tomará de Rentas Generales, con imputación al presente decreto.

Art. 16. Comuníquese, etc.

CANTILLO.

A. RODRÍGUEZ JÁUREGUI.

Con los mismos proyectos, en cada uno de los números del Boletín que edite esta Dirección, se cuida que aparezcan uno o más artículos sobre las plagas de los vegetales y manera de combatirlas.

FORMACIÓN DE UN HERBARIO

A la Sección Fitopatología, aparte del programa de acción que ha sido trazado, se le ha encomendado la preparación de un herbario de la flora indígena y exótica de la Provincia, tarea paciente que lleva a cabo desde hace varios meses con todo cuidado, para asegurar la conservación del material.

CLASIFICACIÓN SISTEMÁTICA DE LA FLORA DE LA PROVINCIA

A la misma Sección se le ha encomendado el trabajo de catalogar científicamente la flora de la Provincia, trabajo que requiere estudio, dedicación y una revisión cuidadosa respecto a todo lo que se ha escrito, para una vez terminado proceder a su publicación y distribución gratuita.

ESTABLECIMIENTOS DE ENSEÑANZA

Dos nuevos establecimientos de enseñanza serán incorporados este año a la lista de los existentes: la Escuela de Fruticultura y Vivero del Delta, creada por Ley de Presupuesto y la Escuela Agrícola de Patagones que se anexa a la antigua Chacra Experimental de Patagones; ambos vendrán a llenar

una necesidad sentida, el primero, porque va a actuar en la zona de fruticultura más intensa del país; el segundo, porque va a completar la utilidad de un establecimiento ya existente en una región que no tardará en ser rica y próspera.

Aparte de estas nuevas creaciones, esta Dirección se ha preocupado de revisar cuidadosamente la orientación a dar a los establecimientos existentes o a crearse, haciendo que su enseñanza sea lo más eminentemente práctica posible, regional y especializada con la menor teoría posible, la suficiente para la buena interpretación de las labores a realizarse, empezando porque la designación traduzca el verdadero propósito, es así como la Escuela de Avicultura de La Plata y la de Fruticultura de Dolores y Fruticultura del Delta, quedan definidas por su misma denominación; la Escuela Agrícola de Patagones será un establecimiento orientado hacia la Viticultura, Enología e Irrigación; y la de Industrias Agrícolas de Coronel Vidal, por encontrarse en una zona de tambos y no reunir el terreno condiciones adecuadas para agricultura propiamente dicha, será una escuela especializada en lechería.

La nueva Inspección de Establecimientos de Enseñanza ha realizado una serie de visitas periódicas a fin de poder tener una impresión exacta de la forma en que se imparte la enseñanza, así como las mejoras susceptibles de introducir en ellos, de manera que respondan a las finalidades de su creación, puntualizando las mejoras que conviene introducir, a fin de que estos establecimientos no sólo llenen una función docente, sino que hagan también obra práctica, tratando de responder a las erogaciones que ocasiona a la Provincia su sostenimiento.

En efecto; se ha conseguido aumentar las entradas por producido de ventas en el ejercicio fenecido, y es de esperar que una vez dotados de los elementos que les son indispensables para su normal funcionamiento, mediante una juiciosa aplicación de las sumas que ingresen en concepto de producido y las que le asigna el Presupuesto, ese progreso se acentúe.

A fin de coordinar estas actividades en la mejor forma posible, salvar obstáculos, corregir deficiencias, etc., con fecha 22 de febrero de 1924 el Poder Ejecutivo resolvió realizar reuniones periódicas de directores de establecimientos

de enseñanza, fijando para el 10 de marzo de este mismo año, la fecha en que tendrá lugar la primera.

La Inspección, de acuerdo con los reglamentos en vigencia y las disposiciones de la Dirección, ha procedido a tomar los exámenes de competencia a los alumnos de las escuelas de Industrias Rurales, de Coronel Vidal; de Avicultura de La Plata y de Fruticultura de Dolores, habiendo informado en cada caso sobre su resultado y hecho las observaciones pertinentes, cada vez que han debido asistir a pruebas finales, el Jefe de la Sección, quien ha concurrido acompañado de otro técnico de la Dirección, para facilitar la tarea.

ALUMNOS

Las Escuelas de Coronel Vidal y Dolores han reclutado fácilmente su población escolar; no ha tenido tanto éxito la de Avicultura, porque careciendo del terreno suficiente para intensificar su producción y enseñanza, y no poseyendo internado, ha tenido una concurrencia menor de alumnos, pero a fin de salvar estos inconvenientes, esta Dirección gestiona trasladar el establecimiento a los terrenos destinados al Patronato de Menores, en Abasto, con el objeto de darle mayores comodidades y mejor ubicación que la que actualmente tiene. A fin de asegurar el mayor número de concurrentes a la escuela, esta Dirección dirigió una circular a las municipalidades, pidiendo becaran alumnos, para que pudieran seguir sus estudios en este establecimiento; de ellas, tan sólo una, la de San Andrés de Giles, ha respondido disponiendo el envío de un joven; las de La Plata, Coronel Suárez y Junín, han sometido el proyecto a estudio de los respectivos Concejos Deliberantes.

EGRESADOS DEL PATRONATO DE MENORES

El artículo 4º de la Ley del 29 de octubre de 1910, que creó el Patronato Provincial de Menores, dispone que a los jóvenes asilados, de 14 a 18 años de edad, se les ubicará en las escuelas prácticas nacionales y preferentemente en las sostenidas por la Provincia; a ese efecto la Dirección a mi cargo ha hecho gestiones ante la Comisión Directiva del Patronato, para obtener, por vía de ensayo, la concurrencia de algunos asilados, debiendo efectuarse, naturalmente, una selección severa para incorporar a las escuelas los más aptos por su preparación y conducta.

Como un complemento al fomento de industrias de la granja, esta Dirección ha iniciado una serie de conferencias sobre temas apropiados, los que se realizarán conjuntamente con las Exposiciones Regionales de horticultura y vacas lecheras, iniciándose con la del Saladillo, donde el señor Medina, técnico de esta Dirección, dió una conferencia sobre la cría de abejas, ante un público numeroso, programa completado por el doctor M. Castro Biedma y el señor M. Muraccioli, que disertaron sobre avicultura.

A fin de completar esta obra, esta Dirección se propone obtener los elementos necesarios para crear la cátedra ambulante de granja, la que tendría por objeto inculcar a los agricultores los conocimientos necesarios para que las industrias tomen arraigo, provocando nuevas actividades que se traducirán en positivos beneficios pecuniarios; se trataría de fomentar esencialmente la cría de aves, cerdos, conejos, abejas, los cultivos hortícolas, la fabricación de queso, manteca, producción de frutas, etc., fuentes de recursos poco explotadas todavía y susceptibles de aportar nuevos ingresos.

EXPOSICIONES Y CONCURSOS

Primera Exposición-Feria Internacional de Muestras. — De acuerdo con la iniciativa del Poder Ejecutivo, esta Dirección organizó el año anterior, en La Plata, una Exposición - Feria de Muestras; fué la primera de esta índole celebrada en el país y también en Sud América.

El programa abarcó 32 grupos, que se referían a productos agrícolas, ganaderos, industrias alimenticias, textiles, confección de vestuarios, minería y cantería, maquinarias, industrias eléctricas, metalurgia, quincallería, construcciones, cerámicas, industrias gráficas, curtidos de pieles, industrias de la caza y pesca, industrias químicas, fotografía y cinematografía, hidráulica, transportes, alumbrado y calefacción, industrias de la madera, industrias del caucho, joyería, platería y orfebrería, higiene, instrumentos de cirugía, sports, artes industriales y decorativos, radiotelefonía, etc.

Estuvieron concurridas todas las secciones con un total de 274 expositores, hallándose representados los principales esta-

blecimientos comerciales del país, como asimismo instituciones oficiales; la exposición fué inaugurada el 9 de junio de 1923 y clausurada el 10 de julio del mismo año.

Por intermedio de la Oficina de Publicidad se editaron los catálogos correspondientes donde figuran los nombres de los concurrentes y los artículos expuestos. Las ventas durante el término que permaneció abierta la Exposición ascendieron a la suma de pesos 600.000 moneda nacional.

Al clausurarse el certamen se formó un registro especial con sus índices respectivos donde figuran las diferentes fichas de todos los Expositores que constituirán el archivo especial para ser utilizado en los torneos próximos.

Segunda Exposición concurso y venta de productos de Granja (La Plata). — En agosto del año pasado se dió comienzo a la preparación de los programas y reglamentos para la Segunda Exposición, Concurso y Venta de Productos de Granja, los que fueron aprobados por la superioridad y con fecha 23 de agosto se iniciaron los trabajos preliminares.

El programa comprendía 15 secciones: Productos derivados de la leche, de la carne; Productos de la cría de aves, animales de corral; Productos de la cría de abejas; Productos del gusano de seda; Productos destinados a alimentación del ganado; Productos de granja, horticultura, fruticultura, bebidas fermentadas, molinería, floricultura, maquinarias agrícolas, construcciones rurales, publicaciones y estudios sobre fomento de granja.

Todas las secciones tuvieron expositores, alcanzando a 120 el número de éstos; las empresas ferroviarias más importantes realizaron exhibiciones de conjunto de los productos de sus respectivas zonas de influencia.

En el transcurso de este certamen se organizó una serie de demostraciones prácticas sobre Apicultura, exhibiéndose también cintas cinematográficas sobre asuntos de granja. Las transacciones efectuadas durante la Exposición llegaron a la suma de pesos 40.000 moneda nacional.

Conjuntamente con la Exposición tuvo lugar el Concurso de Productos de Granja en el que se inscribieron 106 interesados. La labor de los Jurados fué organizada en forma metódica, distribuyendo la tarea en distintas subcomisiones relacionadas con los diversos capítulos del Programa; a estas subcomisiones

ies fueron presentados los productos con sus análisis respectivos efectuados por la Oficina Química de la Provincia, facilitando así su acción, llegando a darla por terminada dos días antes de la clausura del certamen, habiendo examinado los Jurados 1700 productos.

Los veredictos quedaron registrados en los libros de actas y la nómina de ellos fué anotada en el registro respectivo. El día 19 de noviembre fué clausurada oficialmente la Exposición, distribuyendo posteriormente por Secretaría los premios obtenidos.

Todos los trabajos de organización de este certamen fueron efectuados directamente desde la Oficina respectiva, no habiéndose invertido suma alguna en concepto de avisos en los diarios ni de propaganda.

Terminada la Exposición y Concurso ha sido preparado el índice respectivo y ficha correspondiente de cada expositor.

Exposiciones y concursos regionales de vacas lecheras y avicultura. — Por decreto del Poder Ejecutivo de fecha 14 de agosto de 1923, se dispuso llevar a cabo una serie de concursos y exposiciones regionales de vacas lecheras y avicultura con la colaboración directa de la Sociedad Rural Argentina.

Las exposiciones y concursos llevados a cabo aparte de haber satisfecho una aspiración general y permitido la expansión de la industria avícola y divulgado prácticas modernas para explotación tampera, han llenado una importante función de enseñanza que se traducirá, no cabe duda, en una intensificación de las explotaciones avícola y lechera, en beneficio general, tanto para los productores como para la prosperidad de la Provincia.

En la organización de cada una de ellas intervinieron empleados de la Sociedad Rural encargados de visitar personalmente a los tamperos y productores, la Oficina de Publicidad del Ministerio encargada de la publicación de los catálogos y de la propaganda periodística en la Provincia y esta Dirección, que colaboró con el personal de sección correspondiente a la organización de cada una de ellas.

Exposición de San Nicolás. — La primera exposición de avicultura de esta serie de certámenes se llevó a cabo en San Nicolás del 30 de septiembre al 2 de octubre, despertando verdadero entusiasmo en la población. Se presentaron 30 exposi-

tores con un total de 276 ejemplares exhibidos; la raza más numerosa fué la Rhode Island Red, siguiéndole la Plymouth Rock y la Wiandotte.

De los ejemplares presentados fueron vendidos 229, oscilando los precios entre pesos 120 moneda nacional — precio máximo — y pesos 4,00 moneda nacional, precio mínimo, resultando el promedio general de pesos 17 moneda nacional, por pieza.

Exposición del Azul. — Se llevó a cabo en el local de la Sociedad Rural de Azul, conjuntamente con la 24 Exposición Ferial de Ganadería que celebró esta Sociedad, la que se llevó a cabo del 14 al 17 de octubre. Fueron presentados 309 ejemplares pertenecientes a 50 expositores. Fueron vendidos 285, oscilando los precios entre un máximo de pesos 55 y 1,10 por pieza, siendo el precio medio de pesos 12 moneda nacional.

Exposición de La Plata. — Inaugurada el 21 de octubre, se llevó a cabo en las instalaciones de la Facultad de Veterinaria; hay que dejar constancia que si no fué la más concurrida fué la que mejores animales exponía respecto a calidad. Fueron presentados 398 ejemplares pertenecientes a 36 expositores; fueron vendidos 110 por un valor de pesos 1418 moneda nacional, obteniéndose un precio máximo de pesos 104 moneda nacional y mínimo de pesos 1.00 moneda nacional por pieza; término medio, pesos 12.00 moneda nacional.

Exposición de Saladillo. — En las amplias galerías de la Escuela número 1 de Saladillo fué instalada la Exposición Avícola que se inauguró el 28 de octubre, clausurándose el 31 del mismo mes.

El número de ejemplares presentados llegó a 400, dejando algo que desear la calidad, por lo que sería conveniente encomendar a los avicultores una mejor selección. Fueron vendidos 240 ejemplares por la suma de pesos 2800 moneda nacional, dando los siguientes términos: máximo, pesos 130 moneda nacional, mínimo pesos 5.00 moneda nacional, medio pesos 11.00 moneda nacional, por pieza.

Exposición de Chivilcoy. — Fué ésta la quinta y última de la serie de exposiciones avícolas realizadas este año, inaugurándose el 4 de noviembre y clausurándose el día 7 del mismo mes.

La concurrencia de ejemplares alcanzó a 271, pertenecientes a 29 expositores, vendiéndose 178 por la suma total de pesos 2871 moneda nacional, con los siguientes términos: máximo pesos 66.00 moneda nacional, mínimo pesos 2.00 moneda nacional, medio pesos 16.00 moneda nacional, por pieza.

CONCURSO DE VACAS LECHERAS

Concurso de La Plata. — Se realizó del 16 al 21 de octubre de 1923, con una concurrencia de 33 ejemplares presentados por 9 expositores.

De los ejemplares presentados, dos fueron de la raza Holandesa, dos Jersey y los demás de raza Shorthorn.

Actuó como jurado único, por la Sociedad Rural Argentina, el señor Marciano Hunter. Se otorgaron los premios concedidos por el Gobierno de la provincia de Buenos Aires y los donados por los siguientes particulares: Facultad de Agronomía y Veterinaria, Centro Nacional de Industria Lechera, Asociación Nacional de Lechería, Goldkuhl y Brostrom y Casa Peuser.

Concurso de General Rodríguez. — Se llevó a cabo del 22 al 27 de octubre de 1923, con una concurrencia de 95 ejemplares, de los cuales 17 fueron de la raza Normanda-Holandesa y el resto Shorthorn. Actuó como jurado único designado por la Sociedad Rural Argentina, el señor Marciano Hunter.

Fueron distribuidos, aparte de los premios donados por el Gobierno de la provincia de Buenos Aires, los donados por los siguientes particulares: Municipalidad de General Rodríguez, Salaberry y Bercetche, Centro Nacional de la Industria Lechera, Asociación Nacional de Lechería, Pablo Hausammer, Goldkuhl y Brostrom Eduardo Joly, La Vascongada y periódico «Esnea».

Concurso de Tandil. — Se realizó del 11 al 16 de noviembre con una concurrencia de 56 ejemplares, presentados por 11 expositores, de los que fueron de la raza Holandesa, 3 Aberdeen Angus y el resto Shorthorn.

Actuó como jurado único designado por la Sociedad Rural Argentina, el ingeniero agrónomo Guillermo Argerich.

Se recibieron donaciones de los siguientes particulares, para ser distribuidas entre los ganaderos: Brivio y Compañía, Salaberry y Bercetche, Banco Comercial del Tandil, Centro

Nacional de la Industria Lechera, Asociación Nacional de Lechería, Ferrocarril del Sud, La Agrícola Ganadera S. A., La Tandilera S. A., Pablo Hausammer, Goldkuhl y Brostrom y periódico «Esnea».

Concurso de Balcarce. — Se realizó del 4 al 9 de diciembre con una concurrencia de 97 ejemplares, de los cuales dos fueron de la raza Holando-Argentina, dos Aberdeen Angus y el resto Shorthorn. Actuó como jurado único, designado por la Sociedad Rural Argentina, el señor Enrique Signoret.

Se obtuvieron de los siguientes particulares premios para ser distribuidos en este concurso: Centro Nacional de Industria Lechera, Asociación Nacional de Lechería, Sociedad Rural de Balcarce, Jos Kelly y Elissamburu, Pérez Azcárate y Compañía, La Balcarceña, Revista Industrias y Negocios, Rettes Zelba y Compañía, Liga de Ganaderos y Agricultores de Balcarce, Ezequiel Rettes y periódico «Esnea».

Concurso de Magdalena. — El sexto y último concurso de vacas lecheras proyectado, se realizó en Magdalena del 18 al 23 de diciembre, con una concurrencia extraordinaria, por cierto, pues contó con 192 ejemplares, de los cuales, 11 fueron de raza Holando-Argentina, 3 Flamencos, 2 Friburgos, 2 Aberdeen Angus, y los demás Shorthorn. Actuó como jurado único, designado por la Sociedad Rural Argentina, el señor Julio Genoud. Se adjudicaron además de los premios acordados oficialmente, los siguientes premios particulares: Concejo Deliberante de Magdalena, O. Bidart y Compañía, Centro Nacional de la Industria Lechera, Unión General de Tamberos, Asociación Nacional de Lechería, Rogelio Busso y periódico «Esnea».

Resta agradecer a la Sociedad Rural Argentina, no sólo el concurso prestado por sus autoridades para este primer ciclo de exposiciones, a la que no sólo prestó su eficaz concurso moral, su personal competente, sus jurados, sino también su aporte financiero, entregando la suma de pesos 6594,73 moneda nacional, para cubrir el déficit originado por estas exposiciones.

CONCURSO DE MAÍCES

Con el propósito de fomentar de una manera eficaz y directa el mejoramiento de la producción, entre los agricultores, se encomendó a la Sección Fomento Industrial y Exposicio-

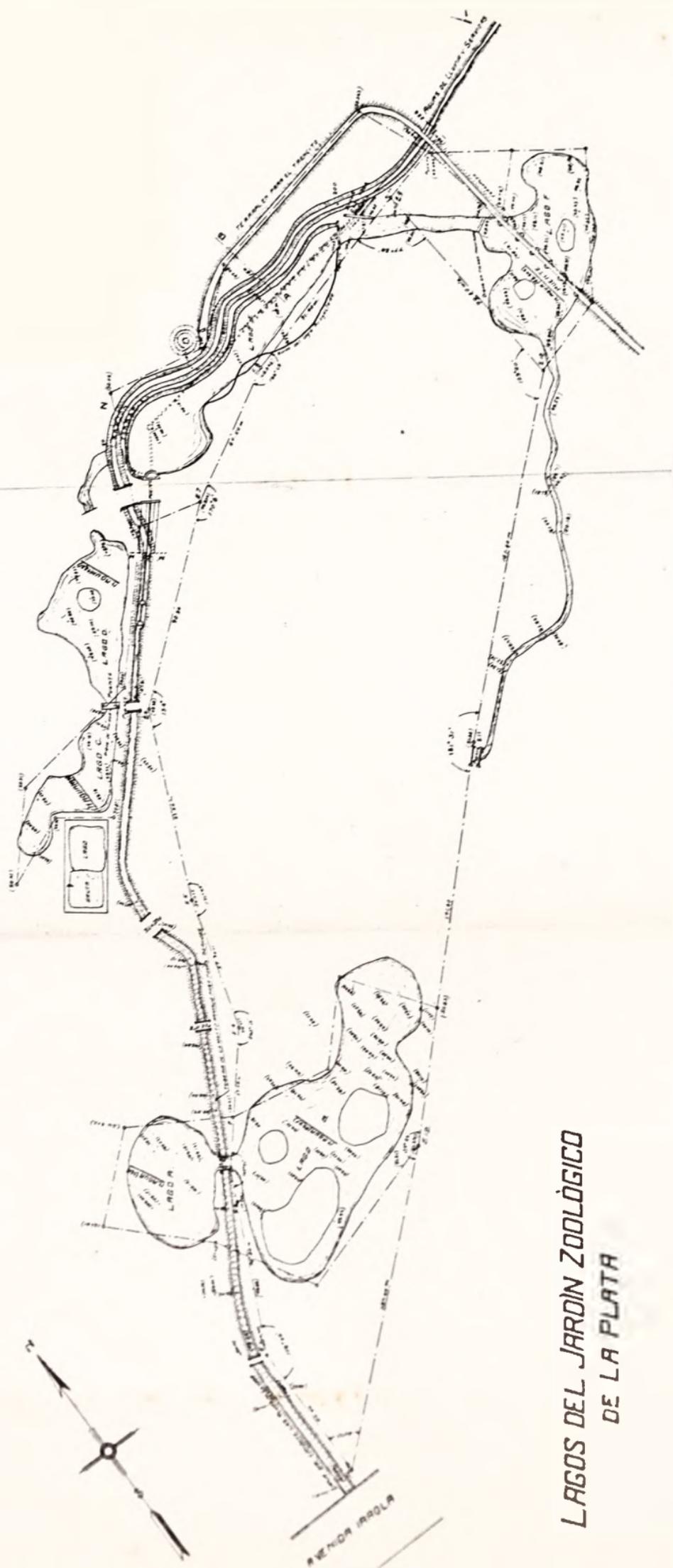
nes, la preparación de las bases para un concurso de maíces en grano y espigas, cuyas bases fueron aprobadas por el Poder Ejecutivo con fecha 21 de febrero de 1924.

El número de los inscriptos es crecido, por lo que puede darse por descontado el éxito. Se han obtenido ya premios especiales donados por los siguientes particulares: Sociedad Rural Argentina, Centro Nacional de Ingenieros Agrónomos, Bunge y Born Limitada, Asociación Nacional de Agricultura y La Bolsa de Cereales.

Fomento del cultivo del tabaco. — En colaboración con la Oficina respectiva del Ministerio de Agricultura, esta Dirección obtuvo semilla de tabaco de la variedad Kentucky de procedencia italiana, la que se distribuyó en los viveros oficiales de Baradero y Cazón y 22 agricultores de Baradero, a fin de tratar de difundir el cultivo de una planta tan remunerativa en la Provincia.

Otras actividades.—Requeridos por la Oficina de Expropiaciones del Ministerio los servicios de la Dirección para intervenir en los peritajes y tasaciones que se originan con motivo de la expropiación de terrenos para la prolongación del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, a la ciudad de Avellaneda, se designó al Jefe de la Sección Enseñanza, quien con tal motivo ha efectuado numerosos peritajes en los juicios: Salvador Graquinta, José Traversone, Francisco J. Roselli, Ramón Dapena, Francisco Miloni y otros.

JARDÍN ZOOLOGICO



LAGOS DEL JARDIN ZOOLOGICO
DE LA PLATA

Los propósitos de vulgarización científica de la vida animal y vegetal, que el Gobierno persigue con la instalación de parques y jardines, han sido ampliamente aplicados en el Jardín Zoológico, cuyas características, inspiradas en aquellos objetivos, lo hacen un centro de solaz y de cultura general para los que lo visitan.

Durante el período que abarca esta Memoria, se han mejorado sus instalaciones antiguas y se ha dado comienzo a la construcción de otras nuevas; se procura con ello dotar de las comodidades necesarias a los pensionistas del Jardín Zoológico, facilitando la adaptación de seres originarios de otros ambientes.

La descripción de las instalaciones del Jardín Zoológico, dará una idea clara de las mejoras introducidas y de la orientación impresa a este importante establecimiento de cultura popular y de recreo.

Siguiendo la avenida central de acceso, a la altura de la piscina y hacia la derecha, se encuentra el

JAULON de forma rectangular, destinado para albergue de las aves, que dentro del mismo pueden resguardarse del sol entre la sombra que proyectan los ligustros, o esconderse entre las matas del formis, del fénix, de los cipreses, palán-palán, etcétera; las aguas de una cascada artificial aumentan la frescura y humedad del lugar y permiten el baño de los diferentes palmípedos.

Este jaulón es de base de mampostería, con 38 tirantes de hierro T y 16 cabriadas de hierro redondo y hierro ángulo; cerrado totalmente con alambre tejido; tiene 17 metros de frente por 59 de fondo; posee una gruta interior y canalizaciones con revestimientos en portland. A su frente, mediante un armazón de hierro, se ha formado un rosedal con rosas trepadoras, jazmines *Gardenia florida* y *Diosma ericoides*. Surge del costado un álamo completamente invadido por la rosa de las cua-

tro estaciones, y completan el cuadro ejemplares de *Rosa indica*, con sus variedades de rosa té, la *Rosa bifera*, la *Rosa gallica*, la *Rosa centifolia* y sus variedades, la *Rosa bomba*; una avenida de eucaliptos comunes, o eucalipto gomero azul, separa el Jaulón de la plazoleta de ejercicios físicos; sobre el costado posterior de esta instalación, se ha formado una avenida de plátanos *Platanus orientalis*, que comienza en la casa octogonal del oso hormiguero y termina en la jaula de los mamíferos chicos.

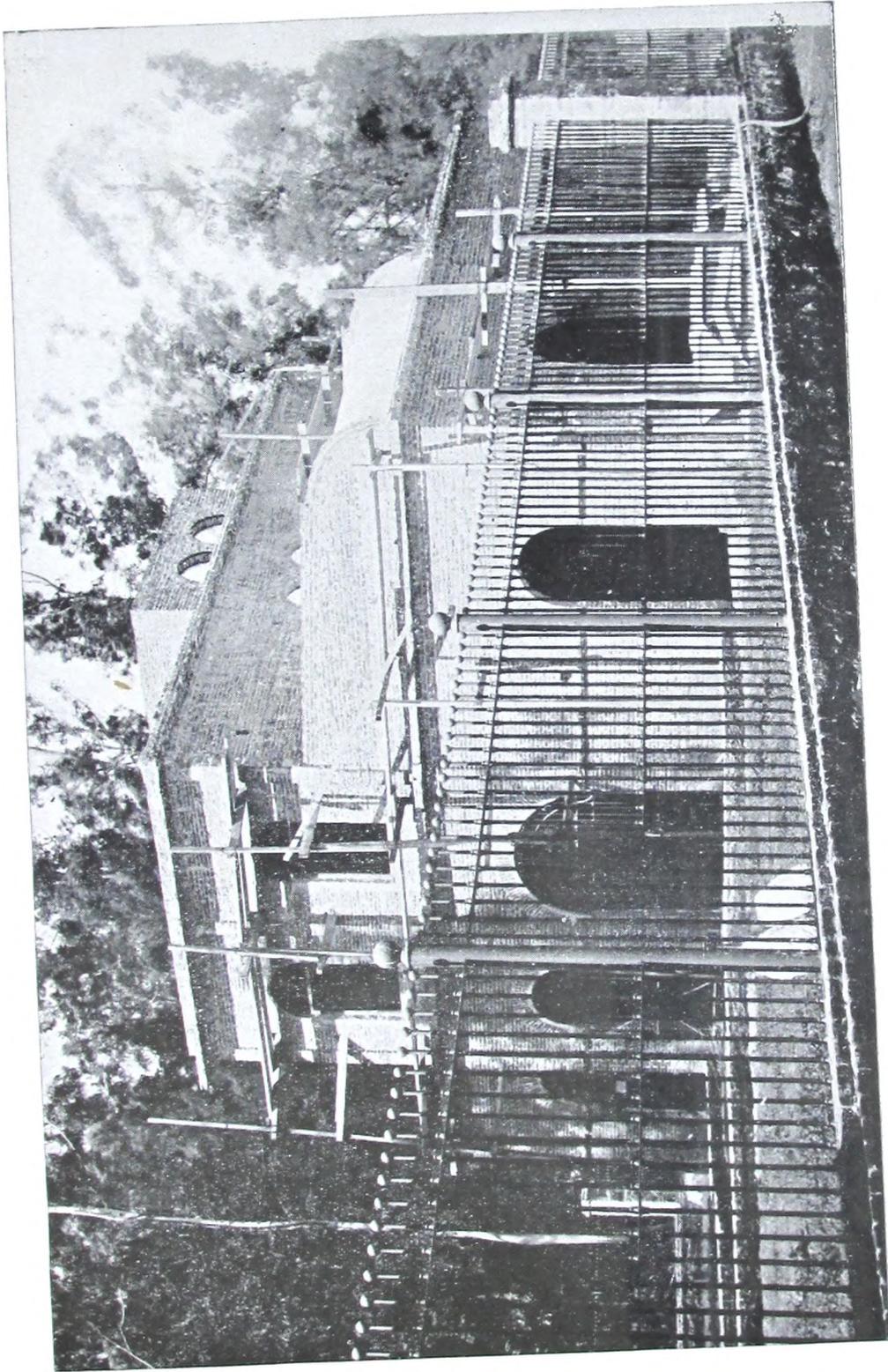
Los caminos que parten del Jaulón convergen en una fuente cubierta de plantas acuáticas como el *Myriophyllum verticillatum*, las *Jussieua* y otras; en los días de verano aparece, arrastrándose en el fondo cenagoso de la fuente, nuestra común tortuga *Hydromedusa tectifera*.

Rodean el Jaulón ejemplares del jazmín de Chile *Mandevillea suaveolens*, la retama *Spartium junceum*, la tuna *Opuntia vulgaris*, el ivirapitá *Peltophorum vogelianum*, el guayabo *Psidium guayaba*, la acacia rosada *Robinia hispida*, el eucalipto rojo del río Murray *Eucalyptus rostrata*, la corona de novia *Spiræa cantonensis*, el álamo *Populus canadensis*, la solanacea *Solanum verbascifolium*, el guayacán *Cæsalpinia melanocoriza*, el jazmín de los Alpes *Plumbago capensis*, la achira roja *Canna edulis*, y otras especies que dan al conjunto un bello aspecto.

Sobre el costado del Bosque de La Plata se encuentran tendidas las vías Decauville, flanqueadas por líneas paralelas de paraísos *Melia azederach*, y del lado del gran lago Burmeister, se encuentra el

JAUJLÓN DE LAS AGUILAS, amplia instalación cuyo perímetro mide 53 metros y su altura 20 metros; el armazón está formado por 18 parantes de hierro T, 6 travesaños y 18 crueros de hierro; la instalación se encuentra totalmente cubierta de alambre tejido y contribuye a dar carácter a esta vivienda la gruta interior.

Rodea el Jaulón de las Aguilas una avenida circular sombreada por arcos y ornamentada por canteros sin flores, en los cuales se han plantado ejemplares de guayaibirá *Patagonula americana*, de acacias *Albizzia lophanta*, de *Juniperus virginiana*, de pita de pulque *Agave salmiana* y de sauce llorón *Salix babylonica*, que bordea la senda que conduce a la instalación próxima.



Casa para Ciervos (en construcción)

LA MONERA, construida en cemento armado y cuyo perimetro alcanza a 50 metros; la seccion se halla dividida en 22 compartimentos internos y externos; los frentes exteriores están cerrados por alambre tejido reforzado con varillas de hierro; un horno de calefaccion colocado en el corredor interior contribuye a mantener la temperatura adecuada a la vida de estos animales; las puertas son de hierro galvanizado, el techo de cinc y la baranda que rodea la instalacion, está asentada sobre mamposteria en una extension de 64 metros. La monera da albergue a representantes de los grandes papiones, el magot, los macacos, los babuinos, el mandril, los hamadrias, etc., de los que se tendrán mayores datos leyendo la sinopsis retrospectiva de aclimatacion.

Rodeada por una hilera de *Acer negundo*, crecen en las proximidades de la seccion hermosos ejemplares de tamariscos *Tamarix gallica*, de aroma *Acacia dealbata*, de *Ricinus communis* y *Volcaneria fragans*.

Frente a la casa de los monos y mirando hacia el norte, se encuentra la leonera, y hacia el oeste se hallan ubicadas varias construcciones y corrales: son los destinados a las llamas, vicuñas, alpacas y

LA CASA DE LOS CIERVOS, dispuesta de modo que sus secciones puedan convertirse con poco gasto en vivienda para hipopótamos, rinocerontes, resguardo de elefantes, jirafas, etc. En caso de urgencia, podría contener, ya que su forma e instalaciones se prestan a ello, ejemplares de wapitis.

LA LEONERA es un edificio de mamposteria de 26 metros con 60 centímetros de frente por 12 metros con 40 centímetros de ancho; tiene doce divisiones; las puertas divisorias son de chapa de hierro galvanizado y barrotes del mismo material; el piso del corredor es de mosaico y las puertas y ventanas han sido construidas con cedro; en el exterior tiene baranda de hierro asentada en mamposteria y en el interior barandas con soportes metálicos. Rodean a esta casa las siguientes especies vegetales: *Justicia excelsa*, *Sambucus australis*, *Agave salmiana*, la malvacea *Abutilon mollissimum*, la trepadora cactacea *Peireskia peireskia*, *Vinca major*, *Yucca gloriosa*, *Matricaria nobilis*, *Heliotropium peruvianum*, el malvón *Pelargonium erosum* y zonale, *Manihot Tweediana*, *Araucaria Bidwillii*, *Pinus maritimus*, *Morus alba* y *nigra*, *Jacaranda mimosaefolia* y otras que hermocean el conjunto.

Contiguo a la LEONERA se halla el

SERPENTARIO, dispuesto en el centro de una plazoleta rodeada de árboles, para que puedan recoger la mayor cantidad posible de irradiaciones calóricas. En el serpentario viven ejemplares de ñacaniná, la pseudoboa o falsa boa de la provincia de Buenos Aires, la lampalagua, la víbora de la cruz o yarará y especímenes pertenecientes a otras especies y además, ejemplares de iguanas.

El serpentario es una construcción de mampostería con diez divisiones laterales y una en el contrafuerte que se utiliza para guardar leña; tiene además una pieza para la caldera de calefacción, con techo de cemento armado y cinc, un patio interior con claraboya de hierro y vidrios rayados y piso de mosaicos; las divisiones interiores han sido impermeabilizadas con piso de portland y dotadas de calefacción a agua caliente, caldera, caños de hierro galvanizado y depósito.

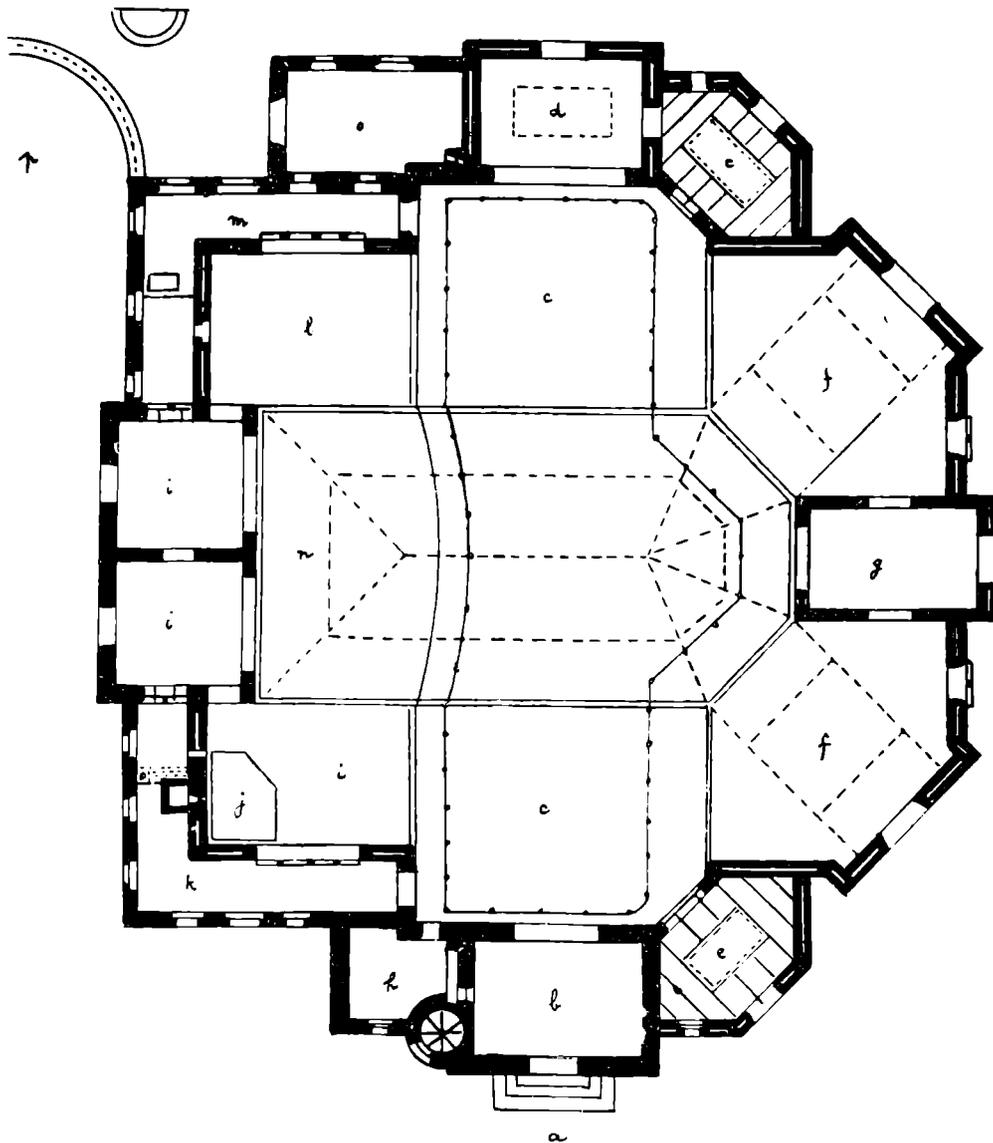
Próxima a esta sección se halla la casa provisoria del elefante y más allá la

LEONERA ABIERTA: Es ésta una instalación de material con cinco divisiones; en su interior se han construido grutas en portland; la verja es de barrotes de hierro asentados en mampostería; tiene tres puertas de hierro, una de madera y una baranda de hierro que alcanza una extensión de 104 metros.

Contigua a esta instalación se encuentra la

SALA DE MAQUINAS, cuya parte superior se destina a laboratorio; entre la vegetación que la rodea merecen mencionarse las siguientes especies: el eucalipto rojo del río Murray *Eucalyptus rostrata*, el ombú *Phytolacca dioica*, el eucalipto árbol de limón *Eucalyptus amigdalina*, la acacia (antigua *Acacia platensis*, clasificada hoy como perteneciente al género *Manganaroa*), el timbó *Enterolobium timbouva*, el azarero *Pittosporum tobira foliaevariegata*, la *Cassia corymbosa*, la *Lippia lycioides*, la camará *Lantana camara*, la caoba *Bauhinia candicans*, la *Casuarina equisetifolia* y el *Eucalyptus obliqua*.

La INSTALACION PARA CÁNIDOS es una construcción de material, cuyo perímetro alcanza a 160 metros; un tejido de alambre asentado sobre la pared rodea todo el edificio, que tiene doce divisiones, igual número de casetas de material y doce piletas.



Plano de la Casa para Elefantes, Hipopótamos, Rinocerontes, subdivisible y adaptada a la instalación de Hipopótamos actualmente llevada a término. Referencias: *a*, entrada; *b*, vestíbulo; *c*, hall de visita; *d*, jaulas para tapires; *e*, jaulas de reserva; *f*, jaula para elefantes; *g*, jaula de retirada; *h*, guardián; *i*, jaula para rinoceronte; *j*, fuente; *l*, jaula de retirada; *k*, pasajes; *n*, pileta; *o*, calefacción; *p*, gran pileta exterior.

Además de la FAISANERA y la casa del OSO HORMIGUERO, hay una jaula para aves canoras, otra para trepadoras y una

PAJARERA DOBLE, construída en material; esta instalación tiene dos pajareras extremas unidas por un corredor de mampostería de 10 metros de largo; las jaulas tienen un perímetro de 15 metros cada una, con piso de portland, parantes de hierro cuadrado, llaves y cruceros de hierro, con techo de cinc liso, cerradas totalmente con alambre tejido.

Rodean a esta instalación por un lado un rosedal y por el otro ejemplares de *Robinia pseudo acacia*, eucalipto caoba de las vegas *Eucalyptus robusta*, roble *Quercus pedunculata*, palo mortero o ibiraró *Pterogyne nitens*, *Ceratonia siliqua*, *Aralia platanifolia*, *Agave americana albovittata*, la palmera *Copernicia cerifera*, *Celtis australis*, *Chamærops humilis*, *Pelargonium odorantissimum*, *Muhlenbeckia complexa*, palo borracho *Chorisia insignis* y palmera *Latania borbonica*.

La avenida que parte de la PAJARERA DOBLE, está bordeada por ejemplares de eucaliptos gomero azul, de *Cycas revoluta*, de tuyas *Thuja palmata*, de hiedra rastrera *Hedera helix*, de higuera ibapohy que cubre con sus ramas matas de japonesa o membrillo de adorno *Malus floribunda*, de corona de novia *Spiræa cantonensis*, sigue luego una sucesión de cuadros centrados por un evónimo *Evonymus japonica*, un azarero *Pittosporum tobira*, un espinillo *Acacia cavania*, un yatay *Cocos yatay*, matizando su pie flores variadas de estación, como *Portulacca pilosa*, *Balsamina nolitangere*, claveles *Dianthus caryophyllus*, la *Cineraria dalmatica*, coronando su circuito la *Begonia cucullata* y la azucena *Amaryllis belladonna*; la palmera *Phœnix canariensis*, levanta y expande sus hojas en todas direcciones, teniendo por pradera violetas dobles, simples y pensamientos. Termina la avenida en una glorieta cerca de la casa de los lobos marinos, que enfrenta un pequeño rosedal de especies finas.

Sobre los flancos de esta avenida se ve alternar la palmera *Trigonocarpus excelsa* con rosas de diferentes especies, cordilina *Cordyline dracænoides*, áloe *Aloe fruticosa*, rosas de Siria *Hibiscus siriacus* y con aguaribay o pimienta del diablo *Schinus molle*.

En el centro de esta serie de parterres, en un alargado charco de 40 centímetros de profundidad, de cuyo medio se levanta

un macizo con un ejemplar de coco *Cocos Romanzoffiana*, viven las siguientes plantas acuáticas: el *Hydrocleis nymphoides* que levanta sus campanas dialipetalas amarillas, la *Jussieua bonariensis*, los camalotes *Eichhornia azurea* y *E. crassipes*, las lentejas de agua *Lemna gibba*, la cuchara o vara de Santa Lucía *Echinodorus grandiflorus* y las flechas de agua *Sagittaria montevidensis*; asomando apenas a flor de agua, para permitir el acto de la fecundación, crece el *Ceratophyllum demersum*; rodeadas de diminutas plantitas acuáticas se encuentran la *Elodea densa*, la *Potamogeton pusillus* y la *Callitriche*; sobresalen de la superficie del agua las regulares e irregulares flores de la *Nymphaea* y del *Aponogeton*, rodeadas por ejemplares de la mariposa de la reina *Hedychium* y de Araláceas.

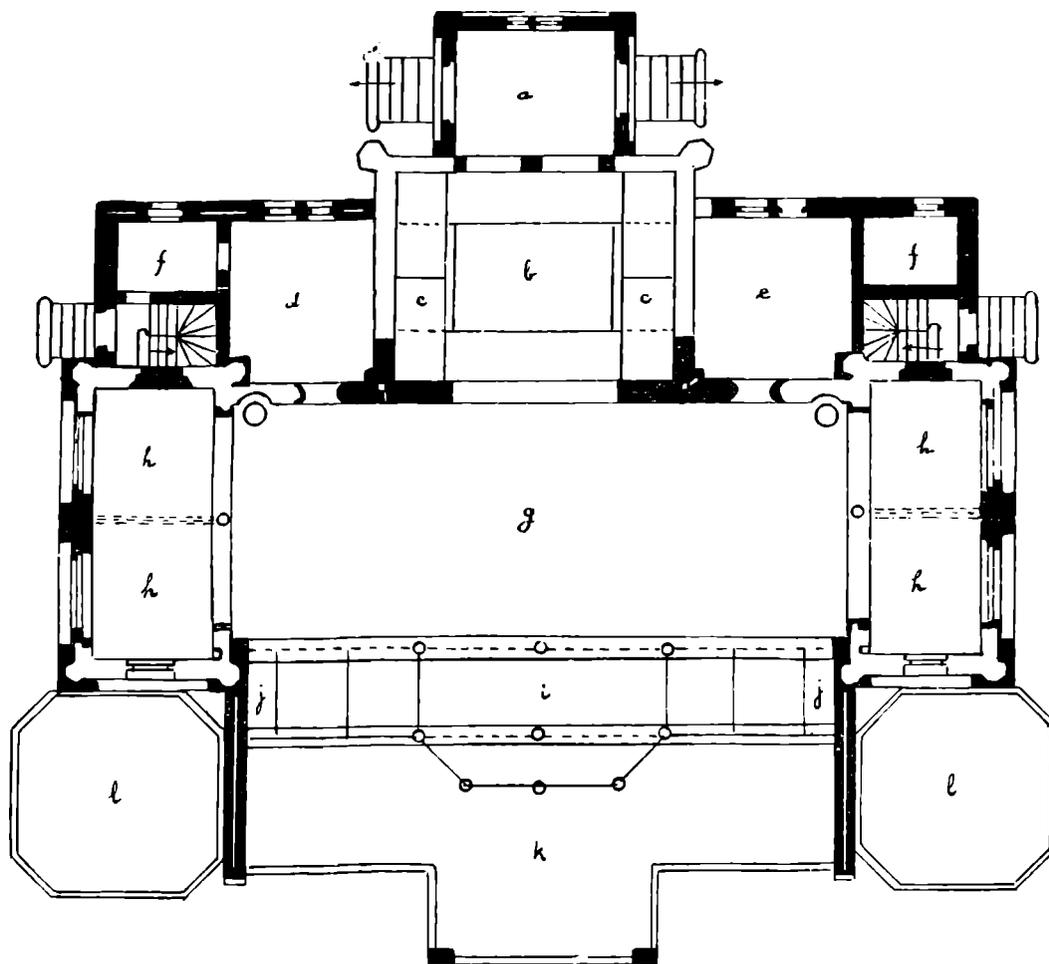
Contiguo al JAULON se encuentra el palomar, donde hay ejemplares de palomas mensajeras, carrier, de pico corto, con caracol, con copete, buchonas y otras variedades. En frente de ésta y casi a una cuadra de distancia está la

CASA PARA ANTROPOMORFOS, que es una instalación de mampostería con tres compartimentos; mide de frente 5 metros 60 centímetros y de fondo 6 metros 60 centímetros; tiene techo de cinc y piso de portland; la reja interior está formada con barrotes de hierro y el frente cerrado con una mampara de hierro con cristales; las tres puertas interiores están forradas con barrotes de hierro.

LA ROQUERA DE LOS LOBOS MARINOS es una gruta artificial de 15 metros de ancho por 10 de largo y 3 de alto; un cerco de mampostería, donde se asientan postes de pino de tea y alambre tejido, cierra la instalación, cuyo perímetro alcanza a 116 metros; al frente de la Casa de los Lobos hay una instalación de madera, donde se alojan los gatos y a un lado se encuentra el

CHALET DE LOS UNGULADOS, construido en cemento armado, con techo de cinc estampado y tirantería de hierro, puntales de madera y cuatro divisiones con sus correspondientes corrales, cerrados con alambre tejido, asentado sobre la pared de material. Esta construcción se destina para albergue del bisonte, yack, gnú, zebú y búfalo.

Rodean la Casa de los Lobos plantas de *Jacaranda mimosæfolia*, de *Brachychiton populneum*, de *Broussonetia papyri-*



Plano de una nueva Vivienda para Monos, a base de una original, existente en el Jardín Zoológico de Breslau, Alemania. Referencias: *a*, entrada; *b*, vestíbulo aclarado superiormente; *c*, jaulas abiertas; *d*, pieza para guardianes; *e*, sala de calefacción; *f*, depósito de alimentos y cocina; *g*, hall de visita; *h*, jaula; *i*, jaula con vidrios; *j*, pasajes; *k*, cámara caliente; *l*, jaulas exteriores.

fera, de *Thalia geniculata*, de *Cyperus papyrus*, de boj *Buxus balearica*, de *Acer negundo*, de *Casuarina stricta*, de *Grevillea robusta*, de palán-palán *Nicotiana glauca*, de *Salix babylo-nica*, de tamariscos *Tamarix gallica* y de *Sophora tomentosa* y al Chalet de los Ungulados, ejemplares de *Populus alba*, ivi-rapitá *Peltophorum vogelianum*, *Pinus austriaca*, *Cupressus lumbertiana*, *Cydonia vulgaris*, matas de *Mirabilis jalapa* y *Araucaria brasiliana*.

•

ÍNDICE SINÓPTICO RETROSPECTIVO
DE ACLIMATACIÓN

PECES

- Palometa** 1907 *Cichlasoma facetum* (Jen.). — Vive en los lagos del Jardín Zoológico y en la piscina de la entrada.
- Pez Dorado** ... 1907 *Carassius auratus* (Linn.). — Bien aclimatado, con sus diferentes variedades de colores, vive en la fuente de los peces rojos.
- Pez Rojo** --- (Véase Pez Dorado).
- Pejerrey** 1907 *Atherinichthys argentinensis* (C. y V.) — Vive en los lagos.
- Pez Vivíparo** .. 1907 *Jeninsia lineata* (Jen.). — Vive en los lagos.

BATEACIOS

- Escuerzo** 1907 *Ceratophrys americana* (D. B.). — Mueren de inanición, y se niegan a tomar los alimentos que se les proporcionan.
- Sapo Buey** 1920 *Bufo marinus* (L.). — Sucede lo mismo que con el precedente, en cuanto a la alimentación.
- Rana** 1907 *Leptodactylus ocellatus* (L.). — Se mantienen en los charcos.

REPTILES

- Boa de las Vizcacheras** .. — (Véase Lampalagua).
- Cobranova**, 1921 1923 *Drymobius bifossatus* (Raddi).—Vive y se alimenta con ranas.

- Camaleón** . 1908 1913 *Chamaeleo vulgaris* (L.). — Se colocan en la jaula unos terrones de azúcar para atraer las moscas, insectos con los cuales se alimenta.
- Culebra** 1922 *Leimadophis pœcilogyrus* (Wied). —
- Culebra** 1922 *Rhadinæa anomala* (Gthr.).
- Culebra** 1922 *Rhadinæa fusca* (Cope). — Se alimenta con ranas chicas.
- Culebra Leonada** 1922 *Thamnodynastes Nattereri* (Mikan).
- Culebra Verde** . 21-22 *Philodryas Schotti* (Schleg.). — Vivió más de un año, alimentóse con ranas.
- Curudyú, Ampalagua,**
Boa Acuática. 1908 *Eunectes notæus* Cope. — Se le echa cobayos, conejos pequeños. Vive.
- Dimades** .. 1921 1922 *Dimades plicatilis* (L.). — Hermosa culebra del norte de la República. No quiso tomar alimentos muriendo de inanición. Vivió cerca de un año.
- Falsa Boa** 1922 *Pseudoboa rustica* (Cope). — Vive y se alimenta con ranas. Debe dársele agua.
- Iguana,**
Iguana Overa. 1908 *Tupinambis teguixin* (L.). — Viven, se alimentan con tres huevos diarios y cien gramos de carne. Invernan alestargándose durante más de cinco meses; durante este período beben de vez en cuando un poco de agua.
- Lagartija** 1921 *Teyus teyou* (Daud.). — Viven durante un cierto tiempo, sin querer comer y mueren.
- Lagarto Común** 17-18 *Tropidurus spinulosus* (Cope). — Chelco clinudo, Sierras de Córdoba. Vive poco tiempo.
- Lampalagua** 1917 1918 *Constrictor occidentalis* (Ph.). — Se alimentan con chanchitos de la India o pichones de paloma.
- Ñacaniá,**
Boipeva 1909 *Cyclagras gigas* (D. B.). — Viven hasta tres años. Se alimentan con ranas.

- Tortuga**
de Arroyo 1909  *Hydraspis Hilarii* (D. B.). — Vive en los lagos del Jardín Zoológico.
- Tortuga**
de Arroyo 1909 *Hydromedusa tectifera* (Cope). — Como la anterior.
- Tortuga**
de Orbigny . . . 1923 *Chrysemys Dorbignyi* (D. B.). — Viven.
- Tortuga de**
Tierra 1909 *Testudo argentina* Sclater. — Viven y desovan; se alimentan con carne picada.
- Tortuga Salpicada,**
Jabutí 1907 1924 *Testudo tabulata* Walb. — Viven.
- Víbora de Cas-**
cabel .. 1908 1910 *Crotalus terrificus* (Laur.). — Se alimenta bien con chanchitos de la india.
- Víbora**
de dos Cabezas — *Amphisbaena Darwini* D. B. — Especie de gran resistencia vital, vivió cerca de dos años, se la albergó en un vaso cerrado con un poco de tierra húmica.
- Víbora de Coral** 1924 *Elaps Marcgravi* Wied. — Vivió algún tiempo.
- Víbora de la Cruz** 1924 *Lachesis alternatus* (D. B.). — Sierras de Balcarce, provincia de Buenos Aires. Se alimentan con pajaritos.
- Víbora de la Cruz** 1924 *Lachesis ammodytoides* (Leybold). — Misma procedencia que la precedente.
- Víbora de la Cruz** 1924 *Lachesis Neuwiedi* (Wagl.). — Los ejemplares de esta especie no quisieron comer.
- Yacaré**
o Caimán. 1908 1908 *Caiman latirostris* (Daud.). — Vivió poco.
- Yarará** — (Véase Víbora de la Cruz).

AVES

- Aguila** 1908 *Geranoaetus melanoleucus australis* Swann. — Vive mucho.
- Aguila Blanca** . 1909 *Buteo erythronotus* (King). — Vive bastante.
- Aguila Coliblanca** ... — *Tachytiorchis albicaudatus* (Vieillot). — Vive bien.
- Aguila colorada.** — *Heterospizias meridionalis* (Lathan). — Vive más de dos estaciones.
- Aguila de Australia** . 1910 *Uroaetus audax* (Lathan). — Vive mucho.
- Aguila de Córdoba** ... — (Véase Aguila).
- Aguila Gris** ... — (Véase Aguila).
- Aguila Negra** .. 1911 *Urubitinga urubitinga* (Gm.). — Vive bien v largo tiempo.
- Aguila Obscura y Blanca** — (Véase Aguila).
- Aguila Norte-americana** ... 1909 *Haliaetus leucocephalus* (Linn.). — Vive como la anterior. A las águilas se les echa diariamente el espinazo de un caballo.
- Aguilucho** — (Véase Aguila).
- Albatros** 1918 *Diomedea exulans* Linn. — No viven.
- Avestruz** 1907 *Rhea americana Rothschildi* Brab. y Chubb. — Soporta bien el cautiverio; pusieron huevos y empollaron; las crías murieron. Se le da hígado, carne o corazón en pedazos y maíz.
- Avestruz Africano** 1913 *Struthio camelus* Linn. — Se alimentan de pasto, alfalfa, pan y maíz, en la proporción de 5 kilogramos de pasto verde, 1 kilogramo de pan y 500 gramos de maíz para cada uno.
- Avestruz Blanco** 1921 Es la forma albina del avestruz.
- Avutarda** 1907 *Chloephaga inornata* (King). — Maíz, pastorea.

- Avutarda**
 de la Sierra .. — *Chloephaga melanoptera* (Eyton).
- Bandurria**
 de Invierno ... 1908 *Theristicus melanopis* (Gm.). — Carne picada, sopa de pan y carne.
- Becasina** 1908 *Gallinago paraguayæ* (Vieill.).—Carne picada. No consiguen aclimatarse.
- Bigua** 1908 *Phalacrocorax vigua* (Vieill.).—Carne, mueren.
- Bruja** 1918 *Nycticorax nycticorax naevius* (Bodd.) — Vive.
- Buitre** — *Cathartes aura meridionalis* Swann. — Como a las águilas.
- Buitre** 1909 *Coragyps urubu foetens* (Wied). — Aliméntanse como las águilas, viven mucho y se reproducen.
- Buitre Real** 1908 *Sarcoramphus papa* (Linn.). — Alimentación de las águilas.
- Buho** 1907 *Asio flammeus brevicaudis* (Schlg.).— Carne picada.
- Caburé** ... 1908 1908 *Glaucidium nanum* (King). — Carne picada.
- Cacatúa Bandera**
 Española 1907 *Cacatua leadbeateri* (Vig.). — Este y Sur de Australia. Se le llama bandera española porque cuando eriza el copete tiene exactamente los colores de la bandera española.
- Cacatúa Blanco**
 de copete azufre 1907 *Cacatua galerita* (Lath.).
- Cacatúa rosado** . — (Véase Loro Rosalvá).
- Carancho** 1908 *Polyborus plancus* (Miller). — Vive mucho, no se reproduce.
- Carau** 1908 *Aramus scolopaceus* Vieill. — Vive temporariamente.
- Casuar** ... 1908 1909 *Casuaris galeatus* Vieill. — Su alimento lo constituían 200 gramos de maíz y casi medio kilo de carne por día.
- Cigüeña** 1907 *Euxenura maguari* (Gm.). — Vive bien y mucho tiempo.

- Cisne Blanco,**
Cisne Mudo . 1907 *Cygnus cygnus* L. — Viven mucho.
 Maíz, pastorean.
- Cisne Blanco de**
Sud América . — *Coscoroba coscoroba* Mol. — Maíz.
Cisne Coscoroba 1917 (Véase el anterior).
Cisne Blanco
Europeo 1917 (Véase el cisne blanco).
Cisne
Cuello Negro . . 1908 *Cygnus melanocoryphus* (Mol.). —
 Maíz, pan mojado.
Cisne Negro . . . 1908 *Chenopsis atrata* (Lath.). — Maíz y
 pan mojado.
Cisne Silvestre . — (Véase cisne coscoroba).
Cocotillas 1907 *Callisittacus novæ hollandiæ* (Gm.).
 — Australia, es una cotorra.
Cóndor 1907 *Vultur gryphus* (Linn.). — Como a
 las águilas.
Cóndor Real . . . — (Véase Buitre real).
Cotorra 1909 *Myiopsitta monachus catita* (Jard. y
 Selby). — Polenta.
Cotorras
Australianas . 1907 *Melopsittacus undulatus* (Shaw). —
 Alpiste.
Cuervo 1907 *Plegadis guarauna* Linn. — Soporta
 mucho tiempo el cautiverio.
Cuervo Negro . . 1908 (Véase el anterior). Carne picada.
Cuervo de Cabe-
za Colorada . . 1921 *Cathartes aura meridionalis* Swann.
 — Alimentación de las águilas.
Dormilón 1908 *Rostratula semicollaris* (Vieill.). —
 (Véase también Bruja).
Chajá 1907 *Chauna torquata* (Oken). — Viven en
 libertad cuidando por cierto de que
 las plumas de sus alas no crezcan de-
 masiado; ponen y las crías no nacen.
 Maíz, pastorean.
Charata 1908 *Ortalis canicollis* Wagl. — Se domes-
 tican y viven bastante. Maíz pisado.
Charita 1907 (Véase Avestruz).

- Chimango** 1908 *Milvago chimango* (Vieill.). — Vive mucho. Carne.
- Chimango Blanco** 1921 Forma albina del anterior.
- Chorlito** 1910 *Pisobia fuscicollis* (Vieill.) — Vive poco.
- Chuña** 1907 *Chunga Burmeisteri* (Hartl.). — Carne cortada, huevos.
- Chuña del Paraguay** ... 1907 1909 *Cariama cristata* (L.), chuña de patas rojas. — Brasil, Paraguay y Argentina Este.
- Emú** 1908 1920 *Dromæus novæ hollandiæ* Gray. — Medio kilo de maíz y un kilo y medio de carne por día.
- Emeu** — (Véase Emú).
- Espátula Común o Espátula Rosada** ... 1918 1919 *Ajaja ajaja* (Linn.). — Cuidándolas pueden vivir cerca de un año en cautiverio y aun más. Carne, pan.
- Faisán Noble** .. 1907 *Phasianus colchicus vulgaris* Cornevin. — Maíz pisado y verdura.
- Faisán de Cólchida** .. 1907 (Véase el anterior).
- Faisán de Mongolia** .. 1909 *Phasianus chrysomelas*.
- Faisán Dorado** . 1907 *Chrysolophus pictus* Linn.
- Faisán Elliot** .. 1910 *Phasianus Ellioti*.
- Faisán Lady Amherst** 1907 *Phasianus pictus Amherstix*.
- Faisán Melanoto** 1913 *Phasianus melanotus*.
- Faisán Orejón** . 1913 *Phasianus crossoptilon*.
- Faisán Plateado** 1907 *Gennæus nycthemerus* (Linn.).
- Faisán Venerado** 1907 *Phasianus Reevesi* (Gray).
- Flamenco espátula** — (Véase Espátula común).
- Flamenco Sudamericano** . 1908 *Phoenicopterus chilensis* Molina. — Vive.
- Flauta del sol** .. 1924 *Syrigma sibilatrix* (Temm.). — Se aclimata bien.

GALLO COMUN:

Razas	—	<i>Gallus gallus</i> (Linn.).— 200 gramos de maíz a cada uno, afrecho, verdura una o dos veces por semana.
Andaluza	1909	<i>Gallus gallus andalusicus</i> Castelló (1).
Andaluza Azul	1922	(Véase la anterior); originaria de Andalucía en España. Raza muy ponedora, incuba poco y cría mal; es de buena carne.
Bantam	1907	<i>Gallus banticus</i> . — Raza enana.
Bantam Blanca	1909	<i>Gallus bantamensis albus</i> y sus variedades perdiz y leonado.
Bantam de Java	1908	<i>Gallus bantamensis niger</i> . — Raza enana.
Bantam de Sebright	1910 1912	Con sus variedades dorado y plateado. <i>Gallus banticus auratus</i> , <i>Gallus banticus argentatus</i> .
Brahma	1907	<i>Gallus brahmanensis</i> . — Raza Brahma-pootra o Brahma, originaria de la China. Aclimatada y difundida por todo el mundo. Es sedentaria, buena incubadora y excelente para cruzamientos.
Brahma Armiñada	1909	(Véase el anterior).
Campine	1907	<i>Gallus campinensis</i> . — Raza rústica y muy ponedora, de carne fina, aunque poco abundante.
Cara Blanca	1907	<i>Gallus albifacies</i> .—Raza española rústica y muy ponedora, originaria de tipos castellanos, de orejillas y cara blanca.
Castellana Negra	1910	<i>Gallus hispaniensis niger</i> . — Buena ponedora.
Catalana del Prat	1910	<i>Gallus catalaunensis</i> . — Raza muy ponedora, incuba bien y su carne es excelente.

(1) Al dar el nombre de sistemática a las razas del gallo doméstico debe sobreentenderse el específico *gallus* común a todas las razas aquí indicadas.

Cochinchina	1907	<i>Gallus cochinchinensis</i> . — Raza importada de China a Europa en 1846. Buena incubadora. Excelente raza para cruzamientos.
Cochinchina		
Leonada	1909	Variedad como la anterior.
Cochinchina		
Negra	1914	Variedad de Cochinchina.
Cochinchina		
Perdiz	1908	Variedad de la precedente.
Combate (de)	1916	<i>Gallus pugnax</i> . — Raza de combate, mediana, de origen inglés.
Dorking	1907	<i>Gallus pentadactylus</i> . — Raza inglesa con fama de buena ponedora, incuba bien, rústica y de difícil aclimatación.
Dorking Blanca	1908	Variedad rara de la anterior.
Dorking Plateada	1909	Variedad de Dorking.
Faverolles	1907	<i>Gallus palearifer</i> . — Raza rústica, se aclimata bien, es buena ponedora y llega a tener buena carne.
Fénix Plateado	1910	<i>Gallus longicaudatus</i> . — Es una raza de regular tamaño y de cola larga, que alcanza extraordinaria longitud en los tipos más bellos.
Hamburguesa	1907	<i>Gallus hamburgensis</i> . — Rústica y buena ponedora; su carne fina aunque poco abundante.
Holandesas	1907	<i>Gallus cristatus holandicus</i> . — Es ponedora, no incuba.
Houdan	1907	<i>Gallus cristatus houdani</i> . — Raza rústica; es ponedora y no incuba; su carne puede ser fina.
Indian Game	1907	(Véase raza de combate).
Inglesas	1909	(Véase el precedente).
La Fleche	1907	<i>Gallus lafleschensis</i> . — Regular ponedora; su carne es buena, pero incuba poco y mal.
Lakenfelde	1907	<i>Gallus nigripictus</i> . — Raza ponedora.
Langshan	1907	<i>Gallus lang-samensis</i> . — Raza hermosa, originaria de la China; muy ponedora, incuba bien y su carne puede calificarse de excelente.

Langshan Blanco	1910	Variedad de Langshan.
Langshan Negro	1908	(Véase Langshan).
Leghorn Blanco	1910	<i>Gallus livurniensis</i> . — De origen italiano. Seleccionada en Estados Unidos. Muy ponedora, incuba y cría mal. La carne es poco fina.
Leghorn Morena	1913	Variedad de la precedente.
Malaya Blanca	1907	<i>Gallus malayensis</i> . — Raza de combate, de tipo grande.
Malinas	1907	<i>Gallus malinae</i> . — Raza rústica, buena ponedora y de carnes excelentes; cría bien.
Minorca	1909	<i>Gallus balearicus</i> . — Raza derivada de la castellana negra, muy seleccionada en Inglaterra.
Negritas		
del Japón	1907	<i>Gallus morio</i> . — Raza oriunda del Japón, aclimatada en Europa y América.
Negritas del Japón, Leonada		
Leonada	1921	Variedad de la anterior.
Orpington Azul	—	Variedad de la Orpington.
Orpington Blanca	—	Variedad como la anterior.
Orpington		
Leonada	—	Variedad lo mismo que la precedente.
Orpington Negro	1921	Raza compuesta, formada por cruzamientos y selecciones sucesivas entre Plymouth Rock, Minorca y Langshan. Muy ponedora, incuba bien y su carne es delicada.
Paduana	1910	<i>Gallus cristatus patavinus</i> . — Raza de origen italiano, obtenida por selección. Es raza de exposición o de lujo.
Paduana Blanca	1910	Variedad de la precedente.
Paduana Copete	?	
Blanco	1908	Idem.
Paduana Dorada	1907	Idem.
Paduana		
Plateado	1909	Idem.
Pigmaea	1909	(Véase Bantam).
Pigmaea de riña	1914	Raza inglesa enana de combate.

- Plymouth Rock.** 1907 *Gallus plymuthiensis*. — Raza de origen norteamericano. Buena incubadora y de fácil aclimatación. Buena carne.
- Plymouth Rock**
Batará 1907 (Véase la precedente).
- Plymouth Rock**
Blanco 1907 Variedad como la anterior.
- Plymouth Rock**
Leonado 1907 Variedad como la precedente.
- Réculas** 1912 *Gallus ecaudatus*. — Raza que carece de rabadilla o coxis.
- Rhode Island Red** 1909 Raza compuesta, originada de cruzamientos y sucesivas selecciones entre las razas Malaya roja, Cochinchina y Brahma. Cría bien y es ave de mucha resistencia.
- Sedosas del Japón Blancas** . 1922 (Véase Negritas del Japón).
- Sedosas del Japón Oscuras.** — Variedad de la precedente.
- Wyandotte** 1907 *Gallus wyandotti*. — Raza de origen norteamericano, debida a cruzamientos probables entre las razas Brahma y Hamburgo. Es raza de lujo y buena ponedora; carne excelente.
- Wyandotte**
Blanca 1907 (Véase el anterior).
- Wyandotte**
Dorado 1907 Variedad wyandotte.
- Wyandotte**
Plateado 1920 Variedad wyandotte.
- Yokohama** 1913 *Gallus yokohamensis*. — Raza oriental, de Asia, de lujo, tamaño mediano y cola extraordinariamente larga.
- Gallareta** 1924 *Fulica armillata* (Vieill.). — Vive bastante.
- Gallareta de**
Frente Roja . . 1924 *Fulica rufifrons* Phil. y Landb.

- Gallareta de**
Alas Blancas . 1908 *Fulica leucoptera* Vieill. — Vive bastante tiempo. Maíz poco, carne picada.
- Gallinazo** — (Véase Buitre).
- Gallineta común**. 1921 *Pardipallus rytirhynchus* (Vieill.).
- Gallineta Blanca** 1914 Variedad albina de la gallineta overa.
- Gallineta con**
Casco 1922 *Gallinula galeata* Licht. -- Vive algún tiempo en cautiverio.
- Gallineta Overa** 1907 *Numida galeata* Pall. — Especie propia del Africa occidental. Islas del Cabo Verde. Se le da pan y carne en forma de plastón.
- Gallineta de las**
Pajas 1922 (Véase Ipacaá). — Carne picada, huevos.
- Ganso Blanco** . . . — (Véase Cisne Blanco).
- Ganso Blanco de**
Alemania 1908 Véase ganso común. Es una variedad puramente local. Maíz y pasto, 250 gramos de maíz cada uno.
- Ganso Común** . . 1907 *Anser cinereus vulgaris*.
- Ganso**
del Danubio . . 1917 Variedad o subraza del precedente.
- Ganso de Egipto** 1910 (Véase Oca de Egipto). — Pastorean y viven libres.
- Ganso**
de Embden . . . 1915 *Anser cinereus extensus*. — Tipo longilíneo de plumaje blanco, es una raza obtenida en Westfalia, Inglaterra.
- Ganso de Guinea** 1908 Pequeño cisnoide de pico y carúncula negra *Anser cygnoidus nigrirostrum*.
- Ganso**
de Madagascar 1907 *Anser cygnoidus crassum*. — Raza cisnoide de fuerte estatura, con carúncula negra, y tarsos anaranjados.
- Ganso Rizado** . . 1911 *Anser cinereus crispus*. — Gansos con plumaje rizado y talla mediana.

- Ganso de Siam** . 1907 *Anser cygnus luteumrostrum*. — Gansos cisnoides, con carúncula amarilla, pico y tarsos color mandarina.
- Ganso de Toulouse** .. 1922 *Anser cinereus palearifer*. — Subraza de peso, descendiente de *Anser cinereus* por selección.
- Ganso de Toulouse Albino** . 1921 *Anser cinereus palearifer*. — Subraza descendiente del *Anser cinereus* por selección.
- Ganso de Toulouse Rizado** . 1921 *Anser cinereus crispus*. — Variedad conseguida con gansos rizados.
- Ganso de la China** .. — (Véase Ganso de Madagascar).
- Garcita Amarilla** 1921 *Ardetta involucris* (Vieill.). — Vive pocos días.
- Garcita Blanca** . — (Véase Mirasol Blanco).
- Garza Blanca, Mirasol** 1907 *Casmerodius albus egretta* (Gm.). — Para asegurar su permanencia es necesario operarlas en las extremidades de las alas. Se alimentan con carne picada.
- Garza Mora** 1907 *Ardea cocoi* Linn. — En las mismas condiciones que la precedente viven bien.
- Gavilán** ... 1918 1919 *Circus cinereus* Vieill. — Vive más de una estación.
- Gaviota** 1907 *Larus maculipennis* Licht. y *L. cirrocephalus* Vieill., o gaviota de capucho café y gaviota de capucho gris. Viven bien, se las alimenta con carne picada. También comen pan mojado.
- Gaviota Cocinera** 1923 *Larus dominicanus* (Licht.). — En las condiciones de las anteriores, viven bien. Cuidando de que no crezcan demasiado sus alas pueden tenerse en jaulas abiertas.
- Gaviota Real** .. 1912 (Véase Gaviota cocinera).

- Grulla**
Australiana . . 1920 *Antigone australasiana* (Gould). — Este de Australia.
- Grulla Común** . 1913 *Grus cinerea* L. — Se aclimatan.
- Grulla de Collar** 1917 *Antigone collaris* Bodd. — Grulla de las Indias Orientales se aclimata bien y sus crías llegaron al estado adulto. Se alimentan de carne picada y pan en forma de plastón. También comen maíz y pescado.
- Grulla de Copete,**
Grulla coronada — *Balearica pavonina* Linn. — Grulla del Africa Occidental, originaria de la región comprendida entre el Senegal, Abisinia y Alto Nilo. Es un animal de gran resistencia y que se aclimata bien.
- Grulla de**
Numidia. 1914 1917 *Anthropoides virgo* (Linn.). — Se aclimató bien. Se halla en S. Europa, Asia Central, N. y N. E. Africa y N. O. de la India en invierno.
 (Véase Grulla de copete).
- Grulla Pavonina** 1914 (Véase Grulla de copete).
- Guacamayos**
Rojos 1907 *Ara chloroptera* (G. R. Gray).—Maíz 200 gramos cada uno, semilla de mirasol.
- Guacamayos**
Azules 1907 *Ara araurana* (Gray). — Viven bien y mucho tiempo; especie como la precedente, subtropical y tropical que se ha dejado a la intemperie.
 (Véase Paloma Goura).
- Gura de Victoria** — *Elanus leucurus* (Vieill.). — Vive poco tiempo.
- Halcón Blanco** . 1907 *Elanus leucurus* (Vieill.). — Vive poco tiempo.
- Halcón Cernícalo** 1923 *Cerchneis cinnamomina australis*
 Ridgw.
- Halcón de Río** . 1910 *Pandion haliaetus carolinensis* (Gm). — Originaria de Europa, Africa, India y Norte y Sud América hasta el Paraguay. Tal vez sea el halcón

- caracolero o *Rostrhamus sociabilis* (Vieill.) del Este de la Argentina, Uruguay, Paraguay, Brasil hasta Florida en Estados Unidos.
- Hocó, Hojó** 1920 *Trigrisoma marmoratum* (Vieill.), garza colorada que vive bien en cautiverio.
- Huáscara** 1913 (Véase Ipacaá).
- Ipacaá** ... 1920 1924 *Aramides ypacaha* (Vieill.). — Viven mucho tiempo.
- Javirú** 1907 *Mycteria mycteria* (Licht.). — Se aclimata bien y vive bastante. 500 gramos cada uno de carne picada y las cabezas de los pescados.
- Lechuza,**
Lechuza de las vizcacheras .. 1907 *Speotyto cunicularia* (Mol.). — Se adapta bien al cautiverio. Carne picada.
- Lechuza de las Parvas** 1923 *Tito alba tuidara* (Gray). — Vive bien.
- Lechuzón** 1923 (Véase Buho).
- Loro Australiano** 1907 (Véase Cotorras australianas). Llegan a reproducir.
- Loro**
Barranquero . 1912 *Cyanolyseus patagonus* (Vieill.). — Maíz seco o mojado, semilla de mirasol.
- Loro**
hablador 1907 1925 *Amazona aestiva* (L.). — Vive bastante, alimentación de los loros.
- Loro Brasileño** . 1914 *Amazona vinacea* (Wied). — Se adaptan.
- Loro Cabeza de Fuego, Loro Jendaya** 1908 *Nendayus jendaya* (Gm.).
- Loro Cabeza Negra** .. 1908 1924 *Nendayus nenday* (Vieill.). — Es el ñenday de Azara.
- Loro Paraguayo** --- (Véase loro brasileño).

**Loro Rosalvá,
Cacatúa**

- Rosado** 1907 *Cacatua roseicapilla* (Vieill.).
Macá 1908 1909 *Podiceps americanus* Garnot. — Vive
cierto tiempo en cautiverio.
Mirasol Blanco . 1908 *Egretta thula* Mol. — Se aclimata y
vive bastante. Carne picada.

Mirasol

- del Paraguay** . — (Véase flauta del sol).
Moitú 1908 *Crax Sclateri* (Gray). — Vive bien.
Maíz. “
Oca 1907 (Véase Oca de Egipto).
Oca de Egipto,
Oca del Nilo . — *Alopochen egyptiacus* (Linn.). — Vi-
ven sueltas y reproducen. Una sola
postura durante el año.

PAJAROS:

- Ala Amarilla** .. 1910 *Agelaius thilius chrysocarpus* (Vigors)
Alondra — *Alauda arvensis* Linn.
Araponga
o Herrero 1909 *Procnias nudicollis* (Vieill.). — Fa-
milia Cotingidos, es blanco con cabe-
za pelada y negra.
Bengaií 1921 *Sporaeginthus flaviventris* (Wall.).
— Birmania, de la Familia Ploceidae.
A todos los pájaros se les da alpiste.
Bengalí ... 1921 1922 *Aidemosyne cantans* (Gm.). — Este
de Africa, de la misma familia.
Bengalí 1921 *Munia atricapilla* (Vieill.). — India.
Esta especie se adapta bien, preparán-
dose actualmente para pasar el tercer
invierno.
Bengalí ... 1921 1922 *Sporaeginthus amandava* (L.). — In-
dia, Indo-China.
Boyero 1910 *Amblycercus solitarius solitarius*
(Vieill.). — Vive poco.
Calafate 1907 *Munia oryzivora* (L.). — Java, Su-
matra, Malaca.
Calafate Blanco — (Véase Calafate); (véase Bengalí).

- Calafate Gris** .. — (Véase Calafate); (véase Bengalí).
- Calandria** 1908 *Mimus triurus* (Vieill.). — Cuidándolas pueden vivir mucho tiempo; de otro modo temporariamente.
- Canario** 1907 *Serinus serinus* (Linn.). — Y sus diferentes variedades.
- Cabecita Negra** . 1908 *Spinus ictericus ictericus* (Licht.). — Vive.
- Carpintero**. 1918 1919 *Soroplex campestroides* (Malh.). — No vive.
- Cardelina**
o **Cardelín** ... — Común en Europa. (Véase Jilguero español).
- Cardenal, Cardenal colorado** .. 1908 *Paroaria cristata* (Bodd.).—Vive bien.
- Cardenal Amarillo**. 1907 1910 *Gubernatrix cristata* (Vieill.). — Vive bien.
- Cimarrón** 1910 *Sicalis Pelzelni* Sclater. — Vive.
- Corbatita** 1907 *Sporophila caerulescens* (Vieillot). — Vive.
- Charlatán** 1912 Posiblemente sea el *Dolichonyx oryzivorus* (L.). — De la familia de los Ictéridos, es el bobalink de Norte América, llega en sus migraciones hasta el Chaco.
- Charrúa** 1908 *Gnorimopsar chopi* (Vieill.). — Carne, fruta.
- Chingolo** 1910 *Brachispiza capensis argentina* Todd. — Alpiste.
- Degollado** 1907 (Véase federal).
- Dominó** 1908 *Munia punctulata* (L.). — Es una especie de la familia Ploceidos parecido al bengalí que también es de esta familia.
- Federal** 1914 *Amblyramphus holosericeus* (Scopoli.). — Alpiste.
- Gendarme** 1907 (Véase el precedente).
- Hornero** 1910 *Furnarius rufus* (Gmelin). — Carne.
- Jilguero de cabeza negra** . 1921 (Véase Cabecita negra).

- Jilguero Español** 1922 *Carduelis carduelis* (Linn.). — Vive.
- Mirlo de Córdoba** 1910 *Planesticus nigriceps* (Cab.). — Vive temporariamente; se alimenta con carne y fruta.
- Mirlo Flauta** .. 1909 (Véase el precedente). Podría ser *Barrita tibicen* de Australia que imita todos los silbidos y que ha vivido en el Jardín Zoológico de Buenos Aires en donde la llamaban pájaro flauta.
- Mixto** 1908 *Sicalis arvensis arvensis* (Kitt.). — Vive.
- Mulata** — (Véase músico).
- Músico** 1908 *Molothrus badius* (Vieill.).—Alpiste.
- Naranjero** 1913 *Thraupis bonariensis* (Gm.). — Naranjas, fruta.
- Noneta** 1909 *Parus palustris* L. — Pájaro del Sud de Europa.
- Obispo** 1913 *Pyromelana oryx* (L.), de la familia Ploceidos. Sud Africa.
- Pecho Amarillo.** 1909 *Pseudoleistes virescens* (Vieill.). — Vive.
- Pecho Colorado** . 1908 *Trupialis militaris* Linn. y *Trupialis defilippii* Bonaparte. — Vive.
- Pico de Plata** . 1913 *Lichenops perspicillata perspicillata* Gm. — Vive.
- Renegrado** 1908 *Molothrus bonariensis bonariensis* (Gm.). — Viven.
- Renegrado**
- Cabeza Café** .. 1912 *Agelaius ruficapillus* Vieill. — Pájaro de la familia Icteridos conocido con el nombre de «corona de canela».
- Ruiseñor** 1907 *Aëdon luscinia* (Gigl.). — Es el ruiseñor ordinario de Europa.
- Ruiseñor**
- del Japón** 1908 *Liothrix luteus* (Scop.). — De la familia Timelidos, China. *Ruiseñor del Japón* es un mal nombre vulgar pues, como se ve, la especie es de la China.
- Siete Colores** .. 1910 (Véase naranjero).

- Tejedores** 1908 Muchas especies de los géneros *Quelea* y *Ploceus* de Africa llevan este nombre vulgar porque tienen la costumbre de tejer sus nidos.
- Tejedor**
 del Senegal .. — *Hyphantornix cucullatus* (St. Müll.).
Tordo bayo — (Véase músico).
Tordo negro ... — (Véase renegrado).
Vientre Blanco . 1908 Muchos pájaros tienen este carácter del vientre blanco y no se puede saber de que se trata, no teniendo para el examen ejemplares embalsamados.
- Viuda** 1910 *Tenioptera irupero* (Vieill.). posiblemente.
 . 1910
- Zorzal Colorado**. 1908 *Planesticus rufiventris* (Vieill.). — Vive.
- Zorzal Blanco** .. 1908 *Planesticus amaurochalinus* (Cab.).
Zorzal Negro ... 1923 *Planesticus anthracinus* (Burm.).

PALOMAS:

- Razas** — 150 gramos de maíz pisado cada paloma.
- Paloma Buchona** 1907 *Columba livia gutturosa*.
Paloma Capuchina 1907 *Columba livia cucullata*. — Con sus diferentes variedades.
- Paloma Carrier**. 1907 *Columba livia tuberosirostrum*.
Paloma Colipava 1907 *Columba livia laticauda*. — Con diferentes variedades.
- Paloma Colorada**
Fantasia — (Véase capuchina).
- Paloma**
 con Caracol .. 1921 *Columba livia galeata*.
- Paloma**
 con Copete .. 1921 *Columba livia spicifer*.
- Paloma Común** . 1907 *Columba livia*. — Subraza.
Paloma de Collar 1916 *Streptopelia risorius* L. — Vive tanto como en otros Jardines Zoológicos.
- Paloma de la**
Puñalada 1910 *Phlogoenas luzonica* (Scopoli).

- Paloma Goura** . . . 1908 *Goura victoria* (Fraser). — No reprodujeron.
- Paloma Mensajera** . . . 1907 *Columba livia viator*.
- Paloma Montaubán** . . . 1909 (Véase romana), subraza de esta variedad.
- Paloma de Monte** 1919 *Leptotila ochroptera chalcauchenia* (Scl. y Salv.).
- Paloma Montés** . 1910 *Notiocnas maculosa* Temm.
- Paloma Pico Corto** . . . 1921 *Columba livia brevirostrum*. — Subraza de esta variedad.
- Paloma Romana**. 1909 *Columba livia gravissima*, con sus diferentes variedades coloradas, azules, blancas.
- Paloma Torcaz** . 1907 *Zenaida auriculata* Des Murs. — Maíz pisado, alpiste.
- Paloma Torcaz Blanca** 1920 Forma albina de la precedente.
- Paloma Torcaz Francesa** 1911 Tórtola común o *Turtur auritus* Pop. — De Europa.
- Pato Aylesbury** . 1907 *Anas boschas alba*. --- Maíz 200 gramos. Pastorean.
- Pato Barcino, Pato Maicero** . 1921 *Dafila spinicauda* (Vieill.).
- Pato Cara Blanca, Sirirí** 1921 *Dendrocygna viduata* (Linn.).
- Pato Carolina** . . 1912 *Aix sponsa*.
- Pato Cayuga** . . . 1917 *Anas boschas cayuga*.
- Pato Copetón** . . 1920 *Anas boschas spicifer*. — Raza ordinaria de pico sin carúncula y con copete.
- Pato Criollo** . . . 1920 *Cairina moschata* (Linn.).
- Pato Criollo Blanco** 1907 Variedad albina del anterior.
- Pato de Laguna**. 1907 (Véase pato silbón).
- Pato Indian Runner** 1922 Variedad de pato corredor indio.
- Patos Ingleses** . 1917 (Véase Aylesbury).

- Pato Mandarín** . 1907 *Aix galericulata*.
- Pato Marrueco** . 1914 *Anas boschas vulgaris*.
- Pato Negro** 1908 (Véase pato criollo).
- Pato Orpington** 1907 Subraza recientemente obtenida.
- Pato Overo** 1907 *Mareca sibilatrix* Poeppig.
- Pato Pekín** 1907 *Anas boschas pedesulfurata*.
- Pato Picazo** ... 1922 *Metopiana peposaca* (Vieill.).
- Pato Rouen** 1907 *Anas boschas crassissima*.
- Pato Silbón** ... 1920 *Dendrocygna fulva* Gm.
- Patos Silvestres**. 1907 Especies de los géneros *Nettion*, *Querquedula*, *Spatula* y *Metopiana* que alcanzan en su distribución geográfica a la Provincia de Buenos Aires.
- Pavo Albino** ... 1922 Subraza del pavo ordinario. Maíz y carne picada, 300 gramos de maíz.
- Pavo Bronceado** 1907 Variedad seleccionada del pavo común.
- Pavo Canela** ... 1922 Subraza del pavo ordinario.
- Pavo Común**
- Ordinario** 1921 *Meleagris (gallopavo) domesticus*.
- Pava de Monte,**
- Yacú Guassú.** 1908 *Penelope obscura* Illig. — Vive muchos años.
- Pavo Real Blanco** 1907 *Pavo cristatus albus*. — Según algunos autores es una raza y según otros una subraza albina del real común.
- Pavo Real Común** 1907 *Pavo cristatus vulgaris*. — Reproducen. Los libres pastorean y a los encerrados se les da 150 gramos de maíz por individuo.
- Pavo**
- Real Oscuro** . 1907 Pavo real con alas negras, *Pavo cristatus nigripennis*.
- Pavo Específero** 1913 *Pavo muticus* (Linn.), pavo real verde.
- Perdiz Blanca** .. 1909 (Véase perdiz común). Se han hecho observaciones sobre casos de albinismo en la perdiz común. Alpiste, verdura.
- Perdiz Común** .. 1907 *Nothura maculosa nigroguttata* Salvad.
- Perdiz Copetona** 1907 *Calopezus elegans* (D'Orb. y Geoff.).

- Perdiz**
 de California . 1907 *Lophortyx californica* (Shaw). — No reproduce.
- Perdiz de Cuba.** 1912 *Ortyx cubanensis* Gould.
- Perdiz**
 del Paraguay . 1908 *Crypturus obsoletus* (Temm.).
- Perdiz Española,**
 Perdiz Roja .. 1909 *Alectoris rufa* (Linn.). — Especie del sud oeste de Europa importada en Inglaterra.
- Perdiz Filipina .** 1912 *Excalfatoria lineata* Scopoli es la especie que más se aproxima a la perdiz, y se le llama «codorniz» en Filipinas.
- Perdiz**
 Martineta 1907 *Rhynchotus rufescens pallescens* Kothé. — Maíz pisado y alpiste.
- Perdiz Tataupa,**
 pá, Perdiz de Monte .. 1918 1919 *Crypturellus tataupa* (Temm.). — Vive y reproduce, sus crías cuidándolas llegan a ser adultas. Alpiste.
- Periquito Real,**
 Cotorra Ala Amarilla ... 1917 *Brotogeris chiriri* (Vieill).
- Pico Tijera** 1916 *Rynchops intercedens* Saunders — No vive.
- Pingüín** 1908 *Spheniscus magellanicus* Forster. — Se alimentan con pescado. Viven cuando más tres meses.
- Pingüín de Penachos Amarillos** 1918 *Eudyptes chrysocome nigrivestis* Gould. — Vivió dos meses.
- Pintada** — (Véase Gallineta overa).
- Pirincho** — (Véase Urraca común).
- Rascón de Agua** 1915 Rayador.
- Rayador ..** 1918 1919 (Véase pico tijera).
- Tero** 1907 *Belonopterus chilensis lampronotus* (Wagl.). — Viven bien. Carne picada y pan mojado en plastón.

- Tero de la Tierra del Fuego** ... 1908 Posiblemente debe ser un ostrero del género *Haematopus*.
- Tero Real** 1912 *Himantopus melanurus* (Vieill.).
- Torcaza** — (Véase Paloma de monte).
- Tórtola de Europa** ... 1907 *Turtur turtur* Linn.
- Tórtola Blanca**. 1918 Variedad de Tórtola de Europa.
- Tuyuyú corralero** 1920 (Véase Javirú).
- Tórtola común, Paloma Turca** .. 1907 (Véase Paloma torcaz).
- Tórtola de Collar o Risueña** ... 1923 *Streptopelia risorius* (Linn.).
- Tucano, Tucán Negro** 1922 *Rhamphastos toco* (Mull.). — Se alimenta con bananas y se aclimatan.
- Urraca Azul, Urraca Tucumana** 1908 *Cyanocorax chrysops* (Vieill.).—Vive.
- Urraca Común** . 1907 *Guira guira* (Gm.).
- Urraca del Paraguay**. 1907 (Véase Urraca azul).
- Urraca Morada**. 1917 *Cyanocorax cyanomelas* (Vieill.). — Urraca celeste.
- Urubú** — (Véase Buitre o Cuervo de cabeza negra).
- Yacutinga** 1910 *Pipile yacutinga* (Spix), llega a vivir bastante tiempo. Maíz.
- Zambullidor** ... 1907 (Véase Macá).

MAMIFEROS

- Aguara-Chaí**. 1909-16 *Canis (Cerdocyon) thous* Linn.—Vive tanto como los demás Zorros.
- Aguti Común** .. 1907 *Dasyprocta Azarai* Licht. — Se aclimata bien. Se alimenta con 100 gramos de pan, 100 gramos de batata y un kilo de alfalfa por día, además un tronquito de sauce.
- Aguti Dorado** .. 1923 *Dasyprocta aguti* (Linn.).

- Alpaca** ... 1909 1921 *Lama glama pacos* Linn. — Vive bien. Se alimentan con maíz 500 gramos, afrechillo 500 gramos, 500 gramos de avena, pasto a discreción. Reprodujo.
- Anta** — (Véase Tapir).
- Ardilla** ... 1908 1909 *Sciurus vulgaris* Linn. — Es la especie común colorada de Europa. Se le daban nueces y zanahorias y poco pan.
- Bisonte** .. 1909 1924 *Bison bison* Linn. — Se alimenta con maíz 1 kilo, avena 1 kilo, afrechillo 1 kilo y pasto.
- Búfalo** ... 1908 1923 *Buffelus bubalus* Linn., misma alimentación del precedente.
- Burrita**
- de Ceilán.** 1907 1917 (Véase Burro). Es el *Equus asinus* L., var. llamado *Gudha*.
- Burro** 1907 *Equus (Asinus) asinus* Linn. — Maíz 500 gramos, avena 500 gramos, afrechillo 500 gramos, pasto seco.
- Caballo Criollo.** 1907 *Equus bagualis*.
- Caballo** 1907 *Equus caballus* (Linn.).
- Cabra Común** .. 1907 *Capra hircus* Linn. y razas.
- Cabra de Angora** — *Capra angorensis*. — Maíz 300 gramos, avena 300 gramos, afrechillo 300 gramos, pasto seco y verde.
- Cabra Mestiza** . — (Véase Cabra común).
- Carnero de Somalia, Oveja**
- Nalguda** 1910 919 *Ovis aries steatopygia*. — Se alimenta como a los caprinos y ovinos.
- Carnero Común.** 1907 *Ovis aries* (Linn.).
- Carpincho** 1907 *Hydrochoerus hydrochoeris* Linn. var. *notialis* Hollister. — Se aclimata bien y reproduce. Se le da avena 500 gramos, afrecho 250 gramos, maíz 250 gramos, pasto verde y pasto seco, de este 2 kilos por animal, un tronco de sauce que gustan mucho roer.
- Chanchito**
- de la India** .. — (Véase Cuy).

- Ciervo Dama** .. 1909 *Dama dama* (Linn.). — Misma alimentación que el ciervo de la China, viven bien y reproducen. Animales sumamente tímidos.
- Ciervo Dama Albino** — (Véase Ciervo dama).
- Ciervo de Escocia** ... — (Véase Ciervo noble), sería *Cervus elaphus* var. *scoticus* Lönnb., que es una variedad del ciervo noble de Europa.
- Ciervo de la China** .. 1909 *Cervus sika* (típico) Temm. et Schl. o el *Cervus mandarinus* A. M. Edw; el primero es de China y Japón y el segundo de China Central.
- Ciervo de los Alpes** .. 1907 (Véase Ciervo noble).
- Ciervo de los Pantanos** 1909 1917 *Odocoileus paludosus* Desm. — Se aclimata. Se le alimenta como a los demás ciervos.
- Ciervo Noble o Ciervo Rojo** .. 1909 *Cervus elaphus* Linn. — Vive mucho, se alimenta con 500 gramos de maíz, 500 gramos de afrechillo, 500 gramos de avena y pasto a discreción.
- Ciervo de Vladivostok o Sika** . 1909 *Cervus (sika) hortulorum* Swinhoe.
- Ciervo Sambar** . 1910 *Cervus Aristotelis* Cuv. — Vive bien y reprodujo, misma alimentación que el ciervo noble.
- Civeta de Africa** 1909 1913 *Viverra civetta* Schreb.
- Coatí, Oso de los Palos** 1907 *Nasua nasua* (Linn.). — Se aclimatan bien, viven bastante, se alimentan con 400 gramos de pan, carne 250 gramos, y leche 400 gramos.

- Comadreja**
Colorada 1923 *Lutreolina crassicaudata bonaria* Thomas. — Vive.
- Comadreja de**
Europa . 1909 1910 Como en Europa no viven marsupiales, es decir, no hay comadreas, posiblemente se trate de *Mustela nivalis* Linn. o *Putorius furo* (Linn.) de la familia Mustelidos.
- Comadreja**
Picaza 1908 *Didelphys paraguayensis* Oken. — Vive mucho, no reproduce.
- CONEJOS:**
- Angora** 1915 *Oryctolagus cuniculus lanigera*.
Azul de Beveren 1921 *Oryctolagus cuniculus vulgaris*.
Comunes 1907 *Oryctolagus cuniculus* Linn. — Se les da pasto seco, avena, afrecho en invierno y alfalfa, afrecho, maíz y agua en verano. Gustan mucho de roer la corteza de un tronco de sauce llorón.
- Gigante**
de Flandes . . . 1921 *Oryctolagus cuniculus giganteus*.
Holandeses 1921 *Oryctolagus cuniculus albipectus*.
Negro y Fuego . 1921 *Oryctolagus cuniculus bicolor*.
Normandos 1921 *Oryctolagus cuniculus auriculosis*.
Rico Plateado . . 1921 *Oryctolagus cuniculus callidermis*. —
Apreciado en peletería.
- Rusos o Himalayos** 1921 1922 *Oryctolagus cuniculus nigripes*.
- Cuis** 1917 *Cavia pamparum* Thomas. — Vive.
Culpeu . . . 1916 1922 *Canis magellanicus* Gray. — Se aclimata bien y vive mucho.
Cuy 1917 *Cavia porcellus* Linn. — Reproducen indefinidamente. Es el cobayo o mejor dicho chanchito de la India.
Cuy con Lunares — *Cavia porcellus ornata*. — Reproducen. Es una variedad del precedente.

- Dromedario** 1907 1923 *Camelus dromedarius* Linn. — Vive bien y reproduce. Se alimentaba con maíz 1 kilo, avena 1 kilo, afrechillo 1 kilo y pasto seco a discreción.
- Elefante**
de la India ... 1911 *Elephas maximus* Linn. — La hembra vive, y se alimenta con 15 kilos de pan, 5 kilos de batatas, 30 kilos de pasto seco, pasto verde a discreción, 5 kilos de avena, 5 kilos de afrechillo y 5 kilos de maíz.
- Ibid.** 1908 1917 Macho.
- Erizo** 1908 *Erinaceus europæus* L. — No vivió.
- Falangista** 1910 *Trichosurus vulpecula* (Kerr). — Marsupial de Australia.
- Foca Blanca** ... --- (Véase Foca de los cangrejos).
- Foca de los Cangrejos** 1922 *Lobodon carcinophagus* (Jacq. Puch.), vivió dos meses, no quiso comer.
- Gacela** ... 1913 1918 *Gazella dorcas* Linn. — Se le daba afrecho mojado 200 gramos, pan seco 500 gramos diariamente y pasto verde a discreción.
- Gamo** 1908 1910 *Odocoileus campestris* F. Cuv. — Vive poco en cautiverio.
- Gato Angora** .. 1908 *Felis catus* subsp *setigera*. — Reproducen.
- Gato Común** 1908 *Felis catus domestica*. Carne cocida 200 gramos, leche 250 gramos en sopa de pan con leche. Una vez por semana carne cruda de vaca.
- Gato**
Chinchilla ... 1915 (Véase Gato Angora).
- Gato de las Pajas, Gato de los Pajonales** 1908 *Felis (Dendrailurus) pajeros* (Desm.). — Se aclimata.
- Gato Montés** 1909 1917 *Felis (Herpailurus) Geoffroyi* D'Orb. et Gerv.—Se aclimata. Vive poco tiempo. La entrada y salida corresponde a varios especímenes. Carne, de vez en cuando un pichón de paloma.

Gato de Persia	1910	<i>Felis catus angorensis</i> .
Gato de Siam	1911	<i>Felis catus torquata</i> .
Gato San Juan	1910	<i>Felis catus domestica</i> . — Variedad de color azul plomo.
Genetta	1909	<i>Genetta vulgaris</i> Less. — Europa Meridional.
Gnú	1911	<i>Connochoetes gnu</i> Zimmermann. — Se aclimatan bien. Reprodujeron en el Jardín Zoológico. Se le da diariamente 1 kilo de maíz, avena 1 kilo, afrechillo 1 kilo. Pasto.
Guanaco	1908	<i>Lama huanacus</i> Mol. — Reproducen indefinidamente, hibridizan con la llama. Se alimentan con maíz 500 gramos, afrechillo 500 gramos; avena 500 gramos, pasto a discreción.
Guazú-Birá	1918	<i>Mazama nemorivagus</i> F. Cuv. — Si bien hay ejemplares que se adaptan al cautiverio viven menos que el Guazú-ti.
Guazú-tí	1909	<i>Mazama rufus</i> Illiger. — Viven bien 500 gramos de pan, 1 kilo de afrecho, pasto verde.
Herpestes	—	<i>Herpestes ichneumon</i> L. — Mangosta común. Norte de Africa.
Hiena Rayada	1909	<i>Hyaena hyaena</i> (Linn.). — Vive bien en encierro aun chico. Carne.
Hipopótamo	1924	<i>Hippopotamus amphibius</i> Linn.—Vive bien en cautiverio y se domestica; el ejemplar del Jardín Zoológico es joven en desarrollo, sosteniéndosele con la siguiente alimentación: A las 8 un plastón compuesto de 1 kilo de pan, 1 kilo de avena pisada, 1/2 kilo de afrecho, 1 kilo de papas cocidas y 25 gramos de sal. A las 17 horas: 3 kilos de pasto verde (alfalfa) y 2 kilos de pasto seco. A los especímenes adultos se les proporciona a las 8 horas un plastón compuesto por 5 kilos de pa-

pas cocidas, 5 kilos de pan mojado en agua, 3 kilos de avena pisada, 1 kilo de afrecho y 100 gramos de sal. A las 17 horas: 10 kilos de pasto verde (alfalfa) y 10 kilos de pasto seco.

Hurón Menor,

- Hurón Listado 1910** *Grissonella huronax* Thomas. — Se aclimatan y viven bastante, no reproducen, se alimentan con carne.
- Jabali de Europa 1924** *Sus scrofa* L. — Misma alimentación que al pecarí.
- Jaguar —** *Felis onca* Linn. — El macho vive. Se le da 5 kilos de carne de caballo o vacuno. El día lunes dieta.
- Ibid. 1908 1921** Hembra.
- Kanguro, Kanguro Gigante, Halmaturo de Parry 1908-11** *Macropus (Halmaturus) Parryi* (Bennett). — Se alimentaba con afrecho y avena mojada y 1 kilo de pan seco.
- Lemur . . . 1907 1909** *Lemur catta* Linn. — Alimentación de los monos chicos.
- Lemur —** *Lemur variegatus* Kerr. — Alimentación de los monos chicos.
- Lemur . . . 1907 1908** *Lemur mongos* Linn. — Alimentación de los monos chicos.
- León de Africa. 1907** *Felis leo* L. — Carne 5 kilos diarios. Los lunes nada.
- León de Asia .. 1907** Macho.
- Ibid. —** *Felis leo* L. — Misma alimentación que el león de Africa, reprodujo. La hembra vive.
- Leopardo 1910** *Felis (Panthera) pardus* (Linn.). — (Véase Pantera).
- Liebre . . . 1908 1909** *Lepus timidus* Linn. — Vive poco en cautiverio. Alimentación de los conejos.
- Liebre de Patagonia 1912 1917** *Dolichotis magellanica* Kerr. — Se aclimata. Se le da alfalfa, repollos.

- Llama** 1907 *Lama glama* Linn. — Vive bien, reproducen indefinidamente. Se le da de comer 500 gramos de maíz, 500 gramos de afrechillo, 500 gramos de avena. Pasto a discreción.
- Lobo** 1910 *Canis lupus* Linn. — Vive en cautiverio. Misma alimentación que a los carnívoros.
- Lobo de dos pelos** 1912 1913 *Arctocephalus australis* Zimm. — Se aclimata pero vive poco. La misma alimentación que el lobo de un pelo.
- Lobo de Europa** — (Véase Lobo).
- Lobo de Norte América** 1910 *Canis occidentalis* (Richardson).
- Lobito de Río** 1915-16 *Lutra paranensis* Rengger. — Se aclimata y vive.
- Lobo Pez** 1915 (Véase Lobito de río).
- Lobo de Rusia** 1910-14 (Véase Lobo). La especie típica es de Rusia y Norte de Asia.
- Lobo de un pelo** -- Lobo marino. (Véase Lobo de mar).
- Lobo de Mar** ... 1907 *Otaria leonina* (Mol.) Péron. — Se aclimata y algunos ejemplares alcanzan a vivir más de tres años. Se les da pescado, cinco kilos para cada lobo, dividido en dos raciones una por la mañana a las 9 y la segunda a las 17 horas. Corvina, pescadilla, etc. Pescado de estación menos sábalo.
- Maki-Mongos** .. 1910 Sinónimo de *Lemur mongos*. *Lemur fulvus* E. Geoffroy. — Viven, alimentación de monos chicos.
- Marra** — (Véase Liebre de Patagonia).

MONOS:

- Babuino** .. 1907 1923 *Papio cynocephalus* E. Geoff. — Se alimentaba como los demás monos grandes.
- Babuino de Abisinia** .. — (Véase babuino).

- Babuino Negro** . 1907 (Véase macaco negro).
- Cara Negra** 1907 (Véase mono sabeo).
- Carayá** 1908 *Alouatta caraya* (Humboldt). — Viven, son delicados y se entristecen, concluyendo por morir.
- Caí, Mono de los Organistas** ... 1908 *Cebus Azarai* Rengger. — Viven bien y reproducen. Se alimentan con 200 gramos de pan, 200 gramos de leche, frutas surtidas de estación y legumbres.
- Caí Negro** 1924 *Cebus cirrifer* (Humboldt).
- Chimpancé** 1911 1919 *Pan chimpanse* (Meyer). — Se alimentaba a las 7.30 café con leche y pan, a las 9.30 batido de dos yemas de huevos, coñac y azúcar, 10.30 fruta variada de estación, 13.30 avena pisada con leche, 14.30 mate con bombilla, 15.30 fruta seca y de estación; se variaba con arroz con leche, dulces o compotas, etc., 16.30 avena pisada con leche. Del sexo masculino.
- Ibid.** 1908 1909 Chimpancé hembra.
- Ibid.** 1908 1909 Chimpancé hembra.
- Hamadrias, Tartarín de Abisinia** 1910 *Papio hamadryas* Linn.— Viven bien y reproducen; las crías han muerto.
- Macaco de Buffón** ... — Asentado en los libros de entradas y salidas del Jardín Zoológico como monos de Cafrería, lo que es un error porque su distribución geográfica es: Birmania, Arakán, Tenasserin y Península de Malaca. Su nombre actual es *Pithecus irus* (F. Cuvier).
- Macaco de Célebes** ... 1908 *Cynomolgus fascicularis* Raffles. — Vive bien.

Macaco de la India, Macaco Reso	—	<i>Pithecus rhesus</i> Audebert. — Vive; macaco de Bengala, Norte de la India, Nepal e Himalaya.
Macaco Maimón	1909	<i>Macacus nemestrinus</i> Linn. — Se aclimata bien.
Macaco Negro ..	1916	<i>Cynopithecus niger</i> (Desm.). — Isla de Célebes. Alimento de los monos grandes.
Magot	1908	<i>Simia sylvanus</i> Linn. — Vive, reproduce y las crías llegan a ser adultos.
Mandril, Babuino		
Esfinge	1907	<i>Papio sphinx</i> E. Geoff. — Viven bien, reproducen, las crías llegan a ser adultos.
Mangabey		
Obscuro	1922	<i>Cercocebus fuliginosus</i> (E. Geoff.). — Viven bien. Alimentación de los monos chicos.
Miriquiná	1908	<i>Aotus miriquouina</i> (E. Geoff.). — Se aclimata bien.
Orangután ..	1913-14	<i>Pongo pygmaeus</i> (Hoppius). — Se le daba té con leche y frutas de estación. Entró enfermo y se le sometió a régimen. No vivió.
Papio, Babuino de Guinea ...	—	<i>Papio papio</i> Desm. — Viven bien y reproducen. A los monos grandes se les alimenta con 100 gramos de pan, 300 gramos de leche; frutas surtidas de estación: bananas, peras, manzanas, duraznos, uva, naranjas, kakis, dátiles, fruta seca. Legumbres: lechuga, zanahoria, maíz, etc.
Paraguayos	—	(Véase Caí).
Sabeo	1907	<i>Lasiopyga (Chlorocebus) callitrichus</i> (I. Geoffr.). — Viven bien, no reprodujeron. A los monos chicos se les alimenta con 100 gramos de pan, 150 gramos de leche, frutas y legumbres.

- Tití Gris, Tití de Penachos Blancos, Uistití** 1922-23 *Callithrix jacchus* (Linn.). — Fruta, leche, masitas.
- Tití Leonado, Monito León** . 1908 Se han tenido también en 1922, alcanzando a vivir, con calefacción, hasta un año. *Leontocebus (Marikina) rosalia* (Linn.). Masitas, poca fruta y leche.
- Muflón** 1919 *Ovis tragelaphus* Desm. — Vive bien, se domestica.
- Muflón Corso** .. 1908 *Ovis musimon* Schreber. — Viven bastante bien y se domestican. Misma alimentación que las cabras.
- Mulita** 1922 *Tatus hybridus* Desm. — Se aclimantan. Carne cortada.
- Mao-Pellado** ... 1907 *Procyon cancrivorus nigripes* Mivart. — Vive bien. Se alimenta con 250 gramos de carne, 500 gramos de pan y medio litro de leche.
- Nutria, Quiyá** . 1908 *Myocastor coypus* (Mol.) var. *brasiliensis* (Geoff.). — Se aclimata y reproduce indefinidamente. Se alimenta con maíz, pasto verde, pan y trozos de sauce llorón que descortezan con avidez.
- Osito Lavador** . — (Véase Mao-pellado).
- Oso Baribal** ... 1908 *Ursus americanus* Pallas. — Vive bien aun en encierro estrecho. Se le da diariamente 2 kilos 200 gramos de pan, 2 litros de leche y día por medio carne cocida y 100 gramos de miel.
- Oso de Borneo**. 1911 *Ursus (Helarctos) malayanus* Raffles.
- Oso Hormiguero, Yurumí** .. 1908 *Myrmecophaga tridactyla* Linn. — Se aclimata bien, hubo ejemplares que vivieron hasta tres años. Al espécimen actual se le da a las 9 horas, 250 gramos de carne picada y medio litro de leche; a las 16 horas, seis huevos.

- Oso Hormiguero Chico** .. 1921-22 V. Tamandua. Bananas, leche y muy poquita carne.
- Oso Labiado** . 1908-24 *Melursus ursinus* Shaw. — Se alimentaba con dos kilos 200 gramos de pan, cinco litros de leche y 200 gramos de miel.
- Oso Lavador** ... -- (Véase Mao-pellado).
- Oso Pardo de Europa** . 1908-24 El macho, la hembra vive. *Ursus arctos* Linneo. — Viven bien, no reproducen por ser ejemplares ya viejos en la fecha de su entrada. Misma alimentación que el oso baribal.
- Oso Polar** .. 1909-18 El macho.
- Ibid.** — La hembra, *Ursus maritimus* Erxleben. — Vive bien, en verano se le dan trozos de hielo pero puede pasar sin él, misma alimentación que el oso baribal.
- Ovejas**
- Cara Negra** .. 1923 *Ovis aries hibernica* Sanson. — Misma alimentación que la oveja shá.
- Ovejas**
- Comunes** .. 1915-19 *Ovis aries* Linn. — Misma alimentación que a las cabras.
- Oveja Shá o Urial** 913 *Ovis vignei* Blyth. — Se alimenta con 500 gramos de maíz, 500 gramos de afrechillo, 500 gramos de avena y pasto seco; vive bien, las crías nacieron muertas.
- Pantera**
- de Siberia** .. 1907-17 *Felis pardus* (Linn.). — Se le daba 4 kilos de carne, el lunes dieta. (Véase Leopardo).
- Pecarí de Collar** 1909 *Tayassus tajacu* Linn. — Viven bien y reproducen. Misma alimentación del Pecarí labiado. Maíz solo es preferible, 1 kilo y $\frac{1}{2}$ por animal; pasto verde. Les gusta mucho el pan.

Pecarí Labiado,

- Tañicatí** 1910 *Tayassus albirostris* Illiger. — Viven bien y reproducen. Se alimenta con 350 gramos de maíz, 350 gramos de avena y 350 gramos de afrechillo. Se le puede dar mejor maíz sólo.
- Peludo** 1907 *Dasypus villosus* Fischer. — Se aclimatan y llegan a reproducir. Aliméntanse con carne picada.

PERROS:

- Basset** 1909-21 *Canis familiaris vertagus.*
- Bichón Maltés** — *Canis familiaris melitæus.*
- Bull-dog** — *Canis familiaris lanarius.*
- Bull-Terrier** — *Canis familiaris brachipholeter.*
- Bracco** — *Canis familiaris bracca.*
- Collie** — *Canis familiaris colley.*
- Danés** — *Canis familiaris alanorum.*
- De Pomerania** (Subraza).
- Dingo** 1909-21 *Canis familiaris dingo* Blumenbach.
- Fox-Terrier** — *Canis familiaris muricidus.*
- Galgo** 1913 *Canis familiaris suluk.*
- Pastor** — *Canis familiaris pecuarius.*
- Polar** 1909-14 *Canis familiaris borealis.*
- Policía** — *Canis familiaris* Linn.
- San Bernardo** — *Canis familiaris montivagus* Cornevin. — Alimentación: carne cocida, una vez por semana carne cruda inspeccionada.
- Piche** 1922 *Zaedyus ciliatus* Fischer. — Se aclimatan.
- Pooney** 1923 *Equus caballus* Linn.
- Puerco Espín de Africa** 1912 *Hystrix africæ australis* Peters var. *senegalica* Cuvier. — Pan 500 gramos y 1 kilo de batatas.
- Puma** 1908 *Felis (Puma) puma* Molina var. *patagonicus* Merr. — Se aclimatan y viven muchos años. No sé de que hayan

- reproducido. Se alimenta con 4 kilos de carne de caballo, vacuno. El día lunes dieta.
- Ratas Blancas** 1907-21 *Rattus norvegicus* (Erxleb.) variedad albina. — Se alimentan con pan.
- Ratas de las Pirámides** . 1908 *Scarturus tetradactylus* (Licht.). --- Viven poco.
- Tamandua** .. 1908-22 *Tamandua tetradactyla* Linn. — Vive poco en cautiverio.
- Tapir, Anta o Gran Bestia** 1909-22 *Tapirus americanus* Brisson. — Se aclimata bien, se le daba 200 gramos de afrechillo, 2 kilos de pan, 2 litros de leche, pasto verde.
- Tatú-Carreta** 1909-10 *Priodontes giganteus* E. Geoff. — Interesante animal que vive poco.
- Tejón** 1913-19 *Meles taxus* Boddaert. — Se alimenta con pan, $\frac{1}{2}$ litro de leche y carne picada.
- Tigre Real** 1910 *Felis tigris* Linn. — Hembra; se adapta bien, reprodujo y sus crías murieron en 1917. 5 kilos de carne, dieta el lunes.
- Tuco-Tuco** 1917 *Ctenomys Azarai* Thomas. — Se adaptan al cautiverio.
- Vaca** — *Bos taurus* Linn.
- Vampiro** 1909-10 Se le daba bananas. Su nombre es *Pteropus edulis* o *Panique*. Asentado así no tiene nada que ver con el vampiro que pertenece a otro género y familia.
- Venado** --- (Véase Gamo).
- Vicuña** 1907-16 *Lama vicugna* (Molina). — Como las llamas y guanacos viven bien, misma alimentación.
- Vizcacha de la Pampa** 1908-12 *Lagostomus maximus* (Blainv.). — Se aclimatan y llegan a reproducir, mataron la cría. Se le echaba repollos y pan.

- Zebú** 1923 De la variedad de mayor tamaño, misma alimentación que zebú enano.
- Zebú enano** . 1907-16 *Bos indicus* Linn. — Variedad. Viven bien se alimenta con 500 gramos de maíz, 500 gramos de avena, 500 gramos afrechillo y pasto seco, y verde a discreción.
- Zebra** 1909-16 *Equus quagga* subsp. *Granti* De Winton. — Misma alimentación que el caballo.
- Zorrino** 1910-11 *Conepatus suffocans* Ill. — Vive.
- Zorro** 1908 *Pseudalopex Azarica* Gray. — Llegan a reproducir y las crías no vivieron. Se les da $\frac{1}{2}$ kilo de carne, dieta los lunes.
- Zorro de Monte.** — (Véase Aguara chai).

ENFERMEDADES OBSERVADAS EN LOS PENSIONISTAS DEL JARDÍN ZOOLOGICO

(SERVICIO VETERINARIO)

MAMIFEROS

MONOS

Tuberculosis. — La afección que con más frecuencia ataca a los monos es la tuberculosis, que se presenta en sus diversas formas clínicas. Se tomaron especiales medidas profilácticas para evitar su difusión, y entre los tratamientos que la ciencia prescribe para estos casos se eligió, como más adecuado, el que tiene por objeto activar las defensas naturales del organismo.

En los animales sometidos a este tratamiento pudo observarse que la dolencia permanece estacionaria durante un tiempo más o menos largo, pero al fin sucumben bajo los efectos de la tuberculosis miliar aguda.

Pseudo epilepsia del Caí. — Esta enfermedad, que ataca con preferencia a los monos Caí, es una pseudo epilepsia no descripta aún por los tratadistas de la materia; su génesis es desconocida, y los numerosos análisis bacteriológicos y clínicos que se han practicado no arrojan mayor luz sobre el asunto.

El tratamiento terapéutico aplicado a los sujetos que salieron indemnes del primer ataque, fué hecho a base de anti-helmínticos y purgantes, y como no se obtuvieran los resultados deseados se recurrió a las proteínas (inyecciones de leche y de suero), sin alcanzar tampoco la mejoría buscada.

Eczema seco local o generalizado. — Fueron observados en monos miriquiná y en un tití leonado; el tratamiento interno se hizo a base de arsénico y cambios de alimentación, y el local con pomadas de cinc saliciladas o creolinadas.

Los resultados obtenidos en la forma incipiente de la enfermedad acusan una sensible mejoría del enfermo, pero cuando el tratamiento se aplicó en estado avanzado de la dolencia los resultados fueron nulos, pues el animal pierde el apetito y muere por inanición.

Bronconeumonía. — Atacó a un mono caí con resultados fatales; su evolución fué tan rápida, que no dió tiempo para aplicar el tratamiento adecuado.

Anemia progresiva. — Observada en un tití leonado; se aplicó un tratamiento a base de tintura de yodo suministrada en gotas y yodo tánico en forma de jarabe; se obtuvieron buenos resultados cuando la enfermedad fué atacada en su estado incipiente, en estado avanzado el tratamiento resultó ineficaz, no consiguiendo provocar reacción favorable.

Insolación. — Dos monos tití, sumamente delicados y en extremo sensibles a los efectos del calor, sucumbieron, presentando los síntomas característicos de la insolación; el tratamiento que se aplica a estas dolencias no dió el resultado que se esperaba.

Traumatismos generalizados. — Observados en monos miriquiná y papio; la gangrena húmeda consecuente a la fractura determinó la muerte de los enfermos.

Muerte por inanición. — Observada en un mono babuino de Abisinia; las fístulas originadas por la carie de los últimos molares invadieron el piso y la bóveda de la faringe, produciendo la disfagia.

Indigestión. — Observada en monos hamadrias, se empleó un tratamiento a base de fenoltaleina con muy buenos resultados.

Heridas por mordeduras. — Empleando el tratamiento adecuado para esta clase de heridas, se obtuvo la curación de un mono mandril.

GATOS

Pseudo Epilepsia. — Provocada por parásitos del aparato digestivo. En gatos de diferentes razas, en los cuales se observaron los síntomas de esta dolencia, se aplicó, con buenos resultados, un tratamiento a base de antihelmínticos, particularmente kamala y santonina.

Bronconeumonía. — Fué fatal para los gatos de Persia y de San Juan, a pesar de haber usado las inhalaciones y excitantes orgánicos.

Pleurcneumonía. — Empleando el tratamiento indicado para estas enfermedades, fué puesto fuera de peligro un gato de Persia.

Uremia. — En un gato de Angora pudo observarse un caso de uremia aguda con nefritis crónica, correspondiendo la necropsia al tipo de riñón variegado.

Coriza y Laringitis. — Observadas en gatos de diversas razas, se obtuvo la curación de estas dolencias empleando inhalaciones con sustancias aromáticas, electuarios, antisépticos, clorato de potasio, etc.

Enfisema de origen senil. — En gatos atacados por esta enfermedad se obtuvieron buenos resultados usando el tratamiento a base de arsenicales y cambios de alimentación.

PUMAS

Síncope cardiaco. — Una adiposidad generalizada, según pudo comprobarse a la necropsia provocó el ataque en un puma.

Enterocolitis crónica. — Un puma atacado por esta dolencia fué puesto fuera de peligro empleando el tratamiento a base de antisépticos intestinales, astringentes y fermentos lácticos.

Parásitos intestinales. — Se obtuvo la curación de un puma usando purgantes y antihelmínticos a base de kamala.

OSOS

Tuberculosis generalizada y Enteritis tuberculosa. — Observados los síntomas de estas enfermedades en una osa labiada, se emplearon con buenos resultados los excitantes orgánicos, alimentación especial y el régimen propio de la enteritis.

Heridas por mordeduras complicadas por larvas de insectos. — Se procedió a la abertura de la herida y se hicieron aplicaciones de calomel para ahuyentar las larvas de la mosca *Chrysomya macellaria* (Fabric.), y posteriormente antisépticos.

Indigestión. — Observados síntomas de esta dolencia en un oso pardo, fué sometido a un tratamiento a base de purgantes y se obtuvo buen resultado.

COATÍ

Ulceras tuberculosas. — Observadas en el tren posterior de un coatí; se trataron con antisépticos y cicatrizantes, sin obtener resultados positivos.

GUANACOS

Heridas desgarradas múltiples. — Curación antiséptica, con buen resultado.

LLAMAS

Indigestión por sobrecarga. concomitante con enterocolitis, observada en llamas; se han usado excitantes estomacales y antisepsia del tubo gastroentérico.

Lesiones traumáticas de la matriz de la uña, observada en una llama; abertura de la herida y curaciones antisépticas.

DROMEDARIO

Neumonía franca. — No hubo tiempo de tratarla por sobrevenir el deceso.

CIERVOS

Evisceración, debida a heridas por cornadas en un ciervo dama; lavajes de las vísceras con antisépticos tibios y reducción suturando la herida de salida.

Congestión pulmonar, por cansancio, observada en un ciervo Sambar; no se llegó a tiempo para su tratamiento.

Retención de las envolturas fetales en una cierva dama; ningún tratamiento.

Fractura de la mandíbula en un Guazú-birá, animal tímido; se estrellaba contra el tejido de su corral.

Peritonitis crónica localizada en un Guazú-tí.

OVEJAS

Peritonitis traumática purulenta. — Tratamiento antiséptico de la cavidad peritoneal a base de lugol débil.

Conjuntivitis de origen traumático. — Fué tratada con colirios a base de óxido amarillo de mercurio.

CABRAS

Enterocolitis, infecciosa? — Observada en varias cabras de Angora. Se ha seguido un tratamiento purgativo y astringente, como asimismo antisépticos, con buen resultado en los casos iniciales y nulo en aquellos muy avanzados.

Es rebelde al bismuto y tanino y cede al láudano cuando se aplica en dosis elevadas.

Pleuresía serofibrinosa con infiltración purulenta. Se empleó con buenos resultados el tratamiento indicado para estos casos. Observada en una cabra de Angora.

Insolación en cabras de Angora.

Lesiones traumáticas y heridas desgarradas, observadas en cabras de distintas razas.

Metritis séptica por retención de las envolturas; se extrajeron las envolturas y se hicieron sin resultado lavajes anti-sépticos.

ZEBÚ

Indigestión, por sobrecarga.

BÚFALO

Gastroenteritis. — Purgantes a base de fenoltaleína y antisépticos intestinales.

Lesiones traumáticas generales. — Tratamiento adecuado al caso.

LOBOS MARINOS

Bronconeumonía. — Observada en un ejemplar de *Otaria leonina*, no fué tratada por no haberse podido observar a tiempo síntoma alguno.

Enteritis. — Como en el caso anterior la autopsia denuncia la naturaleza de la enfermedad.

Inanición. — Caso de no adaptación a la nueva vida, lo que ocurre con cierto porcentual, muriendo a los noventa días sin haber querido comer. Lobo común de un pelo.

Caquexia extrema. — Como en el caso anterior, falta de aclimatación; la foca estuvo dos meses sin querer comer, no obstante haberle proporcionado cangrejos.

PERROS

Congestión pulmonar. — Observada en una perra San Bernardo, no hubo tiempo para tratarla.

Meningitis cerebrospinal. — Producida en tres perros mestizos con varios meses de intervalo uno del otro. Se siguió un método adecuado.

Ataques pseudoepilépticos por helmintiasis del tubo digestivo; se trató con antihelmínticos (kamala, santonina), como así también purgantes.

Lesiones traumáticas en perros de diferentes razas; tratamiento adecuado al caso.

Bronconeumonía. --- Observada en dos perros de raza Bichón maltés.

NUTRIA

Lesiones traumáticas. --- Tratamiento adecuado al caso.

CARPINCHO

Abscesos perifaríngeos. --- Abertura de los abscesos y curaciones antisépticas.

CONEJOS

Sarna auricular en ejemplares de diferentes razas.

Rinitis coccidiosa. --- Lavajes antisépticos de la cavidad nasal.

Septicemia hemorrágica.

Tuberculosis.

Coccidiosis hepática.

Coccidiosis intestinal.

Cisticercosis pisciformica.

Lesiones traumáticas. --- Tratamiento según los casos.

Timpanismo del estómago.

Indigestión por sobrecarga.

AGUTÍ

Gastroenteritis. --- Observada en un caso.

Lesiones seniles generales, enteritis crónica.

TAPIRO

Indigestión intestinal por ingestión de granos poco triturados debido a lesiones de la cavidad bucal, tanto por desgaste de los molares como asimismo por varias fístulas parotídeas, que desviaban la saliva hacia afuera de la cavidad.

OSO HORMIGUERO

Enteritis crónica y prolapso del recto. — Antisépticos intestinales, ácido fórmico en gotas y astringentes; tratamiento quirúrgico de la porción prolapsada.

Lesiones traumáticas. — Observadas en piches, peludos y mulitas.

Heridas por mordeduras. — En particular en los peludos; cura adecuada al caso.

AVES

PATOS

Tuberculosis. — Observada en patos de diferentes razas.
Diarrea amarilla, Cólera aviario.

Síncope cardíaco. — Por compresión de la siringe sobre el corazón.

Neumotórax. — Por ruptura de la siringe; ambos casos en patos silvestres.

Reumatismo articular. Lesiones traumáticas. — Esta última observada en patos de diferentes razas.

OCA DE EGIPTO

Lesiones traumáticas.

GANSOS

Diarrea amarilla.

Diarrea verde.

Bronquitis.

Reumatismo articular.

Lesiones traumáticas.

PAVO REAL

Tuberculosis.

Periartritis traumática.

Cólera.

PAVO BRONCEADO

Tuberculosis.

PAVO ALBINO

Anemia.

PAVO COMÚN

Lesiones traumáticas.

FAISANES

Tuberculosis local y generalizada. — En varios faisanes plateados.

Reumatismo articular. — En faisanes plateados; tratamiento salicilado.

FAISÁN VENERADO

Enteritis diarréica.

FAISÁN COMÚN

Tuberculosis.

Lesiones traumáticas.

GALLINAS

Tuberculosis local y general. — En ambos sexos de distintas razas.

Diarrea amarilla. — Observada en distintas razas. Tratada a base de purgantes antisépticos y bismuto.

Diarrea verde. — En ejemplares de diferentes razas.

Difteria.

Viruela.

Lesiones seniles.

Lesiones traumáticas.

Sarna de las patas. — Buen resultado a base de pomada creolinada.

Prolapso cloacal. — En ejemplares de diversas razas.

Adiposis generalizada.

Bronquitis. — En ejemplares de distintas razas.

Embuchamiento. — Tratamiento adecuado al caso.

GALLINETAS

Tuberculosis.

AVESTRUZ

Filariosis del Nandú. — Antihelmínticos, purgantes. *Insolación, enteritis.*

GARZA MORA

Ptíriasis.

Lesiones traumáticas.

MIRASOL

Peste de los mirasoles.

FLAMENCOS

Papiloma.

CIGÜEÑA

Lesiones traumáticas.

GRULLA DE COLLAR

Artritis tuberculosa.

PALOMAS

Enfisema subcutáneo. — Por rotura de los sacos aéreos. El aire inspirado penetraba en el conjuntivo subcutáneo.

Lesiones traumáticas.

Enteritis diarreicas.

GALLARETA

Tuberculosis.

Lesiones traumáticas.

CHUÑA

Lesiones traumáticas.

LORO PARAGUAYO

Tuberculosis.

Bronquitis. — En diversos ejemplares; tratamiento a base de proteínas.

Lesiones traumáticas.

Conjuntivitis catarral aguda. — Tratada con colirios anti-sépticos.

COTORRAS

Lesiones traumáticas.
Enteritis.
Inanición (pichones).

COTORRITAS DE AUSTRALIA

Enteritis diarreica.
Lesiones traumáticas.

PÁJAROS

Enteritis diarreica. — En casi todos los pájaros pequeños.
Lesiones traumáticas. — En casi todos los pájaros, por golpearse contra los tejidos de la jaula.
Cólera aviario. — Casos abortados en casi todas las especies de pájaros; no se presenta epizooticamente.

REPTILES

Iguanas. — Muerte por falta de aclimatación, observándose en el tubo digestivo gran cantidad de vermes.

OFIDIOS

Ñacaniná. — Falta de adaptación.

CONTINUACIÓN
DE LAS OBRAS DEL AÑO ANTERIOR Y LABOR REALIZADA
EN EL PERÍODO 1923-1924

Los trabajos más importantes realizados en el período que abarca esta Memoria, son los siguientes:

Construcción de la Casa de los Ciervos; los trabajos se llevan a cabo activamente con el concurso de todos los artesanos de la maestranza.

La casa del Hipopótamo está casi terminada; es bueno recordar que por sus características de construcción esta vivienda es, en su género, una de las más importantes del país.

Con el propósito de orientar al visitante dentro del Jardín Zoológico y de señalar la ubicación definitiva de sus instalaciones, la Dirección del establecimiento ha dado comienzo a la confección de una guía.

El trabajo de ordenación de las diferentes especies de invertebrados que habitan dentro de los límites políticos de la provincia de Buenos Aires, se encuentra bastante adelantado; la falta de recursos hace que esos importantes estudios no puedan ser todavía conocidos por el público.

Como esta repartición no se halla en condiciones de sostener por su cuenta una revista, los trabajos de laboratorio que en ella se realizan son comunicados a las revistas científicas del país, que asignan al material enviado la importancia que tienen las investigaciones de esta índole.

En canteros adecuados se ha comenzado la distribución de las plantas típicas útiles, como ser las oleosas, sacaríferas, tuberosas, pseudo alimenticias, narcóticas, aromáticas, textiles, tintóreas y su disposición global en las clases gimnospermas y angiospermas.

Se ha dado principio a la obra de terraplenamiento de los caminos y canteros que limitan con la Avenida Centenario; dichos canteros se hallaban a un metro bajo el nivel de la Avenida.

Se ha estudiado la posibilidad de unir los lagos del Jardín Zoológico por medio de zanjas, y para resolver este proyecto se requirió el concurso de la Dirección de Hidráulica. Del estudio planimétrico efectuado resulta que «entre la cota de fondo del lago E (47,70 m.), que es el más bajo y la cota de fondo del lago B (49,80 m.), que es el más alto, existe una diferencia de 2,10 metros». En estas condiciones, para tener como mínimo en el lago B un tirante de agua de 0,70 metros, se llegaría a la cota 50,50 metros y el agua se derramaría en una extensión grande del paseo.

Se resolvió entonces, vistas las dificultades que ofrece la ejecución de este proyecto, llevar a la práctica la unión de los lagos en series de dos: el A con el B, el C con el D y el E con el F. Habiendo terminado la unión de los dos primeros se sigue con los últimos; esta obra, dada la celeridad con que se llevan a cabo los trabajos, quedará terminada en el transcurso del corriente año.

DR. CARLOS A. MARELLI,
Director del Jardín Zoológico.

DIRECCIÓN GENERAL DE HIGIENE

En las planillas estadísticas se especifica detalladamente la labor realizada por cada una de las secciones, de modo que limitaré los párrafos siguientes a una síntesis de dicha labor, agregando algunas consideraciones sobre la marcha y necesidades de las mismas.

PRIMERA SECCIÓN

REGISTRO DE TÍTULOS PROFESIONALES E INSPECCIÓN DE FARMACIAS

Al sancionarse el Presupuesto del año 1923, quedaron reducidas las funciones de esta sección a la inspección general de las farmacias de la Provincia y a la inscripción de títulos profesionales, encomendándose su jefatura a un farmacéutico.

Esta limitación de funciones, unida al aumento del número de Inspectores, ha permitido realizar una tarea mucho más intensa que en años anteriores, especialmente en lo que se refiere a la fiscalización de las farmacias, como bien claro lo establece el número de inspecciones realizadas que alcanza a 669 farmacias.

Durante este año, por estar en vigencia la antigua reglamentación para rendir examen de idóneo y de dependiente idóneo de farmacia, se han tomado 5 y 163 exámenes, respectivamente.

Con el propósito de hacer efectiva la disposición que establece que los aspirantes a rendir estos exámenes deben justificar los años de servicio prestados en una farmacia, tres años, previa inscripción en la Dirección de Higiene, se ha abierto este año un registro a ese objeto, debiendo quedar en consecuencia suspendida durante tres años la rendición de exámenes, tiempo necesario para que los futuros examinandos llenen el requisito antes mencionado.

El movimiento habido en esta Oficina ha sido extraordinario, como claramente lo ilustra el cuadro adjunto:

PLANILLA DEMOSTRATIVA DEL MOVIMIENTO HABIDO EN LA SECCIÓN PRIMERA
DESDE EL 15 DE MARZO DE 1923 HASTA EL 15 DE MARZO DE 1924

Expedientes entrados	2910
» salidos	2907
» archivados	2857
Informes administrativos	2939
Notas	2820
Inspecciones de farmacias	669
Contratos de dirección técnica de farmacias	194
» » » » rescindidos	27
Clausuras de farmacias	13
Aperturas de farmacias	60
Reaperturas de farmacias	4
Autorizaciones a idóneos para dirigir farmacias	53
Compraventa de farmacias	65
Traslado de farmacias	10
Libros recetarios de farmacias rubricados	433
Denuncias a farmacias	40
Licencias a directores técnicos de farmacias	76
Certificados de libre regencia	6
Autorizaciones a ex alumnos para dirigir farmacias ..	15
Multas a farmacéuticos de \$ 50 $\frac{m}{n}$ c/u.	24
» » » 100 » 	7
» » » 200 » 	1
» » » 500 » 	4
Apercibimientos a farmacéuticos	1
Turnos de farmacias	19
Inscripción de especialidades medicinales	45
Regulación de recetas	240
Solicitudes para rendir examen de dependiente idó- neo de farmacia	163
Solicitudes para rendir examen de idóneo en far- macia	5
Exámenes rendidos para obtener el título de depen- diente idóneo de farmacia	163
Aprobados	103
Aplazados	60

Exámenes rendidos para obtener el título de idóneo	
en farmacia	5
Aprobados	2
Aplazados	3
Inscripción de aspirantes a dependientes idóneos de	
farmacias	22

SECCIÓN SEGUNDA

DEMOGRAFÍA, HOSPITALES, PROFILAXIS E HIGIENE INDUSTRIAL

Esta Sección tiene a su cargo la estadística sobre morbilidad y mortalidad en la Provincia, la profilaxis general, el control de la vacunación antivariólica y la inspección de todos los establecimientos industriales y de los hospitales. Se encuentran bajo su dependencia la Estación de Desinfección y la Casa de Baños Públicos que funcionan en esta ciudad. Debe intervenir también en los requerimientos que formula el Montepío Civil y el Departamento Provincial del Trabajo y en el reconocimiento de los empleados de la Administración que solicitan licencia por razones de salud.

Durante el ejercicio vencido se han desinfectado 1058 habitaciones particulares, 507 establecimientos públicos, 552 coches y tranvías, 25.923 piezas de ropa y 34.637 muebles y objetos varios. Se han practicado 817 desratizaciones en casas de familia y comercio y se ha intervenido en el transporte de 97 enfermos contagiosos.

El personal de la Estación Desinfección ha concurrido con elementos sanitarios a Avellaneda, Lomas de Zamora, Junín y General Villegas.

El movimiento de la Casa de Baños ha sido el siguiente: baños calientes 4974, en la pileta para adultos 2640, en la pileta para niños 3288, baños medicinales 599. Dentro de breves días se procederá a cambiar la instalación de calefacción actual del agua por una eléctrica que dará mucho mejor resultado por su mayor rendimiento y menor gasto.

En los 83 hospitales establecidos en la Provincia se han asistido 36.434 enfermos, de los cuales han sido dados de alta 26.570 y fallecidos 3487.

En la oficina de vacunación central se han vacunado 3188 personas y se ha remitido a distintas localidades de la Provincia 190.605 placas de vacuna.

En los meses comprendidos desde julio del año pasado — fecha en que los Inspectores Industriales se incorporaron a esta Sección — hasta febrero del corriente año se han inspeccionado 1085 establecimientos industriales, habiéndose concedido a los propietarios de todos aquellos que no se encontraban dentro de las disposiciones de las ordenanzas respectivas, plazos prudenciales para que se pusieran en condiciones, verificándose al vencimiento de los mismos, si habían dado cumplimiento a lo dispuesto, procediéndose a la aplicación de multas o clausuras en caso contrario.

A esta oficina han entrado 2564 expedientes, habiéndose informado 1400 y archivado 899.

Salud Pública. — Salvo el foco de viruela aparecido en Villa Barilari, partido de Avellaneda y que fué rápidamente dominado gracias a la importante cooperación prestada por el Poder Ejecutivo, la Asistencia Pública de la Capital Federal, las autoridades Municipales de Avellaneda y por el personal y elementos de profilaxis facilitado por esta Dirección no se han registrado epidemias. Como se trataba de una población en la cual había muchas personas sin vacunar, se gestionó un crédito del Poder Ejecutivo de la Provincia, nombrándose 200 vacunadores; se envió personal de la estación Desinfección, tomándose las medidas del caso, declinando inmediatamente el mal. Con el personal de la estación Desinfección se practicaron más de 300 desinfecciones en domicilios particulares y en aulas escolares y se vacunaron 7733 personas.

La salud pública de la Provincia no ha sido alterada por epidemias de importancia por su difusión y mortalidad.

La fiebre tifoidea endémica en nuestro territorio persistirá con ese carácter mientras no se realicen obras sanitarias y se provea de agua potable a todas las poblaciones, problema de una realización económica, sin duda, difícil, pero no insuperable.

La estadística de mortalidad por tuberculosis arroja una cifra de 3371 defunciones sobre una población de 2.565.178 habitantes, dando una proporción de 13 defunciones por cada 10.000 habitantes.

RESUMEN DEL TRABAJO EFECTUADO Y MATERIAL CONSUMIDO EN LA ESTACIÓN DE DESINFECCIÓN EN EL AÑO COMPRENDIDO ENTRE EL 1º DE MARZO DE 1923 Y EL 1º DE MARZO DE 1924

Fecha	Habitaciones particulares	Establecimientos públicos	Coches o Tranvías	Metros cúbicos de habitación	Metros cuadrados de habitación	Metros cúbicos de estufa	Piezas de ropa y objetos varios	Bicloruro de mercurio	Cloruro de sodio	Formol	Cresolina	Kerosene	Alcohol	Leña	Carbón
Marzo	101	64	—	1 820	21 005	108	1 785	8 560	8 560	18 500	55 800	11 000	750	228	950
Abril	46	20	1	940	9 210	216	2 961	7 950	7 950	7 520	29 550	8 000	260	316	1 700
Mayo	62	38	1	1 038	8 765	44	1 500	5 880	5 880	7 100	8 350	7 300	330	286	1 270
Junio	65	287	133	4 540	12 580	58	1 802	5 960	5 960	14 700	29 750	11 400	455	242	985
Julio	103	31	53	2 940	12 890	56	3 321	6 300	6 300	24 000	12 700	21 000	1 250	278	789
Agosto	54	4	2	600	5 433	42	1 684	3 200	3 200	8 300	5 800	2 500	200	210	630
Septiembre	106	5	2	3 635	9 100	40	3 973	5 220	5 220	30 750	12 800	21 000	1 250	80	370
Octubre	79	27	57	3 120	8 870	54	2 025	4 000	4 000	23 150	9 550	17 500	1 350	61	327
Noviembre	134	21	13	3 430	11 972	28	1 731	4 720	4 720	33 200	9 130	22 500	1 000	42	312
Diciembre	105	25	97	2 280	12 090	24	1 450	5 120	5 120	24 160	14 900	15 500	1 200	70	296
Enero	105	45	112	4 615	19 864	54	2 525	6 280	6 280	38 850	35 900	24 650	1 500	98	543
Febrero	98	50	81	1 920	12 070	30	1 166	4 800	4 800	21 755	19 300	14 500	1 050	91	359
Total	1058	597	552	30 873	143 849	754	25 923	67 990	67 990	251 985	243 030	176 850	10 595	2002	8531

RESUMEN DEL TRABAJO DE DESRATIZACIÓN Y TRASLADO DE ENFERMOS EFECTUADO POR LA ESTACIÓN DE DESINFECCIÓN EN EL AÑO COMPRENDIDO ENTRE EL 1º DE MARZO DE 1923 Y EL 1º DE MARZO DE 1924.

Mes	Cuevas destruidas	Ratas extraídas	Subst. tóxica empleada Gramos	Carbón Gramos
Marzo	59	84	2 950	20 000
Abril	44	72	1 050	10 500
Mayo	54	25	2 000	14 500
Junio	36	80	2 450	16 500
Julio	54	104	2 200	18 000
Agosto	70	108	3 300	15 500
Septiembre	52	55	3 070	19 000
Octubre	40	9	2 500	15 500
Noviembre	61	44	4 100	24 000
Diciembre	59	133	2 650	17 500
Enero	199	74	2 850	20 000
Febrero	89	191	3 800	19 000
Totales	817	979	32 920	210 000

Se transportaron en ese año 79 enfermos.

MOVIMIENTO HABIDO EN LA CASA DE BAÑOS DESDE MARZO 1º DE 1923 A MARZO 1º DE 1924

Mes	Baños, bañadera de agua caliente	Pileta natación para adultos	Pileta natación para niños	Baños medicinales	Abonos bañadera agua caliente	Abonos pileta de natación para adultos	Abonos pileta de natación para niños	Toallas grandes
Marzo	192	311	498	54	3	6	5	394
Abril	333	65	87	52	5	—	—	328
Mayo	427	—	—	46	9	—	—	408
Junio	525	—	—	50	6	—	—	481
Julio	488	—	—	46	8	—	—	487
Agosto	550	—	—	58	5	—	—	492
Septiembre	612	—	—	44	3	—	—	571
Octubre	474	—	—	62	4	—	—	464
Noviembre	448	—	—	62	5	—	—	578
Diciembre	332	838	912	39	6	36	10	584
Enero	315	811	920	51	2	23	31	629
Febrero	282	615	871	35	7	24	20	535
Totales	4974	2640	3288	599	63	94	65	5951

MOVIMIENTO HABIDO EN LA SEGUNDA SECCIÓN DESDE MARZO 1º DE 1923 A MARZO 1º DE 1924

Mes	Expedientes			Reconocimientos médicos				Hospitales			Informes	Notas	Regulación honorarios	Vacuna remitida
	Entrados	Salidos	Archivados	Montepío Civil	Departam. Trabajo	Empleados	Certificados de salud	Balances recibidos	Subvenc. entregadas	Plantillas				
Marzo	107	61	50	5	13	12	15	50	36	403	42	31	3	22 860
Abril	159	68	91	7	6	13	9	91	47	290	47	31	8	11 960
Mayo	139	56	73	2	11	14	2	73	38	508	42	43	3	9 700
Junio	211	68	78	5	8	12	21	78	40	160	50	45	5	4 415
Julio	218	120	74	4	7	8	3	74	52	260	91	23	—	4 850
Agosto	242	160	99	14	5	4	7	99	41	400	132	25	5	40 525
Septiembre	245	117	89	9	10	6	2	89	38	255	103	76	7	22 895
Octubre	272	169	76	7	4	10	5	76	50	210	137	34	5	8 165
Noviembre	208	118	67	5	3	11	—	67	48	480	91	121	—	10 580
Diciembre	231	122	57	22	2	9	5	57	52	200	85	21	11	4 910
Enero	274	150	85	11	6	8	22	85	27	520	109	23	10	6 400
Febrero	258	191	60	11	1	3	35	60	51	200	168	16	—	43 445
Totales	2504	1400	890	102	76	90	126	899	520	3896	1087	489	57	190 605

RESUMEN DE LAS INSPECCIONES INDUSTRIALES PRACTICADAS DESDE JULIO 1º DE 1923 A MARZO 1º DE 1924

Mes	Carnicerías	Panaderías	Fábricas de fideos	Fábricas de masas	Confiterías	Cremertías	Fábricas de quesos	Hoteles y Casas de Comida	Fábricas de soda	Fábricas de embutidos	Mercados	Puestos de frutas	Fábricas de jabón	Fábricas de fósforos	Matajeros	Barracas	Lavadero	Fábricas de grasa	Curtiembres	Fábricas estearina	Fábricas de tejidos	Aserraderos	Fábricas de papel	Fábricas de hielo	Fábricas de amolaco	Fábricas de patas de aceite de patas	Criaderos de cerdos	Caballerizas	Studs	(Corralones	
Julio	15	43	—	1	2	9	—	26	4	3	—	—	4	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Agoato	18	20	2	1	—	—	—	—	8	—	—	—	1	—	—	—	—	5	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Septiembre	7	47	2	2	—	4	3	4	10	—	—	2	3	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Octubre	15	54	6	5	—	7	3	13	18	—	—	10	2	7	—	1	—	—	38	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Noviembre	88	85	5	1	—	—	—	—	21	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Diciembre	207	17	—	—	—	—	1	28	2	2	1	17	4	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enero	—	35	3	6	—	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Febrero	15	43	2	1	—	2	—	3	10	—	1	17	2	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totales	305	346	20	17	2	16	7	76	77	6	3	52	16	7	1	3	1	12	37	1	1	9	2	1	1	1	1	2	1	1	1

RESUMEN DE LA VACUNACION EFECTUADA EN LA OFICINA CENTRAL DURANTE EL AÑO 1923

Mes	Vacunados										Revacunados					Total General
	Positivos		Negativos		Ignorados		Total	Positivos		Negativos		Ignorados		Total		
	Niños	Adultos	Niños	Adultos	Niños	Adultos		Niños	Adultos	Niños	Adultos	Niños	Adultos			
Enero	10	—	9	—	3	—	22	7	4	20	17	6	16	70	92	
Febrero	179	—	93	—	72	—	944	140	4	505	93	156	67	965	1909	
Marzo	104	—	38	—	80	—	222	80	8	229	47	106	44	514	736	
Abril	32	—	12	—	16	—	60	23	2	109	13	28	8	183	243	
Mayo	3	—	1	—	3	—	7	14	—	57	8	11	3	93	100	
Junio	2	—	4	—	4	—	10	2	—	98	6	24	5	75	85	
Julio	—	—	—	—	2	—	2	1	2	8	0	—	6	30	32	
Agosto	1	—	2	—	6	—	9	15	1	128	27	65	16	252	261	
Septiembre	7	1	2	—	8	—	13	9	2	30	23	5	7	76	89	
Octubre	18	—	12	—	8	—	38	10	7	17	6	7	6	53	91	
Noviembre	22	—	6	—	14	—	42	10	14	10	13	—	11	58	100	
Diciembre	4	—	5	—	11	—	20	4	5	2	5	1	13	30	50	
Totales	382	1	184	—	222	—	789	315	49	1153	264	415	203	2369	3188	

HOSPITALES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

ASISTENCIA DE ENFERMOS

Nombre del Hospital	Localidad	Número de enfermos	Fallecidos	Altas
Pedro Fiorito	Avellaneda	2779	283	2399
L. Melendez	Almirante Brown	156	13	121
Municipal	Azul	287	34	231
Nuestra Señora de la Merced	Alberti	95	11	82
José de San Martín	Adolfo Alsina	250	25	211
Ayacucho	Ayacucho	314	20	260
San José	Baradero	239	38	195
Bolívar	Bolívar	611	45	517
Municipal	Bahía Blanca	2771	342	2323
Municipal	Bragado	299	25	298
Santa Francisca	Bartolomé Mitre	302	28	241
San Vicente de Paul	Bragado	42	6	13
San José	Balcarce	529	57	448
Cañuelas	Cañuelas	62	6	54
San José	Campana	167	14	153
E. Garré	Carlos Tejedor	164	14	148
Nueve de Julio	Coronel Dorrego	210	20	194
E. Aristizabal	Coronel Vidal	578	26	494
San Carlos	Capitán Sarmiento	69	6	60
Carmen de Areco Caridad	Carmen de Areco	161	20	135
Municipal	Colón	518	33	458
San Vicente de Paul	Chascomús	352	24	307
Chivilcoy	Chivilcoy	550	52	451
Mujeres y Niños	Chascomús	187	13	163
Del Carmen	Chacabuco	308	34	253
Municipal	Coronel Pringles	157	26	107
Caridad	Coronel Suárez	455	45	366
San Roque	Dolores	497	38	432
San José	Exaltación de la Cruz	69	4	55
Los Toldos	General Viamonte	88	9	77
General Lavalle	» Lavalle	158	9	116
General Belgrano	» Belgrano	111	6	99
Caridad	» Sarmiento	170	11	154
Caridad	» Villegas	339	31	294
Sala de Primeros Auxilios	» Pinto	177	12	164
General Arenales	» Arenales	52	2	47
General Lamadrid	» Lamadrid	359	18	331
Bernardino Rivadavia	» Alvear	116	11	82
Caridad	Junín	400	45	329
Adolfo Alsina	Juárez	157	10	117
Casa Primeros Auxilios	Lincoln	471	36	404
Beneficencia	Las Flores	184	24	145
L. C. de Gandulfo	Lomas de Zamora	979	62	876
Nuestra Señora de Luján	Luján	226	30	180
Caridad	Lobos	75	11	61
Caridad	Las Conchas	583	43	526
G. M. Campos	Lobería	230	31	179
Humberto I	La Plata	620	58	527
San Juan de Dios	»	540	129	308
Melchor Romero	»	1346	240	1013

Nombre del Hospital	Localidad	Número de enfermos	Fallecidos	Altas
Policlínico	La Plata	636	5	596
Misericordia	»	2167	138	1844
Niños	»	948	71	803
Caridad	Magdalena	52	7	31
M. L. de la Vega	Moreno	90	16	54
Mar del Plata	Mar del Plata	1297	121	1094
Caridad	Mercedes	610	77	502
Z. Videla Dorna	Monte	200	8	177
Mixto	Morón	146	13	129
Nueve de Julio	Nueve de Julio	437	43	367
G. Díaz Vélez	Necochea	240	33	195
San A. de Padua	Navarro	85	15	50
Coronel Olavarría	Olavarría	225	22	171
Sala Primeros Auxilios	Pilar	150	—	150
Gobernador Ugarte	Puan	54	11	37
Caridad	Pehuajó	365	49	281
San José	Pergamino	1062	68	923
Río Negro	Patagones	121	20	84
S. E. Unzué	Rojas	619	40	541
J. M. Gomendio	Ramallo	209	10	196
San Vicente de Paul	Salto	159	19	122
San Isidro	San Isidro	631	41	557
E. Zerboni	San Antonio de Areco	102	4	91
Dr. Posadas	Saladillo	295	24	246
San Andrés de Giles	San Andrés de Giles	379	25	332
San Pedro	San Pedro	383	45	317
San Felipe	San Nicolás	1588	77	1417
Petrona V. de Cordero	San Fernando	516	30	451
Español	Temperley	173	41	114
Misericordia	Trenque Lauquen	283	43	215
Tres Arroyos	Tres Arroyos	527	69	425
Ramón Santamarina	Tandil	762	90	613
Nuestra Señora del Carmen	Zárate	61	7	50
Caridad	Zárate	263	15	237
		36 434	3 487	26 570

SECCIÓN TERCERA

INSTITUTO BACTERIOLÓGICO

La Sección Sueros y Vacunas ha continuado satisfaciendo los pedidos hechos por las Municipalidades, Hospitales, Salas de Primeros Auxilios, Médicos, etc. A los varios sueros que ha elaborado hasta la fecha, agregará el suero antitetánico, faltando únicamente su titulación. Se encuentra también adelantada la preparación de suero antineumocócico polivalente.

Teniendo en cuenta los buenos resultados que parece dar la vacunación antidiftérica, la Sección se propone prepararla

cuanto antes. Para la producción de vacuna de otra clase «antiestreptocócica antiestáfilocócica, antigonocócica, antipiógena, etc.», la Sección espera tener a su disposición los elementos necesarios, lo que será posible este año por contar el Instituto con una asignación mayor que la del año pasado.

La Sección Análisis, que tiene hoy un jefe y mayor personal, ha realizado una labor más intensa que en años anteriores.

También el trabajo y la actividad del Instituto Antivariológico Jenner han sido mayores por haberse realizado la vacunación intensiva, en varias zonas de la Provincia, a raíz de la aparición de algunos focos de viruela.

Actualmente y en virtud de la autorización para la inversión del producto de la venta de sueros y vacunas correspondientes al año pasado, como también una vez terminadas las refacciones del local, realizadas por cuenta de la Dirección General, la Sección de Opoterapia contará, en el año corriente, con el local y medios adecuados para el cumplimiento de su misión.

Concurrieron al consultorio del Instituto Antirrábico Pasteur 613 personas mordidas, de las cuales 313 fueron sometidas al tratamiento por haber sido mordidas por animales rabiosos o sospechosos. En el tratamiento se ha empleado como vacuna el virus Davel, que lleva 1200 pasajes, y además, en los casos graves el suero antirrábico, obtenido de cabras inmunizadas, habiéndose aplicado 45 inyecciones de él, a la dosis de 10 cc.

Se han remitido a distintas ciudades y pueblos de la Provincia 193 cajas de vacuna antirrábica, con las cuales se trataron 378 personas.

Funcionan en Bahía Blanca, Mar del Plata, Mercedes y San Antonio de Areco, servicios de vacunación antirrábica permanentes, municipales, que utilizan la vacuna y el suero que prepara el Instituto. En breve se librerá un nuevo servicio en la ciudad de Avellaneda.

Estos servicios se han ido instalando por indicación del Director del Instituto doctor Andrés Arena, persiguiendo el propósito de llevar a los habitantes de la Provincia el beneficio que reporta un tratamiento hecho en la misma localidad donde reside el mordido o en un punto muy cercano.

Después de haber comprobado la eficacia de la vacuna antirrábica para perros, de Umeno y Doi, preparada según el pro-

cedimiento que Kondo ha publicado en el «*Bulletin de l'Institute Pasteur*» del año 1922, se ha entregado este producto a la circulación, ofreciéndolo gratuitamente a todas las Municipalidades y Médicos Veterinarios de la Provincia, por creer que su aplicación constituye un importante medio de profilaxis antirrábica y tratando por otra parte de hacer una estadística sobre los resultados obtenidos en un gran número de perros vacunados, con el fin de presentar más adelante un proyecto de vacunación obligatoria.

Se ha preparado también vacuna antirrábica para herbívoros mordidos, habiéndose tratado hasta la fecha 11 animales con resultado satisfactorio.

SECCIÓN ANÁLISIS

Análisis microscópicos: líquidos de punción de cavidades serosas, de quistes parasitarios, fórmulas leucocitarias, numeración de glóbulos, esputos, materias fecales, análisis ultramicroscópicos, análisis citológicos	1252
Investigaciones bacteriológicas:	
Observaciones microscópicas, cultivos, inoculaciones, hemoculturas, líquidos de punción	192
Autovacunas	28
Reacciones de: Wassermann, Ghedini, Widal	2808
Animales inoculados con productos patológicos	74
Análisis de aguas	124
Análisis médico-legales	6
Análisis anatomopatológicos	39
Análisis químicos de productos patológicos	27
Inspecciones e informes correspondientes:	
Enfermedades infectocontagiosas, humanas y animales, aguas potables, etcétera	64
Informes varios	10

INSTITUTO ANTIVARIÓLICO «JENNER»

Terneros inoculados	95
Virus recolectado, kilogramos	9964
Placas de vacuna preparadas, remitidas a la sección segunda y a varios	246.070

INSTITUTO ANTIRRÁBICO « PASTEUR »

Personas atendidas en consultorio	613
Personas sometidas al tratamiento de vacuna antirrábica	313
Personas tratadas con el método común y con suero antirrábico	45
Cajas de vacuna remitidas	193
Personas tratadas con vacuna remitida	378
Animales mordedores en los que se comprobó rabia experimentalmente	31
Perros vacunados en el Instituto	114
Vacuna antirrábica para caninos (769 ampollas), centímetros cúbicos	3845
Conejos inoculados para la preparación de vacuna antirrábica	1098

SECCIÓN SUEROS Y VACUNAS

	Ampollas
Productos elaborados y entregados por la sección:	
Suero antidiftérico	4255
» normal de caballo	1052
» anticarbuncloso	240
» antitetánico	304
» normal de caballo para uso gástrico	308
» normal de bovino	11
» normal de conejo	9
Vacuna antipestosa	61
» antitífica	3889
Tuberculina bruta	289
» diluída	277
Caballos inmunizados para la producción de sueros:	
Anticarbuncloso	2
Antitetánico	1
Antineumococcico	1
Antidiftérico	10
Normal de caballo	5
Normal de bovino	1

Se han utilizado para la preparación de sueros precipitantes:

Anticanino, antiovino, antiequino, antihumano, 50 conejos.
Aglutininas, antitífico, antiparatífico A, antiparatífico B, anticoli, 20 conejos.

SECCIÓN CUARTA

PROFILAXIS ANTITUBERCULOSA

Como corolario de la última conferencia de profilaxis antituberculosa reunida en esta ciudad y accediendo el Poder Ejecutivo a dar forma práctica a los votos de este Congreso, se incluyó en el Presupuesto sancionado en junio de 1923, una Sección anexa a la Dirección General de Higiene, destinada exclusivamente al estudio y difusión de las medidas de profilaxis antituberculosa en la Provincia, y un Dispensario para la atención de enfermos de esta ciudad.

Esta Sección se viene ocupando, desde su creación, de establecer una estadística, lo más exacta y completa posible, sobre la morbilidad y mortalidad por tuberculosis en la Provincia, como la base más científica sobre la que deben radicar las medidas de prevención a adoptarse.

Se han imprimido 50.000 carteles con instrucciones para el pueblo sobre la manera de precaverse de la enfermedad, los que se han distribuido entre las escuelas, hospitales y estaciones de ferrocarril, habiéndose pedido su fijación en los lugares más visibles y de concurrencia mayor, a fin de que los consejos contenidos en ellos lleguen a conocimiento del más grande número de personas.

Se gestiona la adquisición de una cinta cinematográfica sobre profilaxis antituberculosa, a la que se le dará el máximo de exhibición posible, como un medio muy conveniente de educación popular en esta materia.

En breve se librerá al servicio público el Dispensario cuya instalación ha debido demorarse por la dificultad para conseguir una casa adecuada, dentro de la exigua suma que para alquilar destinaba el presupuesto del año anterior. Con este nuevo Dispensario, la ciudad de La Plata contará con dos instituciones de esta naturaleza cuya importancia como factor de lucha antituberculosa está fuera de toda discusión.

HOSPITAL POLICLÍNICO

El movimiento de enfermos en este Hospital ha superado al de años anteriores, y no es mayor por la poca capacidad de sus servicios. Se han asistido en 1923, 2167 enfermos, es decir 294 más que en el año 1922 que llegó a un total de 1873. Han sido dados de alta 1844, han fallecido 198 y quedan en asistencia 125. De los 198 enfermos fallecidos, 31 han dejado de existir antes de las 24 horas de su ingreso. La mortalidad global ha sido del 9,13 % y descontando los enfermos fallecidos antes de las 24 horas de su ingreso, de 7,70 %.

Se han efectuado en los servicios de cirugía 574 intervenciones, que da un porcentaje del 26,48 de los enfermos asistidos.

Los hospitalizados alcanzan a 48.973, y siendo 205.663,94 pesos moneda nacional la suma que se ha invertido en sueldos y gastos, el costo de cada enfermo por día es de pesos 4,19 moneda nacional, suma que no resulta elevada teniendo en cuenta el número de intervenciones quirúrgicas efectuadas.

Ha funcionado un consultorio odontológico, atendido gratuitamente por el señor Raúl Balvé: su movimiento ha sido de 233 enfermos.

El Hospital carece aún del laboratorio para investigaciones bioquímicas, de gabinete de electricidad y endoscopia, de servicio de radioscopia, radiografía y radioterapia y no ha podido instalar sus consultorios externos. Todo ello es imputable a la limitación de recursos con que cuenta, que tampoco ha permitido ni la instalación de ascensores y montaplatos, y de aparatos de calefacción en las salas.

El Hospital ha mejorado con la instalación de un gabinete de esterilización y adquisición de un gran autoclave, en uno de sus más importantes servicios.

Sería de impostergable necesidad ampliar los recursos para gastos de este nosocomio en forma tal que fuera posible realizar en breve las construcciones e instalaciones que reclama la buena marcha hospitalaria.

El Hospital ha contado con la cooperación de un distinguido grupo de médicos agregados y de practicantes externos, los que han secundado eficientemente al personal técnico del establecimiento en su asidua tarea.

SALA I

SERVICIO DE CLÍNICA MÉDICA DE MUJERES

A cargo del doctor Rodolfo Rossi

Enfermas en asistencia el 1º de enero de 1923	14
Ingresados durante el año	309
Salidas	305
Quedan en asistencia	18
Total de enfermas asistidas	323
Clasificación de las altas:	
Curadas	198
Mejoradas	72
Fallecidas	35
Clasificación por edades:	
Enfermas de 10 a 20 años	58
» » 20 » 30 »	73
» » 30 » 40 »	58
» » 40 » 50 »	50
» » 50 y más años	84
Clasificación por estado:	
Solteras	118
Casadas	136
Viudas	69
Clasificación por nacionalidades:	
Argentinas	199
Españolas	44
Italianas	42
Orientales	20
Polacas	4
Chilenas	3
Inglesas	2
Rusas	2
Arabes	2
Francesas	1
Holandesas	1
Lituanas	1
Austriacas	1
Brasileras	1

CLASIFICACIÓN POR ENFERMEDADES

Enfermedades del sistema nervioso:

Histeria	6
Melancolía	2
Neurastenia	1
Demencia	2
Demencia senil	1
Neuralgia intercostal	3
Lumbago	1
Polineuritis	1
Epilepsia	1
Epilepsia Jacksoniana	1
Ciática	1
Enfermedad de Reklingtansen	1
Esclerosis en placas	2
Monoplegia	1
Hemiplegia	6
Paraplegia	1
Tabes	2
Reblandecimiento cerebral	1
Ictus apoplético	3
Meningitis tuberculosa	2
Sífilis gomosa del encéfalo	1

Enfermedades del aparato circulatorio:

Aortitis	1
Aneurisma aórtico	1
Insuficiencia aórtica	2
Estrechez e insuficiencia aórtica	1
Estrechez mitral	1
Enfermedad mitral	2
Insuficiencia mitral	3
Estrechez de art. pulmonar	1
Estrechez e insuf-ar-pulm.	1
Miocarditis	4
Pericarditis	1
Taquicordia paroxística	1
Asistolia	6
Síncope cardíaco	1

Enfermedades del aparato respiratorio:

Bronquitis	4
Asma esencial	3
Congestión pulmonar	2
Cáncer del pulmón	2
Emboia pulmonar	1
Esclerosis pulmonar	1
Neumonía aguda	5
Bronconeumonía	8
Tuberculosis pulmonar	13
Pleuroneumonía	3
Pleuresía serofibrinosa	3
Pleuresía pútrida	1

Enfermedades del aparato digestivo:

Amigdalitis aguda	5
Faringitis aguda	1
Cáncer del estómago	4
Embarazo gástrico	2
Síndrome pilórico (estrechez)	1
Ptosis gástrica	3
Úlcera duodenal	3
Enteritis aguda	1
Constipación crónica	1
Apendicitis crónica	2
Obstrucción intestinal	2
Colitis	5
Peritonitis bacilosa	2
Helmintiasis	1

Enfermedades del aparato urogenital:

Trastornos-menopáusicos	1
Retención de orina	1
Cistitis	2
Metritis	1
Metrorragia	2
Fibroma de útero	1
Cáncer de útero	1
Esclerosis renal	2
Nefritis	11

Nefroptosis	3
Uremia	4
Desendocrinia ovárica	6
Reumatismo blenorragico	1
Enfermedades del hígado, bazo y páncreas:	
Hidropesía de la vesícula	2
Litiasis biliar	12
Colecistitis supurada	1
Ictericia catarral aguda	1
Cólico hepático	6
Abscesos del hígado	1
Abscesos múltiples del hígado	1
Cáncer del hígado	1
Cirrosis hepática	3
Diabetes pancreática	1
Enfermedades de la piel y sífilis:	
Sarna	1
Sífilis	14
Enfermedades infecciosas:	
Fiebre tifoidea	11
Reumatismo poliarticular agudo	10
Difteria	1
Gripe en sus diversas formas	25
Parotiditis	1
Trastornos producidos por las glándulas de secreción interna:	
Desendocrinia pluriglandular	3
Enfermedades de la nutrición:	
Obesidad	2
Enfermedades de los ojos.	
Conjuntivitis	2
Enfermedades de los oídos:	
Mastoiditis	1

Enfermedades varias:	
Absceso frío	1
Adenitis tuberculosa	2
Mal de Pott	1
Sarcomatosis	1
Fractura 8ª costilla	1
Intoxicaciones:	
Gravidica	1
Urticaria	1
Bicloruro de mercurio	8
Sulfato de cobre	1
Fósforo	1

SALA II

SERVICIO DE CIRUGÍA GENERAL DE MUJERES

A cargo del Dr. Tulio F. Marqués

Enfermas en asistencia el 1º de enero de 1923	10
Ingresadas durante el año	302
Salidas	295
Quedan en asistencia	15
Total de enfermas asistidas	312

Clasificación de las altas:

Curadas	227
Mejoradas	47
Fallecidas	22
Operaciones efectuadas	66

Clasificación por edades:

Enfermas de 14 a 20 años	73
» 20 » 30 »	97
» 30 » 40 »	48
» 40 » 50 »	40
» 50 y más años	53
» menos de 10 años	1

Clasificación por estado:

Solteras	124
Casadas	141
Viudas	47

Clasificación por nacionalidades:

Argentinas	235
Españolas	28
Italianas	32
Uruguayas	3
Polacas	1
Chilenas	1
Inglesas	2
Rusas	4
Arabes	2
Armenias	2
Búlgaras	1
Brasileras	1

CLASIFICACIÓN POR ENFERMEDADES

Aparato digestivo y anexos:

Flemón de amígdala	4
Litiasis biliar	9
Hernia	5
Cirrosis hipertrófica	1
Infección intestinal	1
Peritonitis bacilosa	1
Apendicitis	14
Prolapso rectal	1
Bolo fecal	1
Disentería	1
Hemorroides	3
Úlcera lengua	1
Fístula anal	1
Úlcera gástrica	3
Pelviperitonitis	1
Quiste hidático	3
Constipación	4
Obstrucción intestinal	1
Hipertrofia amígdala	1
Enteritis	1
Hernia estrangulada	1
Colecistitis calculosa	1
Fístula biliar	1

Eventración	1
Dispepsia hiperclorhídrica	2
Hidropesía vesícula biliar	1
Aparato urogenital:	
Anexitis	7
Blenorragia	16
Cervicitis	10
Cáncer mama	2
Endometritis	2
Absceso vulvar	2
Aborto incompleto	16
Pionefrosis	1
Cólico renal	3
Pólipo uterino	1
Leucorrea	2
Tumor de mama	2
Salpingoovaritis	1
Riñón flotante	1
Metritis	2
Embarazo	2
Hematosalpinx	1
Piosalpinx	3
Infección de mama	2
Uremia	1
Fístula vulvar	2
Absceso ano	1
Cistitis	2
Quiste de ovario	2
Parametritis	1
Endometritis	1
Bartolinitis	1
Dismenorrea	2
Retroversión	2
Prolapso vaginal	1
Epitelioma útero	1
Anteflexión útero	1
Embarazo ectópico	1
Mastitis	1

Enfermedades del aparato respiratorio:

Gripe	8
Hemoptisis	1
Bronconeumonía	1
Pleuresía purulenta	1
Laringitis	1
Epistaxis	1
Tuberculosis pulmonar	3
Congestión pulmonar	1
Pleuresía serofibrinosa	1

Enfermedades del aparato circulatorio:

Arterio esclerosis	3
Linfangitis	1
Adenitis	2
Angiosarcoma	1
Flebitis	2

Enfermedades de la piel y sífilis:

Quemaduras	7
Dermitis	7
Furúnculo	1
Eczema	1
Várices	4
Sífilis	9
Ulceras	10
Queloides cicatricial	1
Sarna	2
Fístula pierna	1
Papilomas	1

Enfermedades de los huesos, articulaciones, músculos:

Tumor	2
Flemón	5
Reumatismo	5
Fracturas	12
Contusiones	5
Artritis	3
Absceso	8
Uña encarnada	2
Traumatismo	3

Epitelioma región temporal	1
Hidrartrrosis	1
Sección tendinosa	1
Luxación	1
Periostitis	1
Esguince	1
Lipoma brazo	1
Absceso frío	1
Enfermedades del sistema nervioso:	
Hemiplegia	2
Paraplegia	1
Lumbago	1
Histeria	1
Crisis nerviosa	1
Enfermedades varias:	
Infección	4
Heridas de bala	4
Herida cortante	1
Herida contusa	1
Tifoidea	2
Colesteatoma	2
Intoxicación por bicloruro de mercurio	4
Reumatismo poliarticular	1
Septicemia	1
Sin diagnóstico	6

SALA III

SERVICIO DE CLÍNICA MÉDICA DE HOMBRES
A cargo del doctor Guillermo R. O'Reilly

Enfermos en asistencia el 1° de enero de 1923	20
Ingresados durante el año	388
Salidos	381
Quedan en asistencia	27
Total de enfermos asistidos	408
Clasificación de las altas:	
Curados	213
Mejorados	121
Fallecidos	47

Clasificación por edades:

Enfermos de 14 a 20 años	41
» 21 a 30 »	71
» 31 a 40 »	80
» 41 a 50 »	90
» 51 o más años	126

Clasificación por estado:

Solteros	199
Casados	160
Viudos	49

Clasificación por nacionalidades:

Argentinos	166
Italianos	102
Españoles	64
Rusos	17
Arabes	12
Portugueses	10
Franceses	10
Alemanes	7
Uruguayos	6
Diversas	14

Clasificación de las enfermedades por órganos y aparatos:

Aparato respiratorio	114
» circulatorio	66
» digestivo	60
» nervioso	33
» urogenital	27
Piel y sífilis	38
Infecciosas	25
Articulaciones y huesos	19
Intoxicaciones	6
Varias	13
Sin diagnóstico	7

SALA IV

SERVICIO DE CIRUGÍA ABDOMINAL Y GINECOLOGÍA

A cargo del doctor Pastor Molla Villanueva

Enfermas en asistencia el 1º de enero de 1923	17
Ingresadas durante el año	376
Salidas	374
Quedan en asistencia	19
Total de enfermas asistidas	393
Clasificación de las altas:	
Curadas	268
Mejoradas	86
Fallecidas	20
Operaciones efectuadas	207
Clasificación por edades:	
Enfermas de 16 a 20 años	55
» 21 a 30 »	181
» 31 a 40 »	96
» 41 a 50 »	31
» 51 en adelante	30
Clasificación por estado:	
Solteras	98
Casadas	265
Viudas	30
Clasificación por nacionalidades:	
Argentinas	269
Italianas	42
Españolas	37
Rusas	14
Griegas	2
Uruguayas	11
Francesas	3
Armenias	1
Arabes	3
Holandesas	1
Polacas	5
Paraguayas	1
Brasileras	2
Rumanas	1
Inglesas	1

CLASIFICACIÓN POR ENFERMEDADES

Enfermedades del aparato génito-urinario:	
Abortos incompletos	105
Embarazos, ectópico	15
Epiteliomas de útero	11
Fibromas de útero	8
Adenocarcinomas de útero	1
Epiteliomas de vaginas	2
Cervicitis	14
Anexitis	9
Salpingoovaritis dobles	8
Salpingoovaritis unilateral	6
Embarazos	6
Retroversiones	6
Metritis	5
Uretritis	4
Cistitis	3
Piosalpinx	5
Infección puerperal	7
Enfermedades del aparato digestivo y anexos:	
Apendicitis	54
Peritonitis aguda	5
Peritonitis crónica	1
Neurosis gástrica	1
Colitis	3
Enteritis aguda	2
Hiperclorhidria	2
Hemorroides	1
Obstrucción crónica	1
Bolo fecal	2
Úlcera gástrica	1
Absceso de hígado	1
Colecistitis	3
Litiasis biliares	6
Embarazo gástrico	1
Neoplasma de píloro	2
Fístula de ano	1
Eventraciones	7
Hernias umbilicales	3
Hernias crurales	3
Hernias inguinales	2

Enfermedades del aparato respiratorio:	
Bronquitis	3
Bacilosis	1
Pleuresía	1
Enfermedades del sistema nervioso:	
Neurastenia	1
Comoción cerebral	1
Lumbago reumático	1
Enfermedades de las articulaciones, músculos, etc.:	
Artritis	1
Fractura rótula	1
Tumor región glútea	1
Infarto de ganglios	1
Abscesos piernas	2
Enfermedades varias:	
Úlcera luética de región tibial	1
Gripe	1
Desgarro de periné	1

SALA V

SERVICIO DE CIRUGÍA GENERAL DE HOMBRES

A cargo del doctor Manuel Cieza Rodríguez

Enfermos en asistencia el día 1º de enero de 1923	22
Ingresados durante el año	415
Salidos	418
Quedan en asistencia	19
Total de enfermos asistidos	437
Clasificación de las altas:	
Curados	360
Mejorados	20
Fallecidos	38
Operaciones efectuadas	165
Clasificación por edades:	
Enfermos de 14 a 20 años	70
» 21 a 30 »	132
» 31 a 40 »	82
» 41 a 50 »	64
» 51 a 60 »	44
» 61 a 70 »	25
» 71 y más años	20

Clasificación por estado:

Solteros
Casados
Viudos

Clasificación por nacionalidades:

Argentinos
Italianos
Espanoles
Rusos
Arabes
Portugueses
Uruguayos
Polacos
Alemanes
Austriacos
Turcos
Checoslovacos
Paraguayos
Albaneses
Chilenos
Griegos
Irlandeses
Belgas
Brasileros
Rumanos
Búlgaros

CLASIFICACIÓN POR ENFERMEDADES**Afecciones quirúrgicas, etc.:**

Hernias inguinales
Abscesos
Apendicitis
Apendicitis perforadas
Adenitis
Quemaduras
Hemorroides
Epididimitis y orquitis
Heridas traumáticas de miembros
Heridas traumáticas de tórax
Heridas traumáticas de vientre

Heridas traumáticas de cráneo	8
Fracturas de clavículas	4
Fracturas de miembros	22
Fracturas de costillas	2
Hernias crurales	2
Eventraciones	3
Otitis	2
Contusiones	18
Empiema	1
Úlcera de estómago	4
Úlcera de estómago perforada	1
Varicoceles	11
Absceso frío	1
Luxaciones	3
Perforaciones intestinos	2
Quiste hidático de hígado	2
Úlceras varicosas de piernas	5
Sinovitis	1
Antrax de la nuca	2
Hipertrofia de próstata	13
Colecistitis	4
Herida de ojo	1
Bronconeumonía	1
Parálisis de nervio facial	1
Cirrosis hepática	3
Disentería	1
Hidroceles	7
Fístula de ano	3
Prolapso de recto	3
Blenorragia	3
Estrechez uretral	6
Inversión cicatricial de párpado	1
Absceso de periné	10
Estrechez de exófago	1
Osteomielitis de miembros	3
Embolia grasosa de pierna	1
Absceso hepático ameliano	1
Coxalgia	1
Osteomielitis de maxilar	2
Artritis blenorragica	1
Fístula pleural	1

Flemón amigdalino	1
Flemón leñoso supra-hioideo	1
Sarcomas	2
Cáncer de hígado	2
Sífilis	4
Cáncer de vejiga	1
Adherencias intestinales post-op.	1
Fimosis	1
Parafimosis	1
Forunculosis	1
Antrax de muslo	1
Mastoiditis	1
Torticolis	1
Hernia estrangulada	2
Chancro de pene	2
Chancro blando	1
Chancro anal	1
Hernia hepigástrica	2
Gastralgia	1
Conjuntivitis	1
Litiasis biliar	2
Enfisema pulmonar	1
Epistaxis	1
Leucemia mielogena	1
Várices de las piernas	3
Hemiplegia	1
Uretritis	2
Peritonitis	1
Nefritis	1
Miocarditis	2
Cáncer de próstata	2
Mal de Pott	1
Tifo-bacilosis	1
Endoarteritis obliterante	3
Artritis bacilosa	3
Antrax de rodilla	1
Reumatismo	2
Tifoidea	1
Arterioesclerosis	1
Tumor de parótida	1
Conmoción cerebral	2

921

Úlcera duodenal	2
Cáncer de laringe	1
Antrax de labio	1
Hepatitis	2
Bronquitis	5
Gripe	2
Gastroenteritis	1
Congestión pulmonar	2

SALA VI

SERVICIO DE CIRUGÍA GENERAL DE HOMBRES

A cargo del doctor J. A. Castedo

Enfermos en asistencia el día 1º de enero de 1923	25
Ingresados durante el año	370
Salidos	369
Quedan en asistencia	26
Total de enfermos asistidos	395

Clasificación de altas:

Curados	284
Mejorados	49
Fallecidos	36
Operaciones efectuadas	136

Clasificación por edades:

Enfermos de 14 a 20 años	63
» » 21 » 30 » 	129
» » 31 » 40 » 	74
» » 41 » 50 	54
» » 51 » 60 » 	36
» » 61 » 70 » 	23
» » 71 y mas años	16

Clasificación por estado:

Solteros	236
Casados	135
Viudos	24

Clasificación por nacionalidades:

Argentinos	178
Italianos	86
Españoles	49

Arabes
Rusos
Portugueses
Uruguayos
Griegos
Alemanes
Austriacos
Checoslovacos
Búlgaros
Lituanos
Franceses
Ingleses
Sirios
Servios
Bolivianos
Brasileños
Polacos
Albaneses
Suizos
Yugoeslavos
Turcos
Rumanos
Chilenos
Armenios

CLASIFICACIÓN POR ENFERMEDADES

Afecciones quirúrgicas:

Periostitis alvéolo dentaria
Hernia inguinal doble
Hemorroides
Adenitis inguinal
Lipoma
Apendicitis
Fístula anal
Osteomielitis
Quiste sebáceo
Flemones de la piel
Hernia inguinal
Varicoceles
Proyectiles perdidos

Fracturas óseas	15
Heridas cortantes	8
Quemaduras	5
Absceso del ano	1
Ileo	6
Pie plano	2
Fístula tuberculosa	1
Osteosarcoma	3
Quiste dermoideo	1
Artritis tuberculosa	2
Sinovitis	1
Uña encarnada	1
Esguince	1
Absceso frío	1
Flebitis	1
Quiste hidático del hígado	4
Higroma	1
Traumatismo	23
Torticolis	1
Hernia epigástrica	1
Várices	3
Adenitis tuberculosa	2
Heridas de bala	7
Epitelioma de lengua	2
Luxaciones	4
Gangrena gaseosa	1
Artritis	1
Absceso ameliano de hígado	1
Cáncer de parótida	1
Afecciones médicas:	
Bronquitis	10
Asistolia	2
Lumbago	1
Bronconeumonía	1
Reumatismo poliarticular agudo	1
Neuritis	1
Constipación	1
Colecistitis catarral	1
Congestión pulmonar	1
Cirrosis hipertrófica hígado	1

Fleuresías	2
Epilepsia esencial	1
Colorectitis	6
Sífilis	10
Fiebre tifoidea	2
Diabetes	2
Endoarteritis obliterante	2
Reumatismo crónico	2
Intoxicación	1
Gripe	1
Afecciones urogenitales:	
Cistitis	1
Orquiepididimitis	16
Blenorragia	9
Ectopia testicular	3
Fimosis	1
Prostatitis	2
Hidrocele	5
Infiltración urinosa	1
Hipertrofia de próstata	3
Cáncer de próstata	1
Parafimosis	1
Afecciones de la piel:	
Forunculosis	1
Eczema	2
Neoplasmas cutáneos malignos	4
Foliculitis	1
Neoplasmas cutáneos benignos	2
Chancros blandos	7
Psoriasis	1
Antrax	1
Carbunco	1
Afecciones de los ojos:	
Cataratas	1
Úlcera de córnea	2
Glaucorna	1
Enfermedades de la garganta y nariz:	
Epistaxis	1
Flemón de amígdala	1
Sin diagnóstico	9

FÓRMULAS FARMACÉUTICAS DESPACHADAS DURANTE EL AÑO 1923

Meses	Salas						De operaciones	Hermanas	Adminis- tración	Personal y consultor.	Total general
	I	II	III	IV	V	VI					
Enero	286	266	506	106	341	455	287	12	16	15	2 390
Febrero	212	174	498	153	409	426	212	5	21	7	2 117
Marzo	205	216	607	174	364	476	285	1	19	13	2 361
Abril	247	244	493	129	386	403	243	6	20	6	2 138
Mayo	244	243	494	244	466	415	242	3	14	11	2 316
Junio	311	251	541	187	405	493	392	4	18	17	2 559
Julio	245	237	488	142	407	571	465	7	5	38	2 593
Agosto	271	238	530	177	430	497	335	11	5	28	2 417
Septiembre	308	268	612	287	482	445	366	11	8	27	2 806
Octubre	276	201	442	225	435	419	731	9	23	33	2 785
Noviembre	284	200	489	189	366	485	563	6	12	30	2 624
Diciembre	212	257	492	230	408	406	436	5	24	28	2 541
Totales	3101	2625	6132	2244	4899	5491	4497	80	185	253	29 707

SALA HOSPITAL DE LA ENSENADA

El personal de este Hospital ha acudido a 1828 llamados de auxilio; ha atendido a 97 heridos graves, 827 leves, 44 intoxicados y ha practicado 50 intervenciones urgentes.

En el consultorio externo se han atendido 4025 enfermos y se han practicado 6078 curaciones. En la Maternidad se atendieron 79 mujeres.

Con motivo de las inundaciones producidas en julio del año pasado, este Hospital tuvo oportunidad de socorrer a un número importante de personas que sufrieron sus consecuencias, habiéndose auxiliado 122, trasladado 97, e internado 83. En la farmacia fueron despachadas 3457 fórmulas.

SECCIÓN QUINTA

HOSPITAL DE CRÓNICOS E INFECCIOSOS DE SAN NICOLÁS

El movimiento de enfermos en este Hospital ha sido el siguiente: asilados, 178; externos, 47; total, 225.

ESTADÍSTICA DE LOS ENFERMOS ASISTIDOS EN EL HOSPITAL DE INFECCIOSOS DE SAN NICOLÁS, DURANTE EL AÑO 1923

Enfermedad	Asistidos	Curados	Mejorados	Fallecidos	En asistencia
Adenitis tuberculosa	3	—	2	1	—
Bronquitis infecciosa	1	—	—	1	—
Carbunelo	15	13	—	—	2
Coqueluche	3	3	—	—	—
Eczemas	4	4	—	—	—
Escarlatina	3	3	—	—	—
Erisipela	1	1	—	—	—
Forunculosis	8	7	—	—	1
Gripe	17	16	—	—	1
Herida infectada	1	—	—	—	1
Difteria	20	20	—	—	—
Impétigo	8	8	—	—	—
Lupus	1	—	1	—	—
Mal de Pott	1	—	—	—	1
Peste bubónica	4	2	—	2	—
Reumatismo	1	—	—	—	1
Sífilis	2	—	2	—	—
Sarna	20	19	—	—	1
Tifus	11	9	—	1	1
Tétano por herida en un pie	1	1	—	—	—
Tuberculosis pulmonar	88	—	40	28	20
Tuberculosis intestinal	2	—	—	1	1
Tuberculosis laríngea	6	—	1	4	1
Varicela	4	4	—	—	—
Totales	225	110	46	38	31

Hombres, 99; mujeres, 89; niños, 18; niñas, 19; asilados, 173; externos, 47; total, 225; pasan al año 1924, 31.

DISPENSARIO DE LACTANTES

Esta benéfica dependencia ha continuado, como en años anteriores, prestando señalados servicios a la población infantil de esta ciudad.

El número de niños enfermos atendidos, así como el de niños sanos, a quienes se les ha suministrado leche en buenas condiciones y otros alimentos adecuados para su buena nutrición, ha sido considerable. En el cuadro estadístico adjunto se detalla el número de los niños que han aumentado de peso y la cantidad de los distintos alimentos suministrados.

ASISTENCIA PÚBLICA

La estadística de esta Repartición — que sólo comprende el segundo semestre del año 1923 — es un fiel exponente del trabajo realizado; un ligero estudio comparativo con estadísticas de establecimientos análogos, demuestra que la Asistencia Pública por sí sola presta gratuitamente servicios médicos y surte de elementos de curación a la mayoría de la población de La Plata.

ESTADÍSTICA DEL MOVIMIENTO DE LA ASISTENCIA PÚBLICA
DESDE EL 1º DE JULIO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1923

Consultorio interno de clínica médica	10.319
» de oftalmología	1.082
» de odontología	1.142
» de otorinolaringología	1.386
Primeros auxilios	5.353
Fórmulas despachadas en la Farmacia	10.805
Informes a Juzgados, etc.	196

ESTADÍSTICA COMPARATIVA

	1923	1922
	2º Semestre	2º Semestre
Primeros auxilios	5.353	4.426
Policlínicos	10.319	8.275
Otorinolaringología	1.386	459
Odontología	1.142	811
Oftalmología	1.082	1.263
Farmacia	10.805	16.809

Se nota en esta estadística el aumento considerable de auxilios y enfermos atendidos en los diferentes consultorios de la Asistencia Pública, durante el mismo lapso de tiempo en los años 1922 y 1923.

Sin embargo, la cifra de recetas despachadas por la farmacia es algo menor en el año 1923 que en el 1922. Se debe esto a la circunstancia de que en el segundo semestre de 1922 hubo en La Plata una epidemia de varias enfermedades, entre ellas la gripe. Se debe también al hecho de ser más riguroso en la exigencia de la libreta de pobres a los que necesitan de medicamentos, exceptuándose a aquellos que por su urgencia o fuerza mayor, no pueden conseguirse en farmacias particulares.

ESTADÍSTICA MENSUAL DEL MOVIMIENTO DE LA ASISTENCIA PÚBLICA
DESDE EL 1º DE JULIO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1923

	Julio	Agosto	Sept.	Octubre	Nov.	Diciem.
<i>Primeros Auxilios</i>						
Cirugía menor.....	94	111	127	165	148	165
Cirugía mayor.....	1	2	1	8	4	2
Intoxicaciones.....	6	9	5	7	5	11
Enfermos graves.....	314	308	316	264	208	231
Enfermos leves.....	405	580	481	389	321	365
Falsos Auxilios.....	8	14	20	9	10	14
<i>Consultorios Externos</i>						
Policlínico.....	1430	1603	1810	1768	1807	11 901
Garganta, Nariz y Oídos.....	141	135	180	185	128	156
Cirugía y Curaciones.....	226	356	487	363	261	306
Odontología.....	131	110	106	122	127	160
Oftalmología.....	342	225	293	206	104	136
Vacunados.....	3	6	10	15	6	8
Enfermos remitidos al hospital.....	35	26	31	23	19	11
<i>Farmacia</i>						
Recetas de pobres.....	1632	1600	1713	1839	1875	1873
Recetas nocturnas, urgentes.....	15	12	16	10	15	16
Recetas Asilo Buen Pastor.....	10	8	12	46	8	19
Recetas Asilo Marín.....	38	35	6	11	4	12
<i>Informes</i>						
Informes Juzgado Federal.....	12	4	18	16	28	31
Comisaría Seccionales.....	25	12	22	26	13	16
Juzgado del Crimen.....	—	1	2	—	—	—
Expedientes despachados.....	19	24	37	11	17	14

REGLAMENTACIÓN DE LOS CONCURSOS PARA OPTAR A LOS CARGOS DE PRACTICANTES, EN MEDICINA Y FARMACIA

La Dirección de la Asistencia Pública ha proyectado una reglamentación de las funciones inherentes a cada empleado, para conseguir así un mayor rendimiento de la labor personal y coordinar el esfuerzo común, de manera que redunde en beneficio de las funciones que está llamada a prestar la Repartición.

Se crean por este nuevo reglamento varias oficinas, dependientes de la Administración y destinadas a controlar todos los asuntos en que intervenga la Asistencia Pública.

Se ha prestado preferente atención a las funciones de los practicantes, creándose dos categorías: los titulares, que nombra el Poder Ejecutivo, y los suplentes, que prestan sus servicios gratuitamente, previa autorización de la Dirección, y que deben asumir las funciones de titulares cuando falten éstos; esta división se hace extensiva a los practicantes de farmacia y laboratorio.

El reglamento introduce además una modificación importante en la reglamentación de los concursos para optar a los puestos de ayudantes y practicantes.

Los artículos pertinentes de la reglamentación establecen lo siguiente:

El concurso de practicantes se efectuará durante el mes de abril de cada año, debiendo abrirse un período de inscripción que durará por lo menos quince (15) días, cerrándose con ocho (8) días de anticipación a la fecha fijada.

La Comisión examinadora del concurso estará compuesta: por el Director de la Asistencia Pública, dos médicos de la Repartición y un médico delegado de los concursantes, actuando como Secretario el de la Asistencia Pública.

El médico delegado por los concursantes podrá ser cualquier médico de más de dos años de ejercicio de la profesión y que resida en La Plata.

Para poder inscribirse en el concurso, se requiere presentar una solicitud en papel sellado de un peso moneda nacional, acompañada de los certificados que comprueben los servicios prestados.

Para poder inscribirse en el concurso para practicantes menores, se requiere un comprobante de la Facultad que cur-

se, de que es alumno de 5° año y para el mayor de 6° año, en ambas condiciones sin materias previas, ser ciudadano argentino, y sólo en el caso de que el número de concursantes al concurso sea menor al número de puestos a llenarse, se admitirán extranjeros.

El concurso se efectuará en la siguiente forma: Se tomarán en cuenta las clasificaciones dadas oficialmente por la Facultad, y de éstas se sacará el término medio; los servicios prestados como practicantes suplentes, menores para los puestos de mayores, entendiéndose que estos servicios son prestados a la Asistencia Pública de La Plata. Además, se computarán los servicios prestados como internos de cualquier hospital.

Estos servicios se computarán en la siguiente forma:

Un año de practicante menor de la Asistencia Pública, equivale a 5 puntos.

Un año de practicante suplente de la Asistencia Pública, equivale a 4 puntos.

Un año de interno de cualquier hospital, equivale a 3 puntos.

Un año de ayudante de laboratorio de la Asistencia Pública, equivale a 2 puntos.

Ser alumno de la Escuela de Medicina de La Plata, equivale a 1 punto.

Los cómputos por meses, días, etc., se harán proporcionalmente.

Una vez sumados los cómputos de servicios prestados, se le sumará el promedio de las clasificaciones enviadas por las Facultades.

El que resulte con la suma mayor de puntos, será propuesto al Poder Ejecutivo, para que éste lo nombre.

Los fallos de la Comisión del concurso son inapelables, y la misma tiene atribuciones para declararlo desierto y llamar nuevamente a concurso, lo mismo que tomar cualquier medida tendiente al mejor cumplimiento de su cometido.

Los concursantes tendrán el derecho de presentarse a la Comisión aportando cualquier dato que conceptúen que puede ser útil, antes de las veinticuatro horas que se efectúe el concurso.

Los actos de la Comisión serán públicos y se dejará constancia por actas en un libro especial, y éstas serán elevadas al Poder Ejecutivo, conjuntamente con la nota propuesta.

Una vez nombrados por el Poder Ejecutivo los nuevos practicantes, se harán cargo de sus puestos con fecha 1º, cesando automáticamente desde este momento los practicantes salientes.

A los efectos de este concurso, a los practicantes suplentes se les contará a razón de cuatro (4) guardias equivalentes a un mes de servicio prestado.

DEL CONCURSO DE PRACTICANTES DE FARMACIA

Regirán para este concurso las mismas disposiciones generales que para el concurso de practicantes internos.

La Comisión examinadora será integrada además por el Jefe de Farmacia de la Asistencia Pública y el delegado de los concursantes podrá ser, si así lo desean, un farmacéutico.

El cómputo se hará de la siguiente manera: Término medio de las clasificaciones de la Facultad, más (6) seis puntos por año de ayudante externo de la Asistencia Pública, y (3) tres puntos de ayudante de hospital.

Durarán en sus funciones (2) dos años, y sólo podrán permanecer en sus puestos siempre que presenten a la Dirección una solicitud de permiso. Esta solicitud debe ser acompañada del título de farmacéutico, un certificado de la Facultad que acredite como estudiante del doctorado de química y farmacia.

Este permiso deberá ser renovado hasta (2) dos veces consecutivas, por la Dirección de la Asistencia Pública, previo informe del Jefe de Farmacia, pero en ningún caso puede permanecer más de (4) cuatro años en sus puestos, ningún practicante de farmacia.

Para poder inscribirse en este concurso, se necesita tener aprobado segundo año íntegro, de la Facultad de Química y Farmacia.

EDIFICIO

La bondad de los servicios prestados por instituciones de esta índole, está en gran parte supeditada a las condiciones del local que ocupan.

Considerando inadecuado el local ocupado actualmente por la Asistencia Pública y no siendo solución conveniente la refección o reconstrucción del edificio actual, es que se aceptó como más conveniente la instalación de esta Repartición en el edificio construído en parte para el Club Gimnasia y Esgrima.

Con los fondos acordados por el Presupuesto de 1923 se iniciarán las obras pertinentes para habilitar dicho edificio, que por sus líneas generales permite una fácil adaptación para este destino.

El plan general a desarrollar, de acuerdo con el proyecto formulado por la Dirección de Arquitectura y Construcción de edificios, es el siguiente: además de las construcciones existentes y sobre el terreno que debe expropiarse, se levantará un cuerpo de edificio de dos pisos que cierre por ese lado el gran hall central y en el que se instalarán consultorios, en la planta baja y enfermería, en la alta.

Rodearán entonces este gran hall, que tiene entrada independiente por la calle 4, todos los consultorios, a saber: Odontología, Otorinolaringología, Oftalmología, Génito - Urinarias, Ginecología, Dispensario Antivenéreo, Rayos X y Laboratorio, conjuntamente con el despacho externo de la farmacia. Esta parte, en relación directa con el público, estará completamente aislada de la parte administrativa. En la parte central, y al frente del edificio, se instalarán las dependencias administrativas y una sala de recepción, para enfermos que necesiten internarse en la Asistencia Pública y el ascensor, para llevar estos enfermos a la enfermería y al primer piso, donde estará la sala de operaciones.

En el primer piso, se ha proyectado instalar una sala de operaciones y laboratorio de cirugía y una salita de preparación de operados y en el otro costado, sobre la calle 4, el departamento de médicos, comedor etc.

Como esta parte del edificio está un poco más alta que la que corresponde a la enfermería, por el mismo ascensor se baja a un repiso donde se pasan los enfermos a la enfermería. De esta manera se independizan todas las secciones de la Asistencia Pública y en el segundo piso se ubicará el departamento de practicantes.

La enfermería es doble, para hombres y mujeres, con una sala general de 8 camas y un departamento de dos camas, con

su baño, etc., y una pieza de ropería. Esta enfermería tiene entrada por el hall, para que puedan llegar hasta ella las visitas.

Las ambulancias tendrán entrada por 51, y después de bordear el edificio, saldrán por 4.

De esta manera se independizan todas las secciones y el público nada tendrá que hacer en administración, sala de operaciones, dormitorio de enfermos, etc., y el control y el orden siempre serán mejores que en el edificio que ocupan, donde la promiscuidad del público, personal subalterno, médicos, etc., es la regla.

En resumen, tiene las siguientes secciones al frente:

ADMINISTRACIÓN Y FARMACIA

- Fiso bajo *a)* Hall Consultorio y despacho fórmulas.
 » *b)* Pasaje de ambulancias y sus dependencias.
 1º Piso *c)* Repiso enfermería.
 » *d)* Al frente operaciones.
 » *e)* Sobre la calle 4 departamento de médicos.
 » *f)* Sobre la calle 4 al fondo comedores, cocina y servicio.
 2º Piso *g)* Departamento de practicantes.

Asignado en el presupuesto de 1923, 50.000 pesos para este gasto, se resolvió pagar al Club de Gimnasia y Esgrima y dejar para este año la terminación del edificio.

En la Ley anexa al Presupuesto vigente se asignan 60.000 pesos para la obra, que se hará por administración, habiendo ya la Dirección de Arquitectura confeccionado el pliego de bases y condiciones para llamar a licitación. La suma asignada no alcanza para pagar el total de la obra; con ella sólo se podrán sufragar los gastos que originen la ejecución de los trabajos durante el año 1924.

DISPENSARIO ANTIVENÉREO

La situación de los empleados de esta Sección ha sido contemplada con la creación del Dispensario, no como curatorio, sino como preventivo.

El Presupuesto vigente autoriza la creación de dicho Dispensario a cuyo frente estará el doctor Monteverde, que es asimismo Director del Cuerpo Médico de la Municipalidad.

La acción conjunta de la Municipalidad, de la Policía y de la Asistencia Pública, hará que la acción de este Dispensario sea más proficua. El rol de este Dispensario y su acción futura será objeto de una memoria especial y solo adelantaré que en él se hará:

DIVULGACIÓN CIENTÍFICA
PROFILAXIS DE LOS LUGARES DE CONTAGIO Y EL CURATORIO

Los prospectos, volantes, cinematógrafo, conferencias, etc., harán la divulgación de las reglas de profilaxis y educación del pueblo y el curatorio será el complemento de la acción profiláctica, pues no hay en La Plata un lugar central donde se haga un tratamiento adecuado y gratuito del enfermo de venéreas.

No será para hombres solamente, sino que las mujeres y los niños serán objeto de atención especial, de tal manera que el ginecólogo, el pediatra, el especialista en genitourinarias y el sifilógrafo colaboren en este amplio plan de profilaxis anti-venérea.

De la acción combinada con la Policía y la Municipalidad, resultará la disminución de la prostitución clandestina que es la fuente mayor de contagio venéreo y que la prostitución reglamentada permanezca lo más indemne posible.

MEJORAS INTRODUCIDAS DESDE JUNIO HASTA DICIEMBRE DE 1923

Ambulancia. — Se ha construido y puesto en servicio un autoambulancia Studebaker.

Esta ambulancia que es un verdadero modelo dentro de la modestia de su condición, presta sus servicios con óptimos resultados; con ella se agrega un elemento de valía para el tren de ambulancias.

Aumento del número de practicantes. — En el presupuesto sancionado en mayo de 1923, se aumentó el número de practicantes de 14 a 19; la Dirección estableció las guardias por rotación, resultando por esta modificación que el número de practicantes de guardia se aumentó de 2 a 3, ganando así los servicios un practicante más de guardia.

MATERNIDAD Y ESCUELA DE PARTERAS

Durante el año 1923 ingresaron a esta Institución 634 mujeres, 592 embarazadas y 42 con lesiones ginecológicas. Fueron atendidos 597 partos naturales y 51 artificiales, habiendo sido dadas de alta 25 mujeres antes de librar.

La afluencia de enfermas al consultorio externo, a igual que en años anteriores, ha sido numerosa, habiéndose efectuado 2433 visitas a 640 enfermas.

Terminaron sus estudios en la Escuela de Parteras, obteniendo sus títulos, 13 alumnas.

En los últimos meses del año anterior fueron modificadas las condiciones para la admisión a examen de ingreso, estableciéndose que todas las aspirantes deben presentar certificado de haber cursado el sexto grado de las escuelas del Estado, debidamente visado por la Dirección General de Escuelas y además rendir un examen teóricopráctico, según el programa que figura en el mismo reglamento.

La exigencia del certificado del sexto grado a todas las aspirantes a ingresar a la Escuela, ha respondido al propósito de que las futuras alumnas hubieran adquirido, con anterioridad, la disciplina mental que implica el haber cursado seis años de estudios, aunque sean elementales, a la vez que asimilado en una forma más racional y estable los conocimientos indispensables para proseguir estudios superiores, y evitar que se presenten mujeres que apenas han cursado los primeros grados y sin la actividad cerebral necesaria para emprender estudios científicos.

CLÍNICA OBSTÉTRICA Y GINECOLÓGICA

RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DE ENFERMAS

Durante el año el movimiento de enfermas fué el siguiente:

Mujeres ingresadas	634
Embarazadas	592
Con lesiones ginecológicas y abdominales	42
Número de partos	579
Naturales	528
Artificiales	51
Altas: sin librar	25
Fallecidas	4

De las embarazadas, 297 ingresaron en trabajo; 124 con bolsa de las aguas rota; 13 con bolsa rota y temperatura; 32 en período expulsivo y 2 en trabajo con bolsa rota, procedencia de cordón y miembros superiores con feto muerto; 2 enfermas ingresaron con retención de placenta y 4 siendo ya puérperas.

Pasaron al año siguiente, 13 embarazadas, 16 puérperas y 1 con afección ginecológica.

En el consultorio externo de obstetricia y ginecología se atendieron 640 enfermos con un total de 2433 consultas.

CLÍNICA OBSTÉTRICA

En cuanto a las embarazadas y parturientas, las observaciones de detalle las clasificamos como sigue:

I

PATOLOGÍA DEL EMBARAZO

Enfermedades que han complicado el embarazo:

Sarampión	4
Escarlatina	2
Varicela	3
Otitis aguda	1
Gripe	9
Bronquitis catarral	5
Congestión pulmonar	3
Tuberculosis pulmonar	1
Pleuresía serosa	3
Reumatismo poliarticular	2
Laringitis	2
Psicosis	1
Addison	1
Anemia aguda	1
Ictericia	3
Crónicas:	
Sífilis	33
Insuficiencia mitral	3
Aortitis	2
Miocarditis	2
Reumatismo deformante	1
Ciática	2

Coxalgia	1
Anemia	1
Epilepsia	1
Histeria	1
Mal de Brighth	2
Micro-poliadenitis	1
Hiposistolia	1
Autointoxicaciones:	
Vómitos incoercibles	1
Albuminuria	32
Eclampsia	5
Enfermedades propias del embarazo o nacidas bajo su influencia. Enfermedades del huevo y anomalías de implantación:	
Hidraumios	18
Mola-Hidatiforme	1
Placenta previa 18.	
Lateral	12
Marginal	2
Central	4
Desprendimiento prematuro de la placenta normalmente insertada	2
Aparato circulatorio:	
Edema de los miembros inferiores	81
Edema de la vulva	7
Edema supra púbico	10
Várices de los miembros inferiores	57
Várices de la vulva	6
Várices de la vagina	3
Úlceras varicosas	1
Aparato digestivo:	
Vómitos simples	283
Ptialismo	3
Trastornos intestinales	22
Sistema nervioso:	
Cefalalgia	230
Vértigos	162
Neuralgias diversas	120

Enfermedades del aparato genital:	
Leucorrea	195
Vaginitis granulosa	15
Condilomas de la vulva	2
Papilomas de la vulva	4
Papilomas de la vagina	1
Piosalpiux	3
Fístula vésico-vaginal	1
Bartolonitis supurada	1

II

PRESENTACIONES Y POSICIONES DEL FETO

Las presentaciones y posiciones del feto, se clasifican en la siguiente forma:

Vértice: 539. Siendo sus posiciones por orden de referencia:

O. I. I. A.	245
O. I. D. P.	67
O. I. I. T.	137
O. I. D. A.	6
O. I. I. P.	5
O. I. D. T.	79
Pelvis: 43. Completas	15
Incompletas, modalidad de nalgas	28

Siendo sus posiciones:

S. I. I. A.	6
S. I. D. A.	4
S. I. D. T.	15
S. I. D. P.	2
S. I. I. T.	16

Hombro: 3. Siendo su posición:

A. I. D. (dorso anterior)	1
A. I. I. (dorso anterior)	1
A. I. I. (dorso posterior)	1

Cara: 3. Siendo sus posiciones:

M. I. D. P.	1
M. I. I. A.	1
M. I. I. T.	1

Frente: 1. Siendo su posición:

N. I. I. P. 1

Se ignora la presentación y posición del feto en 6 enfermas que ingresaron después de haberlo expulsado.

III

DEL PARTO

Los datos referentes al parto son los siguientes:

Número de partos	579
De término	541
Simples	534
Gemelares:	7
Prematuros	38
Simples	35
Gemelares	3

Los cuales corresponden:

A las primíparas	238
De 12 a 20 años	121
» 21 a 30 »	106
» 31 a 40 »	10
» 41 a 50 »	1
A múltiparas	341
De 17 a 30 años	195
» 31 a 40 »	121
» 41 a 50 »	25

La duración del trabajo fué:

En las primíparas: Mayor, 84 horas 20 minutos; medio, 12 horas; menor, 1 hora 55 minutos.

En las múltiparas: Mayor, 96 horas; medio, 6 horas; menor, 1 hora 40 minutos.

Las distocias que han obligado intervención para poder extraer el feto, las clasificamos del modo siguiente:

Distocias de origen materno. Peivis ósea (estrechez):

Estrecho superior	1
Estrecho inferior	2
Angustia pelviana	2

Partes blandas:	
Obliteración del cuello	1
Rigidez del cuello	2
Rigidez del canal genital	3
Tetanización del útero	1
Inercia uterina	4
Distocia de origen ovular:	
Placenta previa	5
Procidencia de cordón	2
Mola hidatiforme	1
Distocia de origen fetal:	
Presentación de hombro	3
Hidrocefalia	1
Feto voluminoso	1
Durante el parto se produjeron hemorragias:	
Por placenta previa	5
Por desprendimiento prematuro de la placenta normalmente insertada	2
Después del parto:	
Por inercia uterina	35
» adherencias anormales	4
» ruptura del segmento	1
En su pasaje por el conducto pelvigenital, el feto ha ocasionado las siguientes lesiones:	
Desgarradura del cuello uterino	1
» del perineo, de primer grado	55
» del perineo, de segundo grado	2

IV

FETO Y SUS ANEXOS

Sexo:	
Masculinos	311
Femeninos	251
Peso:	
Mayor	5800
Medio	3400
Menor	1000

Longitud:	Centímetros
Mayor	59
Medio	51
Menor	32

Diámetros de la cabeza fetal:

Mayor O. F.	130
» O. M.	150
» B. P.	120
» S. O. B.	100
Medio O. F.	120
» O. M.	133
» B. P. ..»	94
» S. O. B.	93
Menor O. F.	78
» O. M.	98
» B. P.	71
» S. O. B.	73

Caída del cordón (1): Al tercer día, 7; al cuarto, 39; al quinto, 72; al sexto, 95; al séptimo, 154; al octavo, 91; al noveno, 65; al décimo, 40; al undécimo, 13; al duodécimo, 10; al décimotercero, 1. Dados de alta sin habérseles caído el cordón, 3.

Morbilidad fetal:

Sífilis	23
Ictericia	13
Conjuntivitis	2
Oftalmia purulenta	1
Hernia umbilical	2
Hernia inguinal	1
Parálisis miembros superiores	1
Fractura del fémur	1
Labio leporino	2
Lisencefalia	1
Hidrocefalia	1

(1) En lugar de la ligadura, hemos recurrido a la orifato-trisía con pinzas de Rocher, que retiramos después de las dos horas de haber nacido el niño.

Con este método que venimos empleando desde el año 1916, no hemos tenido que lamentar ningún caso de hemorragia del cordón.

Mortalidad fetal (1)	64
Durante el embarazo y el parto:	
Ingresaron muertos	45
Muertos en el servicio	4
Durante el puerperio:	
Por debilidad congénita	9
» persistencia del agujero de Botal	1
» hidrocefalia	1
» anencefalia	1
» meningitis	1
» enterorragia	1
» bronconeumonía	1

ANEXOS

Placenta:	
Forma circular	395
» bilobada	1
» cordiforme	48
» reniforme	28
» ovalar	48
» irregular	63
	Gramos
Peso mayor	1700
» medio	615
» menor	200
Expulsión por su cara fetal	496
» » cara uterina	56
» » borde	21
» se ignora (alumbramiento artificial)	10
Patología: Degeneración calcárea	155
» » grasosa	20
» » fibrosa	1
» » fibrograsosa	1
» » quística	10

(1) La enormidad de fetos muertos que alcanza a la respetable cifra de 64, representando un 10.81 por ciento de muertes en el total de niños nacidos, número por demás exagerado, no es tal si tenemos en cuenta que de ellos han ingresado al servicio 45 que fallecieron con anterioridad a su ingreso por múltiples causas que no es del caso analizar, y si a ellos agregamos los 9 fallecidos por debilidad congénita, siendo todos ellos prematuros, solo nos resta 10 lo que equivaldría a un porcentaje del 1.19 por ciento.

Cordón umbilical:	
Inserción central	126
» lateral	429
» marginal	30
» velamentoso	6
Longitud mayor	125
» medio	55
» menor	35
Forma espiral	320
» liso	199
» pediculado	72

V

PUERPERIO

El puerperio ha evolucionado en forma fisiológica en la mayoría de las enfermas, habiéndose sólo producido algunas afecciones que evolucionaron en forma benigna; algunas púerperas han presentado los siguientes procesos:

Gripe	3
Bronconeumonía gripal	1
Galactoforitis	1
Linfangitis mamaria	1
Flemón retromamario	1
Endometritis puerperal	5
Vulvo vaginitis	6
Psicosis puerperal	1

Como se ve, las infecciones puerperales tienden a disminuir en forma evidente, habiéndose producido las vulvo-vaginitis y endometritis en enfermas atendidas de primera intención en sus casas por personas que no ofrecen mayor garantía de asepsia o en las que se ha intentado practicar intervenciones obstétricas, que fracasan, en sus respectivos domicilios.

Las cuatro muertes producidas en el total de las enfermas asistidas, a excepción de una, que llegó en estado agónico falleciendo sin que fuese posible prestarle la ayuda deseada, han sido por las causas siguientes:

Bronconeumonía gripal	1
Hemorragia por inercia uterina	1
Mola Hidatiforme	1

VI

INTERVENCIONES OBSTÉTRICAS

Las intervenciones obstétricas practicadas son las siguientes:

Forceps	30
Indicación (1):	
Eclampsia	2
Sufrimiento fetal	15
Sufrimiento fetal e inercia	3
Rigidez del cuello	3
Rigidez del conducto perineo-vulvar	2
Sufrimiento fetal y estrechez relativa	2
Procidencia de cordón	1
Surmenage obstétrico	2
Sitio de la aplicación:	
En el estrecho superior	2
En la excavación	22
En el estrecho inferior	6
Estas aplicaciones de forceps han sido precedidas de:	
Dilatación manual de cuello	10
Reducción del cordón	1
Versiones	8
Por presentación de hombro	2
» procidencia de cordón	2
» hemorragia por placenta previa	1
» sufrimiento fetal y estrechez pelviana	1
» sufrimiento fetal e inercia uterina	1
» eclampsia	1
La versión podálica ha sido precedida 4 veces por la dilatación manual del cuello:	
Cesárea abdominal	4
Por estrechez pelviana	1
Por placenta previa central y rigidez del cuello	3
Aiterectomía por mola hidatiforme	1
Craneotomía (sobre feto muerto):	
Por hidrocefalia	1
» estrechez pelviana	2
» surmenage obstétrico	2

(1) Únicamente se anota la principal causa que ha impuesto a la extracción artificial del feto.

Intervenciones varias:

Maniobra de Mauriceau-Pinard en parto de pelvis	9
Reducción manual del cordón	2
Alumbramiento artificial	13
Por inercia uterina	1
» inercia uterina y hemorragia	6
» adherencias placentarias	1
» adherencias placentarias y hemorragias	5

Perineorragias.

Curetaje manual por retención de cotiledones o de membranas.

CLÍNICA GINECOLÓGICA

Las operaciones practicadas por afecciones ginecológicas son las siguientes:

Por vía abdominal:

Histerectomía sub total por fibroma	1
Histerectomía total por cáncer	1
Salpingectomía por embarazo extra-uterino	1
Salpingectomía por piosalpinx	2

Por vía vaginal:

Raspado por retención de restos ovulares por aborto...	8
Raspado por metritis crónica	12
Raspado por aborto	1
Ovariectomía por quiste del ovario	1
Neo-inserción de los ligamentos redondos por retroflexión	5
Extirpación pólipo uterino	2
Quiste hidático de columna vertebral	1

Laminectomía.

Abertura y marsupialización quiste hidático	2
Apendicectomía por apendicitis	4
Salpingectomía por hematocele	2
Histerectomía total por mola hidatiforme	1

CONSULTORIO EXTERNO

El consultorio externo, anexo a la clínica, en el que se atiende embarazadas y afecciones ginecológicas, ha funcionado con regularidad los días miércoles y sábados, de 9 a 12.

La afluencia de enfermas, a igual que en años anteriores, ha sido numerosa, habiéndose efectuado 2433 consultas a 640 enfermas, que clasificamos en la siguiente forma:

Por nacionalidad:

Argentinas	416
Italianas	89
Españolas	85
Rusas	20
Uruguayas	4
Turcas	2
Francesas	2
Paraguayas	2
Portuguesas	2
Inglesas	2
Alemanas	3
Polacas	5
Brasileñas	4
Checoeslovaca	1
Dinamarquesa	1
Búlgaras	2

Por profesión:

Sin profesión	584
Sirvientas	13
Cocineras	12
Mucamas	4
Modistas	12
Obreras	2
Planchadoras	3
Lavanderas	4
Educacionistas	2
Masagistas	2

Por edad:

De 10 a 15 años	82
» 16 » 20 »	82
» 21 » 25 »	141
» 26 » 30 »	195
» 31 » 35 »	76
» 36 » 40 »	60
» 41 » 45 »	19

De 46 a 50 años	7
» 51 » 55 »	6
» 56 » 60 »	4
» 61 » 70 »	1
» 71 » 80 »	1
Embarazadas de 1 a 5 meses	44
Embarazadas de 6, 7 y 8 meses	200
Embarazadas de 9 meses	54
Retención de restos post-aborto	6
Metrorragias	5
Metritis diversas	9
Amenorreas	2
Dismenorrea	4
Esténosis de cuello	4
Fibroma del cuello	6
Pólipo uterino	2
Lipoma	2
Cáncer del útero	3
Utero en retroflexión	8
Utero en retroversión	1
Utero en ante-flexión	1
Utero infantil	1
Utero latero desviación	2
Blenorragia	3
Prolapso de útero	5
Salpingitis	1
Pío salpinx	3
Anexitis	2
Quiste de ovario	1
Insuficiencia ovárica	1
Hematocele pelviano	1
Absceso pelviano	1
Pelvi peritonitis plástica	1
Vaginismo	1
Pruriti vulvar	2
Desgarro completo del perineo	2
Cistitis	3
Colicistitis	1
Litiasis biliar	2
Apendicitis	3

Hernia inguinal	3
Hernia umbilical	2
Eventración	2
Sífilis	18
Vómitos incoercibles	1
Cáncer de hígado	1
Insuficiencia mitral	2
Colitis	6
Pleurodisnea	3
Colopatía	2
Impetigo	8
Aftas	10
Endometritis	16
Angina criptica	8
Enteritis	1
Eczema	3
Leucorrea	15
Ptosis renal	1
Quiste seroso	1
Dispepsia	5
Mastitis	4
Metropatía	1
Quiste sebáceo	1
Frenillo	2
Cervicitis	13
Neurosis	1
Constipación crónica	19
Coqueluche	2
Lumbago	2
Dentición	1
Muguet	1
Esterilidad	1
Disendocrinia	2
Insuficiencia hepática	1
Epistaxis	1
Bartolinitis	3
Fístula vésico vaginalyuxtacervical	1
Amigdalitis pultácea	2
Bronquitis	4
Pericolitis Jacksoniana	1

Cuerpo extraño (aguja) antebrazo derecho	1
Brote umbilical	1
Infección intestinal	i
Otitis externa	2
Mal plantal	1
Panadizo	1
Hematocele derecho	1
Colpocele anterior y posterior	4
Colpocele anterior (cistocele)	2

Nota. — En aquellas enfermas que tienen más de una afección, únicamente señalamos la principal.

ADMINISTRACIÓN

Aun cuando las necesidades de la institución aumentan año tras año como consecuencia del aumento manifiesto del número de enfermas y del costo elevado de los artículos de primera necesidad, nos hemos desenvuelto con relativa libertad económica con la exigüa asignación mensual que nos asigna el presupuesto; y haciendo una administración ejemplar de economía, adquirir los objetos que a continuación se detallan:

Ropería. — Durante el año se compró la tela y se confeccionó la ropa que a continuación se detalla:

Uso doméstico. — 460 metros, con el que se confeccionaron 150 sábanas, 13 delantales para médicos, 10 gorras, 18 delantales para enfermeras, y 12 guardapolvos para las parteras.

Lienzo. — 435 metros, con el que se hicieron 120 zaleas, 60 camisones para las enfermas, 10 fajas de vientre para las operadas, 10 vendas en T y 10 vendas circulares.

Cotonada. — 81 metros, con el que fueron confeccionados 20 batones para las enfermas y 6 uniformes para las enfermeras (para hacer la limpieza).

Bramante. — 108 metros, con el que se hicieron 100 compresas, 12 guardapolvos para las parteras, 7 baberos, y 5 caretas para médicos.

Género esponjado. — 6 metros para hacer 6 toallas para baño.

Bombasí. — 51 metros con el que se confeccionaron 16 pares de medias, 24 batitas para recién nacidos, 29 mantillas.

Tela impermeable. — 9 metros, con la que se confeccionaron 4 delantales para médicos y 3 impermeables para las parturientas.

Satiné. — 8 metros, fué empleado en la confección de dos cortinas para la habitación de Rayos X.

Tul para mosquitero. — 18 metros, con el que se hicieron 25 mosquiteros para cunitas de recién nacidos.

Con frazadas en desuso se confeccionaron 30 frazaditas para las cunas.

Se compraron también 100 fundas, 12 toallas, 40 frazadas, 30 colchas, 8 docenas de alfileres de gancho, 2 docenas de carreteles de hilo, 4 rollos de cinta de hilera y 2 cajas de botones.

La existencia actual de ropa es la que se expresa en el cuadro sinóptico que va a continuación:

Existencia al iniciarse el año 1923		Confeccionado durante el año	Queda en desuso	Existencia actual
Prendas	Cantidad			
Sábanas	200	150	55	295
Zaleas	80	120	60	140
Colchas	84	30	—	114
Camisones	49	60	49	60
Batones	60	50	32	88
Delantales color, del personal	14	8	4	18
Delantales blancos	20	18	10	28
Guardapolvos parteras	12	12	—	24
Guardapolvos médicos	3	—	—	3
Delantales médicos	14	14	8	20
Fajas de vientre	18	10	8	20
Fajas en T	2	12	2	12
Compresas	65	108	52	121
Gorras de enfermas	40	110	40	110
Caretas médicos	3	5	—	8
Baberos	3	8	—	11
Toallas de baño	6	6	3	9
Paños auscultar	9	—	—	9
Pares medias partos	3	20	3	20
Manteles	7	—	3	4
Servilletas	12	12	12	12
Servilletas te	6	6	6	6
Impermeables	37	40	—	77
Toallas	12	12	3	21
Gorras de médicos	10	—	—	10
Gorras del personal	12	—	12	—
Delantales de goma (médico)	2	4	—	6
Almohadas	137	6	—	143
Colchones	80	1	—	81
Fundas	170	100	65	205
Frazadas	140	40	—	180
Cortinas rayos X	—	2	—	2
Vendas circulares	—	12	—	12

OTRAS COMPRAS EFECTUADAS DURANTE EL AÑO

Microscopio, 1; tubo Rayos X, 1; mesa de hierro esmaltada, 1; campana de vidrio, 1; balanza con su caja, 1; Juego pesas completo, 1; jeringas, 7; bolsas para agua, 6; albuminómetro, 1; bolsas para hielo, 6; pinzas, 6; barriles de vidrio, 2; relojes níquel, 2; bolsa para oxígeno, 1; Etestóscopos, 3; pinzas Kocher, 18; irrigador de vidrio, 2; termómetros clínicos, 10. Se adquirieron, además, otros elementos indispensables para el normal desenvolvimiento de las diversas dependencias.

HOSPITAL DE NIÑOS

La elevada estadística que a continuación se transcribe, revela la confianza que tiene el público en la forma cómo son atendidos todos los enfermitos que concurren a este Hospital, ya sea como internos o externos.

El edificio del Hospital resulta cada día más estrecho. No se pueden instalar en él todos los enfermos que solicitan ingresar, lo cual hace necesaria la construcción de nuevas salas y consultorios.

Los niños tuberculosos concurren en gran número y no hay lugar suficiente para alojarlos. Dejarlos que permanezcan en su domicilio, resulta peligroso, dado que la promiscuidad provoca el contagio en las personas que con él conviven.

Como el actual pabellón de infecciosos, donde se da entrada a muchos de ellos, es reducido, será necesario construir otro, con salas para varones y niñas y solarium para enfermos atacados de tuberculosis.

Los enfermos a quienes se ha de intervenir quirúrgicamente, carecen de una sala adecuada, viéndose obligada la Dirección a ubicarlos en las salas destinadas a enfermos de clínica, lo cual es un inconveniente; sería necesario construir un pabellón de cirugía, con sus salas de operaciones y servicios accesorios.

Con frecuencia se suscitan casos en los cuales habría que internar al enfermo con la madre, por estar aquél en el período de la lactancia, no pudiendo hacerse porque no lo permiten las instalaciones actuales.

El Hospital carece de local adecuado para alojar a los practicantes de guardia, por lo que no se puede tener a toda hora personal competente para atender enfermos de urgencia, accidentes de los mismos internos o de los externos, que a cualquier hora del día o de la noche pueden necesitar servicios médicos.

En el transcurso del presente año se ha instalado un laboratorio químico bacteriológico, que ha llenado una necesidad sentida y que redundará en beneficio de la buena marcha del Hospital.

Las deficiencias de que adolece el Hospital son imputables exclusivamente al edificio, desenvolviendo su acción dentro de los recursos que el Presupuesto le asigna; la partida alcanza a cubrir los gastos de administración, permitiendo dar a los enfermos una adecuada alimentación y suministrarles en cantidad y calidad los medicamentos que exigen sus dolencias.

ENFERMOS INTERNOS

Actualmente el Hospital puede alojar, como máximo, 90 enfermos de ambos sexos. Si se dispusiera de 60 u 80 camas más, también se ocuparían, pues como es el único Hospital dedicado exclusivamente a la atención de las enfermedades infantiles, concurren a él, no sólo enfermos de La Plata y sus alrededores, sino de casi todos los distritos de la Provincia y localidades de los territorios nacionales, como La Pampa, Río Negro, Chubut y Santa Cruz.

Durante el año 1923 estuvieron internados 876 enfermitos, 471 varones y 405 mujeres. Fallecieron 71, lo que da un porcentaje de mortalidad equivalente al 8,1 %; porcentaje no muy elevado, si se tiene en cuenta el estado de gravedad en que suelen ingresar los enfermos.

En cuanto a la edad, pueden clasificarse en esta forma:

25 menores de 1 año; 68 de 1 a 2 años; 294 de 2 a 7 años; 489 de 7 a 14 años. Total, 876.

Respecto a la nacionalidad, se dividen así:

Argentinos, 845, el 96,6 %; españoles, 8, el 0,9 %; uruguayos, 2, el 0,2 %; italianos, 9, el 1 %; nacionalidades diversas, 12, el 1,3 %. Total, 876.

Según su procedencia, pueden clasificarse en esta forma:

De la ciudad, 647; de la campaña, 69; de las islas, 160.

Los meses que hubo mayor número de internos, fueron abril, mayo, julio, agosto y noviembre.

Clasificados por meses, los ingresos fueron los siguientes:

Enero, 80; febrero, 72; marzo, 64; abril, 88; mayo 79; junio, 72; julio, 69; agosto, 75; septiembre, 74; octubre, 63; noviembre, 69; diciembre, 71.

ENFERMOS EXTERNOS

La concurrencia a los consultorios externos siempre continúa siendo numerosa; es una satisfacción para esta Dirección hacer notar los beneficios tan importantes que prestan los consultorios externos a la población infantil, bastando citar la concurrencia en el año 1923, de 10.409 enfermos de ambos sexos, de los cuales 5188 varones y 5221 mujeres.

Estos consultorios están divididos por especialidades: de clínica médica, de cirugía, oftalmológico, otorino-laringológico, electricidad médica y Rayos X, odontológico, dermatológico, masajes.

El consultorio de clínica médica, atendido diariamente por uno o más facultativos es donde acude el mayor número de enfermos.

Pueden clasificarse en esta forma:

Meses	Varones	Mujeres
Enero	193	178
Febrero	130	136
Marzo	170	169
Abril	184	178
Mayo	147	153
Junio	116	118
Julio	125	122
Agosto	130	135
Septiembre	129	128
Octubre	136	178
Noviembre	179	188
Diciembre	191	195

Total, 3708 enfermos. Varones, 1830; mujeres, 1878.

En el consultorio quirúrgico fueron atendidos y efectuadas las curaciones necesarias, a 3033 enfermos.

Meses	Varones	Mujeres
Enero	186	190
Febrero	181	173
Marzo	204	213
Abril	140	141
Mayo	115	117
Junio	149	147
Julio	139	138
Agosto	111	116
Septiembre	82	79
Octubre	108	95
Noviembre	102	100
Diciembre	106	111

El total de enfermos atendidos fueron 1433 varones y 1610 mujeres. En el consultorio odontológico fueron atendidos 184 enfermos de afecciones diversas de la vista.

En el consultorio de garganta, nariz y oídos, fueron atendidos 1780 enfermos de ambos sexos, efectuándoseles todas las intervenciones que cada caso requería.

Los enfermos atendidos en el consultorio odontológico alcanzan a 446.

El consultorio de electricidad médica y Rayos X atendió a 432 enfermos. Se ha hecho gran cantidad de radioscopias y radiografías, no sólo para enfermos internos o externos de nuestro Hospital, sino de otros establecimientos, como enfermos enviados del Hospital Misericordia, de la Asistencia Pública, de la Jefatura de Policía, etc.

Anexo a este servicio funciona un consultorio para masajes, habiéndose atendido durante el año pasado a 564 enfermos.

En lo que se refiere al trabajo realizado en la farmacia del Hospital, se ha singularizado por un señalado aumento comparado con el de los años anteriores. Se han despachado durante el año 1923, para internos y externos, 6462 fórmulas.

Me es satisfactorio consignar que la provisión de sueros y vacunas y productos opoterápicos suministrados gratuitamente por el Departamento General de Higiene, han contribuido en su medida a la mayor eficacia de los tratamientos en que ha estado indicado, aparte de que ha aliviado al establecimiento en su costosa adquisición.

Igualmente ha contribuído la Dirección General de Higiene de la Provincia, con los productos que elabora en su Instituto Bacteriológico, proveyéndolos con toda puntualidad y urgencia, de acuerdo con las circunstancias; lo mismo que los análisis químicos y bacteriológicos que se han solicitado.

HOSPITAL SAN JUAN DE DIOS

La situación de este Hospital ha mejorado en una forma ostensible, en el año que fenece, y mejorará aún mucho más cuando se lleve a la práctica el proyecto de reparación de sus dependencias y la construcción de otras nuevas, algunas de las cuales se ejecutan administrativamente y están en vías de licitarse otras. Todo esto redundará, como es lógico suponerlo, en favor de la buena marcha del establecimiento y en beneficio exclusivo de los enfermos que en él se asisten.

El vasto plan de instalaciones de servicios, reformas y construcciones proyectadas por la Dirección, para que el Hospital llene debidamente las funciones que le han sido encomendadas, están en principio de ejecución. Para la realización de estas obras, el Presupuesto del año pasado destina una suma de pesos 40.000 moneda nacional y en el Presupuesto del año actual se ha incluido otra de pesos 50.000 moneda nacional.

Estos fondos se destinan al cambio del piso de madera que actualmente existe en las salas tercera y cuarta, por piso de mosaico granítico, para la colocación de azulejos en las paredes de las mismas salas y para refecciones en las dependencias anexas a las mismas, pieza para enfermos, comedor, *office*, etc., estando a cargo de la Dirección General de Obras Públicas la ejecución de estas obras.

La misma Dirección General de Obras Públicas licitará en breve la construcción de un lavadero, una de las obras que con más urgencia reclama el Hospital.

Con la partida de pesos 8000, que destina mensualmente el Presupuesto vigente, para sostenimiento del Hospital, se han hecho compras imprescindibles para asegurar el bienestar de los enfermos.

El movimiento de enfermos habido durante el último año — cuyo detalle se inserta más adelante — está constituido en su casi totalidad por tuberculosos, los que casi siempre in-

gresan en un estado sumamente avanzado de su dolencia, lo que explica la poca eficacia del tratamiento y el índice relativamente elevado de mortalidad.

La asistencia del enfermo ha sido mejorada en mucho, dándole las comodidades que requiere su estado y suministrándole los medicamentos más eficaces, ya sean éstos específicos, sueros o vacunas.

Se ha hecho en todas las salas, instalación de calefacción por medio de salamandras. Gracias a ellas el ambiente de la sala es agradable en invierno y no verdaderos páramos como eran antes.

Los enfermos pueden levantarse en el invierno y no estar condenados a pasarse en cama cubiertos de frazadas que siempre resultaban insuficientes, desde el comienzo hasta el fin de la estación. Se les ha provisto a todos ellos también de unos recipientes de barro cocido con agua caliente para calentarse los pies. Los colchones y almohadas han sido renovados en su totalidad, y se ha provisto a las camas de ropa buena y en cantidad. Se ha adaptado a las camas un dispositivo especial de hierro del que cuelgan los mosquiteros, que precaven a las enfermas de moscas y mosquitos.

Para cada sala se ha comprado una vitrina y se la ha provisto de material de curaciones para que éstas puedan hacerse en la misma sala, sin concurrir al consultorio central. Se han comprado también termómetros, baja-lenguas, estetoscopos, pulverizadores laríngeos de polvo y de líquidos, lápices dermatográficos, etc., que antes no existían sino por excepción, siendo necesario andar pidiéndolos prestados de una sala para otra.

Existía en el Hospital un aparato de Mainini para neumotórax, cuyo funcionamiento dejaba bastante que desear. Se han comprado dos nuevos aparatos y esta Dirección tiene el propósito de que cada sala tenga el suyo.

El termocauterio ha sido necesario también renovarlo; y se ha comprado un oscilómetro de Pachón, un vibrador eléctrico, un generador de aire caliente y frío y un pastostato. Se ha completado el material de cirugía que era insuficiente, y se han comprado vitrinas para la sala de operaciones, mesas con mármol, tambores niquelados, de todo tamaño, para gasas y compresas (éstas se esterilizaban hasta entonces en cajas de dulce); un juego completo de sondas rígidas y fle-

xibles y una estufa a la formalina para desinfectar éstas. Se ha hecho asimismo una buena provisión de hules para los enfermos, de bolsas y asientos de goma y jeringas.

En el consultorio externo se ha instalado, y se ha comprado todo para ello, un lugar para examen de garganta, nariz y oído y para ojos.

Para descanso de los enfermos y para que puedan tomar el aire y sol en verano fuera de las salas, se les ha provisto a todos de un *chaise longue* plegadizo, y para distracción de los mismos y a fin de que no piensen en el mal que mina su organismo, se les ha comprado diversos entretenimientos: juegos de sapo y juegos de bochas para los hombres; ludo, damas, etc., para las mujeres. A éstas y a los hombres se les da también para recreo revistas que son mandadas por el Dispensario.

Uno de los adelantos más importantes del Hospital, es la instalación del laboratorio. En éste, que está a cargo de un practicante del último año, se hacen de inmediato, cada vez que el médico lo indica, toda clase de análisis, reacciones, cultivos, etc., sin tener que recurrir como antes al laboratorio central de la Dirección General de Higiene, con los trastornos consiguientes. Son los detalles más salientes del laboratorio, el microscopio, la centrífuga y la estufa para cultivos, que es de lo mejor en su género.

La instalación del servicio de Rayos X es también de lo más completa y está a cargo del doctor Carlos Albina.

Se ha comprado recientemente un nuevo aparato Víctor Yuniór con tubo Coolidge, una gran mesa para radiografía y todos los demás accesorios para completar la instalación, en la que se hacen radiografías, radioscopias y radioterapia.

La instalación de farmacia es nueva en su totalidad. La farmacia antigua se ha destinado para depósito y para el lavado de frascos, y de la nueva dará una idea de su importancia la fotografía que se adjunta. Se la ha provisto de frascos rotulados en el vidrio y de balanzas de precisión, pues las que existían no funcionaban.

HOSPITAL MELCHOR ROMERO

La labor desarrollada por este importante nosocomio, queda reflejada en el movimiento estadístico y en la mención de las obras realizadas durante el año 1923, a fin de llenar las necesidades, cada vez mayores, que exige el acrecentamiento de la población hospitalaria.

Fuera de lo proyectado dentro del margen normal de los recursos que tiene este Hospital, el Presupuesto de 1923 le asigna una partida extraordinaria de pesos 250.000 moneda nacional, para la ejecución de obras de gran importancia. Una vez realizadas estas obras, el Hospital quedará en condiciones, durante un lapso de tiempo más o menos largo, de atender sus propias necesidades.

Es un hecho conocido, pero que conviene hacer resaltar, que la población del Hospital Melchor Romero aumenta en un medida que no es proporcional al crecimiento hospitalario en general. A la población de alienados se agrega la de enfermos comunes y la que proviene de las cárceles y presidios; además, es necesario tener en cuenta el gran número de incapacitados por enfermedades crónicas e invalidados por la vejez, que encontrando cerradas las puertas de los asilos, vienen como en último recurso a solicitar una cama en este establecimiento, que hasta ahora jamás ha negado albergue cuando el solicitante merecía realmente que se le brindara hospitalidad.

El Hospital ha podido desenvolverse en perfectas condiciones para la asistencia de sus asilados, y a este respecto puede señalarse un acontecimiento halagador: la población hospitalaria ha mejorado en calidad social; no son únicamente los indigentes que recoge la Policía los que acuden a él en demanda de asistencia; enfermos de condición social más elevada, a los cuales, por supuesto, no se les puede dar una categoría especial dentro de las normas hospitalarias, que antes concurrían con preferencia a los establecimientos privados, llegan al Hospital con el convencimiento de que encontrarán allí las comodidades y atenciones que un prejuicio demasiado arraigado en la mentalidad popular, negaba a los establecimientos que sostiene el Estado.

Todo esto es una demostración del prestigio que ha conquistado este establecimiento, que garantiza una asistencia

médica en armonía con los últimos adelantos científicos, confiada a un personal experto en el cuidado de las enfermedades comunes y mentales.

La terapéutica está garantizada por la continua renovación de medicamentos buenos y modernos.

Aseguran la higiene el concurso de todas las medidas profilácticas que se adoptan, desde el agua, buena y abundante (300 litros por persona), hasta el empleo de los sueros y vacunas preventivas.

La alimentación bien puede ser calificada de superior; no se escatima esfuerzo para asegurar la calidad — la carne es siempre especial de primera — y la abundancia; los enfermos tienen buena cama, cómodo colchón, etc.; se ha procurado vencer la resistencia que opone el enfermo al baño, rodeándolo de las comodidades necesarias y completando su equipo con toallas de baño, pañuelos, etc.; todos los asilados visten la ropa que les proporciona el Hospital.

No ha descuidado la Dirección del Hospital la importancia que el aseo tiene en los establecimientos de esta índole; anualmente se hace pintura interna y externa de los locales; como la más conveniente se ha adoptado la pintura al aceite; en algunos locales se han hecho revestimientos de marmolería para evitar las roturas de las paredes por choques de camas y asegurar una mayor limpieza.

La producción del Hospital resulta beneficiosa, pues se aprovecha todo el terreno destinado a cultivos, lo que permite obtener hortalizas en abundancia y tabaco que subviene holgadamente al consumo de los asilados.

SECRETARÍA

El movimiento respecto a notas enviadas a las distintas reparticiones y la correspondencia con parientes de enfermos, es el siguiente:

Notas remitidas al Ministerio de Obras Públicas	144
Notas remitidas al Ministerio de Hacienda	127
Notas remitidas a otras dependencias	971
Cartas remitidas a particulares	2407
Expedientes entrados	135
Expedientes despachados	135
Licitaciones públicas realizadas	6
Licitaciones privadas realizadas	5

HABILITACIÓN

	\$ m _n
Sumas recibidas para pago de sueldos y gastos generales	643.604,53
Sumas invertidas por los mismos conceptos ...	623.912,44
Suma devuelta a Tesorería General	19.692,09
Suma recibida para construcción de la Colonia doctor «Francisco del Carril», e invertido en la misma	20.000 —
Suma recibida para pago de vagoneta tractor e invertida en la misma	1.850 —
Planillas de sueldos y gastos formuladas	48 —
Planillas de jubilaciones y pensiones formuladas .	72 —
Rendiciones presentadas	50 —

CAJA DE ENFERMOS

Existencia en efectivo el 1° de marzo de 1923 ...	9.537,11
Suma depositada por los asilados durante el ejercicio que termina	5.227 —
Extracciones efectuadas por los asilados	1.072,99
Pagado por resolución del Poder Ejecutivo, recaída en el expediente letra L. 83/923, la instalación de una cámara frigorífica a la casa Bromberg y Cia. .	4.870 —
A igualar	8.821,12
Saldo existente al 29 de febrero de 1924 ..	8.821,12

Estas sumas se encuentran depositadas en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, en cuenta corriente, depósitos fiscales, con el rubro de «Cuenta Asilados del Hospital Melchor Romero», y son contabilizadas inmediatamente que el enfermo las deposita. A este fin se llevan dos libros, uno de Caja y otro de Cuentas Corrientes, donde cada depositante tiene su cuenta abierta. Además son ahotadas en la ficha individual, juntamente con los depósitos y efectos que suelen traer consigo algunos enfermos. Estos depósitos son ensobrados y luego quedan guardados en la Secretaría, para ser entregados a sus respectivos dueños en el día de su alta, o a sus deudos debidamente autorizados.

Actualmente existen 216 depósitos, casi todos consistentes en relojes, anillos, llaves, etc., todos de poco valor, en concordancia, desde luego, con las condiciones económicas de la casi totalidad de la población hospitalaria.

PSIQUIATRÍA FORENSE

El pabellón «Lombroso» ha tenido este movimiento durante el período actual:

Procesados	126
Recluidos	25
Alienados	13
Entradas	164
Salidas	132
Población del pabellón al 1º de marzo de 1923	165
Población al 29 de febrero de 1924	197

La Dirección del Hospital ha presentado ante los distintos Tribunales de Justicia de la Provincia, 74 pericias médico-legales, con los siguientes diagnósticos:

En buen estado mental y físico	27
Simulador	1
Parálisis general progresiva	2
Demencia vesánica precoz, simple	2
Demencia vesánica precoz, delirante	7
Demencia vesánica precoz, catatónica	1
Delirios sistematizados crónicos (perseguidos)	4
Idiocías congénitas (en sus distintos grados y variedades)	15
Melancolía idiopática	2
Demencia orgánica senil	2
Epilepsia idiopática	2
Perseguido perseguidor	1
Demencia vesánica tardía	3
Psicosis periódica	1
Alcoholismo cerebral	1
Melancolía razonante	1
Ebriedad	1
Locura moral	1
	—
Total	74

Por nacionalidades, los «en observación» han sido:

Argentinos	41
Rusos	1
Espanoles	10
Italianos	14
Armenios	1
Arabes	2

Dinamarqueses	1
Ingleses	1
Suizos	1
Uruguayos	1
Austriacos	1
Total	74

Por estado civil y sexo han sido:

Casados	24
Solteros	48
Viudos	2
Total	74

Mujeres	4
Varones	70
Total	74

El procesado de menor edad tenía 17 años y el mayor 64 años.

De 17 a 20 años	6
» 20 a 30 »	21
» 30 a 40 »	21
» 40 a 50 »	17
» 50 a 60 »	7
» 60 a 70 »	2
Total	74

Clasificación por delitos:

Defraudación	1
Homicidio	33
Averiguación	2
Desacato	2
Desorden	1
Lesiones	13
Capacidad civil	4
Hurto	10
Robo	2
Violación	1
Falso testimonio	1
Disparo de armas	2
Incendiaro	1
Estupro	1
Total	74

CONSULTORIOS EXTERNOS

En el consultorio externo de este establecimiento han sido atendidos 1918 enfermos, y los médicos internos han prestado 150 auxilios distribuídos así:

Melchor Romero	118
Abasto	150
J. Hernández	2
Etcheverry	2
Las Chacras	6
Ringuelet	1
La Granja	3
Total	150

La farmacia ha despachado en sus respectivos servicios las recetas consignadas seguidamente:

Mes	Interno	Externo	Total
Marzo	860	735	1.595
Abril	714	512	1.226
Mayo	662	637	1.299
Junio	817	628	1.445
Julio	604	500	1.144
Agosto	681	500	1.181
Septiembre	813	490	1.303
Octubre	623	484	1.107
Noviembre	784	694	1.478
Diciembre	909	572	1.481
Enero	874	650	1.524
Febrero	848	602	1.450
	9.189	7.004	16.193

El local de la farmacia se va a ampliar dentro de brevísimo tiempo, con armazones nuevos construídos en los talleres del Hospital, dándosele una habitación más de 4 por 6 de capacidad métrica.

CIRUGÍA

Este servicio ha continuado completándose con el aumento y renovación de sus materiales y con la instalación de complementos tan necesarios como el equipo radiológico y el laboratorio.

Durante el año, además del instrumental menudo, se ha adquirido un «Pautostat» para aplicaciones electro-diagnósticas y terapéuticas, con sus accesorios para luz, cáustica, etc.; material para cirugía craneana, en refuerzo del ya existente, algo anticuado, para intervenciones de próstata, vejiga, etc. Con destino al transporte de enfermos graves u operados, se han comprado dos camillas cubiertas, con ruedas tipo bicicleta.

MOVIMIENTO

Durante el año en curso se han practicado 69 intervenciones de cirugía mayor, por las afecciones que a continuación se detallan:

Hernias inguinales	15
Abortos incompletos	5
Apendicitis	4
Flemón difuso, mano	1
Panoftalmea supurada	1
Herida penetrante globo ocular	1
Fimosis	3
Papilomas anales	2
Adenoma parotídeo	1
Quiste hidático supurado, de hígado	1
Hiproma prerotuliano	1
Metastasis ganglionar neoplásica	1
Várices	1
Fractura expuesta pierna	1
Litiasis biliar	1
Varicoceles	1
Quiste papilífero ovario	1
Quistes sebáceos múltiples, cuero cabelludo	1
Hemorroides	5
Absceso apendicular	1
Pleuresía purulenta	1
Cáncer de cuerpo uterino	1
Exostosis, ungueal	1
Gangrena gaseosa brazo	1
Ganglios de cuello (biopsia)	1
Pionefrosis calculosa	1
Cancroide labio inferior	1
Osteo mielitis	3

Hidrocele	2
Cuerpo extraño antebrazo	1
Fístulas uretro peneana	2
Estrechez meato	1
Adeno flemón de cuello	1
Oclusión intestinal por divertículo de Meckel	1
Oclusión intestinal por bridas	1
Vómitos incoercibles de embarazo	1
Laparatomía exploradora	1
Total	69

De estos enfermos han egresado:

Curados	63
Mejorados	3
Fallecidos	3

Total 69

La mortalidad post-operatoria ha sido, pues, de 4,34 %, habiéndose producido los decesos en dos casos de oclusión intestinal, internados en condiciones gravísimas y en una pleuresía purulenta en un hombre de edad avanzada.

Los distintos pabellones del Hospital han suministrado la siguiente cantidad de enfermos:

Sala «Doctor Mauricio A. Korn»	17
Sala «Doctor Domingo D. Echániz»	10
Sala «Doctor Julián Aguilar»	15
Enfermería «Doctor Alejandro Korn»	1
Pabellón «Lombroso»	13
Pabellón «Charcot»	2
Pabellón «Meléndez»	2
Colonia «Esquirol»	1
Consultorio externo	8
Total	69

ODONTOLOGÍA

El movimiento de servicios interno y externo de esta dependencia, se descompone en la siguiente forma:

Extracciones	328
Limpiezas	12
Curaciones	25
Total	<u>365</u>

Para este consultorio se han adquirido los elementos necesarios para su normal desenvolvimiento.

RAYOS X

Ha quedado terminada esta importante sección, que ocupa una dependencia del Pabellón de Cirugía. Con destino a ella, en una espaciosa habitación, se ha colocado el aparato Meyer número 2, adquirido por autorización del Poder Ejecutivo a la casa Otto Hess, por la suma de 3980 pesos y consta de: un dispositivo productor de rayos, instalación Coolidge, soporte Beclere, etc. Funciona en condiciones satisfactorias, para radioscopia y radiografía, atendiéndose el servicio los días hábiles a las 18 horas, salvo naturalmente en caso de urgencia.

Como complemento, debo anotar que la habitación destinada a este servicio fué totalmente refeccionada, se la revistió con mosaico granítico negro, y se adquirieron cortinados negros, para cubrir las aberturas y placas radiográficas, de varios tamaños.

ELECTRICIDAD MÉDICA

Para comenzar la instalación de electroterapia y electrodiagnóstico, se ha adquirido en la casa Eugenio Casano, de la Capital Federal, un Pantostat Reiniguer con mesa niquelada por la suma total de pesos 625 moneda nacional; en compras sucesivas se han ido acumulando los siguientes accesorios:

Puntas para gálvanocauterio, con su mango respectivo, electrodos forrados para aplicación galvanofarádica, igualmente con mangos y cordones; un mango inflexible para masaje vibratorio y un fotóforo frontal.

Esta instalación funciona en el local de Rayos X, con la corriente suministrada por la Usina local, para cuyo transporte ha debido tenderse una línea eléctrica en una extensión de cien metros aproximadamente.

ENFERMERÍAS

Las enfermerías «A. Korn» y del pabellón «Lombroso», han completado su material de curaciones y examen del enfermo, mediante la adquisición de instrumentos, vitrinas, lavatorio, mesas, portapalanganas, etc. A la última nombrada se le han colocado cinco toldos de lona en las ventanas que dan al frente del edificio y a ambas se ha renovado y completado el material de ropas y camas.

LABORATORIO

Llegará un momento en que el laboratorio del Hospital, que ocupa una dependencia especial y adecuada, podrá efectuar toda clase de análisis químicos, bacteriológicos y biológicos; tal es el impulso que ha recibido en material y en elementos en general.

El Poder Ejecutivo en fecha 20 de febrero de 1924 aceptó los ofrecimientos desinteresados del doctor Juan José Delcourt, que es el que va a dirigir el laboratorio.

Se han efectuado los siguientes análisis:

De orina, completos	21
» » parciales	12
De esputos	27
De pus	2
De materias fecales	1
Total	<u>63</u>

Vacunación antivariólica:

Varones	269
Mujeres	219
Total	<u>488</u>
Con resultado positivo, varones	24
» » mujeres	25
	<u>49</u>
» negativo, varones	245
» » mujeres	194
	<u>439</u>
Total	<u>488</u>

Vacunación antitífica:	
Varones	202
Mujeres	209
	<hr/>
Total, con reacción local débil	411
Placas de vacuna antivariólica empleadas	488
Ampollas de vacuna antitífica empleadas	1233
	<hr/>
Total	1721

COJINA GENERAL

Además de la que se adquirió el año pasado, este año se colocó una nueva caldera, que se compró por licitación privada en la cantidad de pesos 3500. Funciona en perfectas condiciones y llena ampliamente las necesidades actuales.

La caldera que había antes y que se adquirió el año 1921, ha quedado en su sitio, a fin de emplearla como auxiliar y reemplazante en casos eventuales. La cocina ha sido pintada dos veces por dentro y de color azul como higiene contra las moscas.

CÁMARA FRIGORÍFICA

Durante el período actual empezó a funcionar la cámara frigorífica, en buenas condiciones. Fabrica hielo en la cantidad de 8 barras por día, en tres horas aproximadamente. Se ha adquirido un tubo de amoníaco en la cantidad de pesos 50, con su porción correspondiente de elemento.

LUZ ELÉCTRICA

Ha funcionado bien la usina, pero con el tiempo habrá que adquirir un motor de más poder. Se han hecho las siguientes instalaciones nuevas: en la colonia «Del Carril», sala de cirugía, sala de rayos X, cámara frigorífica y nuevo comedor de médicos.

En el pabellón «Charcot» se hizo una ampliación que comprende varios focos.

TELÉFONOS

Funcionan en perfectas condiciones y se ha hecho una instalación completa en la colonia «Del Carril»; se instaló un cable de 150 metros, aproximadamente, desde la usina hasta el local de los rayos X.

COLONIA «DEL CARRIL»

Fué habilitada y se encuentra en completo y perfecto funcionamiento con su dotación de empleados y enfermos que han trabajado en su casi totalidad. Se hizo un refugio de material, unido al pabellón por medio de una vereda de 50 metros de largo por 2 de ancho y completamente rodeado de vereda en mosaico.

Esta dependencia tiene el destino de comedor de diario y de permanencia del enfermo durante el día, a fin de que la colonia central se mantenga en buen estado de aseo. Además, llena un gran cometido los días de lluvia y en las horas en que el alienado no trabaja por distintas causas. Tiene un buen piso de mosaico, su buena mesa amplia, cocina de fogón y todo en perfectas condiciones de higiene. Se ha conseguido así, que todo se mantenga en buen estado de conservación (habitación, ropas y camas).

NUEVOS PABELLONES PROVISORIOS

El aumento diario de la población, impuso la necesidad de construir dos pabellones provisorios: uno de hombres y otro de mujeres, con capacidad para 60 enfermos cada uno. Se ha adquirido el material en licitación y se construye con personal de los talleres de carpintería y herrería del Hospital.

Al lado de ellos se ha construido un refugio con comedor, baños y letrinas, para uso de los asilados que ocupan ambos pabellones provisorios (de hombres). Están construidos de material con su piso de mosaico, rodeados de vereda y unidos también por veredas a los pabellones respectivos.

NOSOCOMIO

SALAS «DOCTOR MAURICIO A. KORN» Y «DOMINGO D. ECHÁNIZ»

Estas salas han sido pintadas al aceite.

El movimiento es el siguiente: Enfermos asistidos, 408, con los distintos diagnósticos consignados a continuación:

Papilomas	6
Adenitis	5
Hernia inguinal	14
Quiste hidático	4
Úlcera de estómago	5
Herida infectada pie	27
Carbunco	2
Sífilis	49
Nefritis	11
Hemiplegia	7
Blenorragia	55
Dispepsia	12
Osteo mielitis	5
Herida infectada mano	36
Bacilosis	8
Parálisis general progresiva	3
Apendicitis	7
Asma	2
Sin manifestaciones	34
Herida globo ocular	6
Reumatismo	10
Fiebre tifoidea	8
Hemorroides	6
Cirrosis hepática	3
Arterioesclerosis	3
Várices	8
Miocarditis	9
Eczema	8
Fracturas	7
Hidropesía	2
Ciática	4
Fimosis	3
Neumonía	17
Diabetis	1

Cáncer	4
Sarna	4
Lumbago	3
Difteria	2
Hidrocele	3
Tétano	1
Total	408

SALA «DOCTOR JULIÁN AGUILAR»

Enfermas asistidas, 103, con los siguientes diagnósticos:

Sin manifestaciones	23
Bacilosis	6
Herida infectada mano	10
Blenorragia	6
Metritis	15
Enterocolitis	3
Fiebre tifoidea	2
Osteomielitis	1
Abcesos	2
Miocarditis	1
Sífilis	13
Quiste hidático	1
Litiasis biliar	1
Neumonía	6
Gripe	2
Herida infectada pie	3
Lumbago	3
Meningitis	3
Histerismo	2
Total	103

PABELLÓN «CHARCOT»

Se construirá un nuevo pabellón. Además, ya ha sido sancionada la cantidad de pesos necesaria para la construcción del «Open Door» con murallas independientes que permitirá entonces hacer una clasificación de los enfermos, circunstancia que hoy no puede hacerse ampliamente por la aglomeración de los pabellones.

Será el único «Open Door» de mujeres del país, donde las enfermas podrán diseminarse ampliamente por toda el área comprendida entre las paredes, que abarcará una extensión de 8 manzanas aproximadamente.

IGLESIA

Se ha pintado todo el edificio interior y exteriormente, este último al aceite. También ha sido pintado el techo totalmente y se ha edificado en material, cuarto de baño y water-closet, en reemplazo del que existía, construido en madera y anticuado.

Para esta dependencia se han adquirido diversos elementos necesarios para su funcionamiento.

Se construirá en material la nueva Iglesia, cuyos planos están confeccionados ya y actualmente se está tramitando la adquisición de un altar lateral, que vendrá a llenar una necesidad en la Iglesia que existe hoy en el Hospital.

El movimiento religioso habido, se descompone así:

Casamientos, 6; bautismos, 64.

Además, el Capellán ha llenado la misión que le asigna el Reglamento con respecto a los asilados de este establecimiento.

COLONIAS AGRÍCOLAS

Componen esta Sección las colonias: «Regis», «Magnan», «Maudsley», «Griesinger», «Lasegue», «Morel», «Uriarte», «Pinel» y «del Carril».

También en los pabellones «Connolly», «Meléndez», «Esquirol», «Lombroso» y «Enfermería A. Korn», se efectúan algunas prácticas agrícolas, si bien es cierto que con mucha menos intensidad que en las primeras, por su no condición de colonias agrícolas propiamente dichas. El total aproximado de asilados que se dedican a estas tareas es de 370.

Téngase en cuenta que hay muchas dependencias cuya población no es apta para esta clase de labores (pabellones «Esquirol», «Connolly» y «Meléndez»). En el primero, los asilados son retardados o idiotas, a los que no se les puede exigir un trabajo eficiente, lo mismo a los del pabellón «Connolly» (manicomio cerrado), y a los del «Meléndez» (pabellón de admisión), cuya aptitud para el trabajo no está bien definida, por ser enfermos de reciente internación. La po-

blación de la Colonia «Regis» y «Maudsley», en su mayoría también son inaptos para el trabajo agrícola; la de la primera la forma un buen número de ancianos, y en la segunda son en su totalidad epilépticos. No obstante estas circunstancias, se han realizado algunos cultivos y que aunque en pequeña escala, no dejan de proporcionar sus beneficios.

Sección Huerta:

1 Asistente Encargado. Personal: 8 asilados. Superficie cultivada, 36.280 metros cuadrados.

Esta Sección provee de hortalizas a las cocinas primera y segunda del establecimiento, y en ella trabajan asilados pertenecientes a la Colonia «Lasogue», en cuya jurisdicción se halla comprendida. Se construyó una pileta de mampostería con capacidad para 6000 litros de agua, que se utiliza para el lavado de los productos y para riego. Además, se efectuó un nuevo trazado y se confeccionó otro cerco vivo, para reparo de la parte que ocupan los almácigos.

Se cultivaron:

	m ²
Espárragos	600
Zapallo de tronco	900
Patata	2.400
Repollo	16.000
Cebolla	9.600
Ajo	1.500
Tomate	680
Ají	1.200
Puerro	400
Apio	150
Porotos	800
Lechuga	450
Zanahoria	600

Sección Chacra:

Personal: 1 Cabo Encargado, 1 Asistente Ayudante y 4 asilados. Superficie cultivada: 28 hectáreas, 34 áreas.

Cultivos:

	m ²
Alfalfa (Colonia «Pinel»)	26.950
Alfalfa (Colonia «Morel»)	37.500
Maíz morocho (cuadro A)	16.800
Maíz amarillo (cuadro B)	34.400
Maíz amarillo (Colonia «del Carril»)	12.400
Maíz amarillo (Chacra «Cabred»)	100.000
Sorgo (maíz de guinea) (triángulo)	32.000
» » (Colonia «Morel»)	8.000
» » (Colonia «del Carril») ...	8.200
» » (Colonia «Uriarte»)	7.150

Además, el personal de esta Sección efectuó el corte, rastillaje, hacinamiento y emparve, de tres cosechas de alfalfa (inclusive los alfalfares viejos de la colonia Pinel, con una superficie de 8 hectáreas, 56 áreas y 80 centiáreas), los trabajos culturales de las sementeras de maíz, sorgo, etc. (carpidas y aporques en las épocas oportunas), y es el encargado de efectuar el transporte de materiales y víveres, desde la estación del Ferrocarril al establecimiento, tarea que realiza dos veces por semana.

La Granja:

Comprende esta Sección, ubicada en la Colonia «Morel», la porqueriza, gallineros, conejeras, apriscos, etc. También se encuentra en ella el taller de escobería.

Remisión de productos a las correspondientes dependencias del Hospital:

Huevos, docenas	327
Lechones	75
Pavos	12
Gallinas y pollos	97
Patos	21
Conejos	20
Corderos	4

El taller de escobería remitió a la despensa del establecimiento 2374 escobas. Se obtuvieron 112 kilos de lana, que fueron remitidos a la colchonería, y se faenaron 8 cerdos, cuya factura se destinó para todas las cocinas del Hospital.

Sección Jardín:

Personal: 1 Jardinero Encargado y 8 asilados. Superficie cultivada, 2 hectáreas.

En esta Sección se ha trabajado intensamente durante estos últimos años, y es así como cuenta con una hermosa colección de plantas de ornamentación, especialmente de rosales, que ha merecido el elogio de cuantas personas la han visitado. Efectivamente, se ha procedido a la reproducción de esta especie, llegando a contar en su colección con un número considerable de variedades seleccionadas. La obtención de éstas se hizo por canje de yemas y estacas de algunos jardines de La Plata, especialmente el del doctor Moisés Jérez y de los del Parque Saavedra.

Provee esta Sección de las plantas florales y de adorno, a los diversos jardines que ornamentan a los pabellones y colonias del establecimiento, y en varias oportunidades se han adquirido plantas y semillas que no contaba en sus colecciones. Se hizo recolección de semillas y reproducción de plantas por todos los métodos. También se combatieron las plagas que afectan las especies florales.

Sección Vivero:

Personal: 1 Asistente Encargado y 7 asilados. Superficie cultivada, 2 hectáreas.

Es la Sección que provee de plantas y árboles a las diversas dependencias del establecimiento. En ella se han confeccionado almácigos de las esencias forestales más comunes y efectuado trasplantes, repicados, limpiezas, podas, destrucción de plagas, recolección y limpieza de semillas, y el personal se encarga también de la conservación de calles y caminos.

CULTIVOS

	m ²
Hortícolas:	
Batata	49.878
Coliflor	17.788
Repollo	67.875
Ajo	4.000
Patata	42.174
Zapallo	54.125
Tomate	6.496

	m ²
Sandía	5.280
Melón	5.320
Cebolla	16.308
Maíz dulce	22.413
Zapallo tronco	2.400
Apio	1.300
Porotos	12.139
Arvejas	13.204
Ají	1.878
Puerro	634
Zanahoria	951
Nabo	660
Salsifí	216
Chícharos	427
Garbanzos	256
Berenjena	328
Espárrago	600
Lechuga	750
Condimenticias	1.500
Industriales:	
Tabaco	37.726
Sorgo	55.350
Maní	9.076
Forrajeras:	
Alfalfa	64.450
Remolacha forrajera	240
Cebada forrajera	40.000
Cereales:	
Maíz morocho	16.800
Maíz blanco	146.800
Forestales:	
Plantas y árboles forestales diversos (viveros)	70.000
Frutales:	
Monte frutal: Durazneros, Perales, Ciruelos, Manzanos, Naranjos, Limoneros, Nísperos, etc.	40.000

Donación de plantas y semillas:

A su solicitud y sin distraer las necesidades del Establecimiento, se han hecho durante el año las siguientes donaciones de plantas y semillas:

A Escuela Normal de Maestros Rurales (Los Hornos):

Plátanos	50
Alamos plateados	10
Casuarinas	20
Moreras	20

A Municipalidad de La Plata:

Fénix	20
-------------	----

A Sección Orientación Agrícola de la Dirección General de Escuelas de la Provincia:

Forestales en colección	50
Semillas variadas	kilos 5

A Swift Golf Club:

Ligustros	300
-----------------	-----

A Cuerpo «Guardia Especial» de La Plata:

Plantas ornamentales variadas	50
-------------------------------------	----

A Jefe Estación Ferrocarril Sud de Melchor Romero:

Ligustros	150
-----------------	-----

A Jefe Estación Ferrocarril Sud, J. Hernández:

Plantas forestales varias	30
---------------------------------	----

Parroquia General Belgrano:

Plantas Thuya en macetas	8
--------------------------------	---

Colegio Agustiniano, Buenos Aires:

Plantas Thuya en macetas	8
--------------------------------	---

Regimiento de Granaderos a Caballo:

Araucarias	38
Rosales	20
Thuyas	34
Palmeras	4
Cicas	2
Cedrones	2
Geráneos	2
Ligustros	1000
Violetas surtidas (cajones)	1

A vecino señor Juan M. Romano:

Ligustros plantas 600

A vecino señor Antonio T. de Larrañaga:

Arces plantas 20

A vecino señor Miguel Luis Morales:

Ligustros plantas 600

A vecino señor José A. Posca:

Rosas plantas 45

A vecino señor Anselmo González (hijo):

Fénix 5

Rosales 15

Ligustros 300

A vecino señor Silvino Vallina:

Plantas ligustro 100

Naranja trifoliado 20

Palmeras 3

Rosales 15

Plátanos 15

A vecino señor Basilio Díaz:

Ligustro plantas 50

A vecino señor Luis A. Galli:

Ligustro plantas 150

Eucaliptus plantas 5

AUMENTOS

Los empleados han sido beneficiados con un aumento en sus sueldos. A los superiores se les ha devuelto el 10 por ciento que se les descontaba desde el año 1912, por decreto del Poder Ejecutivo, por razones de economía.

El empleado que gana menos, tiene 90 pesos de sueldo. Hasta el año pasado estos ganaban pesos 40 y 70 y actualmente se han creado los puestos de Cabos de Pabellón y Cabos de Cirugía.

JUBILACIÓN

Existe el proyecto de beneficiar a los Empleados del Hospital con la Ley que permite se les compute año y medio por uno, por el peligro que emerge del contacto con alienados impulsivos y el mismo carácter del ambiente hospitalario.

Para este año se construirán dos colonias agrícolas más, con capacidad para 88 enfermos en total; de manera que estas dos colonias y 2 pabellones, darán una capacidad de 207 camas más.

VISITAS

Las visitas a este Hospital han sido frecuentes. Todas han podido apreciar la labor progresista realizada día a día. En los últimos días, antes de la sanción del Presupuesto vigente, el Hospital recibió la visita de la Comisión de Presupuesto de la Cámara de Diputados.

AMPLIACIÓN

El suscripto, inició un expediente, a raíz de un ofrecimiento de tierras vecinas y linderas al Establecimiento. Esta Dirección propició este expediente, pues el ensanche es indispensable, especialmente para darle más alcance al cultivo de la tierra, que tiene dos fines fundamentales; uno psicoterápico: la distracción y ejercicios físicos y otro económico: recursos (verduras, etc.).

AGUA

En la Colonia «Morel» fué colocada una bomba hidráulica (adquirida en pesos 135 moneda nacional) y en la Colonia «Uriarte» se colocó un cilindro de hierro en la bomba de mano.

Todas las Colonias y Salas han sido pintadas nuevamente este año.

RECREOS

Se ha construído una cancha de Foot-Ball para exparcimiento de los empleados y se ha solicitado su adhesión al Comité de Deportes de la Provincia.

Carpintería. — Esta importante sección del Hospital se halla atendida por un Jefe, dos empleados y tres alienados. Ha experimentado gran adelanto en su capacidad productora, merced a la transformación y ampliación del local y a que se le ha proveído de maquinarias y elementos modernos.

El salón que ocupaba se amplió hasta dar una superficie total de 130 metros cuadrados, o sea el doble de lo que poseía antiguamente, haciéndose para ello la correspondiente mampostería, revocada y pintada, piso, instalación de luz y teléfono. Trabajan en ella 6 bancos y posee maquinarias movidas eléctricamente, cuyo detalle se da más adelante.

Para darle la energía motriz necesaria, hubo necesidad de tender un cable desde la Usina Central y en una extensión de 200 metros aproximadamente, colocar un dínamo de 4 $\frac{1}{4}$ H. P. con su correspondiente tablero, una transmisión de 10 metros, 40 milímetros, 6 cojinetes y 8 poleas. Esta instalación acciona una barrenadora-escopladora adquirida hace poco por la suma de 350 pesos moneda nacional, una sierra circular con mesa y caballete, construída en el Hospital y con materiales usados en su mayoría y un torno. Todas estas instalaciones están dotadas de su correspondiente resguardo y barandas para evitar en lo posible accidentes.

En este taller se construyen muebles, puertas, ventanas, cabriadas, marcos de puertas, cajones fúnebres, etc., y en general todo lo concerniente a reparaciones y obra en madera, siendo su producido aplicado exclusivamente dentro del Hospital y para el uso de los asilados.

Toda obra que sale de la carpintería debe llevar impreso a fuego un sello que dice así: «Construído en los talleres del Hospital Melchor Romero». A continuación se detallan los trabajos efectuados durante el año en curso.

a) *Muebles.* — Guardarropas para las colonias «Del Carril», «Uriarte» y «Pinel».

Mesa para laboratorio, con 24 cajones, 4 puertas y estantería de cristal.

· Armario para la sala de Cirugía.

Mueble guarda-valores para la secretaría.

Ropero para las empleadas del pabellón «Charcot».

Dos mesas de luz, dos roperos, mesa grande comedor y mesa pequeña para empleados, mesa de caballete, 4 bancos con destino a la colonia «Del Carril».

Dos biombos de cinco hojas para nosocomio y enfermería del pabellón «Lombroso».

b) *Útiles.* — Construcción de dos vagonetas para pasajeros, construcción de 6 escaleras (dos de podar).

Construcción de 25 carretillas de mano.

c) *Obras.* — Construcción de 4 ventanas del pabellón «Lombroso».

Construcción de puertas, ventanas, marcos, banderolas, para la colonia «Del Carril» y refugio de la misma.

Construcción de marcos y puertas de cedro para el pabellón de Cirugía, habitación del médico, del cabo de cirugía y ayudante de farmacia, waterclosets y baños correspondientes.

Construcción de 13 marcos puertas y ventanas del pabellón «Connolly» y su refugio.

Construcción total del pabellón Provisorio número 2, cuyo detalle se encuentra aparte.

Construcción de dos portones y dos puertas vidrieras para el taller de carpintería, de una puerta grande para la chacra de 30 bancos nuevos con destino al pabellón «Charcot», de postigos para tres puertas en el mismo.

Construcción de 200 ataúdes en pino Paraná.

d) *Reparaciones.* — Del guardarropa de la Enfermería «A. Korn», de las mesas de carnicería y cocina, de la estantería, vidriera y mostrador de la farmacia, de palas y bizcocheras en la panadería, y multitud de pequeños arreglos en moviliarios, puertas y ventanas. Arreglo de los dos coches, furgón fúnebre, carros, chatas y sulky del Hospital.

Herrería. — También ha sido objeto de reparación, limpieza y provisión de material moderno para su más eficaz desempeño. Es atendido por dos empleados y cuatro asilados; actualmente dispone en previsión de un futuro próximo, de una instalación eléctrica motriz.

Aparte de multitud de reparaciones y pequeños trabajos del ramo, se ha ocupado esta dependencia de los siguientes trabajos:

Construcción de canaletas y caños de desagüe para la colonia «Del Carril» y su refugio y para el pabellón de Cirugía.

Construcción de 20 ollas con tapa, para el transporte de la comida, de 4 rejas para el pabellón «Lombroso», de 1 columna para la línea eléctrica de la colonia «Morel».

Reparación de los molinos de las colonias «Morel» y «Pinel»; colocación de calentales en la colonia «Esquirol» y pabellón «Lombroso»; arreglo de la máquina de picar tabaco; construcción de rieles, gancheras y mesa de hierro para la cámara frigorífica; reparación de unas 200 camas; construcción de un depósito para agua, de 1000 litros; arreglo de carros, coches, sulky, arados, carro aguatero, rastras y rejas.

Construcción de regaderas, baldes y tarros para leche. Herrado de los caballos del Establecimiento, en cantidad de 30 mensuales aproximadamente.

Electricidad. — Por esta sección se han hecho durante el año pasado, los siguientes trabajos:

Instalación embutida de luz y timbres en la sala de Operaciones, de Curaciones y Odontología, de Esterilización, de rayos X, del Laboratorio, baño de la Dirección y Consultorio Externo.

Instalación completa sobre grapas de hierro, colocación de un teléfono y de una línea aérea de 1000 metros en la colonia «Del Carril», Instalación completa en el pabellón Provisorio número 1 y en el nuevo comedor de la Dirección.

Colocación de 6 focos nuevos; instalación de un motor y de luz en la cámara frigorífica; reparación y renovación de líneas, llaves, etc. en el pabellón «Charcot», «Lombroso», colonia «Morel», cocina y panadería.

Reparaciones varias en los aparatos telefónicos e instalaciones en general.

Zapatería. — Se halla atendida esta sección por un profesional, quien tiene a su cargo dos asilados, y al cual se abona por confección a razón de pesos 1,40 moneda nacional el par de botines.

Ha entregado durante el año fenecido 1272 pares de botines, habiéndose abonado por ello la suma de pesos 1780,80 moneda nacional en concepto de jornales, e insumido por adquisición de materias primas la cantidad de pesos 5304,36 moneda nacional.

Teniendo en cuenta esas cantidades, viene a resultar el precio de costo al Hospital, de pesos 5,56 moneda nacional por cada par de botines confeccionados en excelente cuero amarillo,

cosidos a mano y bien terminados. Aparte de esto, el taller efectúa multitud de reparaciones en calzado usado y aprovecha en lo posible el material de deshecho en las nuevas confecciones.

Usina. — Atendida por un jefe de usina, tres maquinistas y un mecánico. Ha intervenido esta dependencia en las siguientes obras: Colocación de 430 metros de cañería 1 $\frac{1}{4}$ para agua, hasta la colonia «Del Carril»; de 230 metros de caño para agua 3 $\frac{1}{4}$ hasta los gallineros de la colonia «Morel»; de 125 metros de caño para agua 1" en la quinta; colocación de baños y waterclosets en la colonia «Del Carril»; instalación de baños y calefón en la Dirección; de aparatos para agua hervida, caliente y fría, en el pabellón de cirugía; de baños, waterclosets y calental en el pabellón «Connolly»; de un lavatorio con su desagüe en la enfermería «A. Korn»; instalación de un tanque para agua, de 10.000 litros, con 240 metros de caño de 1" sobre la calle central de las colonias viejas; colocación de 36 metros de caño de 4" para la cocina general y de 7 $\frac{1}{2}$ metros de chimenea para la caldera de la misma; instalación de una heladera con su correspondiente serpentina en el comedor de la Dirección; instalación de fuerza motriz en la carpintería y herrería; colocación de dínamo y transmisiones; colocación de un convertidor y un transformador para rayos X; ajuste general del motor Otto, de 10 caballos, de la usina, y de 4 caballos, en la panadería; cambio de cilindro y ajuste en el molino de la colonia «Morel»; colocación de una bomba en la pileta de la colonia «Uriarte»; ajuste del motor «Triunfo»; colocación y arreglo de canillas, baños y waterclosets en las distintas reparticiones del Hospital.

HIGIENE

En general, el estado higiénico y sanitario es muy bueno, no habiéndose registrado un solo caso de enfermedades infecciosas entre la población de asilados. Como contraste, ha habido entre los empleados 4 casos de tifoidea, todos ellos adquiridos fuera del establecimiento y en sus períodos de permanencia extrahospitalaria.

El agua de consumo se encuentra en muy buenas condiciones de potabilidad, siendo analizada periódicamente, sin que se haya podido encontrar contaminaciones, que por otra

parte son prevenidas con la vacunación antitífica que se realiza rigurosamente entre la población de asilados. Se suministra el agua en la cantidad de 500 a 600.000 litros diarios, según las épocas, lo que da un promedio de 300 litros por persona o sea una cifra óptima en relación a lo que señalan los tratadistas.

La alimentación se halla asegurada con una abundante provisión de carne especial de primera clase, y de pan confeccionado con harina «Especial» y «00», siendo completada con verduras, etcétera, en la forma que más adelante se detalla, y permite ofrecer al alienado y al enfermo común la ración amplia a su condición de trabajador, de recluso o de enfermo en cama y se traduce su calidad y cantidad en el buen aspecto físico general de la población del establecimiento, el aumento de peso, a veces desproporcionado, de los enfermos.

La cocina ha establecido un menú semanal fijo, en cuya confección intervienen los siguientes materiales:

Carne «Especial» de primera, 700 kilos diarios; harina «Especial», 8 bolsas diarias; harina «00», 1; leche, 750 litros diarios; azúcar molida, 45 kilos diarios; arroz «Glacé», 70; trigo pelado, 35; porotos secos, 40; yerba, 25; fideos blancos y amarillos, 200; maíz pisado, 50; harina de maíz, 30; sémola, 15; mondongo, 25; repollos, 200; papas, 220; choclos, 200; tomates, 40; cebollas, 20; zapallos, 10.

CAMAS Y ROPAS

Mediante las correspondientes licitaciones públicas, se han adquirido durante el año las ropas y camas que figuran detalladas en el inventario general, en la cantidad suficiente para mantener completo el ajuar del asilado. Podemos citar como dato ilustrativo la adquisición de 242 camas de hierro esmaltado, con elástico «Imperial», adaptada especialmente a las necesidades particulares de la población hospitalaria, que ha servido de modelo para que una importante casa de la Capital Federal la haya incluido en su catálogo con el título de «Cama tipo Hospital Melchor Romero». Actualmente han desaparecido por completo las camas viejas en el Hospital y se poseen en reserva las necesarias para habilitar un nuevo pabellón provisorio. Además de esto, con el objeto

de amueblar otros pabellones a construirse durante el año y renovar las que se encontraran en malas condiciones, está en trámite la adquisición de otras 245 del tipo mencionado más arriba.

El taller de costura, con su personal fijo de empleadas y asiladas y el personal móvil de costureras que se toma en ciertas épocas del año, ha contribuído eficaz y económicamente, mediante la confección de las prendas de vestir que se detallan:

Sábanas	140
Trajes azules	20
Delantales impermeables	3
Guardapolvos	9
Calzoncillos	1391
Toallas	376
Fundas	5
Delantales azules	8
Delantales cocinero	6
Mortajas	111
Batones	1991
Camisas de hombre	3126
Camisas de señora	816
Calzones	620
Fundas	460
Forros de colchón	10
Camisones	33
Saco cocinero	1
Impermeables	12
Compresas	12
Total de piezas confeccionadas	9150

MEDIOS DE TRANSPORTE

Con el objeto de asegurar la rapidez y comodidad en la distribución de la comida, así como el transporte de materiales y el traslado de enfermos, se resolvió poner en buenas condiciones de funcionamiento la vía decauville que ya existía en el Hospital y se adquirió, mediante licitación privada, a la casa Staudt y compañía, en la suma de 1680 pesos, una vagoneta tractor marca «Cabeza de Zorra», con capaci-

dad de arrastre hasta 18.000 kilos, a la cual se pueden acoplar dos vagonetas para pasajeros construídas en el Hospital, una vagoneta para el transporte de carne y el número de equipos que fueran necesarios para la conducción de materiales, etcétera. Asimismo se solicitó autorización para adquirir cantidad de riel, con objeto de prolongar las vías hasta la colonia «Del Carril».

Se ha procedido al ajuste y pintura del automóvil «Ford» del Hospital, en la casa Guzzetti; a la pintura y reparación de los coches, chatas y carros de servicio. En agradecimiento a atenciones tenidas con una enferma, un pariente de ella ha donado para uso del Hospital una yunta de caballos.

OBRAS SANITARIAS

Como complemento de los cuidados que se tienen en la provisión de agua, alimentos, etc., se presenta el problema del alejamiento de los residuos, asunto de capital importancia en un Establecimiento de la población de éste.

Aparte de las obras domiciliarias, ejecutadas rigurosamente en cada nueva construcción, está en vías de cumplimiento un vasto proyecto de cañerías de cemento armado destinadas a suprimir las zanjas abiertas que se encontraban por todo el Hospital y que servirán en un futuro como base para establecer un sistema cloacal. Actualmente se han tendido 216 metros lineales practicándose con objeto de asegurar la limpieza una cámara de material con su tapa de cemento cada 20 metros. De esta manera se ha suprimido la zanja que corría entre los pabellones «Connolly» y «Del Carril» y por otro ramal se recogen las aguas pluviales y los residuos del pabellón «Charcot», del «Connolly» y de la Enfermería «A. Korn».

CAMINOS

Se ha continuado la obra de mantener y hacer nuevos caminos entre las distintas dependencias del Establecimiento, mediante carpido, abovedamiento, construcción de alcantarillas, etcétera. Se han colocado 5 portones de hierro de 6 metros de luz, con sus pilares de mampostería, en los distintos puntos de acceso a las avenidas del Hospital.

CONSTRUCCIONES

Durante el año ha sido activísima la tarea desarrollada en materia de construcciones, ocupándose los operarios en la terminación de la Colonia «Del Carril» y en el levantamiento de obras complementarias de las distintas reparticiones del Establecimiento.

En el pabellón «Connolly» se ha emprendido y está por terminarse la obra de refección total y transformación; para ello se ha hecho el revoque, cambio de pisos, construcción de vereda de mosaico, de dos piezas para empleados, de cuartos de baño, waterclosets y lavatorio. A unos 30 metros del edificio central se ha construído, de acuerdo con la norma que hoy se sigue, un refugio de material revocado externa e internamente con su piso y vereda de mosaico, que servirá para la permanencia durante las horas del día.

Terminada la obra, se procederá a la demolición del muro que actualmente circunda el pabellón «Connolly», transformándolo en un local abierto como todos los demás y desapareciendo así el antiguo cuadro.

CÁMARA

En la cámara frigorífica debió hacerse la obra de mampostería necesaria para cerrar el local de enfriamiento y construir las bases de las maquinarias.

DIRECCIÓN

El pabellón ocupado por la Dirección continúa siendo objeto de reformas tendientes a modernizarlo y ampliar su capacidad. Una de sus alas ha sido ya rebocada en imitación piedra, se han cambiado marcos y puertas, se ha renovado el cuarto de baño, colocándole piso de mosaico lustrado y actualmente se está procediendo a la erección de un nuevo local para comedor, la habitación del médico interno, baño y otras dependencias para empleados.

CIRUGÍA

Se terminó el servicio de cirugía, que ha quedado como un modelo entre los de su género, por su amplitud, distribución, materiales empleados, iluminación, etc. Cuenta, como hemos dicho en otras ocasiones, de sala de operaciones, sala toilette, sala de esterilización, departamento de curaciones y odontología, laboratorio y rayos X.

REFUGIO

Para servir de refugio a los asilados de los pabellones provisionarios números 1 y 2 se está terminando un edificio dotado de baños, waterclosets y vestíbulo; que ocupa en total una superficie de 60 metros cuadrados. Aparte de esto y como se enumera en otras secciones, han debido levantarse galpones, construir portones, fundamentos para la nueva caldera de la cocina, ampliar el taller de carpintería y herrería, etc.

PINTURA

Los pintores del establecimiento han procedido a la pintura de todos los edificios, han practicado diversos empapelamientos (Charcot, Consultorio Externo), han intervenido en la pintura de coches y carros, muebles, etc.

BIBLIOTECA

Ha recibido gran impulso la Biblioteca del Hospital, habiéndose enriquecido con numerosas obras de Psiquiatría y de Medicina y Cirugía general y cuyo detalle figura en el inventario general. Posee actualmente 189 volúmenes entre obras, fascículos, revistas, etc.

En la revista de «Criminología Psiquiatría y Medicina Legal» en los números correspondientes a septiembre y octubre de 1923 y enero y febrero de 1924, han aparecido artículos de orden psiquiátrico y médico legal titulados: «Actos criminales de alienados», «Los perseguidos perseguidores» y «Estudio estadístico de la parálisis general progresiva en el Hospital Melchor Romero», escritos en colaboración por el Director y Subdirector del Establecimiento.

MARZO 1º DE 1923 A FEBRERO 29 DE 1924

Mes	Entradas					Altas				Fallecidos				Fugados		
	Av.	Am.	Cv.	Cm.	Total	Av.	Am.	Cv.	Cm.	Av.	Am.	Cv.	Cm.	Av.	Am.	Total
Marzo	44	18	39	18	119	15	4	27	8	10	9	1	1	11	—	86
Abril	39	18	34	8	99	14	6	35	12	13	5	3	—	6	—	94
Mayo	34	10	29	8	81	15	6	35	2	6	6	—	1	13	2	86
Junio	55	15	29	9	108	16	3	30	7	13	2	2	1	11	—	85
Julio	45	18	33	6	102	22	17	23	10	14	8	4	—	10	1	109
Agosto	44	18	21	5	88	13	2	30	6	10	8	1	1	5	—	76
Septiembre	32	17	23	3	75	19	4	21	4	4	9	1	1	4	—	67
Octubre	53	14	39	13	119	12	10	26	9	9	2	—	—	9	—	77
Noviembre	43	13	47	7	110	25	7	41	6	5	3	1	1	11	—	100
Diciembre	49	22	38	10	119	30	4	39	9	8	4	4	—	11	1	110
Enero	53	16	46	15	130	19	3	30	7	5	4	3	1	10	—	82
Febrero	37	18	28	2	85	21	4	47	8	7	5	3	—	11	—	96
Totales	528	197	406	104	1235	221	70	374	88	104	65	23	7	112	4	1068

NÚMERO DE ENFERMOS INGRESADOS DESDE MARZO 1º DE 1923 HASTA FEBRERO 28 DE 1924
Y SUS RESPECTIVAS PROCEDENCIAS

La Plata	652
Adolfo Alsina	3
Alberti	2
Avellaneda	15
Ayacucho	2
Azul	19
Bahía Blanca	42
Balcarce	16
Baradero	6
Bartolomé Mitre	4
Bolívar	10
Bragado	3
Campana	5
Colón	3
Cañuelas	3
Carhué	1
Carlos Tejedor	2
Carlos Pellegrini	1
Carlos Casares	7
Carmen de Areco	2
Caseros	3
Castelli	3
Capital Federal	18
Coronel Brandsen	29
Coronel Dorrego	2
Coronel Pringles	5
Coronel Suárez	17
Coronel Vidal	3
Chacabuco	3
Chivilcoy	4
Chascomús	4
Dolores	11
Esteban Echeverría	1
Exaltación de la Cruz	2
General Alvear	7
General Belgrano	5
General Alvarado	2
General Arenales	2

General Guido	1
General Lavalle	1
General Madariaga	5
General Paz	2
General Sarmiento	2
General Viamonte	2
General Villegas	3
General Pintos	2
González Chaves	2
Guaminí	3
Juárez	5
Junín	7
Las Flores	9
Las Heras	1
Laprida	2
Lincoln	17
Lomas de Zamora	7
Leandro N. Alem	2
Lobería	7
Lobos	6
Luján	2
Magdalena	8
Maipú	2
Marcos Paz	2
Mar del Plata	19
Matanza	6
Mercedes	2
Merlo	4
Morón	4
Navarro	8
Necochea	7
Nueve de Julio	18
Olavarría	12
Pehuajó	10
Pilar	2
Pergamino	4
Puan	2
Quilmes	17
Rauch	2
Ramallo	3

	991
Rivadavia	1
Rojas	3
Saavedra	8
Saladillo	14
Salliqueló	1
Salto	1
San Andrés de Giles	4
San Antonio de Areco	2
San Fernando	2
San Isidro	1
San Martín	3
San Nicolás	5
San Pedro	6
San Vicente	5
Suipacha	1
Tandil	10
Tornquist	6
Trenque Lauquen	4
Tres Arroyos	7
Veinticinco de Mayo	4
Villarino	1
Zárate	5
Provincia de Santa Fé	1
Provincia de Mendoza	1
	1235

ENFERMOS DE CADA NACIONALIDAD INGRESADOS AL HOSPITAL
DESDE EL 1º DE MARZO DE 1923 HASTA EL 29 DE FEBRERO DE 1924

Argentinos	639
Albaneses	1
Alemanes	5
Arabes	13
Armenios	3
Austriacos	20
Belgas	4
Bolivianos	1
Búlgaros	3
Brasileños	5
Chilenos	4
Chinos	1

Dinamarqueses	4
Españoles	188
Franceses	33
Griegos	3
Ingleses	5
Irlandeses	1
Italianos	205
Japoneses	1
Mejicanos	1
Polacos	1
Peruanos	6
Portugueses	8
Rusos	29
Suizos	5
Checoslovacos	3
Turcos	18
Uruguayos	25
	<hr/>
	1235

ESTADÍSTICA DE PROFESIÓN, OFICIO U OCUPACIÓN ACTUAL
MARZO 10 DE 1923 - FEBRERO 29 DE 1924

Abogados	1
Albañiles	19
Alambradores	1
Agentes de Policía	9
Agricultores	32
Ayudantes de Farmacia	1
Bomberos	12
Comisionistas	1
Confitero	1
Carteros	1
Comerciantes	21
Cocheros	2
Canasteros	3
Carniceros	4
Cocineros	11
Carpinteros	9
Chofers	8
Electricistas	3
Escribanos	1
Empleados	48

Estudiantes	3
Empleados ferrocarril	3
Entraineurs	1
Foguistas	7
Frentistas	1
Hojalateros	2
Herreros	9
Jornaleros	525
Joyeros	2
Hacendados	4
Lavanderas	3
Linotipistas	1
Loneros	1
Lecheros	2
Mecánicos	6
Maquinistas	6
Mosaístas	1
Marinos	4
Médicos	1
Maestras	4
Modistas	3
Muebleros	1
Músicos	5
Ordenanzas	3
Panaderos	16
Peluqueros	3
Peritos mercantiles	3
Pescadores	4
Pintores	19
Quehaceres domésticos	175
Rentistas	1
Sastres	5
Servicios domésticos	96
Sin profesión	122
Talabarteros	3
Tamberos	5
Telegrafistas	1
Tipógrafos	4
Zapateros	12
	<hr/>
	1235

ESTADÍSTICA COMPARATIVA DE «ENTRADAS», «ALTAS» Y «FALLECIDOS»

Años	Entradas	Altas	Fallecidos
1884	259	214	43
1885	442	370	63
1886	444	380	55
1887	272	153	54
1888	346	237	62
1889	384	295	69
1890	464	270	87
1891	352	284	51
1892	389	325	55
1893	362	287	62
1894	343	263	68
1895	193	159	29
1896	131	108	28
1897	198	170	91
1898	292	222	44
1899	595	428	116
1900	739	559	107
1901	898	716	155
1902	905	726	148
1903	912	697	145
1904	865	689	167
1905	809	610	172
1906	773	647	141
1907	965	779	176
1908	868	696	128
1909	913	761	142
1910	1119	877	163
1911	1187	929	180
1912	1109	908	161
1913	1132	841	187
1914	1327	983	277
1915	1278	987	273
1916	1439	1100	285
1917	1367	1150	265
1918	1463	1281	248
1919	1111	927	211
1920	770	596	194
1921	927	634	204
1922	1133	789	212
1923	1235	869	199

Las «Altas» comprenden: «Altas» otorgadas por los señores médicos, «Altas» a pedido de la familia, tutores, encargados, etc., fugas y fallecidos.

HABILITACIÓN DEL MINISTERIO

El crecimiento de las actividades encomendadas a las distintas reparticiones del Ministerio ha provocado un aumento proporcional de las tareas que incumben a este organismo, llamado a atender las necesidades económicas de aquéllas.

NÓMINA DE DEPENDENCIAS CUYOS PAGOS ATIENDE
LA HABILITACIÓN

1º *Gabinete del Ministerio.* — En él están incluídas las oficinas de Expropiaciones y la del Asesor Técnico encargado de las obras del Mercado General de Haciendas y Cámaras frías de Avellaneda.

2º *Dirección General de Obras Públicas.* — Dependen de ella seis Divisiones:

- a) Dirección de Puentes y Caminos.
- b) Dirección de Hidráulica. etc.
- c) Dirección de Saneamiento y Obras Sanitarias.
- d) Dirección de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad.
- e) Dirección de Arquitectura y Construcción de Edificios.
- f) Dirección de Administración de la Rambla de Mar del Plata.

3º *Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias.* — Tiene las siguientes dependencias:

- a) Escuela de Avicultura de La Plata.
- b) Paseo del Bosque y Escuela de Floricultura.
- c) Vivero de Cazón.
- d) Vivero de Baradero.
- e) Escuela de Fruticultura de Dolores.
- f) Escuela Agrícola y Estación Experimental de Patagones.
- g) Escuela Granja Nicanor Ezeyza.
- h) Escuela de Fruticultura y Vivero del Delta.
- i) Vivero Dunícola de Miramar.

4º *Jardín Zoológico de La Plata.*

Dentro de marco tan dilatado desenvuelve su acción esta Oficina y si me detengo a dejar constancia en este documento

de la delicada y constante labor que ella realiza, es con el propósito de ilustrar el criterio de Vuestra Honorabilidad sobre la forma como se aplican las reglas de buena administración de los fondos puestos a disposición del Ministerio a mi cargo.

Las dependencias de la Dirección General de Obras Públicas exigen un programa de trabajo que no decae en días ni épocas determinadas. Las brigadas camineras de las diez Zonas en que está dividida la Provincia emplean numeroso personal administrativo y obrero cuyos sueldos y jornales se satisfacen por intermedio de los pagadores adscriptos a la Oficina, unas veces, y con los asignados a las Zonas, otras, debiendo atender también, con el mismo personal, el pago de las facturas por provisión de materiales, gastos de Oficina y de empleados, tanto en esta ciudad como en la Capital Federal y localidades de la Provincia.

Los establecimientos que dependen de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, situados en su mayoría en distintos partidos de la Provincia, se atienden igualmente con este personal.

A su rol de oficina pagadora agrega la Habilitación del Ministerio funciones de oficina receptora, pues a ella concurren los interesados para efectuar los pagos de los derechos de conexiones de cloacas y aguas corrientes que realiza la Dirección de Saneamiento y Obras Sanitarias; depósitos en garantía, de los constructores de aquellas obras; depósitos para obras de vialidad a los particulares, aprovechamiento de aguas y otros eventuales.

MESA DE IMPUTACIONES E INTERVENCIÓN

Corresponde a esta Sección todo cuanto se relaciona con la aplicación a sus procedimientos de los preceptos legales y reglamentarios.

Su personal debe estar perfectamente al tanto del movimiento general de la oficina: de las partidas en juego y a recibirse, conocer las disposiciones de la Ley de Contabilidad, Presupuesto vigente y reglamentación en vigor; él no tiene el mero rol mecánico de anotar en sus libros las facturas y demás documentos que en gran número ingresan diariamente, sino que debe comenzar por revisarlas para constatar si su confección y fondo se encuentran correctamente, para luego

acordar la imputación que debe dársele, verificando si la partida respectiva tiene saldo suficiente — si es que ha sido recibida — para recién entonces, en caso afirmativo, intervenirla cargándola a la que corresponda, previa consignación en el documento de la imputación para la firma ministerial.

Esto en el 99 por ciento de los casos, pues sólo el 1 por ciento restante representa el de pagos por expediente en que el Poder Ejecutivo da traslado a la Contaduría, la que se expide por la Sección correspondiente, aconsejando la imputación que viene, entonces, ya fijada en la resolución del Poder Ejecutivo.

Y para que este 99 por ciento de casos sea conocido en su real importancia, nada mejor que consignar aquí el movimiento anotado en la Sección durante el período que abarca esta memoria:

FACTURAS Y PLANILLAS DE SUELDOS Y JORNALES, ETC., INGRESADAS E INTERVENIDAS

Mes	Facturas ingresadas	Facturas intervenid.	Planillas ingresadas	Planillas intervenid.
1923 Mayo	519	601	305	319
» Junio	485	507	339	401
» Julio	618	539	381	392
» Agosto	683	633	401	431
» Septiembre	815	789	408	409
» Octubre	899	801	400	405
» Noviembre	900	785	398	353
» Diciembre	933	834	358	333
1924 Enero	1076	997	451	448
» Febrero	788	838	415	417
» Marzo	838	716	399	308
» Abril	1416	1018	432	414
Total.....	9970	9058	4687	4630

RESUMEN

Ingresos:		Intervención:	
Facturas	9 970	Facturas	9 058
Planilla... ..	4 687	Planillas.....	4 630
Total.....	14 657	Total.....	13 688

CAJA Y PAGO EN VENTANILLA Y EN EXTERIOR

Despachados los documentos en la Sección de que antes tratara, y firmada la orden de pago, pasan a la mesa de pagos, distribuyéndose según el lugar donde deban abonarse. Los créditos de la ciudad se abonan en la propia oficina y los restan-

tes en la localidad en que actúan los empleados u obreros o donde funcionan las casas de comercio, utilizándose para ello los pagadores que prestan servicios en la oficina o los que están destacados en los puntos de la Provincia fijados como cabeceras de Zona.

Se trata pues de la función más delicada: el manejo de fondos y a ello — sin descuidar lo restante — presta el personal de esta oficina preferente atención a fin de que los pagos se efectúen con la mayor celeridad, satisfaciendo las legítimas aspiraciones de los interesados y en salvaguardia del crédito del Estado.

Las cifras que paso a exponer sintetizan el giro global anotado durante los 12 meses de que vengo tratando:

MOVIMIENTO GENERAL DE FONDOS

Mes	Ingresos	Egresos
	\$ m/n	\$ m/n
Saldo al 10 de mayo de 1923	554 097,69	—
1923 Mayo	188 990,66	330 537,08
» Junio	460 447,14	538 591,90
» Julio	847 412,63	408 883,39
» Agosto	1 288 880,83	713 909,05
» Septiembre	850 755,67	889 301,98
» Octubre	1 085 213,55	878 533,23
» Noviembre	1 358 026,50	1 056 301,72
» Diciembre	910 228,01	750 558,51
1924 Enero	183 480,52	757 324,68
» Febrero	1 363 710,18	556 492,15
» Marzo	593 992,66	1 474 777,14
» Abril	551 657,03	954 861,72
Saldo que pasa a Mayo de 1924	—	884 802,17
Sumas iguales	10 184 874,07	10 184 874,07

RESUMEN

	\$ m/n	\$ m/n
Saldo al 10 de mayo de 1923	554 097,69	—
Ingresos	9 630 776,38	—
Egresos	—	9 300 071,90
Saldo para mayo de 1924	—	884 802,17
Sumas iguales	10 184 874,07	10 184 874,07

La cantidad de pesos 9.300.071,90 moneda nacional que corresponde a los egresos, ha tenido la siguiente distribución:

	\$ m/n
Pagado en la oficina.....	5 579 919,36
Pagado por pagadores adscriptos	2 597 042,84
Pagado por pagadores de zonas	1 123 109,70
Total.....	9 300 071,90

Estas sumas totales se descomponen mensualmente así:

Mes	Pagado en la oficina	Por pagadores	Por pagadores de zonas
	\$ m/n	\$ m/n	\$ m/n
1923 Mayo.....	208 190,35	122 346,64	—
» Junio	354 411,18	179 180,12	—
» Julio.....	236 170,39	143 163,74	24 549,28
» Agosto	301 929,30	373 027,70	88 952,05
» Septiembre.....	374 849,40	391 201,70	123 250,86
» Octubre.....	528 862,83	210 729,23	138 941,17
» Noviembre	739 099,90	197 295,12	119 906,70
» Diciembre.....	414 966,54	175 351,70	160 240,27
1924 Enero	403 239,49	231 788,55	122 296,64
» Febrero.....	350 731,13	117 728,94	88 032,08
» Marzo	1 162 203,21	201 909,73	110 664,20
» Abril	505 265,64	233 319,63	196 276,45
Sumas totales	5 579 919,36	2 597 042,84	1 123 109,70

Las remesas de fondos a los pagadores de las Brigadas Camineras de Zona, comenzaron en las siguiente fechas:

Zona	Mes	Años
I	Julio	1923
II	Abril.....	1924
IV	Septiembre.....	1923
V	Julio	1923
VI	Octubre.....	1923
VII	Marzo	1924
VIII	Julio.....	1923
IX	Septiembre.....	1923
X	Julio	1923

En cuanto a la Zona Capital A con asiento en esta Capital, y la B en San Martín, sus pagos se atienden con pagadores de esta oficina, y los de la Zona III con el asignado a la misma, pero que accidentalmente se encuentra prestando servicios en el asiento de la oficina.

El importe de pesos 1.123.109,70 moneda nacional remitido a las Zonas se descompone así:

Zona, asiento en:	De mayo a diciembre 1923	De enero a abril 1924	Total \$ m/n
	\$ m/n	\$ m/n	
I Pergamino	141 494,76	81 600,59	223 095,35
II Mercedes.....	—	17 352,57	17 352,57
IV Saladillo.....	87 608,23	90 526,18	178 129,41
V Nveve de Julio	162 514,48	98 434,94	260 949,37
VI Lincoln.....	42 702,92	58 066,09	100 769,01
VII Olavarría	—	27 168,95	27 168,95
VIII Ayacucho	80 965,64	67 823,12	148 788,76
IX Tres Arroyos.....	18 345,06	37 217,24	55 562,30
X Bahía Blanca	72 214,29	39 079,09	111 293,98
Totales.....	665 840,33	517 269,37	1 123 109,70

CONTABILIDAD

La toma de cuenta y razón de las operaciones realizadas se ha llevado a cabo de acuerdo con las prácticas esablecidas por la Contaduría General en virtud de lo que dispone el artículo 96 de la Ley de Contabilidad. A los efectos del control necesario para garantizar la exactitud de los asientos, ya que ellos han de reflejar fielmente el estado general del movimiento de fondos y el particular de cada una de las cuentas abiertas, se han utilizado los siguientes libros: Caja diaria, Borrador de Caja, Caja, Mayor y Cargos de Contaduría.

RENDICIÓN DE CUENTAS. — AJUSTES DE SUELDOS

El trabajo previo a la rendición de cuentas es el de distribuir, catalogar los documentos pagados, según sea la imputación que ellos tengan, ya incluyéndolos en el legajo único si se trata de una partida recibida por una sola vez, o subdividiéndolos por meses cuando corresponden a las que se reciben mensualmente.

La dificultad mayor con que se tropieza para el pronto despacho de la mayoría de las rendiciones, estriba en que las partidas no pueden liquidarse con premura en virtud de que los pagos se tienen que efectuar en diversos puntos de la Provincia (el caso típico de las partidas de mayor importancia: reparación de caminos), bien por tratarse de obras en ejecución durante varios meses o ya por reservarse fondos para atender compromisos posteriores durante el ejercicio.

Luego el gran número de cuentas en giro no permite tampoco liquidarlas con la facilidad que tienen a su alcance las oficinas análogas que sólo giran dos, tres o diez partidas.

Fácilmente se comprende la labor que ha pesado sobre esta Sección, analizando las cifras de los documentos pagados durante el año:

Planillas de sueldos y jornales.....	4 414
Facturas	10 369
Total.....	14 723

RENDICIONES REMITIDAS

Mes	Número de rendiciones	Comprobantes contenidos	Importe en \$ m/n
1923 Mayo.....	—	—	—
» Junio	—	—	—
» Julio.....	71	973	324 641,48
» Agosto	55	1 367	318 073,36
» Septiembre ...	43	1 615	406 273,44
» Octubre.....	92	1 805	535 874,32
» Noviembre	116	1 534	592 779,31
» Diciembre	71	2 587	698 833,04
1924 Enero	75	1 389	469 753,84
» Febrero.....	140	6 862	1 157 139,23
» Marzo.....	169	5 504	1 857 640,02
» Abril.....	180	6 496	1 234 316,76
Totales.....	1012	30 132	7 595 324,80

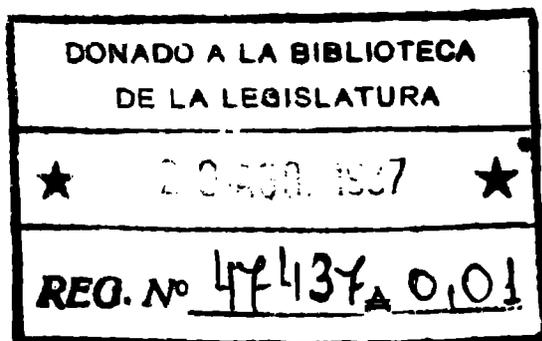
En los meses de mayo y junio de 1923, (no fué posible el descargo de cuentas pendientes por la intervención llevada a cabo por el Contador Fiscal, don Antenor Godoy y el Secretario de la Contaduría General, don Alfredo Artigues, cuyo proceso fué algo extenso por haber sido efectuada periódicamente, operación que dió por resultado constatar el buen funcionamiento de la oficina y que se repitió en el mes de diciembre, en iguales condiciones.

Anexa a esta Sección funciona la de ajustes de sueldos al personal del Gabinete y Dependencias. Tiene a su cargo la tarea de formular las planillas de liquidación de sueldos a los empleados de aquéllas y de pedido de partidas que se liquidan en el resumen mensual del Departamento y que se presentan a la Contaduría del 15 al 20 de cada mes. Además debe con-

feccionar las planillas de descuentos para el Montepío Civil, y en base a las primeras, las de pago, una vez efectuado el cobro de las partidas.

ESTADÍSTICA DEL MOVIMIENTO ADMINISTRATIVO

Mes	Expedientes entrados	Expedientes salidos	Notas recibidas	Notas remitidas	Informes
1923 Mayo	185	155	314	208	199
» Junio	115	108	514	218	98
» Julio	31	67	108	184	68
» Agosto	34	53	117	156	53
» Septiembre	46	67	135	155	48
» Octubre.....	39	42	152	201	45
» Noviembre	41	48	199	233	53
» Diciembre	37	49	101	143	49
1924 Enero	48	53	170	179	71
» Febrero.....	39	41	117	191	39
» Marzo	58	49	118	184	41
» Abril	61	59	121	198	38
Totales.....	734	786	2166	2240	802



ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE GENERAL

	Página
Mensaje de elevación a la Honorable Legislatura	5

PRIMERA PARTE

Mensajes, Leyes, Proyectos, Decretos y Resoluciones más importantes.	41
Vialidad	43
Hidráulica	77
Obras Sanitarias	85
Geodesia, Catastro y Mapa de la Provincia	93
Agricultura, Ganadería e Industria.....	111
Rambla de Mar del Plata.....	119
Bonos de Pavimentación	127
Construcción de los nuevos ramales del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V	147
Contratación de la construcción de las obras.....	149
Generalidades de los trabajos a efectuarse.....	173
Materiales extranjeros	217
Bases del contrato entre el Gobierno de la Provincia y los señores Dates y Hunt.....	281
Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V	365
Estudio del trazado de los nuevos ramales	405
Adquisición de los materiales complementarios.....	425
Expropiación y donación de terrenos.....	438
Decretos y Resoluciones relacionados con la construcción de las obras y adquisición de materiales	465

SEGUNDA PARTE

Obras realizadas, obras en ejecución y obras proyectadas	527
Dirección General de Obras Públicas	529
Dirección de Puentes y Caminos.....	545
» de Hidráulica	595
» de Saneamiento y Obras Sanitarias	611
» de Geodesia, Catastro y Mapa de la Provincia	675
» de Máquinas y Electricidad.....	697
» de Arquitectura y Construcción de edificios	727
» de Desagües	747

	Página
Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V.....	757
Administración de la Rambla de Mar del Plata.....	799
Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias.....	809
Jardín Zoológico.....	829
Índice Sinóptico Retrospectivo de Aclimatación.....	838
Enfermedades observadas en los pensionistas del Jardín Zoo- lógico.....	875
Dirección General de Higiene.....	887
1ª SECCIÓN. — Registro de Títulos Profesionales e Inspección de Farmacias.....	889
2ª SECCIÓN. — Demografía, Hospital, Profilaxis e Higiene In- dustrial.....	891
3ª SECCIÓN. — Instituto Bacteriológico.....	899
4ª SECCIÓN. — Profilaxis Antituberculosa.....	903
5ª SECCIÓN. — Hospital de Crónicos e Infecciosos de San Nicolás	926
Dispensario de Lactantes. — Asistencia Pública.....	927
Maternidad y Escuela de Parteras.....	935
Hospital de Niños.....	951
Hospital San Juan de Dios.....	955
Hospital Melchor Romero.....	958
Habilitación del Ministerio.....	995