64/23
M.F.A.46

MEMORIA DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

TOMO III

04/23

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MEMORIA DE OBRAS PUBLICAS

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DE 1938

presentada a la

HONORABLE LEGISLATURA

por el

Ministro de Obras Públicas

Ing. JOSE MARIA BUSTILLO

TOMO III

LA PLATA
TALLER DE IMPRESIONES OFICIALES
—
1940

OBRA DE CONSULTA

#2.=

DONADO por Ministerio de Obras Públicas el 7-8-1944 a la BIBLIOTECA DE LA LEGISLATURA -3443-

H. LEGISLATURA BIBLIOTECA DE LA PROVINCIA DE Bs. As.

CAPITULO X

DIRECCION DE AGRICULTURA, GANADERIA E INDUSTRIAS

SECRETARIA

Mesa de Entradas y Correspondencia.

La labor de esta Oficina se ha caracterizado por una gran actividad, registrando 4.176 expedientes y 694 valores por un total de más de 30.000 pesos.

El renglón relativo a la correspondencia despachada no es menos importante. Arroja, según puede verse, la cantidad de 72.532 piezas, cantidad así descompuesta:

Piezas simples	17.846
Certificados	2.515
Impresos simples	51.506
Impresos certificados	3.324
Encomiendas postales	7.341
Total	72.532

Personal y Pasajes.

Durante el año se han extendido 2.425 pasajes de primera clase y 268 de segunda.

Las órdenes de carga extendidas, por su parte, sumaron 868 y las de encomienda, 592.

Esta Oficina ha tenido a su cargo la formación de los legajos del personal, cómputo de asistencias, informes sobre licencias, etcétera.

Contabilidad y Ajustes.

Esta nueva Sección ha tenido a su cargo todo lo que concierne al trámite necesario para la inversión de las partidas que acuerda el Presupuesto vigente o leyes especiales, interviniendo y controlando todas las planillas y comprobantes de gastos presentados al pago.

Biblioteca y Publicidad.

El material bibliográfico ha sido reforzado con la adquisición de algunas obras y la donación de otras, con lo que se ha elevado a sesenta el número de volúmenes incorporados al acervo de la Biblioteca este año. Esta Sección ha tenido una tarea importante atendiendo los

lectores de dentro y fuera de la casa que han concurrido a consultar las obras en ella depositadas.

El número de revistas y publicaciones que se reciben ha crecido visiblemente, habiéndose obtenido algunas de valor por su contenido, y con las que se mantiene ahora canjes.

La Sección Publicidad ha glosado en editoriales que han aparecido en los principales órganos de publicidad del país, la labor de esta Dirección o conocimientos de beneficio general que era conveniente hacer conocer.

Sección Publicaciones.

El Anuario Rural para 1938 fué recibido favorablemente por el público y la tirada de 50.000 ejemplares que de él se hizo ha sido colocada fácilmente en la Provincia.

Del «Boletín de Agricultura» se tiraron varios números que importan en total cien mil ejemplares, lo que da idea de la aceptación con que es recibido.

Durante el mismo lapso de tiempo se han publicado cuarenta y ocho folletos sobre temas distintos, todos de palpitante actualidad agropecuaria.

Se han confeccionado cincuenta mil affiches a dos y tres colores con destino a las Divisiones Parques y Viveros, Agronomía y Ganadería.

Se confeccionaron, además, para las mismas, diez mil carteles murales y un millón de volantes destinados a los torneos ganaderos e industriales y al fomento del arbolado en la Provincia.

Actualmente está en preparación el Anuario para el año 1939, del que se hará una tirada de 60.000 ejemplares, a fin de poder satisfacer todos los pedidos.

DIVISION AGRONOMIA

Trenes de Fomento Agrícola.

Dos trenes de Fomento Agrícola se movilizaron en esta campaña, ambos sobre la línea del Ferrocarril Provincial, y con el propósito de fomentar y mejorar la zona de influencia de este Ferrocarril. El primero conduciendo trigo, avena, cebada, centeno y lino, procedentes de semilleros fiscalizados por la División Producción de Granos del Ministerio de Agricultura, tuvo un éxito mediano, lo que debe atribuirse a las condiciones climáticas desfavorables y a las pocas perspectivas que presentan las siembras de trigo; el segundo, que transportaba maíz y girasol, aves de las escuelas dependientes de esta Dirección, tuvo un éxito más francamente favorable.

TRENES VIVEROS

Un convoy con plantas, en una de las estaciones de la Compañía General de Buenos Aires

La circulación de estos trenes dió motivo para que se organizaran conferencias de divulgación, a las que concurrieron agricultores, alumnos de las escuelas primarias y público vinculado a las tareas rurales, las que fueron ilustradas con el material gráfico con que se habían equipado estos trenes.

Equipos para filmaciones.

A fin de aprovechar las ventajas que presenta la cinematografía como elemento de enseñanza y con el propósito de exhibir algunas de las actividades más importantes que despliega esta Dirección, se ha adquirido un equipo filmador y un aparato para proyectar las películas obtenidas.

Campaña de Sanidad Vegetal.

Con el propósito de mejorar la sanidad de los montes frutales de propietarios modestos que no poseen recursos para adquirir pulverizadores eficaces y no se avienen a la formación de cooperativas, esta Dirección resolvió adquirir un equipo de alto rendimiento, destinado a curar estos montes que de otra manera se constituyen en un sitio de refugio para las plagas de los frutales.

Este equipo ha trabajado la primavera pasada en los montes de San Nicolás y Saladillo con el mayor de los éxitos; durante su permanencia en la primera fueron tratadas ochocientas cinco plantas por día; en el segundo llegó a curarse cinco mil cuarenta durazneros, perales y manzanos.

Conflictos agrarios.

Como consecuencia de los conflictos que surgen entre propietarios de campo y arrendadores, esta Dirección fué llamada a intervenir en numerosos casos como amigable componedora con éxito diverso. La frecuencia con que se suscitan estas incidencias han decidido a esta Dirección a realizar un estudio más profundo de las causas que la originan y buscar soluciones mediante la organización de contratos de arrendamiento subscriptos por cooperativas o colectivamente.

Boletín de Estadística y Economía Rural.

Por intermedio de la Sección correspondiente se ha continuado elaborando el pronóstico de cosecha, estado de los cultivos, valor de los productos agrícolas, estado de los caminos, condiciones climáticas del mes, etcétera, datos todos de sumo interés para los agricultores y entidades y personas que tienen intereses afectados a la producción agraria del país.

VIVERO OFICIAL DE TABLADA

Edificio dirección y calle de entrada

Uno de los cuadros de plantas madres

Laboratorio de Fitopatología.

Esta Sección ha sido llamada a colaborar con frecuencia en el estudio de las enfermedades que afectan los cultivos en la Provincia; para ello se ha visto obligada a efectuar inspecciones periódicas y evacuar gran número de consultas que realizan los agricultores afectados.

Laboratorio de Entomología.

A este laboratorio han llegado también gran número de consultas de agricultores de la Provincia. Se ha proseguido el trabajo de investigación destinado a determinar la biología del gusano del duraznero entre nosotros y especialmente su época de aparición en primavera, de manera a organizar racionalmente los sistemas de lucha; éstos trabajos han permitido determinar un nuevo hiperparásito sobre las larvas, el Hemiteles Venturi.

Se ha continuado estudiando la fauna himenopterológica argentina, determinando varias especies nuevas. Las colecciones para el laboratorio se han visto aumentadas considerablemente: en la actualidad el muestrario consta de veinticinco plagas de las más comunes, noventa y seis coleópteros, cuarenta y siete himenópteros, once lepidópteros, siete ortópteros y ciento veinte preparaciones microscópicas.

DIVISION PARQUES, CHACRAS Y VIVEROS

Conforme a las modificaciones introducidas para el año en curso en el presupuesto de la Dirección, se ha dado una nueva organización y estructura a esta División a fin de lograr una mayor eficacia en los servicios; este proyecto, que fuera aprobado por la Dirección, está en plena ejecución.

Sección Administrativa.

Esta Sección ha tenido a su cargo todo lo relacionado con el movimiento administrativo de la División, el que resulta intenso como consecuencia de los trabajos en ejecución y del movimiento que producen los viveros y trenes viveros en la época oportuna para las plantaciones.

Relevamiento, estudios y proyectos.

Esta Sección es uno de los nuevos servicios creados dentro de la División. Dotada de los elementos necesarios, ha procedido al relevamiento de la ribera del río de la Plata en la parte pertinente, trabajo

VIVERO «ANGEL GALLARDO», DE BARADERO

Vivero de frutos en carozo

Plantas cítricas en vivero

que será de mucha utilidad en la preparación del parque costanero de la laguna de Chascomús; relevamiento de los terrenos necesarios para la expropiación del médano de Miramar y otros trabajos relacionados con las dunas; división y parcelamiento de lotes destinados a la Colonia Agrícola de Cagliero, de las tierras fiscales de Patagones; estudio de un camino de acceso y parque ribereño en la laguna La Salada, jurisdicción de General Madariaga; toma de datos para el estudio de parques en Tandil, Dolores y Balcarce, todo lo cual ha significado la confección de 48 planos, 13 proyectos y 1.450 copias.

Orientación de los Viveros.

De acuerdo con la nueva organización, el Vivero «Angel Gallardo», de Baradero, será especialmente un campo de aclimatación, ensayos y multiplicación de plantas cítricas; el de Tablada, un campo de observaciones y multiplicación de algunas especies forestales que no pueden o no conviene producir en otros viveros, y especialmente frutales, plantas de fruto con carozo y de porta injertos; el «Eduardo L. Holmberg», de Cazón, queda reservado para la multiplicación en vasta escala de forestales para calles y parques; el «Florentino Ameghino», de Miramar, queda anexado al servicio de fijación de dunas, y con el «Cristóbal M. Hicken» de Dorrego, se trata de hacer un campo de ensayos de cultivos olivícolas.

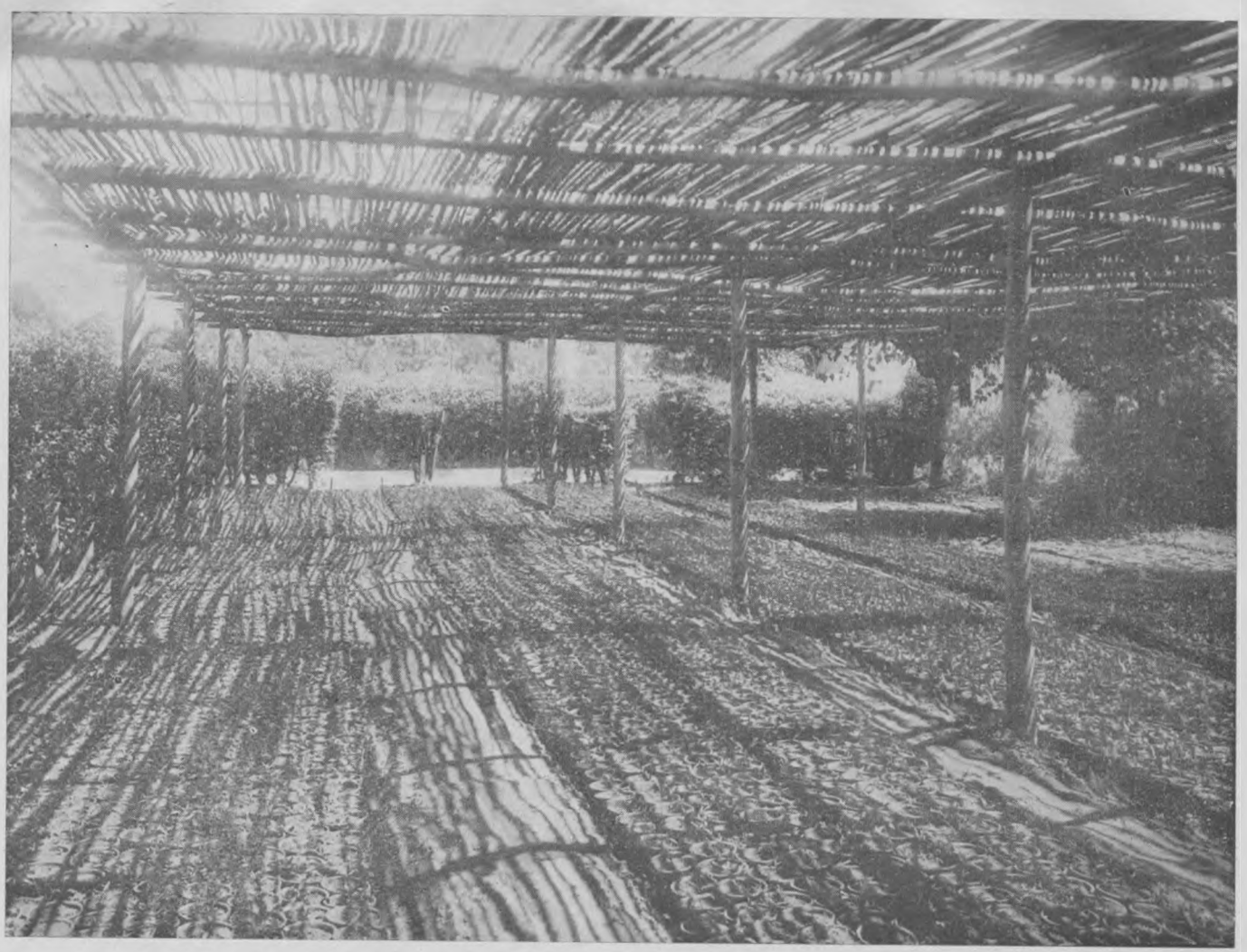
Respondiendo a este plan, el Vivero «Angel Gallardo» ha obtenido, este invierno, una colección de plantas cítricas adquiridas a la Estación Experimental de Concordia, y en los Viveros «Glem Saint Mary», de Florida (E. U.), además de una colección de yemas pertenecientes a 120 variedades, que se han injertado con destino a lograr plantas madres; el sistema de riego de la vieja bomba a pistones ha sido reemplazado por un moderno equipo de bomba centrífuga y motor Diesel que permitirá la elevación de 60.000 litros por hora, caudal que se estima suficiente para dotar de agua a los viveros y asegurar todas las tareas culturales, aun en las estaciones desfavorables.

Para reforzar las plantas injertadas se ha solicitado de Holanda, por medio de una casa especialista, dos mil manzanos silvestres, mil perales silvestres, mil cerezos avium y mil ciruelos mirabolan, los que serán injertados el otoño próximo con variedades comerciales.

Con el fin de defender los montes y viveros de malezas y estudiar las ventajas de cultivos enriquecedores, será ensayado el cultivo de la Grama de Rhodes, bajo el primer aspecto, y del caupi, soja, velvet bean, etcétera, entre los segundos.

Para el Vivero y Arboretum de Tablada se ha logrado, de la Estación Experimental de East Malling (Inglaterra), una colección de trece tipos de pies para el manzano, dos de membrillero, siete

VIVERO «EDUARDO L. HOLMBERG», DE CAZON



Una de las varias sombras del establecimiento con millares de plantitas recién repicadas

ciruelos y dos cerezos, seleccionados en aquella Estación como portainjertos, aparte de juegos de manzanos, perales, ciruelos y durazneros injertados sobre pies distintos para poder obtener observaciones de inmediato; de los Viveros Laxton, en Bedford (Inglaterra), se han logrado las últimas novedades de manzanos a base de Cox's orange, por si es posible obtener en el país con los híbridos el éxito que no se puede lograr en ésta; a losViveros Levasseur, de Orleans (Francia), se les ha adquirido una colección de esencias forestales destinadas a ampliar las especies que hoy se utilizan en calles y paseos, y que resulta en realidad pobre; los horticultores europeos han introducido al cultivo muchas variedades de follaje vistoso, de colores o floríferos, que pueden significar una verdadera novedad en nuestra ornamentación urbana, y de los viveros americanos se está tratando de obtener nuevas variedades de aptitud comercial y en especial de maduración temprana, antes de los ataques de la Laspeyresia, que tanto allí como aquí, resulta el gran problema para las variedades tardías.

Para asegurar el éxito de estas plantaciones, se ha puesto ya en cultivo las 120 hectáreas de tierra virgen, a fin de ir preparando el suelo; se ha construído un tanque elevado en cemento armado para el riego por aspersión, y se ha gestionado que por la Dirección de Obras Sanitarias se construya un tanque tipo australiano de cemento armado que facilite el riego por acequias.

A este establecimiento se lo ha dotado de máquinas agrícolas, animales de trabajo, pulverizadora a motor, herramientas de taller, etcétera; en el edificio reparado se han instalado las Oficinas de Dirección y Administración, de manera que sus gestiones pueden ahora desenvolverse con mayor eficacia.

En el Vivero «Eduardo L. Holmberg», de Cazón, se ha levantado una gran parte de los cuadros pertenecientes a viveros viejos de diez o quince años atrás y que ocupaban la mayor superficie del establecimiento; a estos árboles crecidos en estas condiciones y que tienen una aplicación reducida, se les destina a la fijación de arenas en Miramar, donde se las utiliza como cercos muertos o quinchados, solucionando un grave problema para la Sección Fijación de Dunas. Estas tierras han sido trabajadas en seguida para ponerlas en cultivo con vivero nuevamente, de manera a poder contar en un futuro próximo con una gran cantidad de forestales nuevos de excelente calidad, y para lograr mayor éxito se ha habilitado un tanque australiano que se encontraba en desuso, y se ha dotado de un cultivador mecánico tipo Planet que le permite mantener limpios y cultivados los viveros, sin excederse en la cantidad de mano de obra de que podrá disponer; para reforzar los viveros frutales, se han solicitado a Holanda, 5.000

VIVERO «CARLOS SPEGAZZINI», DE PATAGONES

Un huerto de manzanos

manzanos silvestres, 5.000 perales silvestres, 3.000 ciruelos mirabolan y 2.000 cerezos avium.

Con destino al Vivero «Cristóbal M. Hicken» se enviaron diez mil olivos de semilla, producidos en el Vivero «Angel Gallardo», de Baradero, los que serán injertados en breve, y una colección de olivos madres compuesta de ciento ochenta plantas en ocho variedades adquiridas al Vivero Nacional, de la Rioja.

Uno de los problemas más graves en este Vivero es la carencia de agua potable para riego; a fin de lograrla se hizo una excavación a tercera napa, pero los resultados fueron negativos, según lo demuestran los análisis practicados por la Dirección de Higiene, pues resultó más cargada de sales que la proveniente de otros pozos. Por esta causa ha estado detenida toda iniciativa de ampliación y mejora del Vivero, por cuanto la seguridad de agua de buena calidad y abundante es primordial en los trabajos del mismo.

Para mejorar el servicio de riego en el Vivero Experimental de Patagones, se realizó un estudio de la instalación existente, con la colaboración de la Dirección de Obras Sanitarias; como consecuencia del mismo se proyectó reemplazar la turbina existente y acoplar dos electrobombas auxiliares; para la adquisición de este material se realizó un concurso de precios, habiendo adjudicado la compra, que importa la suma de pesos 8.120 moneda nacional, a la Compañía Thyssen Lametal, la que hará entrega de los nuevos elementos a mediados del año próximo, de acuerdo a lo convenido.

Administración de tierras fiscales.

Este establecimiento antes citado, tiene a su cargo la administración de las tierras fiscales; a fin de establecer un régimen administrativo que permita devolver la prosperidad a esos campos, se designó una Comisión mixta de pobladores, representantes de la banca y del comercio y técnicos de la Dirección, los que establecieron las bases de un anteproyecto de contratos, fijando categorías y precios de arrendamiento, de acuerdo a las aptitudes de los mismos; este proyecto no ha sido votado por la Legislatura, razón por la cual no ha podido ser aplicado.

Para facilitar las gestiones se proyectó instalar una colonia agrícola que permitiera reunir a todos los colonos dispersos frente a la estación Cagliero, pero en vista de que esto implicaba desmontar y tal vez esterilizar varios miles de hectáreas, se modificó este proyecto, destinando a este fin el campo conocido por «El Alamo», lote número 150.

De acuerdo a las conclusiones de la mencionada comisión, se proyectó extinguir la vizcacha, a fin de entregar los campos libres

de este roedor, y para lograrlo se encuentran en pleno trabajo 20 cuadrillas provistas de máquinas especiales, carpas, camión, etc., y se ha solicitado del Ministerio de Agricultura, se exija una acción correlativa a los campos de propiedad particular existentes en el partido.

Se está preparando la instalación de la Sección Zootécnica en el lote 131, y se trata de adquirir los elementos para desmonte y perforación, destinados a dar agua potable a los pobladores.

Respondiendo a una solicitud del Ferrocarril del Sud, con intervención de la Dirección de Ferrocarriles de la Nación, se ha prohibido el laboreo de los suelos en toda la zona fiscal, en una franja de doscientos metros a cada lado de la vía, como medida destinada a evitar los perjuicios que le está ocasionando la erosión a las empresas ferroviarias.

Este año, como los anteriores esta Dirección ha hecho circular trenes viveros que conducen la producción de los establecimientos oficiales y que están destinados a facilitar la adquisición de plantas aun por los habitantes de las regiones más distantes y despobladas del interior y que son precisamente, en las que es más interesante difundir el árbol.

Diez y ocho trenes viveros recorrieron las principales líneas ferroviarias encontrando la más favorable acogida por los plantadores del interior, como lo demuestran el hecho de haber colocado más de 250.000 plantas por un valor total de $ 47.976,45 m/n.

ESTACIONES EXPERIMENTALES

Estación Experimental de Forrajicultura.

Este establecimiento instalado sobre 275 hectáreas de campo cedidas por el Instituto de Colonización de la Provincia en la Colonia Santa María, Carlos Casares, ha iniciado este año sus tareas. Para aprovechar el terreno con cultivos preparatorios se han realizado siembras con avena, cebada forrajera E. M., centeno Massaux 152, trigos Standard, Eureka y Klein 33, girasol, maíz y sorgo azucarado; con las praderas así creadas se ha mantenido el plantel de la Estación Zootécnica que fuera trasladada de Tablada a esta Colonia y que fué ampliado en el curso de este año con veinte vaquillonas adquiridas a los señores E. Santamarina e Hijos, habiendo un suplemento de forraje que fué dado a pastoreo.

Las sementeras merced a la estación favorable, se desarrollaron convenientemente, salvo para los trigos, en que los vientos secos y calurosos de principios del verano, redujeron la calidad del grano.

Entrada al Establecimiento

ESTACION EXPERIMENTAL AGRICOLA DEL DELTA

Detalle del plantel de álamos en experimentación

Los trabajos experimentales preparatorios se han desarrollado en toda su amplitud; merced a gestiones realizadas en los Estados Unidos ha sido posible obtener de las Estaciones Experimentales americanas 52 variedades y tipos de alfalfa, preconizados en aquel país como resistentes al frío y a la sequía, entre los que figuran, entre otras Grimm, Cossack, Hardigan, Ontario y otras. En el país se han recogido cincuenta y seis tipos de alfalfa seleccionados por el profesor Burkart, como formas rústicas y resistentes al Nemátode, y se ha efectuado una serie de siembras con semillas procedentes de distintas regiones del país; todo ello forma un material interesante, con el que será posible hacer las primeras observaciones culturales para destacar el valor de cada una de ellas.

En otras especies forrajeras se ha reunido también una buena colección de variedades, entre las que figuran muchas gramíneas de origen americano e indígena.

Se ha iniciado un trabajo destinado a destacar cual es la mejor época de siembra para el maíz, la variedad más ventajosa, el sistema de siembra más conveniente y la densidad más apropiada para el oeste de la Provincia; para establecerlo se está realizando siembras escalonadas de octubre a enero, con siete variedades, con los sistemas en plano y Lister, y a tres densidades: ralo, normal y denso.

En colaboración con la División Producción de Granos del Ministerio de Agricultura, se están realizando experiencias con cereales, lino, maíz y girasol; este año se han sembrado 38 variedades de trigo de gran cultivo para determinar la mejor época de siembra, y se ensayan 12 variedades inéditas, no lanzadas al mercado todavía.

Estación Experimental Agrícola del Delta.

Terminados los primeros trabajos de desmonte, rellenamiento, desagüe e instalación de locales de dirección y administración, esta Estación ha abordado de inmediato los trabajos experimentales que más preocupan a la agricultura isleña.

La industria de las maderas blandas es, puede decirse, dentro de los problemas, el más agudo; la producción del álamo, en especial, ha dejado de ser el cultivo remunerador que incluye vastas extensiones entre las plantaciones que se incorporan cada año; el abandono de las plantaciones existentes por su escasa rentabilidad y el hecho de no agregarse otros nuevos desde años atrás, planteará un problema a breve plazo a la industria argentina, que se verá frente al problema de la falta de la principal esencia argentina pa-

Nótese el desarrollo alcanzado por los eucaliptus

ra la construcción de envases, y para el isleño que carece ahora de un cultivo practicable en las partes bajas de las islas; sin contar con la posibilidad de disponer algún día con pulpa suficiente para la fabricación del papel, que debe ser una aspiración nacional.

En busca de soluciones se han introducido al país las mejores variedades seleccionadas en el Instituto para el mejoramiento del álamo de Italia, entre los que figura el Arnaldo Mussolini, que en su primer año de vegetación ofrece un crecimiento varias veces superior al que presentan las variedades criollas; se han incorporado híbridos procedentes del Instituto Kaiser Guillermo II, de Muchenberg (Alemania), y se está en trámite para obtener los híbridos producidos en Northeastern Forest Station de los Estados Unidos de América.

El mimbre es, entre las esencias forestales, una de las mayores productoras de ingresos a la industria isleña; para mejorar su cultivo se introdujeron desde la Escuela de Mimbrecultura de Failly Billot (Francia) estacas de cincuenta y siete variedades seleccionadas por el cultivo; en su primer año de observación se destacan varias, que son prometedoras por el desarrollo y vigor enormes, cuando se las compara con las variedades locales.

En lo que respecta a la fruticultura, este primer año ha sido de actividad y ha permitido formar los grandes cuadros de observación y estudio que han de dar, a no dudarlo, observaciones valiosas para encauzar y modificar la técnica practicada hasta hoy; los principales temas de investigación serán: para lo que se han hecho plantaciones a 5, 6 y 7 metros; mejor sistema de poda, poda corta, poda larga o de raleo, sin poda; altura de la copa, en los citrus, copa baja, copa a media altura; en durazneros: suelo más conveniente; plantaciones en el albardón y en los bajos; en porta injertos: cuales son los pies más adaptables; para ello se están formando porta injertos obtenidos en las provincias de Córdoba y San Luis, recogidos en el Delta, y se está tratando de obtener una colección completa de los seleccionados en Inglaterra, en la Estación Experimental de East Malling.

El problema de la producción de la fruta para fábrica es uno de los temas que se abordarán el año próximo, para lo que se está en gestiones para lograr las variedades seleccionadas para la industria californiana, lo mismo que la posibilidad de incluir nuevos cultivos frutales no realizados hasta hoy, como la palta, el nogal, la nuez pacana, etc.

Desde el punto de vista sanitario, se está estudiando las fechas de aparición del gusano de la manzana, para organizar servi-

por colonos vecinos provocó el revenimiento de una buena parte del Semillero, cuyos cultivos resultaron perjudicados por la acción de las sales.

Con la venta de la producción de estos Semilleros, se dió por terminada la primera parte de la acción propuesta para el mejoramiento de los cultivos paperos en la Provincia; se inicia ahora la segunda etapa, destinada a mantener y acrecentar la producción de los cultivos, estudiando los factores sanitarios y culturales, que puedan influir. Para lograrlo, se ha iniciado este año, sobre una superficie de 20 hectáreas, trabajos experimentales que comprenden: ensayos comparativos de rendimientos de variedades, estudios sobre la influencia del tamaño del tubérculo en las siembras, acción de los abonos, importancia de la profundidad de siembras, pulverizaciones contra insectos, hongos y mixtas; estos temas todos de la mayor importancia, están destinados a tener una saludable influencia en el mejoramiento de los cultivos paperos de la Provincia.

FIJACION DE DUNAS

Hasta el año 1937 el Vivero Florentino Ameghino de Miramar sólo había colaborado en trabajos de fijación, organizados por otras reparticiones de la Provincia, como ocurría en San Clemente, en la que la Dirección de Agricultura fué llamada a colaborar con la Dirección de Vialidad a los efectos de obtener el acceso a la playa mediante la fijación del cordón medanoso que la franqueaba, o en el establecimiento María Angela, del señor Rómulo Raggio, en Miramar, donde se hacen trabajos de fijación en consorcio con la Provincia. En el corriente año se ha puesto en ejecución por primera vez un vasto plan de trabajos destinado a fijar el médano de Miramar, que desde hace años ha sido uno de los obstáculos más serios para el progreso de este balneario.

Para lograrlo se amplió en ciento treinta hectáreas la superficie del Vivero, incorporándole el cordón de médanos más importante y próximos a la ciudad, los que han sido, en su mayor parte, sometidos a un trabajo racional de fijación, consistente en la construcción de cercos muertos o quinchos, plantación de pinos en gran escala, especialmente marítimos, eucaliptus globulus, cupressus, sauce álamo y tamariscos dentro de los cuarteles así formados; en la falda menos castigada por el viento, se ha plantado directamente garra de león, para obtener una fijación más rápida.

Para poder cumplir este plan de trabajo y las exigencias del mismo en los años venideros, fué necesario multiplicar la capacidad productiva del Vivero, colocando un nuevo equipo mecánico de bom-

cios regionales de alarma, que indiquen las fechas precisas de los tratamientos.

Se ha iniciado también un trabajo que ha de ser de sumo interés para la fruticultura local: investigar las ventajas y qué especie conviene utilizar como cultivo enriquecedor entre filas de frutales, y cuáles son los cultivos hortícolas o asociados que conviene practicar para mantener la fertilidad o evitar el agotamiento.

En la próxima estación se proyecta ampliar la Estación en una extensión tomada sobre el Paraná de Las Palmas, practicando el desmonte, se tratará de ponerla en cultivo a la brevedad posible, a fin de incluir nuevos cuadros experimentales, y lo que resultará más interesante, ir preparando los viveros que han de multiplicar las especies y variedades que la observación vaya destacando como superiores o más ventajosas que las que se encuentran actualmente en cultivo.

Firmado el convenio que se encuentra preparado con la Dirección de Meteorología del Ministerio de Agricultura de la Nación, se le dotará inmediatamente de material, de manera que puedan realizarse observaciones climáticas y fenológicas que permitan valorizar las observaciones culturales.

Estación Experimental del Sud Este.

Prosiguiendo la campaña que se había trazado la Dirección para contribuir en la medida de sus fuerzas a una pronta suplantación de las semillas de papa de variedades locales, que habían degenerado, por otras de origen importado, procedentes de semilleros fiscalizados, se mantuvo en la campaña 1937-38 dos semilleros oficiales de papa; uno en el partido de Balcarce y el otro en Pedro Luro, partido de Villarino.

Las condiciones climáticas no fueron favorables para el cultivo en el sud este de Buenos Aires; realizadas las siembras en momento oportuno, los cultivos llegaron a la floración en las mejores condiciones, pero la prolongada sequía reinante en los meses de enero y febrero, hizo que el tubérculo no alcanzara un desarrollo conveniente; las siembras que se hicieron posteriormente con tubérculos importados, aun con un crecimiento algo retrasado, pero las lluvias de fines del verano la favorecieron, con lo que se logró un resultado más satisfactorio.

En el Semillero de Pedro Luro, donde el cultivo se realizó bajo regadío, el nacimiento y desarrollo del cultivo fué favorable, pero hubo que lamentar la acción del salitre, pues careciendo el campo de buenos canales de desagüe, la imprudencia del manejo del agua

FIJACION DE DUNAS EN MIRAMAR

Médanos poco activos fijándose con garra de león

FIJACION DE DUNAS EN MIRAMAR

Pino marítima, colocados en pleno médano

Uno de los macizos de eucaliptus plantados en 1938

Notable desarrollo alcanzado por los eucaliptus plantados a fines de 1937

beo para el riego, construyendo gran cantidad de medias sombras para el abrigo de los arbolitos recién repicados y adquirir gran cantidad de macetas, semillas y elementos de trabajo.

En la playa de San Clemente del Tuyú esta Dirección ha proseguido los trabajos de fijación, aumentando durante el año terminado en varios millares el número de plantas colocadas; de esta manera el camino de acceso quedará consolidado definitivamente, pues la masa boscosa plantada, va creando la pradera, y por lo tanto, fijando en forma definitiva las arenas.

FORESTACION DE LOS BAÑADOS DE LA ENSENADA

Las plantaciones hechas por primera vez a fines del año 1937 tuvieron el más franco éxito: fuera de algunos eucaliptus globulus que se perdieron por no encontrar su suelo más favorable, para esta especie, el resto que constituye la mayor parte, se ha desarrollado con todo vigor y lozanía, especialmente la variedad rostrata, que se mostró más rústica.

En el año en curso se prepararon para la plantación nuevas fracciones de terreno, construyendo las zanjas de desagüe necesarias para evacuar el exceso de agua de lluvia y se inició la plantación en la primavera llevando hasta el momento colocado en sitio definitivo, seis mil setecientas casuarinas y cinco mil eucaliptus, cultivados en los viveros oficiales.

Para evitar las dificultades que podría presentar colocar variedades no aptas para el cultivo en estos suelos, o de éxito relativo, este año y en lo sucesivo, sólo se colocarán eucaliptus rostrata, tereticornis, botryoides, viminalis y alba, de los que se tiene grandes cantidades en viveros multiplicados especialmente para este fin.

El personal utilizado en estos trabajos ha colaborado en la plantación con fresnos realizada a ambos lados del camino a Punta Lara, y en la formación de macizos a base de eucaliptus que se ha hecho en las fracciones libres en el balneario de Punta Lara, las que han tenido también el mejor de los resultados.

PARQUE PROVINCIAL DE SIERRA DE LA VENTANA

Terminada la labor de reconstruir el edificio existente en el Parque y en el que se ha instalado ahora la dirección y administración del mismo, se ha dado comienzo a la tarea de forestarlo, trabajo necesario porque no sólo contribuirá a realzar las bellezas naturales, sino que se podrá prestar abrigo o refugio a las especies que

se desea perpetuar en el mismo, a fin de que llene ampliamente la razón de su creación.

Para lograrlo ha sido necesario construir pequeños embalses, que retienen el agua de estos arroyos de montaña, pues de otra manera sería imposible practicar el riego de las plantitas pobres que se están colocando en las laderas y valles de la montaña; estos pequeños embalses podrán servir para la siembra de peces y en especial de truchas y salmónidos, cuya difusión podría agregar un atractivo más al Parque.

PARQUE SAN MARTIN EN MAR DEL PLATA

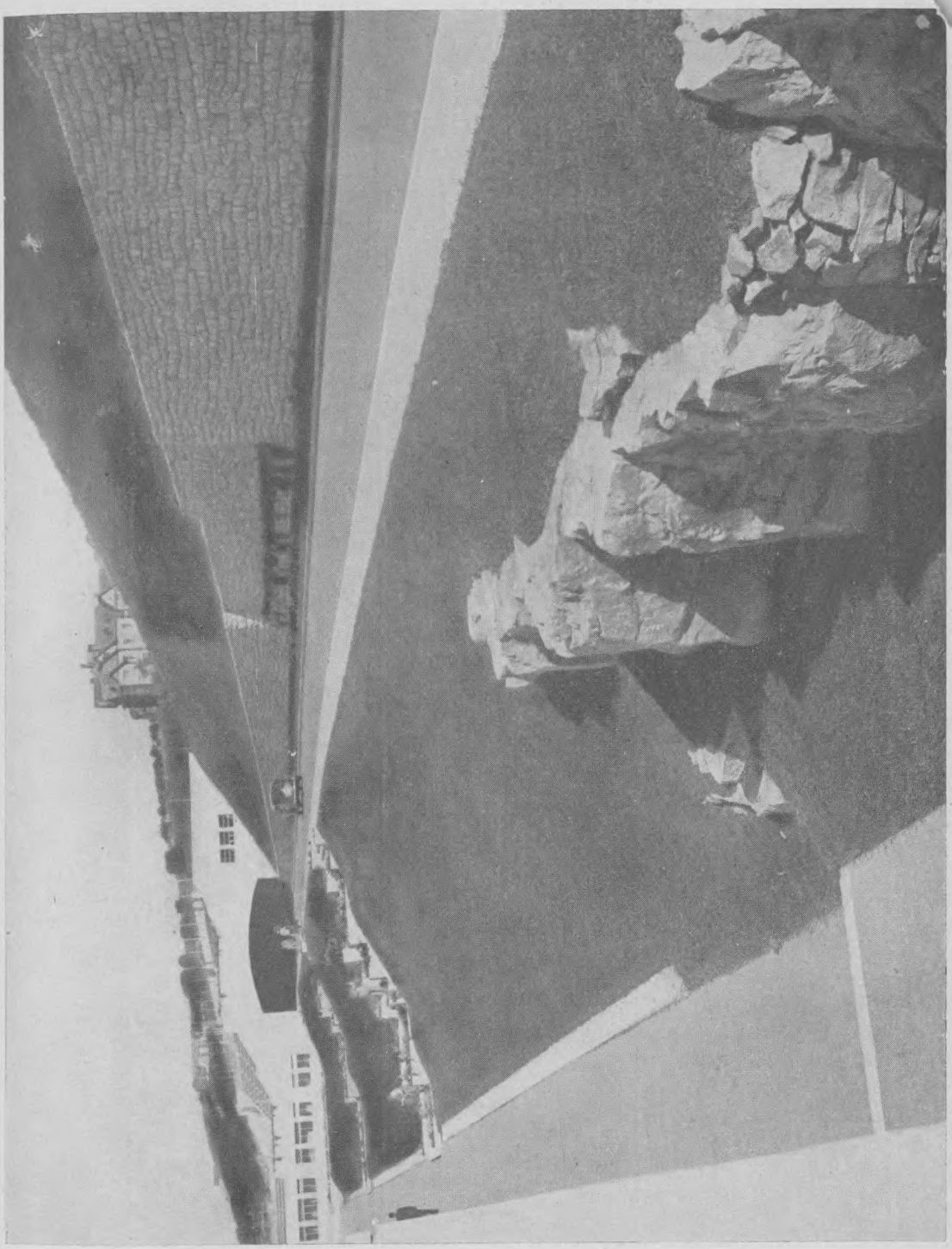
En el año en curso se dió término y se libró al público este Parque que comprende una superficie de 38.495 metros cuadrados, el que fué inaugurado con la presencia de S. E. el señor Gobernador de la Provincia; ha ganado así la ciudad balnearia uno de los Parques más interesantes que se hayan construído en el país en los últimos años, no sólo por su extensión, sino también por la simplicidad y pureza de sus líneas y los elementos simples que han servido para construirlo.

Actualmente se gestiona la incorporación de una nueva fracción de ocho mil doscientos diez y ocho metros cuadrados a fin de ampliarlo con parte de este terreno, que en caso de edificarse, correría el riesgo de quitar la perspectiva del mar y desde la playa para una buena parte del Parque.

EMBELLECIMIENTO DE PLAYA GRANDE

Esta Dirección fué llamada a colaborar por la Dirección de Arquitectura en las tareas de embellecimiento y construcción de jardines circundantes en los locales que con destino a balnearios se construyen en Playa Grande. Los trabajos se vieron demorados, en parte por las obras de albañilería que allí se ejecutaban, pero libre de esa traba ahora, se ha dado particular impulso y su inauguración será posible en la actual temporada de 1938-39.

Para defender los jardines a construir fué necesario levantar un murete de cemento armado, destinado a proteger las obras de los reflujos del mar; luego se sustituyó la arena salina que componía el suelo por tierra vegetal; se nivelaron los acantilados de la costa, dándole pendiente suave, los antiguos jardines existentes en la zona fueron levantados totalmente y se procedió luego a un nuevo trazado, colocación de césped, macizos florales, instalaciones de riego, etc.



Un detalle de los jardines de Playa Grande

PARQUE RIBEREÑO DE CHASCOMUS

Esta Dirección ha elevado un plan que comprende obras por valor de $ 150.000, y que están destinadas a urbanizar la laguna, construyendo un parque, que constituirá un justificado motivo para aumentar la corriente de turismo al par que un sitio de embellecimiento para este pueblo. Las tareas constructivas no han sido iniciadas por la falta de entrega de fondos, habiéndose limitado esta Dirección a realizar los trabajos de relevamiento necesarios para la expropiación de los terrenos afectados, la construcción del proyecto y preparación de los elementos necesarios para la ejecución de la obra.

PARQUE LOS LIBRES DEL SUD EN DOLORES

El año próximo se cumplirá el centenario de la revolución que en la historia se conoce con el nombre de Los Libres del Sud; a fin de rememorarla dignamente, se ha constituído una Comisión que preside el señor Ministro de Obras Públicas; esta Dirección ha sido llamada a colaborar como en el caso del Parque Ricardo Güiraldes, para la realización de los estudios y confección del proyecto de un parque a levantarse en la ciudad de Dolores y que sería uno de los números más destacados de los festejos.

PARQUE Y NATATORIO DE BALCARCE

A solicitud de la Municipalidad de Balcarce y en colaboración de la Dirección de Arquitectura, esta Dirección estudió y proyectó la construcción de un parque y embellecimiento de la pileta y natatorio que se proyecta construir en esa ciudad.

HOSPITAL DE LLANURA EN PERGAMINO

En el año en curso se dió término al parque anexo al Hospital de Llanura de Pergamino, que proyectara y dirigiera esta Dirección, a pedido del Director del Establecimiento.

DIVISION ENSEÑANZA AGRICOLA

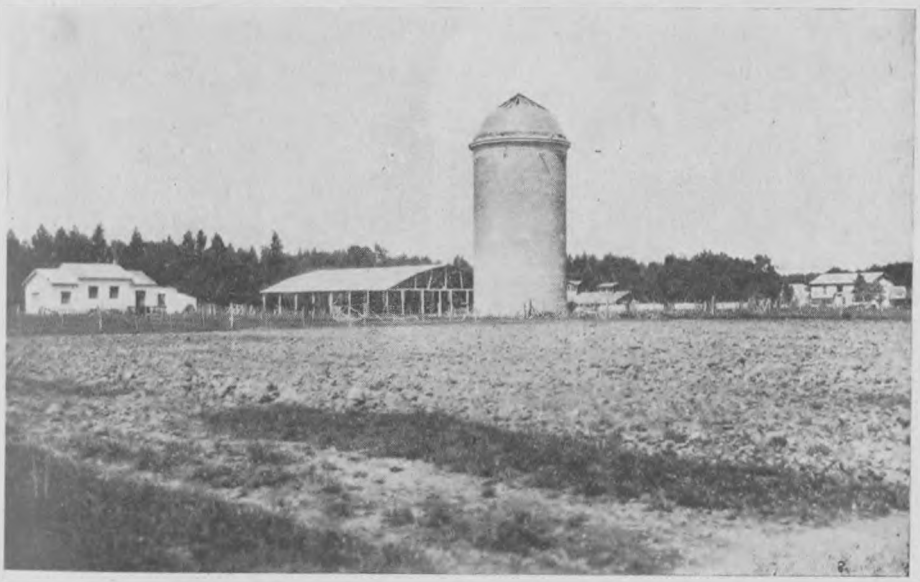
Escuela de Fruticultura Osvaldo Magnasco.

A esta Escuela se le han anexado 37 ½ hectáreas de tierra; su superficie antes reducida es ahora conveniente para los trabajos intensivos, como son los que allí se practican; de esta manera será posible disponer de cultivos en cantidad suficiente como para que la enseñanza pueda ser eficaz.

ESCUELA DE FRUTICULTURA «OSVALDO MAGNASCO»

Un detalle del pabellón internado

ESCUELA DE INDUSTRIAS RURALES «NICANOR EZEYZA»



Vista del tambo y fábrica de productos lácteos

Se está actualmente en la tarea de reconstruir la casa-dirección, después de haber ampliado el pabellón internado; los trabajos de construcción del frigorífico para frutas que se llevan a cabo bajo el control de la Dirección de Máquinas y Electricidad, están terminándose; la sala industrial ha sido ampliada y se ha construído separadamente un secadero de frutas que permitirá utilizar el exceso de producción, que por su bajo precio o exceso de madurez, no conviene dar otro destino.

La capacidad para alumnos ha sido colmada este año, inscribiéndose 36 jóvenes que se aprestan a seguir estos estudios a fin de mejorar el alumnado, dando preferencia a aquellos que tienen mayor vocación o inclinación por estas tareas, el año próximo se procederá a seleccionar entre los alumnos de primer año, después del primer bimestre, prefiriendo aquellos que se hubieran destacado netamente, a fin de incorporar otros aspirantes que quedan sin poder ingresar.

Por intermedio de los trenes viveros y directamente entre los plantadores, se colocaron este año 19.000 frutales seleccionados. La sección industrial ha trabajado 10.500 kilos de dulces y conserva, lo que ha asegurado un aprendizaje eficaz para los alumnos que colaboran en las tareas.

Entre las industrias anexas se ha dado especial importancia a la avicultura, para lo que se ha mejorado los planteles existentes en la Escuela, incorporándole reproductores de calidad adquiridos en las exposiciones de la Capital Federal. Parte de la producción de los gallineros de esta Escuela fué difundida en la Provincia, utilizando los trenes de fomento avícola.

La Sección Apiario fué atendida convenientemente, no sólo como auxiliar de la fruticultura, sino también como elemento de enseñanza y fuente de producción; 900 kilos de miel fué la producción del año, la que convenientemente trabajada se envasó para su expendio.

Escuela de Industrias Rurales Nicanor Ezeyza.

Este establecimiento, por la índole de su especialidad, la industria lechera, y la ubicación en zona de campos de pastoreo, exigía, para poder prestar una enseñanza eficaz, poseer una extensión suficientemente amplia. Para lograrlo se han expropiado 303 hectáreas, y con este aumento de superficie será posible instalar una explotación agrícola-ganadera lo suficiente amplia como para poder dar una enseñanza adecuada.

El edificio destinado a internado no presentaba las condiciones necesarias que debe reunir un establecimiento de esta índole, a fin de reconstruirlo se solicitó la colaboración de la Dirección de Arquitectura, la que ha proyectado obras que se hallan en estos momentos en plena ejecución; con tal motivo fué suspendida la inscripción en primer año, funcionando el establecimiento solamente con dos cursos y veinte alumnos.

En el año en curso se ha dotado al establecimiento de máquinas agrícolas destinadas a reemplazar el equipo existente, que estaba constituído por implementos anticuados o deteriorados por el uso.

El tambo fué reforzado con la adquisición de 44 vaquillonas de la raza holando-argentina; de esta manera el plantel se compone ahora de 220 piezas, lo que asegura la producción láctea durante todo el año en cantidad suficiente como para hacer funcionar la fábrica con materia prima propia.

La producción de leche durante el año fué de 88.183 litros, de los cuales 74.929 fueron enviados a la fábrica; se elaboraron 3.104 piezas de diversos tipos de queso, con un rendimiento de 4.509 kilos, además de 125 kilos de manteca y 36.420 litros de suero.

En la sección industrias se trabajó en la elaboración de dulces, jaleas, caramelos y conservas, produciendo en total 2.526 kilos.

Las secciones anexas fueron cuidadas en el curso de este año, tratando de mejorarlas, especialmente el apiario, porquerizas y avicultura.

Agronomía Regional del Delta.

Este nuevo servicio organizado por resolución del 31 de mayo de 1938, está destinado a contribuir rápida y eficazmente al progreso agrícola del Delta.

Durante el curso de este año se ha procedido a visitar las quintas, de manera a ir estableciendo un fichero estadístico de las explotaciones que contengan datos generales sobre la ubicación exacta de cada propiedad, número de plantas en cultivo, variedades, patrones, origen del injerto, sanidad, rendimientos, etc., con lo que será posible establecer el valor y la calidad de la producción isleña.

Con el objeto de ensayar la posibilidad de introducir variedades de papas precoces para obtener una producción temprana, se distribuyó gratuitamente siete mil kilos de las variedades Bliss Triunfo, Iris Cobbler y Kathadin; el resultado de estos ensayos se vió perturbado por un repunte prolongado que hizo que se per-

diera parte de las siembras; las que se salvaron de este accidente han producido satisfactoriamente.

A fin de aclimatar y propagar nuevas variedades de citrus, se injertaron mil citrus en el Vivero del señor R. Ginaca, en la primera sección, con variedades procedentes de la Estación Experimental Agrícola de Tucumán y de la Estación Experimental de Concordia, en Entre Ríos. Estas plantas estarían destinadas a mejorar la producción cítrica del Delta.

A fin de vincular la escuela primaria a la agricultura, al celebrarse el día del árbol, en una de las dársenas del Mercado de Frutos del Tigre se efectuó una plantación de naranjos agrios con intervención de grupos escolares del Tigre.

Los agrónomos regionales colaboraron eficazmente con motivo del primer concurso y exposición de citrus, realizado en la Municipalidad de Las Conchas, haciendo propaganda efectiva entre los productores y cooperando en la organización de este certamen, que logró inscribir mil trescientas cincuenta representaciones.

Han realizado durante el año estudios para determinar exactamente la riqueza de nuestras plantaciones en el Delta y su modalidad industrial; para lograrlo se vienen tomando observaciones sobre la densidad de plantación, altura media de los individuos, diámetro alcanzado, crecimiento anual, edad y dificultades con que se tropieza en el cultivo. Como consecuencia de esas visitas se encontraron ejemplares de álamos cuyo cultivo se considera interesante; por tal causa se ha remitido ese material a la Estación Experimental Agrícola del Delta.

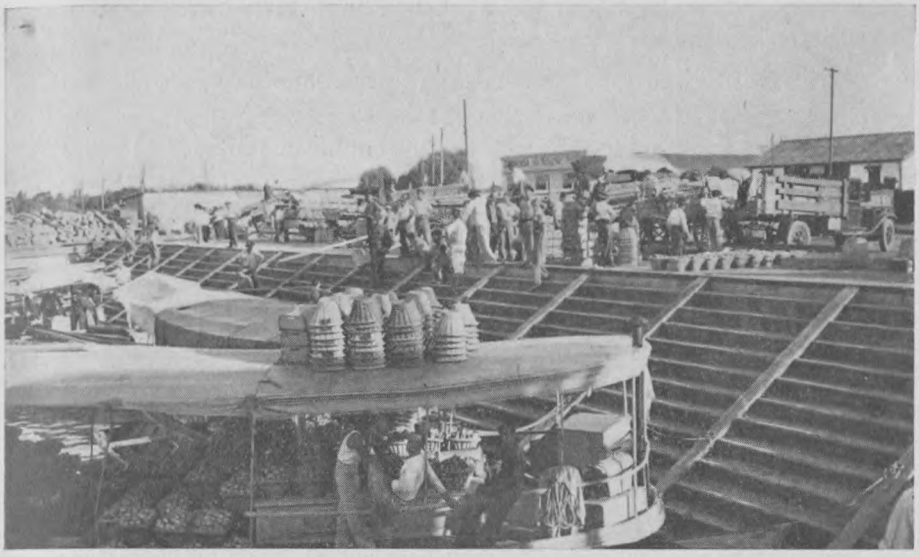
Se ha comenzado este año el control de las plagas mediante el estudio de sus ciclos biológicos, a cuyo efecto se han colocado trampas en distintos puntos del Delta, cebos trampas, y se han hecho observaciones sobre cría de crisálidas, brotes atacados, temperaturas crepusculares, etc. Se han hecho observaciones sobre la roya del álamo, sobre la aplicación de aceites emulsionables y se ha colaborado con la Comisión Coordinadora del Ministerio de Agricultura a fin de lograr el mayor éxito en las gestiones.

DIVISION INDUSTRIAS Y COMERCIO

Sección Comercio.

Mercado de frutos del Tigre. — La afluencia cada vez mayor de productores a este Mercado ha hecho necesario expropiar 30.000 metros cuadrados a fin de proyectar futuros ensanches, pues los 6.040 metros cuadrados de galpones resultan completamente insuficientes en la actualidad; para evitar el abarrotamiento se están

MERCADO DE FRUTOS DEL TIGRE



Embarcaciones de isleños descargando sus productos en el Mercado

Trabajos de ampliación del Mercado

construyendo en estos momentos dos nuevas dársenas, una de 150 metros de largo por 50 de ancho y otra de 180 metros de largo por 60 metros de ancho para el atraque de las embarcaciones, y dos nuevos galpones para el empaque y comercio de la fruta y uno para productos de la pesca.

Durante el año 1938 concurrieron al Mercado de Frutos 15.603 embarcaciones con un tonelaje total de 68.847.670 kilogramos, de los cuales 34.457.408 kilogramos correspondían a frutas y el resto a verduras, hortalizas y otros productos. El valor total de las transacciones en el Mercado fué de pesos 3.890.829 moneda nacional, y la recaudación obtenida de pesos 71.335,60 moneda nacional, lo que equivale aproximadamente a un 15 % de aumento a la obtenida en 1937.

Se ha preparado un proyecto de tarifas para 1939, teniendo en cuenta el valor que representa para los concesionarios el lugar que ocupan los puestos dentro del Mercado que tienen acceso más o menos directo para el público comprador, estableciendo así una escala que oscila entre 360 y 600 pesos para los puestos de fruta. En general, estas tarifas aumentarán los rendimientos en justa proporción con la importancia adquirida por el Mercado como centro de actividades, de la vasta zona isleña que vuelca en él la casi totalidad de su producción; la influencia que el Mercado ha tenido en la valorización de las tierras adyacentes queda demostrada cuando se compara el valor de esas tierras que era de pesos 1,50 el metro, elevado hoy a 24 y 25 pesos el metro cuadrado.

Sección Industrias.

Prosiguiendo el plan de fomento rural que tiene establecido la Dirección, se ha continuado realizando certámenes de agricultura en distintos puntos de la Provincia; para ello se ha contado con la colaboración eficaz de las municipalidades y sociedades rurales, que contribuyeron al éxito de esta obra en las catarce exposiciones realizadas en 1938, en Rojas, Junín, Villegas, Lincoln, Vedia, Saladillo, Rauch, Juárez, González Chaves, Bragado, Tres Arroyos, Mar del Plata, Bahía Blanca y Necochea.

Participaron en ellas ciento treinta expositores, entre los que figuraban los más importantes criaderos de la Provincia. El número de aves presentadas alcanzó a 1.722; la raza que obtuvo mayor demanda fué la Plymouth Rock Barreada, con 344 productos, y la Rhode Island Red, con 321 productos. El promedio de precio obtenido por animal fué de pesos 11,71, habiéndose registrado como precio máximo la suma de pesos 66; el promedio que lograron los ejempla-

res de Plymouth fué pesos 12,78, y el de los Rhode Island pesos 11,25, las otras razas de pesos 10,98.

Se ha notado en las distintas zonas preferencias por determinadas razas: en la zona de Bahía Blanca y Tres Arroyos hubo más interés por Plymouth Rock, mientras que en el oeste de la Provincia fué más solicitada la Rhode Island; en cuanto a las razas mediterráneas tuvieron ubicación en todas partes, lo que demuestra la existencia de muchos agricultores que se dedican con preferencia a la producción de huevos.

Primer concurso y exposición de citrus del Delta.

Por primera vez se ha organizado un certamen de esta índole; la exposición se realizó en el local de la Municipalidad de Las Conchas y se vió sumamente concurrida por productores del Delta y casas comerciales de la Capital Federal, que exhibieron productos e implementos que interesan a la industria citrícola.

La inauguración se llevó a cabo en el mes de agosto, abriendo sus puertas con 244 muestras de frutas, repartidas en la siguiente forma: naranjas, 117; limones, 65; mandarinas, 29; pomelos, 18; toronjas, 7; kuncuats, 5; cidras, 2; quinotos, 1 y 15 stands de casas comerciales.

La finalidad perseguida con la organización de este torneo fué valorar la actual producción de frutas cítricas del Delta, y tratar de lograr su perfeccionamiento mediante la difusión de conocimientos técnicos apropiados por intermedio de disertaciones a cargo de agrónomos de la Dirección; ambos propósitos fueron ampliamente logrados.

CONCURSO DE CEREALES Y LINO

Tres certámenes regionales y un gran concurso provincial, han señalado la actividad del año en la materia del epígrafe.

Los concursos de este año se han caracterizado por haberse realizado con la inmediata colaboración de las asociaciones gremiales: cooperativas agrícolas, Asociación de Cooperativas Argentinas y sociedades rurales. Ello ha significado un mayor control en la veracidad y exactitud de las muestras presentadas, que en un ochenta por ciento lo fueron por intermedio de dichas entidades.

Por otra parte, ha sido un nuevo motivo de contacto entre las reparticiones oficiales y las agremiaciones de productores, y entre éstas y sus asociados; estímulo siempre apreciable en pro del movimiento cooperativo.

Los concursos regionales que se realizaron en Junín, el 20 de febrero; en Necochea, el 19 de marzo, y en San Francisco de Bellocq

(Tres Arroyos), el 20 de marzo, tuvieron un señalado éxito, reuniendo en total 2.500 muestras y despertando un verdadero interés entre la población agrícola.

Todas las muestras presentadas a estos concursos fueron reunidas en Olavarría, para discernirse los premios «campeón», en un Gran Concurso Provincial de Cereales y Lino el día 3 de abril, celebrándose simultáneamente la «Fiesta de la Agricultura», instituída por el Gobierno de la Provincia como homenaje al agro argentino. Los numerosos actos realizados fueron presididos por el señor Gobernador, a quien acompañó el señor Ministro de Obras Públicas, el Director de Agricultura, Ganadería e Industrias y personalidades representativas de instituciones oficiales y privadas vinculadas a las industrias agrarias.

Finalmente, cabe agregar que la División ha compilado, en base a estos concursos, un valioso material estadístico que debidamente ordenado y con las consideraciones del caso será oportunamente publicado en el Anuario Rural, que permitirá completar las enseñanzas derivadas de los certámenes, comparándolas con los que se realicen en el futuro, procurando así interesantes conclusiones.

APLICACION DE LA LEY 3607 EN EL TERRITORIO DE LA PROVINCIA SOBRE INDUSTRIA LECHERA

Inspecciones.

Con motivo de solicitudes presentadas acogiéndose a los beneficios de la ley 3607, se han practicado las siguientes inspecciones:

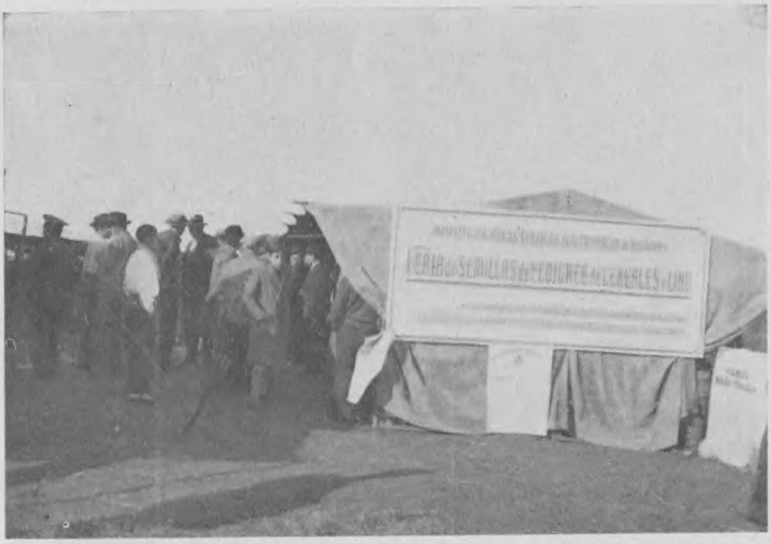
Usina de Pasteurización La Platense, ubicada en La Plata; Usina de Pasteurización La Vasca, situada en Luján; Usina de Pasteurización B. T. B., de Chivilcoy; Usina de Pasteurización Frigorífico Argentino Massa, Pons Ltda., ubicada en Dolores; Usina de Pasteurización San Eduardo, de General Sarmiento.

Estadísticas y gráficos. — Se ha confeccionado la estadística completa de la industria lechera, desde 1926 a 1937, en forma comparativa con el resto del país, preparándose gráficos que destacan la hegemonía de la Provincia en esta importante industria.

Primera Exposición Provincial de Industria Lechera.

La primera Exposición Provincial de Industria Lechera, único certamen de este género realizado hasta la fecha en el país, ya que no sólo ha reunido los más destacados fabricantes de productos lácteos, sino también a las principales firmas que proveen la maqui-

Primera Exposición de Industria Lechera



Exposición de semillas fiscalizadas realizada en Vedia

naria más moderna para la industria, se ha visto colmada con la presentación de 35 importantes casas comerciales del ramo, además de las 5 escuelas agrícolas dependientes del Ministerio de Agricultura de la Nación y la Escuela Nicanor Ezeyza, dependiente de la repartición. Esta sección, por su parte, presentó un conjunto de gráficos que destacan la importancia de la provincia de Buenos Aires en esta gran industria, algunos affiches alusivos al valor dietético de los lacticinios, y la abundante bibliografía disponible en la actualidad sobre la materia.

El día de la inauguración, 11 de octubre, hicieron uso de la palabra el Director General de Agricultura, Ganadería e Industrias, ingeniero Agustín Silvani Gómez y el Intendente Municipal de La Plata, señor Luis M. Ferro. Dicho acto fué prestigiado con la presencia del señor Gobernador, doctor Manuel A. Fresco, Ministro de Obras Públicas, ingeniero José M. Bustillo, Ministro de Hacienda, doctor César Ameghino, altas autoridades de la Provincia, delegados del Ministerio de Agricultura de la Nación y Centro de la Industria Lechera, expositores y numeroso público.

El éxito de esta exposición ha sido tan auspicioso que debió postergarse su clausura para el día 30 de octubre, cuando estaba anunciada para el 22. Según cálculos realizados, la concurrencia de público ascendió a cerca de 90.000 personas, sin contar la asistencia de 10.000 escolares y alumnos de las escuelas secundarias, en horas especiales, en virtud de una invitación pasada a ese efecto a la Dirección General de Escuelas.

Durante doce días, alternados, fué proyectada una película sobre higiene y pasteurización de la leche, gentilmente cedida por la Dirección de Maternidad e Infancia de la Nación. Dicho film fué proyectado también en la Escuela Normal Popular y en las escuelas números 1 y 45 de esta ciudad.

ESTACIONES ZOOTECNICAS REGIONALES

La Estación de Monta Bovina, que fuera creada en Tablada a base del Gran Campeón de Palermo Fortune Butterfly Star, fué trasladada a la Colonia Santa María, con el propósito de beneficiar a una gran cantidad de pequeños ganaderos, que aun con rodeos de cierta refinación no cuentan con recursos, o no les conviene, por lo reducido del mismo, emplear toros de alta calidad; allí, en un ambiente rural, se espera que esta sección ha de prestar señalados beneficios.

Los productos de esta estación fueron enviados a la Exposición Feria de Bolívar en 1938, donde alcanzaron las más altas re-

PRIMER CONCURSO DE GANADO CARNICERO

Público asistente a la exposición

Remate de las reses

La comitiva oficial recorriendo el local de la exposición

Novillos Shorthorn

Lote de novillos Aberdeen Angus

compensas en su categoría, adquiriéndolos ganaderos de la región, lo que complementa la acción que está destinada a realizar esta Estación.

PROFILAXIS DE LAS ENFERMEDADES INFECTO - CONTAGIOSAS DEL GANADO

La División prepara y expende fórmulas propias para combatir la lombriz de los borregos, el enteque de los terneros, la fiebre aftosa, el mal de los avenales, el gastrófilus del caballo, etc., que causan mucho daño al ganado.

ACTIVIDADES DEL LABORATORIO DE GANADERIA

Preparación de productos zooterápicos: Resumen de las ventas de específicos preparados por el Laboratorio de Ganadería:

Solución Lugol (lombriz de los borregos), 250.000 dosis; solución de yodo-yodurada (enteque de los terneros), 40.000; de boro-proteína (aftosa), 5.000; antilarval D. A. G. I. (gusano de los caballos), 1.510; buro gluconato de calcio (mal de los avenales), 300.000 c. c.; medical D. A. G. I. (llagas aftósicas), 4.000 c. c.; matagusano D. A. G. I. (agusanamiento de heridas), 2.500 c. c., y antifilarial D. A. G. I. (lombriz en pulmones), 4.500 c. c.

Análisis: de leche, 80; de manteca, 40; de crema, 30; de queso, 20; de caseína, 10.

Se han realizado los siguientes diagnósticos: Pollos, 70; aves adultas, 50 y lechones, 30.

Investigaciones bacteriológicas: Huesos de bovinos, 80; huesos de lanares, 50 y sangre, órganos, etc., 45.

Preparaciones de tuberculina y anatoxina: Se han preparado 20.000 c. c. de tuberculina bruta; 5.000 c. c. de suero anticarbunculoso; 2.000 c. c. de antígeno para el diagnóstico del bacilo pollorum; 3.000 c. c. de antígeno para brucelas abortos; 5.000 c. c. de cepa atevuada para vacuna antituberculosa B. C. C. para la prevención de la tuberculosis bovina.

REGISTRO TAMBERO

Ha sido organizado el primer fichero de tambos de la Provincia. Con los datos recogidos se ha hecho un cálculo económico de costo posible de la producción, que podrá servir de base a la adopción de medidas oficiales que tiendan a la radicación y mejoramiento del tambo higiénico.

PROFILAXIS OBLIGATORIA DE LA «SALMONELLA POLLORUM»

Se ha puesto en vigor la reglamentación sobre profilaxis obligatoria de la «Salmonella Pollorum», enfermedad contagiosa de las aves que se opone al mayor incremento de la industria avícola.

LEY DE CAZA

Ha sido sancionada la ley 4659, proyectada por esta División, sobre protección a los animales útiles a la agricultura y a la ganadería.

DIVISION DE PISCICULTURA Y PESCA

Vigilancia, veda y cumplimiento de disposiciones reglamentarias.

La represión de las actividades de pesca del pejerrey durante la época de veda, como también las furtivas en las lagunas fiscales, que durante el año anterior diera motivo a numerosas intervenciones del servicio, fué fiscalizada en el actual, con el mayor rigorismo, constituyéndose al efecto, partidas volantes de personal, que, en un mismo día, controlaba diversas zonas.

Pesca deportiva. — La incorporación al régimen fiscal de las lagunas de Chascomús, motivó aparte de su explotación pesquera comercial, especial atención en lo referente al deporte, tanto de pesca como náutico.

Fomento de la piscicultura.

Los trabajos de piscicultura del pejerrey, iniciado el año anterior con la creación de los viveros experimentales en las lagunas de Lobos y del Monte, rindieron, en el transcurso de la temporada de reproducción, aceptable éxito.

A ello se sumó la iniciación de los trabajos de montaje de una nueva Estación, de esta naturaleza, en la Laguna Chascomús, instalación que, posiblemente, en su total desarrollo constituya una más acabada muestra en su género.

La repoblación de las aguas particulares se vió facilitada con la resolución del Poder Ejecutivo, por la cual se autoriza a la Dirección a donar embriones de pejerrey para su cultivo y con fines de fomento.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DIRECCION DE AGRICULTURA, GANADERIA E INDUSTRIAS

A los Agricultores de la Provincia

Aproximándose la fecha en que será iniciada la cosecha de trigo en el hemisferio norte cuya comercialización empezará el 1° de Julio, quedarán sin salir de los países exportadores de cereales **varios millones de toneladas.** Los Estados Unidos de Norte América calculan que tendrán entre el sobrante de esta cosecha y el de la que pronto comenzará a recolectarse, **cien millones de quintales,** sin contar los que distribuirán **Canadá, India, Africa del Norte y Rusia.**

Estados Unidos y Canadá han aconsejado a los agricultores que reduzcan las próximas siembras de trigo

AGRICULTORES !

Las áreas dedicadas a trigo que estáis sembrando complementadlas con cereales, forrajeros y lino. Adquirid animales y evolucionad hacia la chacra mixta agrícola-ganadera, haciendo uso de los créditos que los bancos oficiales acuerdan en condiciones favorables.

AGRICULTORES ! ¡Evolucionad hacia la chacra mixt

Ing. AGUSTIN SILVANI
Director General de Agricultura, Ganade

Laboratorio de Química.

En el Laboratorio de Química se han efectuado análisis de las diversas harinas de pescado fabricadas en la Provincia con: corvina negra, sábalo, etc., y dentro de cada especie se ha estudiado la composición química de los productos, según procedan del pescado integral o de los residuos de industrialización. Se arriba a la conclusión de que, salvo excepciones, los productos son bastante deficientes. Es necesario hacer resaltar la excelente harina que podría obtenerse con la corvina negra, ya que el producto resultante es casi carente de ceniza insoluble (arena), siendo ésta una de las causas mayores de depreciación de los buenos productos destinados a la alimentación del ganado.

Se ha comenzado el estudio de las aguas de las lagunas, renglón que permitirá, cuando se haya completado, establecer las relaciones entre la composición química de las aguas y su riqueza ictiológica.

Laboratorio de Biología.

En este laboratorio se han realizado los siguientes trabajos:

Observación y estudios limnológicos permanentes de las lagunas de Monte, Chascomús y Lobos; observación y estudios potamológicos permanentes del Río de La Plata; estudio ecológico de pejerrey en las lagunas antes citadas; estudio morfológico y biológico de la almeja (Mesodema, mactroides) en Necochea; estudio morfológico y biológico de la ostra (Ostrea puelchana) en Necochea estudio y ensayo de una clave lepidológica para clasificación de peces; estudio sistemático y biológico especial de clupeidos y engraulidos de la Provincia; colección y clasificación de flora acuática; preparación de una Cartilla del piscicultor argentino; preparación de planchas en colores de la hidrofauna e hidroflora de la Provincia.

Sección Hidrografía.

Levantamiento de la laguna de Monte; plano general: escala 1:5000; 9 láminas de detalles de riberas; plano batimétrico.

Iniciación del levantamiento planimétrico de la laguna de Chascomús (suspendido).

Las actividades de esta sección comprenden, a saber: Estudio estadístico comparativo entre el primitivo régimen de explotación de las lagunas fiscales y el régimen de la ley 4416; diagramas de distribución de áreas de explotación y estudio de las lagunas fis-

cales al 30 de noviembre de 1936; diagrama comparativo de áreas totales explotadas entre ambos regímenes y promedio de producción en pesos moneda nacional por hectárea y por año al 30 de noviembre de 1938; anteproyecto de estación de piscicultura para Chascomús; anteproyecto de acuario y museo oceanográfico; estudio sobre situación, área aproximada y pertenencia de todas las lagunas existentes en la provincia de Buenos Aires; experiencia sobre corte y cortadoras de juncos, y estudio de dragado y endicamiento, en las lagunas de Monte, Las Perdices y Lobos.

PROYECTO DE LEY DE FORESTACION Y REFORESTACION

Con fecha 16 de diciembre de 1938, esta Dirección elevó al Ministerio de Obras Públicas, un proyecto de ley tendiente a crear grupos boscosos allí donde, por carecer de árboles, se están sintiendo más intensamente las consecuencias desfavorables de una explotación agrícola irracional y una sucesión de años de escasas precipitaciones.

La zona de suelos erosionados ha crecido de una manera alarmante estos últimos años y afecta una buena parte del sud y oeste del territorio de la Provincia; para combatir al fenómeno esta Dirección propició en su oportunidad la modificación de una manera ejecutiva de los sistemas de explotación en las tierras fiscales de Patagones; redacta ahora, después de un prolijo estudio, esta ley de forestación, y actualmente tiene en consideración la posibilidad de adoptar otras medidas destinadas al mismo fin.

RESTRICCION DE LAS SIEMBRAS DE TRIGO

Esta Dirección resolvió tomar este año la responsabilidad de una campaña destinada a restringir las siembras de trigo y abogar por la diversificación de la producción; las perspectivas poco favorables para el cultivo de los cereales y la acumulación nuevamente de grandes stocks en los países productores, decidió a ésta repartición a llamar la atención de los agricultores aun bajo los precios relativamente favorables del año pasado. Desgraciadamente, los hechos confirmaron la razón de esta prédica, por lo que habrá que insistir en la próxima campaña con mayor intensidad, sobre la necesidad de variar la orientación de nuestras explotaciones agrícolas.

ASESORAMIENTO DEL INSTITUTO DE COLONIZACION

Esta Dirección ha venido prestando un activo servicio de colaboración al Instituto de referencia, sea para la adquisición de sus campos, como en el caso de Artalejos, para la extinción de plagas y parásitos de los cultivos, como para plantaciones, elección de cultivos, etcétera. Debe destacarse, especialmente, el asesoramiento que viene prestando la Estación Experimental de Forrajicultura, que funciona en la Colonia Santa María, con sus campos de ensayos de cereales, girasol, maíz y lino, aparte de los cultivos forrajeros y la Estación de Monta Bovina, a base del campeón de Palermo Fortune Butterfly Star y otros reproductores de valor, que han sido puestos a disposición de los colonos.

CAPITULO XI

JARDIN ZOOLOGICO

Trabajos generales. — Por resolución del Poder Ejecutivo en el expediente letra J, número 312, año 1938, una cuadrilla de la Dirección de Hidráulica, estuvo destacada en este Jardín Zoológico para efectuar la limpieza del fondo y bordes en el zanjón de desagüe que recoge las aguas de lluvia de una zona de la ciudad pasando por el centro del parque; ocupándose también de la rectificación de su escarpada y nivelación superior de los taludes que forman parte todos ellos del zanjón, los que por efecto de la salida del agua y de su arrastre pierden su altura, rellenándose donde debe correr el agua. Allí también tienen salida los líquidos servidos de las secciones de aves, de los pequeños mamíferos, primates, carnívoros, ungulados, suideos y otros, de modo que temporariamente este zanjón debe ser reintegrado a su buen funcionamiento, porque desempeña asimismo un papel fundamental en la distribución de los servicios higiénicos.

Se llevó a cabo esta obra pero una vez terminada se creyó oportuno ampliarla para alcanzar no sólo las aguas que llamaremos incógnitas, que pasan y desaparecen siguiendo la mayor pendiente, o se insumen, sino también aquellas que quedarán visibles formando la belleza de los lagos, aguas que succiona el servicio de la Usina del Bosque, cuyo exceso pasa por una cañería de hierro, debajo de la Avenida Iraola y conserva con su corriente líquida el nivel de los lagos.

En años anteriores logramos con algún esfuerzo sostener el nivel del lago Burmeister —el más cercano al del bosque— que está a su vez ligado con otro terminal que da frente a la Avenida Centenario, distante de éste en más de 300 metros, conectado por cañerías subterráneas y cámaras adicionales que recogen el agua que circula por los mencionados lagos. Toda esta disposición funcionó bien mientras las raíces de los árboles eran pequeñas, pero la caída de las cámaras, la acumulación de tierra fina, los animalitos que se esconden, como ser comadrejas, etcétera, interrumpieron este correr del líquido. Fué por todo esto que teniendo en cuenta la presencia de la cuadrilla se la aprovechó para efectuar un nuevo emplazamiento, descubriendo toda la cañería, restableciéndola en su mayor parte, haciendo nuevas cámaras a las cuales se les dió la disposición para que un operario pudiese entrar a limpiar los conductos.

Por consiguiente, los lagos llamados Burmeister y Ameghino están nuevamente unidos con el lago Azara y éste va a echar su alto nivel al zanjón de desagüe antes mencionado.

Efectuóse otra rectificación en la comunicación de las aguas y fué la de que una misma cámara que se halla en el deslinde del parque reciba las pluviales de los jardines exteriores del cerco, más aquellas de los techos del edificio del Museo de Historia Natural, abriéndose una nueva zanja cuyo contenido líquido de arrastre va también a terminar en el lago del fondo o lago Azara. Es obvio repetir la cantidad de metros cúbicos de tierra removida y los terraplenamientos hechos, por cuanto el personal de ese servicio las registraba en su planilla diaria de trabajos.

Limpieza del lago Azara. — Asimismo era imprescindible rehacer este lago invadido por la especie de paja llamada en botánica *Tipha dominguensis;* se extrajeron de raíz las matas que cubrían una superficie de varios centenares de metros cuadrados, volviendo a cubrir su fondo con barro blando o arcilla, pues es muy permeable la tierra roja, para que el agua de venida fuera así sostenida llenándolo, con lo que produce los panoramas sobre el flanco de la venida Centenario.

Del personal del Jardín Zoológico. — Llevó a término todos aquellos trabajos que se distribuyen y que son propios de la Repartición, como ser: la poda de las diversas especies de plátanos y áceres dejándose para el año próximo los paraísos, moreras y otros árboles porque cuanto más se retarda la poda de los forestales más se consigue aquel efecto de bosque que artificialmente se desea obtener. Los áceres y plátanos fueron desmochados hace diez años siendo necesario restaurar la altura conservando una perspectiva igual; los que rodean la piscina eran en extremo altos y se consiguió con un corte a ras, mantener idéntica altura en las horquetas.

Al recordar las tareas del personal de servicio se incluyen también trabajos de albañilería, jardinería, carpintería, herrería, pintura, que se han llevado a término algunas obras y restaurado otras para su buena presentación.

Se dió fin a la nueva sección de avicultura implantándose la mayoría de las razas gallináceas que más interesan y éstas van produciendo en el sentido de despertar o mantener la dedicación en el público para la difusión de especímenes tipos o de valor utilitario.

En la parte de los mamíferos de menor talla, como ser jaguares, leopardos, caracales, pumas, etcétera, se ha llevado adelante la construcción autorizada por el Poder Ejecutivo en el expediente letra J, número 563, año 1937, que permitió adquirir con cargo al Producido del Jardín Zoológico, jaulas cúbicas adaptadas hoy a sótanos y a libertad exterior para que estos animales puedan estar en mejores condiciones. Se han llevado a término pequeñas jaulas para rapaces

que se habilitaron últimamente y construídas en la herrería de este establecimiento.

En cuanto a la parte de jardinería se está efectuando el desmonte de varios macizos habiéndose terminado el que rodea la casa de la Administración y el próximo a la instalación de los primates.

Como trabajos de nivelación se efectuó el de levantar la parte que rodea la instalación de los cánidos, comprendiendo muchos metros cúbicos de tierra, aprovechando de extraerla de un gran zanjón abierto con la finalidad de depositar allí los residuos del barrido diario y de otros servicios donde cómodamente puedan ser incinerados. Dentro de algunos años toda esa parte que es contigua al lago Azara situada al flanco izquierdo del zanjón, quedará de este modo sobre nivel, y podrá dar otra perspectiva hacia el lado de la ya citada avenida Centenario; por ahora continuará así disimulada entre los árboles de tala, eucaliptos y otras esencias.

Trabajos publicados. La divulgación. La investigación. — Del primer título se tiene el relato de las observaciones hechas en dos extensos viajes: uno alrededor de América y otro por Europa del ceste y este, alcanzando regiones del Asia. En esta forma el Jardín Zoológico adelantóse en equipar a sus naturalistas, sin asombrarnos de que profesores de Estados Unidos visiten Patagonia para hacer su botánica o recorran la Argentina con el fin de estudiar sus mamíferos o aves, porque esas misiones con valor y disciplina también pueden efectuarlas los argentinos.

De la «Expedición del Oeste», volumen destinado a esta clase de actividades naturalistas, se compuso el capítulo V que contiene: Los campos de petróleo. Rancho La Brea como parque paleontológico. Luego una descripción de la falla de San Andrés. San Francisco. La Universidad de Standfor. Otro artículo sobre la estratigráfica europea y americana. Una descripción de los llamados «Bird Refuge» o refugios para aves, que deberían ser implantados en la provincia de Buenos Aires y en la Argentina, terminándose con una narración del parque nacional del Lago del Cráter, mediante los siguientes epígrafes: El Cráter Lake, Oregón. El Monte Mazama. La teoría del colapso. Pruebas de la explosión volcánica. Agujeros que pueden dejar los volcanes apagados. El turismo. Viaje a la Isla Wizard y por el lago. Los lugares escénicos. La fauna. La pesca en Cráter Lake. La explosión y el colapso, su contra. Los materiales piroclásticos extensamente distribuídos y la erosión. Semejanzas aparentes con las «calderas hawaianas». Notas sobre la naturaleza del lugar.

En las relaciones del Jardín Zoológico llevóse nota explicativa sobre la distribución de publicaciones lográndose interesar selectivamente a más de 500 personas e instituciones científicas del país,

arriba de 150 de Sud y Norte América y últimamente más de 200 del viejo continente. Hago resaltar la contribución recibida de la «Comisión Protectora de Bibliotecas Populares» dependiente del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, que distribuyó por medio de su Oficina de Canje Internacional el tomo VII de las «Memorias del Jardín Zoológico».

Aparte de la función de la influencia directa se cultiva así la de extensión, llamada también «difusión de conocimientos» hasta donde es posible hacerlo. Refiriéndonos a aquellas observaciones de la ciencia de la Naturaleza que tiene relación con la protección de los seres vivientes, se enviaron publicaciones a todas partes del país donde se logró tener conocimiento de un centro capaz de recogerlas y a su vez difundirlas; se hace constar que durante 1938 realizamos mediante la intervención mencionada la distribución de las «Memorias del Jardín Zoológico» tomos VII y IX (segunda parte) a Bibliotecas Populares protegidas con existencia de más de 2.000 tomos en sus estantes, en número de 330, logrando una función realmente contributiva de la enseñanza pública.

Viaje de observación y estudio. — Podemos mencionar una a Quequén en el Sur de la Provincia, con motivo de la inauguración del Primer Laboratorio de Hidrobiología Marina y otro a la Granja de faisanes en la estación Don Tortuato (Ferrocarril Central Córdoba), recogiendo «Impresiones de una visita». Se dió a conocer una sintética descripción de esta nueva clase de actividades en la cría de valiosas aves como los faisanes, de las cuales fué activo propagandista el Jardín Zoológico, terminándose el informe que dice así: «Queda incorporado al acervo en materia de criaderos, este nuevo de la recría integral de todas las especies conocidas de faisanes bajo un total aspecto: de interés por la curiosidad que despiertan, utilitario por ser aves de variadas y hermosas plumas, de aprovechamiento por sus carnes finas, decorativos para poblar parques y jardines; de exposición para las ciudades iniciando la pública clasificación, el aprecio colectivo de estas bellezas vivientes; de aclimatación porque se piensa llevarlos colocándolos en los medios naturales de los parques nacionales quedando implantado otro renglón de la historia natural aplicada, con verídica honra para quienes tan valientemente lanzáronse en la empresa de mostrar práctica una riqueza natural».

Labor administrativa. — La parte que corresponde señaló un año más de cumplidas tareas alcanzándose bien al año en curso de 1939 con el cuidado y conservación del contenido en diferentes especies de animales y plantas, incrementándose con otras adquisiciones o por simple aumento natural. El público —como en años anteriores— a

pesar de haberse pluralizado los entretenimientos colectivos, las atracciones, los lugares de descanso, conservó su interés por la Historia Natural.

Oscila entre 5.000 personas en un solo mes, el de pleno invierno, y arriba de esta cifra hasta 9.000 en los restantes del año. A esto debe agregarse las escuelas, de las cuales casi todas las existentes en la ciudad efectuaron su visita anual; muchas de los alrededores y aun de sitios lejanos por medio del turismo llegan a la ciudad y éste es su lugar preferido, llegándose con este aporte a cerca de 10.000 individuos mensuales.

Investigaciones científicas. — Como resultado de las que se efectuaron en este parque artificial, se referirá que en una de ellas después de 10 años se ha comprobado la existencia en la naturaleza de la Argentina, de la especie introducida de Australia a Sud Africa y desde allí a este país, mediante las gestiones del Ministerio de Relaciones Exteriores, del enemigo hasta hoy señalado como el más eficaz destructor contrario al insecto defoliador de los eucaliptos: el *Parasson nitens*. El Ministerio de Obras Públicas está en posesión de toda la documentación producida en años anteriores, pues el laboratorio de investigaciones entomológicas existente en José C. Paz (Ferrocarril Central Córdoba), los ha recogido con vida y en casales en varios sitios de esta provincia y otros puntos de la Argentina. La liberación efectuada con centenares del citado microhimenóptero fué hecha desde el Laboratorio del Jardín Zoológico en 1928.

La multiplicación del pejerrey. — En años anteriores hicimos algunos ensayos de piscicultura objetiva, mediante la cual conseguimos mantener vivas las truchas arco - iris por un buen tiempo. Lo mismo se logró con el pejerrey organizando en menor escala los dispositivos aconsejados para el desarrollo de embriones procedentes de huevos pequeños y con filamentos como son los de este pez. La primera remesa no prosperó pero los embriones vivieron un tiempo. Fueron conocidos estos informes mediante la prensa periódica: «La Prensa», 11 de agosto de 1928; «El Día», de igual fecha, y en el Tomo VII de estas «Memorias» se ha publicado un grabado de la primera piscina de incubación, lo que no se hizo con los dispositivos preparados con destino al mejor de nuestros peces de agua dulce. Significa, por consiguiente, haber hecho un precedente que hoy proseguimos con una colaboración sobre «El pejerrey lacustre - fluvial de Buenos Aires» en el Tomo IX (primera parte) de las mismas «Memorias», con los siguientes capítulos: Originalidades y tanteos. Enseñanza de la piscicultura. Escenario natural. Piscicultura. Reproductores. Recolección y fecundación. La práctica subsiguiente. Preparación de los huevos.

Incubación. La embriología en sus valores prácticos. Todos estos temas aportan utilísimos elementos de ilustración para el estudio del pejerrey en la provincia de Buenos Aires.

Servicio médico veterinario. — El informe de la actividad registrada por el servicio médico veterinario se compone del estudio de las enfermedades endo y ectoparasitaria, diagnósticos, tratamientos y profilaxis; publicaciones y colaboraciones en revistas; necropsias extratando los diagnósticos anátomo - patológicos de mayor importancia. Obstetricia. Consultas varias, etcétera.

La apreciación clínica de desviaciones fisiopatológicas que se presentan en los animales en cautiverio han merecido preferente atención, experimentándose las medidas profilácticas, terapéuticas y dietéticas para prevenirlas, aminorarlas o erradicarlas.

Sus conclusiones favorables o no, guían el propósito inicial de nivelar el «tipo sanitario» y de difundir los conocimientos que la práctica abona en la dilucidación de fenómenos mórbidos y de las afecciones exóticas o propias de nuestras latitudes.

El Ministerio de Obras Públicas dispuso que estuviese representado el Jardín Zoológico en la inauguración de la Primera Estación de Hidrobiología en la costa Sur de la provincia de Buenos Aires y en ese acto se dijo lo siguiente:

«Señor Director del Museo Argentino de Ciencias Naturales «Bernardino Rivadavia»:

Señor Intendente Municipal:

Señores Delegados:

Señoras y señores:

«Con mucha e íntima satisfacción asistimos a este acto de la inauguración de la primera estación hidrobiológica en territorio de la provincia de Buenos Aires. Y mayor es el placer que se siente en decir algunas palabras al verla auspiciada por personas selectas, condición que eleva el mérito de la función alcanzada, ya que despierta entusiasmo aquí en el mismo ambiente del mar, no quedando circunscripta sólo al vínculo de otras manifestaciones, sino que se atesora con las bellezas del océano que subyugan la mente pluralizando los aspectos de la vida y el gusto de penetrar lenta y metódicamente las manifestaciones del mundo, en el escenario de la biología marina.

«Aparecen así delante de nosotros desde el complicadísimo protozoario tan pequeño que por progresiva evolución pasa a otras formas. Luego las polícromas medusas fosforescentes que en la noche

se iluminan haciéndose la luz en su peqeuño medio con el propio producto de sus células. A los multiformes celenterados, los animales-plantas, tan atrayentes para el naturalista como para el profano; luego hemos visto los duros y espinosos equinodermos, de quienes difícilmente creeríamos fueran vivientes seres, si la anatomía no hubiese develado las minucias complejas de su organización!... Y así, por escala arbitraria y artificial, pasamos a los vermes, a los vermídeos de los zoólogos o a los gusanos del vulgo; son seres interesantísimos, notablemente adelantados, su metamería los eleva en su jerarquía, como si fueran organismos ya necesitados de una vinculación nerviosa para centralizar la dirección de la existencia, la marcha de la vida. Es en ellos, donde se entrevén las coordinaciones entre células y cadenas de células, las cuales aun por incomprensibles agrupaciones, fueron poco a poco a centralizarse en ese magnífico órgano que llevamos en la caja de nuestro cráneo; en el cual los neurólogos pudieron separar los doce pares de nervios u homologándolos después en gran parte de los animales.

«Es ese mismo noble y superior órgano, la masa nerviosa que llamamos cerebro y que da por producto la idea, la que impresionada por las hermosas y atrayentes cosas de la vida del mar hace que volvamos con el pensamiento nuestra mirada a las maravillas que tan pacientemente fueron reunidas en esta estación.

«Se tiene después el dilatado mundo de la amplia, rara y siempre sugestiva clase de los moluscos, distribuídos en el mar y en la tierra; llevan encerrados en su cáscara una existencia tan expuesta a las peripecias de la lucha como aquella de las especies más aventajadas.

«Síguenle los tunicados; no es esta la oportunidad para pretender dar una idea de las interpretaciones con que fueron estudiados por los naturalistas. Una gloria de la humanidad es el nombre de Kowalesky; él, como Ameghino en los mamíferos, halló la continuidad que es la expresión de la vida, correlacionando el uno el desarrollo, la gastrulación, la embriogenesis, y el otro con fórmulas numéricas las modificaciones de los órganos y la línea de descendencia.

«Llegamos a otra vastísima clase: la de los crustáceos. Parecería que el mar, ese medio de la vida orgánica, se hubiera precipitado en coloideos, a los cuales por acciones y reacciones perfeccionase su plasticidad, y luego bajo la acción del calor del sol, derívase ese mundo que ilustraron tantos naturalistas eminentes, que, como Giesbrecht, nos mostraron en seres tan diminutos el máximo de funciones.

«Arribamos así al anfioxo: él es el primer vertebrado; su cerebro es un pequeño engrosamiento, pero su aspecto es todo el de un pececillo; tiene columna vertebral muy especial a la cual los naturalistas le llaman notocorda, nos conduce hacia la multiforme y distribuída

clase de los animales con vértebras, comprendiendo los peces, los anfibios, las aves y los mamíferos entre los cuales se halla el Hombre.

«Pues bien señores: recordar la larga serie de organismos que se encuentran en el medio que nos rodea, sea éste el mar, la tierra, el aire, es inquirir las íntimas relaciones que a ellos ligan al Hombre. Este necesita de todos y usufructúa directa e indirectamente de la mayor parte, y comprenderá este selecto auditorio, a quien pude distraer con mi disquisición, toda la importancia que tiene señalada la Estación de Biología Marina a la cual públicamente debemos gratitud, contrayendo el compromiso de verla siempre continuar en sus progresos».

CAPITULO XII

DIRECCION DE TRAFICO

La compleja y variada labor de la Dirección de Tráfico de la Provincia, se ha desenvuelto durante el año fenecido, con un fuerte ritmo de progreso, materializada en una mayor y estricta fiscalización de las materias afines, a la vez que en una eficiencia creciente de los servicios públicos entregados a su custodia.

Encargada como está, de todos los problemas que el tránsito crea, ha administrado sus leyes específicas, de manera de obtener de ellas la satisfacción de los intereses colectivos, respetando los intereses individuales.

Durante el año 1938 las concesiones y permisos precarios otorgados para explotar servicios públicos de transporte de pasajeros, han alcanzado la cifra de 145, cuyos recorridos se extienden por todo el territorio provincial, facilitando la comunicación de los pequeños núcleos con los grandes centros poblados, llevando a los campos desiertos el rumor de la ciudad que se aleja o que se acerca en cada viaje y facilitando el turismo, el negocio o la operación bancaria, con tarifas módicas y horarios que se cumplen.

En este aspecto la Dirección de Tráfico de la Provincia continúa marcando rumbos, ya que paralelo al creciente aumento de las rutas viales, ha dado preferencia a la instalación de los servicios denominados de larga distancia, que coordinados entre sí, permiten llegar con este medio de transporte, a casi todo el territorio provincial.

Los 66.578.062 kilómetros recorridos por todas las empresas; los 17.934.168 litros de combustible consumidos; los 50.709.162 pasajeros transportados; los 1.105 vehículos utilizados y los 2.115 conductores inscriptos, hablan claramente con la positiva elocuencia de los números, de la importancia de los servicios de transporte

de la Provincia, que han acusado durante el año 1938 un progreso creciente.

Paralelamente al régimen de concesiones para los servicios públicos de transporte de pasajeros, la Dirección de Tráfico ha puesto en funcionamiento, el régimen de concesiones para los transportes de cargas, autorizado por decreto de fecha 22 de diciembre de 1937, el cual se rige por disposiciones semejantes al anterior, modificadas sin embargo en puntos substanciales por la naturaleza especial del transporte a realizar.

Difiere así, aun dentro de su semejanza, el concepto de la superposición limitativa, complementada por la creación de las zonas de influencia y de libre interferencia, delimitada esta última por decreto de fecha 24 de noviembre de 1938.

En el año 1938 han sido presentadas 97 solicitudes de concesión, muchas de las cuales ya han sido otorgadas. Exactamente y como se dijo respecto de los servicios de pasajeros, los servicios de cargas abarcan toda la extensión del territorio provincial y su propia importancia puede medirse en este solo guarismo: los 97 pedidos de concesión para transporte de cargas que fueron presentados. Aun no se ha llegado en esta materia a la última palabra, pero no hay duda alguna que la experiencia dictará las normas necesarias para el regulamiento y ordenación definitivos del tráfico de cargas en territorio provincial.

Por decreto de fecha 26 de enero de 1937 ha sido creado el Registro Obrero del Transporte Automotor. Este Registro está destinado a llevar la nómina de todos los conductores que utilizan las empresas en sus servicios diarios. Cada conductor es provisto de un registro habilitante, otorgado previo un severo examen que pruebe la idoneidad del interesado, para la labor que pretende desarrollar. Este Registro cuenta con 2.115 conductores inscriptos en el año 1938.

La Dirección de Tráfico por intermedio de su Oficina de Inspección, vela por el cumplimiento de las disposiciones legales en vigencia, vigila la eficacia de los servicios públicos, controla y subsana las deficiencias anotadas por los pasajeros, examina la seguridad de los vehículos, habilitándolos o dejándolos fuera de servicio, colabora con la autoridad policial en el ordenamiento del tráfico en la Provincia y llega con su personal a toda ella, para facilitar la aplicación en la práctica de un criterio uniforme, asesorando a las autoridades municipales, sobre todo en materia de Patente Unica (Ley 4490).

Los riesgos inherentes al transporte se hallan garantidos por seguros que cubren todo coche en circulación. El riesgo del vehículo, la indemnización a terceros, el seguro obrero y la responsabilidad civil se hallan garantidos por la existencia de pólizas que en todo momento se encuentran en plena vigencia. Por decreto de fecha 3 de agosto de 1938, se ha creado un Registro de Compañías de Seguros, siendo uno de los requisitos de inscripción un depósito obligatorio de garantía que alcanza a la suma de pesos treinta mil en títulos de esta Provincia.

La Patente Unica creada por la Ley 4490, feliz iniciativa del Gobierno de Buenos Aires, se ha desenvuelto durante el año 1938, segundo año de su aplicación, con el beneplácito de todos los interesados. Al finalizar el año habían sido patentados en el territorio de la Provincia 155.936 vehículos automotores de toda clase, alcanzando la recaudación a pesos 9.534.992,50 moneda nacional, lo que significa sobre el año 1937, 8.314 patentados en más para el año 1938 y pesos 485.884 moneda nacional también a favor de este año.

Durante este segundo año de aplicación de la Ley se ha continuado con el sistema de patentamiento inicial, pero al finalizar el año 1938 la Dirección de Trá-

fico ha sido provista de máquinas adecuadas, que le permitirán realizar las operaciones del patentamiento venidero, con una absoluta simplificación de trámites, eliminando a la vez las molestias consiguientes al contribuyente.

En cuanto a la Ley la práctica ha demostrado que adolece de deficiencias subsanables, las cuales deben ser corregidas. Entre ellas la forma de liquidación de las sumas recaudadas, cuya entrega debe efectuarse a los municipios, en forma que no trabe su libre gestión administrativa.

En cuanto al resto del organismo creado por esta Ley, puede decirse que él ha acusado el progreso creciente que era de presumir: 24.843 transferencias de vehículos automotores; 11.876 embargos y anotaciones prendarias; 294 infracciones por errores de aforo; 32.065 pesos moneda nacional por infracciones al articulado de la Ley, etcétera, demuestran claramente lo expresado anteriormente.

En líneas generales y sintetizando en cifras la labor de esta Dirección, sumados sus ingresos que alcanzan a la cantidad de pesos 10.644.077,19 y deduciendo de los mismos los egresos habidos que alcanzan por todo concepto a pesos 10.128.290,16 se llega a la conclusión que la Dirección de Tráfico ha cerrado su ejercicio del año 1938, haciendo ingresar a Rentas Generales la cantidad de 515.787,03 pesos moneda nacional.

DECRETOS
Y RESOLUCIONES DICTADOS DURANTE EL AÑO 1938 REFERENTES A MATERIAS DEL TRAFICO

Durante el año 1938 fueron dictados numerosos decretos, destinados a resolver distintos problemas creados por los múltiples aspectos del tráfico provincial.

Así con fecha 7 de enero, fué dictado el decreto por el cual se organiza el Registro Provincial de Vehículos Automotores, al cual de inmediato se puso en funcionamiento.

Por resolución de la Comisión de Tráfico y de acuerdo a las facultades conferidas a la citada Comisión, fué firmada con fecha 13 de enero una modificación ampliatoria del Decreto Reglamentario de Multas, por la cual se establecen distintas penalidades a infracciones no previstas.

Con fecha 25 de enero fué promulgada la ley 4704 que faculta al Poder Ejecutivo para otorgar concesiones individuales a los propietarios de vehículos automotores destinados a servicios intercomunales.

El día 18 del mismo mes fué librado otro decreto por el cual se establece que los vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros no podrán hacer uso de camino provincial sin la previa autorización del Poder Ejecutivo.

Por decreto de fecha 25 de marzo se dejó establecido que el certificado policial reemplazaría a la cédula de identidad por un plazo de 6 meses prorrogables por otros seis, en los casos en que se gestionara la obtención del registro de conductor.

El 25 de marzo, y en atención a consideraciones muy fundadas, se prorrogó hasta el 15 de abril, el plazo para obtener el patentamiento sin recargo de los vehículos automotores.

Por resolución de la Comisión de Tráfico de fecha 28 de marzo se dieron normas a la Oficina de Inspección, en cuanto al procedimiento a seguir con las líneas comunales de transportes que usen caminos provinciales.

También por resolución de la Comisión de Tráfico de fecha 1º de abril, se hizo saber a la Inspección General, que debía darse cumplimiento al decreto del Poder Ejecutivo sobre el completo en los días hábiles con excepción de los sábados después de las 12 horas.

Por decreto de fecha 19 de abril, dictado en acuerdo de Ministros, se modificó la resolución del 13 de agosto de 1937, referente a los pedidos de informes entre la Dirección de Tráfico y la Policía Caminera.

Con fecha 12 de mayo el Poder Ejecutivo concede una prórroga de 30 días para que las empresas de transporte intercomunal de cargas puedan continuar circulando y soliciten en este plazo su respectiva concesión.

Por decreto de fecha 3 de agosto de 1938, se crea un registro de Compañías de Seguros en la Dirección de Tráfico y se establecen distintas normas en cuanto a inscripción, pólizas, renovaciones, etc.

El 11 de agosto, el Poder Ejecutivo aprueba un nuevo procedimiento a seguir para la aplicación y cobro de multas por infracciones de Tráfico y a la ley 4490.

El 13 de octubre, por decreto del Poder Ejecutivo, se aclaran los incisos 18, 19 y 20 del artículo 4º del decreto Reglamentario de Multas, sobre el transporte de inflamables.

Por decreto del 4 de noviembre se obliga a las empresas de transporte de pasajeros con concesión otorgada por el Poder Ejecutivo a colocar vidrios inastillables en los coches nuevos que incorporen a sus líneas.

Por decreto del 12 del mismo mes, se amplía hasta el 31 de enero de 1939 el plazo de inscripción por parte de las Compañías de Seguros en el registro creado en la Dirección de Tráfico.

El 24 de noviembre, el Poder Ejecutivo establece las zonas de libre interferencia en los servicios intercomunales de transporte de cargas.

Y por decreto del 29 de diciembre, el Poder Ejecutivo modificó el artículo 11 del Decreto Reglamentario de la ley de Patente Unica, referente a extravíos o destrucción de chapas.

Organización y fucionamiento del Registro Provincial de Vehículos Automotores.

La Plata, 7 de enero de 1938.

Atento a las disposiciones contenidas en los artículos 30 y 32 de la ley 4490, a la facultad de reglamentar que acuerda la Constitución de la Provincia en su artículo 132, inciso 2º y teniendo en cuenta lo que prescriben los artículos recientemente incorporados a las leyes de Tráfico (41 y 42 de la ley 4490; 5º y 6º de la ley 4258 y 31 y 32 de la ley 4375), el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º La organización y funcionamiento del Registro Provincial de Vehículos Automotores, creado por la Ley número 4490, bajo la dependencia de la Dirección de Tráfico, se regirá en base a los principios establecidos en la citada ley y con arreglo a las formalidades que se disponen por la presente resolución.

2º La numeración de los vehículos será de carácter permanente para cada unidad y deberá registrarse en el Fichero que se organizará bajo la dependencia de la Dirección de Tráfico, por numeración correlativa y en fichas que contendrán como índices el número de la chapa del vehículo y en su texto todos los datos relacionados con el

automotor patentado en la Provincia y de acuerdo a las disposiciones que contiene la Ley de la materia y el decreto reglamentario de fecha 16 de diciembre de 1936 en su artículo 3º.

3º El Registro Provincial de Vehículos automotores, tendrá como objeto primordial dentro de los principios fijados en el artículo 30 de la ley 4490, rodear de las mayores garantías a la propiedad de los vehículos automotores y constará de las siguientes secciones:

Patentes; Ajustes; Transferencias; Expedición y Ficheros de Identificación estadísticos y metálicos.

4º En el Registro se anotará: *a)* la propiedad de los automotores; *b)* los actos en que se constituyan, reconozcan, modifiquen y extingan derechos de prenda sobre los vehículos; *c)* los actos o contratos que afecten en general a los automotores; *d)* los embargos sobre los mismos; *e)* las transferencias; *f)* las altas y bajas.

5º Autorízase a la Dirección de Tráfico a invertir hasta la suma de pesos veinte mil moneda nacional mensuales ($ 20.000 m/n) para la organización y funcionamiento del Registro Provincial de Vehículos Automotores, de acuerdo a lo que se establece en la presente resolución y en los artículos pertinentes de las leyes citadas en el exordio de la presente, con destino al pago de sueldos, salarios, viáticos y materiales a emplearse en la mencionada organización.

6º La Contaduría General liquidará mensualmente planilla al Habilitado de la Dirección de Tráfico de la Provincia de Buenos Aires, por la suma autorizada en el artículo anterior y con el destino que en él se establece, tomándose dicha suma de la cuenta «Dirección de Tráfico. Producido», con imputación a los artículos recientemente incorporados a las leyes de Tráfico o sea: 6º de la ley 4258; 32 de la ley 4375 y 42 de la Ley número 4490.

7º Comuníquese y pase a la Dirección de Tráfico para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

Aclaración de la resolución de fecha 7 de enero próximo pasado, sobre el procedimiento a seguir en la aplicación de las leyes 4666, 4668 y de Presupuesto vigente.

La Plata, febrero 23 de 1938.

Vista la consulta formulada por la Contaduría General sobre el procedimiento a seguir en la aplicación de las leyes 4666, 4668 y de Presupuesto vigente y en atención a las consideraciones ex-

puestas por la Dirección de Tráfico, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros —

RESUELVE:

1º La Contaduría General procederá a efectuar con destino al cumplimiento de las leyes 4639, 4666 y 4668, el 40 % de la cuenta «Dirección de Tráfico. — Producido»; afectación que se atenderá con imputación a los artículos 5 y 6, 41 y 42 y 31 y 32 de las leyes citadas y acreditándola, a esos efectos, en una cuenta especial, de la cual tomará y liquidará la planilla mensual de pesos 20.000 moneda nacional, que se dispuso por el artículo 5º de la resolución consultada de fecha 7 de enero del corriente año.

2º Comuníquese, etc.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ M. BUSTILLO, ROBERTO J. NOBLE,
CÉSAR AMEGHINO.

Modificación ampliatoria del decreto reglamentario de multas.

La Plata, enero 13 de 1938.

Asientos en mal estado. Retiro del vehículo de la línea y	$	20,—
Por no entregar boletos a los pasajeros de las líneas de ómnibus o microómnibus	»	50,—
No comunicar la baja de coches	»	50,—
Por circular con dispositivos inseguros para manejar el vehículo	»	50,—
Por fumar el conductor	»	20,—
Por falta de faros en los vehículos que deban circular por caminos no alumbrados	»	50,—
Por no llevar cadenas o gomas especiales para el barro los vehículos que circulen por caminos de tierra	»	20,—
Por expeler humo	»	20,—
Por circular con un coche no habilitado (por coche)	»	30,—
Por circular sin goma de auxilio	»	20,—
Por no funcionar o no tener el limpia-parabrisa	»	20,—
Por iluminación deficiente	»	10,—
Por falta de dispositivos para abrir o cerrar las ventanas (cada uno)	»	5,—
Por expeler los vehículos mal olor	»	20,—
Por cambiar el motor sin dar aviso (cada uno)	»	50,—
Por poner en servicio un coche funcionando deficientemente el motor	»	50,—

Por circular un vehículo con la pintura exterior en mal estado. Retiro del vehículo de la línea y ..... $ 20,—

Por falta de pasamanos en los coches ..... » 10,—

Por estar el pasamanos en mal estado de seguridad .... » 30,—

Por estar el piso en mal estado, retiro de la línea del vehículo y ..... » 20,—

Por circular fuera de su línea con pasajeros sin autorización de la Dirección de Tráfico ..... » 50,—

Por circular con la carrocería no ajustada, de modo que produzca ruidos molestos, retiro del vehículo de la línea y ..... » 20,—

José Vicente Fox, Federico Bertrand,
Horacio L. Ferreyra Díaz.

LEY Nº 4704

Facultad del Poder Ejecutivo para otorgar concesiones individuales a los propietarios de vehículos automotores destinados a servicios intercomunales de transporte colectivo de pasajeros.

La Plata, 14 de enero de 1938.

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo a otorgar concesiones en forma individual e independiente para la implantación de servicios públicos de transportes de pasajeros en vehículos denominados colectivos, microómnibus y ómnibus, de carácter intercomunal entre las poblaciones de la Provincia que estime necesario y por los caminos que estén bajo su jurisdicción, a personas propietarias de vehículos en la forma y condiciones que oportunamente reglamentará de acuerdo a las disposiciones de las leyes y reglamentos que rigen la materia.

Art. 2º Queda facultado el Poder Ejecutivo para establecer las garantías a exigirse a los propietarios de dichos vehículos para asegurar la prestación de los servicios y la contribución que deberán pagar por los gastos de organización y fiscalización de los mismos, lo que podrá fijarse sobre la base de las entradas brutas que produzcan los servicios prestados por cada vehículo, como así también para establecer el pago de permisos de entrada que deberán abonar los propietarios de nuevos vehículos que se incorporen a cualquiera de los servicios ya establecidos en virtud de la presente ley.

Art. 3º Las sumas que se recauden por los conceptos expresados en el párrafo precedente, serán distribuídas por partes iguales entre las municipalidades afectadas por estos servicios.

Art. 4º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

El certificado policial podrá reemplazar a la cédula de identidad por el plazo de seis meses, prorrogables a otros 6.

La Plata, marzo 25 de 1938.

Vistas estas actuaciones y de acuerdo a los informes producidos, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Dejar establecido que el certificado que entrega la Comisaría de Policía de su domicilio a los conductores de vehículos patentados en la Provincia, que se presenten a gestionar su cédula de identidad a fin de obtener su respectivo registro de conductor, de conformidad a la resolución del 24 de agosto del año próximo pasado, recaída en el expediente agregado en estas actuaciones, letra P, número 166, año 1937 tendrá validez por el término de seis meses prorrogable por otros seis meses.

2º Establecer asimismo que el certificado de referencia substituye momentáneamente y al solo efecto que se indica en el artículo anterior, a la cédula de identidad y no al registro de conductor.

3º Comuníquese y pase a la Dirección de Tráfico para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

Plazo para obtener las patentes de automotores hasta el 15 de abril.

La Plata, marzo 25 de 1938.

En consideración a las insistentes gestiones realizadas ante el Poder Ejecutivo por la Cámara de Comercio de la Provincia y demás entidades adheridas a la misma, en procura de la adopción de un temperamento que conceda discretas facilidades a los propietarios de vehículos automotores que no han satisfecho, en tiempo, el importe de las patentes respectivas.

Ante las disposiciones rígidas de la ley de la materia que no permite la prórroga del tiempo dentro del cual debe ser satisfecho

el impuesto, circunstancia que obliga a someterse al precepto legal aceptándolo rectamente.

En mérito a la deferencia que es justo acordar a las gestiones de las prestigiosas instituciones que representan intereses altamente respetables y de notoria responsabilidad en la Provincia, es prudente procurar una solución conciliatoria que signifique la observancia de la disposición legal, y al propio tiempo, la razonable consideración de los intereses privados; y —

Considerando:

a) Que conforme a los términos de la ley 4490, el recargo del 10 % ha comenzado a hacerse efectivo desde el 1 del corriente mes, habiéndose ya patentado en esas condiciones el 30 % de los vehículos en circulación y el recargo del 20 % deberá empezarse a cobrar a partir del 1º de abril próximo;

b) Que la concesión de la prórroga debe desecharse en virtud del impedimento legal existente, así como también por razones de equidad, toda vez que el Poder Ejecutivo aparecería estableciendo situaciones dispares entre los que pagaron con los recargos del 10 % ya cobrados a numerosos propietarios de vehículos y los que se eximiesen de ello;

c) Que no obstante lo expuesto, el Poder Ejecutivo estima que debe considerarse en la forma más equitativa posible, la petición que ha formulado la Cámara de Comercio de la Provincia, dada la finalidad que se persigue; el valor representativo de la Institución recurrente; el carácter novedoso de la ley y otras circunstancias dignas de tenerse presentes;

d) Que en esa inteligencia y dentro de las atribuciones constitucionales que ejerce el Poder Ejecutivo para facilitar la ejecución de las leyes, mediante disposiciones especiales que no alteren su espíritu (artículo 132, inciso 2º de la Constitución de la Provincia), pueden interpretarse las disposiciones contenidas en los artículos 12 y 13 de la ley 4490, en una forma conciliatoria, entendiéndose que son improrrogables los plazos establecidos para el pago de patentes, pero no para el pago de recargos;

e) Que el recargo que fija la ley para el próximo mes de abril es del 20 % sobre el precio de cada patente, es decir, la quinta parte de la misma, penalidad que podría atenuarse colocándola en un plano equivalente a las patentes ya cobradas;

f) Que en esa forma se evitaría:

1º El pago de patentes con el recargo del 20 % durante un término prudencial;

2º La negativa absoluta de una prórroga;

3º El rechazo de la gestión realizada por los representantes del Comercio, en la Provincia.

En mérito a todo ello; teniendo en cuenta las disposiciones contenidas en los artículos 12 y 13 de la ley 4490; en ejercicio de las atribuciones que fija el artículo 132, inciso 2º in fine de la Constitución de la Provincia y conciliando la finalidad perseguida en la gestión de la Cámara de Comercio de la Provincia, con las disposiciones legales vigentes, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Establecer por esta sola vez y sin que ello implique sentar precedente, que las patentes para automotores, podrán pagarse hasta el 15 de abril del corriente año, solamente con el recargo del 10 %, fecha después de la cual recién comenzará a hacerse efectivo el recargo del 20 % que establece la ley 4490.

2º Comuníquese a quienes corresponda y pase a la Dirección de Tráfico, para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

Los vehículos destinados a transporte colectivo de pasajeros no podrán hacer uso de caminos provinciales, sin la previa autorización del Poder Ejecutivo.

La Plata, enero 18 de 1938.

Vistas estas actuaciones en las que la Dirección de Tráfico solicita se reglamenten los servicios de transporte colectivo de pasajeros, en vehículos automotores, cuyo recorrido se desarrolle dentro de un solo partido y que hagan uso de caminos de jurisdicción provincial; de acuerdo a lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno y vista del señor Fiscal de Estado, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Desde la fecha de la presente resolución, queda prohibido el uso de los caminos de jurisdicción provincial a los vehículos automotores de transporte colectivo de pasajeros, cuyo recorrido se desarrolle dentro de un solo partido, hasta tanto no obtengan la correspondiente autorización del Poder Ejecutivo para circular sobre los mismos.

2º El Poder Ejecutivo autorizará o denegará el citado permiso, previo informe de la Dirección de Tráfico sobre su conveniencia o inconveniencia para los intereses del tráfico provincial.

3º La Dirección de Tráfico podrá disponer la suspensión de los servicios que se presten sobre caminos de jurisdicción provincial, que no se ajusten a lo dispuesto en el artículo 1º de la presente.

4º Comuníquese a quienes corresponda y pase a la Dirección de Tráfico para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

Procedimiento a seguir con las líneas comunales de transportes que usen caminos provinciales.

La Plata, marzo 28 de 1938.

Vista la nota que precede de la Oficina de Inspección y de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto de fecha 18 de enero próximo pasado, se —

RESUELVE:

1º Por la Oficina de Inspección se pasará nota a todas las empresas de servicio público de pasajeros, de carácter comunal que usan caminos provinciales, a fin de que soliciten el permiso correspondiente, acompañando plano de su recorrido, horarios y tarifas, bajo apercibimiento de no permitírseles la circulación por dichos caminos, si así no lo hiciera en el término de treinta (30) días.

2º La Oficina de Inspección ordenará los antecedentes de todas las líneas de carácter comunal que usan caminos provinciales, las fichará y marcará su recorrido en el plano respectivo.

3º Cuando una línea de carácter comunal perjudique en su recorrido por caminos provinciales a otra regida por la Ley número 4375, sea por superposición, horarios o tarifas, la Inspección propondrá las modificaciones necesarias a la Dirección, las que aprobadas y no acatadas, darán lugar a la prohibición de circulación de esa línea por caminos provinciales.

4º Toda nueva línea de carácter comunal inaugurada después del 18 de enero próximo pasado, que haga uso de camino provincial, no podrá circular por éstos hasta no tener la autorización del Poder Ejecutivo.

5º Hágase saber y pase a la Oficina de Inspección a sus efectos.

JOSÉ VICENTE FOX.
Horacio L. Ferreyra Díaz, Federico Bertrand.

Se dé cumplimiento al decreto del Poder Ejecutivo sobre el completo los días hábiles con excepción de los sábados después de las 12 horas.

La Plata, abril 1º de 1938.

Visto lo solicitado, se —

RESUELVE:

1º Hacer saber a la Inspección General que los días de trabajo, debe hacer cumplir el Decreto del Poder Ejecutivo sobre completo; en cuanto a los sábados después de las 12 horas, y días domingos y feriados, debe permitirse en los ómnibus y microómnibus, solamente un número de pasajeros de pie que no podrá exceder a la mitad del número de los sentados. La infracción a esta disposición podrá penarse con la multa respectiva, si la empresa vendiera más boletos que los correspondientes al número establecido.

2º Vuelva a Inspección a sus efectos.

JOSÉ VICENTE FOX.
Horacio L. Ferreyra Díaz, Federico Bertrand.

Modificación de la resolución del 13 de agosto próximo pasado, sobre pedidos de informes entre la Dirección de Tráfico y Policía Caminera.

La Plata, abril 19 de 1938.

Vistas estas actuaciones, de acuerdo a los informes producidos y lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno, el Poder Ejecutivo, en acuerdo general de Ministros, —

RESUELVE:

1º Modificar lo dispuesto en la resolución de fecha 13 de agosto del año próximo pasado, corriente a fojas 8, en el sentido de establecer que la mutua autorización que por la misma se confiere para recabar informes directos a los efectos del mejor cumplimiento de las disposiciones contenidas en las leyes 4247, 4258 y 4375, se hará efectiva entre la Policía, sus secciones y Comisarías y las Direcciones de Tráfico y General de Rentas.

2º Dejar establecido que cuando se trate de informes que no revisten urgencia, las citadas reparticiones deberán dirigirse a la Jefatura de Policía a los fines pertinentes.

3º Comuníquese a quienes corresponda y pase a la Dirección de Tráfico, para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO, ROBERTO J. NOBLE,
CÉSAR AMEGHINO.

Plazo a las empresas de transporte intercomunal de cargas para que puedan continuar circulando y solicitar del Poder Ejecutivo la respectiva concesión.

La Plata, mayo 12 de 1938.

Vistas estas actuaciones iniciadas por la Municipalidad de Las Conchas, atento a lo informado por la Dirección de Tráfico, lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno y vista del señor Fiscal de Estado, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Acordar una prórroga de treinta (30) días, a contar desde la fecha de esta resolución, para que las empresas que en la actualidad explotan servicios para el transporte intercomunal de cargas en vehículos automotores en caminos de jurisdicción de la Provincia, puedan continuar circulando y se presenten a solicitar del Poder Ejecutivo el otorgamiento de la respectiva concesión en un todo de acuerdo a las condiciones que se establecen en la reglamentación aprobada por resolución del 22 de diciembre del año próximo pasado. (Expediente letra T, número 339, año 1937). Si no lo hicieran dentro del plazo acordado precedentemente, se les tendrá por desistidas de ese derecho, disponiéndose además la suspensión de sus servicios.

2º Remítase nota a la Municipalidad de Las Conchas, haciéndole saber lo informado a fojas 2, con respecto a la situación particular de los camiones que hacen el transporte de fruta desde el Mercado del Tigre, con motivo del ordenamiento de las cargas en la Provincia.

3º Comuníquese y pase a la Dirección de Tráfico para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

Decreto reglamentario sobre seguros que cubre los riesgos para vehículos automotores del servicio público intercomunal.

La Plata, agosto 3 de 1938.

Vistas estas acutaciones, en las que la Dirección de Tráfico pone de manifiesto la necesidad de que se proceda a reglamentar el seguro que cubre los riesgos por accidentes provocados o sufridos por vehícu-

los automotores del servicio público, atento a lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno y vista del señor Fiscal de Estado, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Las Compañías de Seguros, Asociaciones Patronales o Cooperativas que efectúen el seguro de cosas, pasajeros, transeuntes y vehículos automotores de servicio público, a empresas concesionarias autorizadas y regidas por las leyes de tránsito de la Provincia, deberá presentar al Ministerio de Obras Públicas, una solicitud en papel sellado de pesos 1,00 moneda nacional, pidiendo su inscripción en el Registro que abrirá a los efectos del seguro, la Dirección de Tráfico. Dicha solicitud se acompañará con los siguientes documentos:

a) Un certificado expedido por la Oficina respectiva en el que se acredite que la Compañía, Asociación o Cooperativa, ha sido autorizada a funcionar por el Superior Gobierno de la Provincia o de la Nación o de otra provincia;

b) Un certificado expedido por la Inspección de Sociedades Jurídicas, en el que conste que la Compañía, goza de autorización del Poder Ejecutivo para ejercer sus actividades en el territorio de la Provincia. (Este requisito reza para las sociedades que tengan acordada personería jurídica por otro Estado);

c) Dos ejemplares del balance de su último ejercicio, controlado y visado por la Inspección de Sociedades Jurídicas;

d) Una escala de primas;

e) Un ejemplar de la póliza de seguro o seguros que desea contratar, en la que deberá establecerse como condición indispensable de que en todo accidente de tránsito se abonará al asegurado, por lo menos, la suma que resulte de la aplicación de la escala que fija la Reglamentación Provincial de la Ley 9688, aplicada a la indemnización máxima de pesos 3.000 moneda nacional por cada accidentado. (Esta póliza o pólizas, llevarán asimismo, la autenticidad por parte de la Inspección de Sociedades Jurídicas);

f) Un certificado expedido por el Banco de la Provincia, el que manifieste que la Sociedad ha efectuado el depósito de la suma de pesos 30.000 en títulos de la Provincia de Buenos Aires, suma que deberá depositarse a la orden conjunta de la Sociedad y la Comisión de Tráfico, la que quedará afectada en calidad de garantía al pago de las indemnizaciones que correspondan por accidentes a los asegurados. Este depósito no podrá ser retirado mientras la Compañía tenga operaciones de seguros pendientes ante la Dirección de Tráfico.

2º Trimestralmente las Compañías aseguradoras, harán conocer ante el Ministerio de Obras Públicas, el monto de las operaciones de seguros realizadas en la Provincia, el de los siniestros pagados y los que se encuentren en juicio.

3º A los noventa días de publicada esta Reglamentación, la Dirección de Tráfico no aceptará pólizas de seguro, nuevas o renovadas, que provengan de Compañías cuya inscripción en el Registro que por disposición de esta resolución debe llevar la Dirección de Tráfico, no hubiera sido aprobada por el Poder Ejecutivo.

A los fines de la presente reglamentación, las inscripciones actuales, de las compañías de seguros, autorizadas a la fecha, quedarán canceladas a los sesenta días de su publicación.

4º Las empresas de servicios públicos que presenten a la Dirección de Tráfico, pólizas de seguro para sus vehículos, pasajeros, transeuntes y cosas, deberán también acompañar las que aseguren a su personal obrero, cuyo seguro no puede ser incluído en la póliza anterior, y deberá llevarse a cabo, de acuerdo con disposiciones inherentes al Departamento Provincial del Trabajo.

A este efecto, las compañías de seguro, presentarán certificados de los Departamentos Nacional y Provincial del Trabajo, que acrediten que los solicitantes han efectuado el depósito que exige la Ley Nacional número 9688 y llenado los demás requisitos de la misma, así como de sus reglamentaciones nacionales y provinciales.

5º La Dirección de Tráfico no habilitará ningún coche de servicio público, si no se hubiera justificado previamente por parte de las empresas concesionarias, que han contratado sus seguros ante compañías debidamente autorizadas de conformidad con esta Reglamentación, depositando la póliza o pólizas respectivas.

6º Cada vez que una empresa solicite la baja de un coche para substituirlo por otro, deberá acompañar la transferencia en forma de la póliza de seguro, del coche dado de baja al coche nuevo, o en su defecto la nueva póliza.

7º Dentro de los veinte días anteriores al vencimiento de las pólizas, las empresas deberán substituirlas o renovarlas, ajustándose a las condiciones ya establecidas.

8º Todas las compañías de seguros que operen en la Provincia, tendrán una sucursal o agencia permanente establecida en La Plata, a efecto de sus relaciones administrativas y judiciales con el Gobierno, con los asegurados y particulares.

9º Comuníquese a quienes corresponda y pase a la Dirección de Tráfico para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

Procedimiento a seguir para la aplicación y cobro de multas por infracciones de tráfico y a la Ley 4490.

La Plata, agosto 11 de 1938.

Vistas estas actuaciones, de las que resulta:

Que la Comisión Honoraria designada por resolución del 26 de octubre de 1937 (expediente letra P, número 1.351, de 1937), para que estudiara la mejor forma de coordinar el cumplimiento de las disposiciones de tráfico, propone la reglamentación que ha proyectado para subsanar las dificultades e inconvenientes en la percepción de las multas por infracciones comprobadas a aquéllas;

Que en virtud de las disposiciones contenidas en dicha reglamentación, deberá proveerse a la Policía de talonarios de boletas - valores, a los efectos de la aplicación de las multas que se incurran por incumplimiento a las leyes de tráfico en vigencia;

Que la Dirección del Taller de Impresiones Oficiales, en nota que se agrega a fojas 39, manifiesta no estar en condiciones de efectuar la impresión de esos talonarios, por carecer de los elementos necesarios, razón por la cual, la Dirección de Tráfico procedió a efectuar un pedido de precios;

Que del cotejo de esas propuestas que corren agregadas a fojas 40 y 41, resulta la más conveniente la de la firma Guillermo Kraff, Sociedad Anónima de Impresiones Generales, quien se compromete a confeccionar 2.000 talonarios de 50 hojas cada uno, dentro de la suma de pesos 630,00 moneda nacional.

Por ello; de acuerdo a lo informado por la Dirección de Tráfico y lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º La aplicación y cobro de las multas por infracciones a las disposiciones de tráfico, se ajustarán al siguiente procedimiento:

Constatada la infracción y cuando se trate de automotores, se retirará el registro al conductor, entregándole en cambio, una boleta que lo autorice a circular por cuarenta y ocho horas.

Dentro de ese término, el infractor deberá presentarse a la Comisaría o Destacamento que corresponda, para hacer efectiva la multa, contra cuyo pago se le entregará una boleta - valor equivalente a la suma abonada. En el caso de que el conductor careciese de registro, o cuando no se tratara de un automotor, se le conducirá a la Comisaría o Destacamento más cercano, donde quedará detenido el vehículo hasta que sea pagado, no solamente la multa por la infrac-

ción de tráfico cometida, sino también (cuando fuese un automotor) la correspondiente a la falta de registro, infracción prevista en la Ley 4490, cuya multa debe cobrarse de acuerdo al procedimiento especial, que más adelante se indica.

Percibido el importe de la multa y entregada al infractor la boleta-valor que corresponda, el funcionario que haya hecho efectivo el cobro, depositará la suma respectiva en el Banco de la Provincia, ajustándose a este procedimiento:

Se hará llenar una boleta de transferencia a la Casa Matriz (original y duplicado) para la cuenta «Tesorería General - Multas de Tráfico». En esta boleta deberá dejarse establecido el cargo del funcionario que hace el depósito y, si fuera posible, se pondrá el sello de la Oficina a que aquél pertenezca. En ningún caso, tendrá que pagarse comisión por esta clase de transferencia, que, por ser oficiales, el Banco deberá hacerlas sin cargo de ninguna clase.

Una vez hecho el depósito y recibida la boleta de transferencia, el funcionario remitirá el original de la misma, a la Dirección de Tráfico de la Provincia, Pasaje «Dardo Rocha», La Plata, y reservará el duplicado que ha de servirle como descargo de la boleta - valor que entregó al infractor.

En caso de no ser abonada la multa impuesta, se aplicará al infractor pena de arresto, a razón de un día por cada cinco pesos de multa, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1º del Decreto Reglamentario de Multas de fecha 6 de noviembre de 1936.

Para la aplicación de las multas establecidas en el artículo 35 de la Ley 4490, deberá seguirse el siguiente procedimiento:

Constatada la infracción se procederá en la forma indicada para las infracciones de tráfico, en cuanto al cobro de la multa impuesta. Una vez percibido el importe de la misma, deberá depositarse en el Banco de la Provincia (Depósitos Fiscales), en la cuenta «Multas-Ley 4490», haciendo uso para ello de los formularios especiales que el Banco tiene en su poder.

Al llenarse el formulario, deberá dejarse constancia del nombre del infractor, así como también del cargo que desempeña el funcionario depositante.

El funcionario que haga el depósito retendrá el recibo correspondiente que ha de servirle como descargo de la boleta - valor que entregó el infractor.

Cuando la infracción consiste en falta de registro, el vehículo no podrá ser retirado sino por una persona que lo posea, vale decir, que se halle habilitada para conducirlo.

2º Autorizar a la Dirección de Tráfico para que proceda a contratar con la firma Guillermo Kraff, Sociedad Anónima de Impre-

siones Generales, dentro de la suma de seiscientos treinta pesos moneda nacional ($ 630,00 m/n), conforme a su oferta de fojas 41, la impresión de dos mil (2.000) talonarios de boletas-valores de 50 hojas cada uno, de acuerdo al modelo que se acompaña a fojas 42.

3º El gasto que demande el cumplimiento de lo dispuesto precedentemente, se atenderá con imputación al inciso 47, ítem 4, partida 2 del Presupuesto vigente.

4º Establecer que los talonarios de referencia, serán intervenidos por la Contaduría General y remitidos a la Jefatura de Policía, para ser entregados a las Comisarías y Destacamentos Policiales.

5º La Dirección de Tráfico proveerá de una cartilla o manual a todas las autoridades encargadas de percibir las multas de tráfico, con indicaciones sencillas y prácticas, a los efectos de la mejor aplicación de las disposiciones adoptadas por la presente resolución.

6º Comuníquese a quienes corresponda y pase a la Dirección de Tráfico, para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

Aclaración de los incisos 18, 19 y 20 del artículo 4º del decreto reglamentario de multas, sobre el transporte de inflamables.

La Plata, octubre 13 de 1938.

Vistas estas actuaciones; de acuerdo a los informes producidos, lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno y vista del señor Fiscal de Estado, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Autorizar al señor Gaetano Curtesi, para que proceda a efectuar el transporte nocturno de inflamables desde Campana a Bartolomé Mitre, ajustándose al efecto a las disposiciones contenidas en el artículo 12 inciso *f)* de la Ley número 4247.

2º Disponer la substitución de la palabra «inflamables» en los incisos 18, 19, 20 (artículo 4º) del Decreto Reglamentario de Multas, por los términos «armas o explosivos», debiendo agregarse al inciso 21 del mismo artículo, después de la palabra «inflamables», la frase complementaria «o roja» cuando se transporten armas o explosivos, pesos 100 moneda nacional.

3º Designar una Comisión formada por el Presidente de la Dirección de Tráfico, ingeniero José Vicente Fox; Director de Hidráulica, ingeniero Félix Nieva; Jefe de la Inspección de Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad, ingeniero Francisco J. Longo; Director de

Pavimentación, ingeniero José Montalvo (hijo), y Jefe del Cuerpo Caminero, señor Raúl Cogan, para que proyecten una reglamentación completa de todo lo referente a inflamables y explosivos, que comprenda el transporte, tenencia o depósito de los mismos, armonizando también las disposiciones vigentes con las dictadas en el orden nacional.

4º Comuníquese y pase a la Dirección de Tráfico, para que notifique esta resolución al señor Gaetano Curtesi y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

Obligación de las empresas de transporte de pasajeros con concesión otorgada por el Poder Ejecutivo de colocar vidrios inastillables en los coches nuevos que incorporen a sus líneas.

La Plata, noviembre 4 de 1938.

Visto este expediente, en el que la Dirección de Tráfico pone de manifiesto la necesidad de que se obligue a las empresas destinadas al transporte de pasajeros que se rigen por las leyes de tránsito, a colocar en sus coches, cristales inastillables, aduciendo que los que se utilizan en la actualidad —vidrios comunes—, significan un serio peligro para los pasajeros, ya que cuando se han producido accidentes los mismos han resultado heridos a consecuencia de su rotura; de acuerdo a lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno y vista del señor Fiscal de Estado, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º La Dirección de Tráfico deberá notificar a las empresas que actualmente explotan servicios destinados al transporte colectivo de pasajeros, con concesión acordada por el Poder Ejecutivo, que están obligadas a colocar cristales inastillables en los coches nuevos que incorporen a sus líneas, a partir de los treinta (30) días de la notificación de la presente.

2º Establecer que para las concesiones que se otorguen en lo sucesivo, los coches a utilizarse en esas líneas, deberán ajustarse a lo dispuesto precedentemente, a cuyo efecto modifícase el artículo 41 del Decreto Reglamentario de las Leyes de Tránsito números 4247, 4258 y 4375, en la parte que se refiere a los vidrios o cristales de las ventanillas de los vehículos.

3º Comuníquese y pase a la Dirección de Tráfico para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

Ampliación del plazo para la inscripción por parte de las compañías de seguros en el registro respectivo.

La Plata, noviembre 12 de 1938.

Vistas estas actuaciones, y —

Considerando:

Que el Poder Ejecutivo por resolución del 3 de agosto próximo pasado, recaída en el expediente letra T, número 114, año 1938, estableció las condiciones a que deben sujetarse las compañías de seguro para la emisión de pólizas relacionadas con el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 4375 y su reglamentación contenida en el artículo 6º del Reglamento de Tráfico;

Que en aquella resolución se estableció que a partir de los 60 días de publicada la misma, la Dirección de Tráfico no aceptará pólizas de seguro emitidas por compañías cuya inscripción, previo cumplimiento a los requisitos establecidos, no haya autorizado el Poder Ejecutivo;

Que esa Dirección informa que como el vencimiento de ese término ya se ha producido sin que la inscripción de ninguna compañía haya sido dispuesta por hallarse en trámite las solicitudes respectivas y con el objeto de evitar que, hasta que ello ocurra, queden sin cubrir los riesgos de los vehículos por la cancelación de sus pólizas, solicita que aquel plazo se amplíe hasta el 31 de enero del año próximo.

Por ello, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Ampliar hasta el 31 de enero del año próximo el plazo acordado por el artículo 3º de la resolución de fecha 3 de agosto próximo pasado, recaída en el expediente letra T, número 114, año 1938, quedando establecido que la Dirección de Tráfico, a partir de esa fecha, no podrá aceptar pólizas de seguro emitidas por compañías cuya inscripción, previo cumplimiento a los requisitos correspondientes, no haya autorizado el Poder Ejecutivo.

2º Dejar establecido asimismo que las pólizas emitidas hasta la fecha antes indicada, por compañías no inscriptas, deberán vencer como máximo, al vencimiento del término que se amplía por el artículo anterior, es decir, el 31 de enero de 1939, condición indispensable para que sean aceptadas por la Dirección aludida.

3º Comuníquese y pase a la Dirección de Tráfico para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

Ampliación del artículo 10 de la reglamentación de cargas en el sentido de establecer zonas de libre interferencia.

La Plata, noviembre 24 de 1938.

Visto este expediente en el que la Dirección de Tráfico expresa:

Que para la aplicación del artículo 10 del Decreto Reglamentario para el Transporte Intercomunal de Cargas, en vehículos automotores en caminos de jurisdicción de la Provincia dictado con fecha 22 de diciembre del año próximo pasado, que se refiere a superposiciones de las zonas de influencia de las concesiones, se hace necesario establecer una norma aplicable en todos los casos;

Que del estudio de los numerosos pedidos de concesión presentados por distintas empresas, surge la necesidad de crear zonas de libre interferencia, es decir, zonas dentro de las cuales no regirían las disposiciones sobre superposición, con lo cual se facilita el transporte de las cargas a domicilio, una de las primordiales ventajas del transporte automotor.

Por ello; atento a lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno y vista del señor Fiscal de Estado, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Establecer a los efectos de la aplicación del artículo 10 del Decreto Reglamentario sobre transporte intercomunal de cargas en automotores, en cuanto se refiere a superposiciones, que se considera como zonas de libre interferencia los ejidos de ciudades y pueblos de la Provincia y sus quintas y chacras, delimitadas oficialmente por la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa.

2º Disponer, asimismo, que en cuanto a las ciudades de Bahía Blanca y alrededores de la Capital Federal, se considerará zona de libre interferencia, la que rodea a Bahía Blanca, comprendiendo sus quintas y chacras, como así su zona portuaria, tanto mercante como militar, y la que rodea a la Capital Federal, comprendida dentro de una línea que une las localidades de Tigre, Pacheco, Benavídez, Ingeniero Maschwitz, Escobar, Matheu, Villa Rosa, Pilar, Rodríguez, Romero, Marcos Paz, Cañuelas, San Vicente, Domselaar, Brandsen, Gómez de la Vega, Etcheverry, Elizalde, La Plata y Berisso.

3º Comuníquese y pase a la Dirección de Tráfico para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

Modificación del artículo 11 del decreto reglamentario de la Ley de Patente Unica.

La Plata, diciembre 29 de 1938.

Visto este expediente, en el que la Dirección de Tráfico pone de manifiesto la conveniencia de modificar el artículo 11 del Decreto Reglamentario de la Ley 4490 (Patente Unica), en virtud de que el mismo altera el texto del artículo 21 de la Ley, en lo que se refiere a la renovación de las chapas de los vehículos automotores por pérdida o destrucción de las mismas; atento a lo dictaminado por el señor Asesor de Gobierno y vista del señor Fiscal de Estado, el Poder Ejecutivo —

RESUELVE:

1º Modificar el artículo 11 del Decreto Reglamentario de la Ley 4490 (Patente Unica), el cual quedará redactado en la siguiente forma:

«Para los casos en que los interesados deban renovar sus chapas, por pérdida o destrucción, el precio de cada una de ellas será de pesos 5,00 moneda nacional, debiendo presentarse, junto con la solicitud de duplicado, prueba fehaciente de la pérdida o destrucción, certificado policial y recibo de la patente a que corresponda la chapa o chapas, cuya renovación se solicita».

2º Comuníquese y pase a la Dirección de Tráfico para su conocimiento y demás efectos.

MANUEL A. FRESCO.
JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

CUADROS ESTADISTICOS DE LA OFICINA DE PATENTES DE LA DIRECCION DE TRAFICO

La labor de esta Oficina de la Dirección de Tráfico, se ha condensado en los ocho cuadros estadísticos que se acompañan.

En ellos se reflejan en guarismos, la actividad que las Oficinas de Patentes, Transferencias, Registro Provincial de Automotores, Expedición y Oficina de Patentes de la Dirección de Tráfico ubicada en la Capital Federal, han desarrollado durante el año 1938.

La simple lectura de las cifras señaladas en los diversos cuadros, revela la importancia del trabajo realizado.

PATENTES DE VEHICULOS AUTOMOTORES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, EXPEDIDAS DURANTE EL AÑO 1938

PARTIDOS	AUTOMOVILES				CAMIONES				VEH. PASAJEROS			Alquiler	Tracción	ACOPLADOS		Motos	Llanta maciza	Turismo	Ensayo	AUTOMÓVILES		S/CARGO		TOTALES
	1ª	2ª	3ª	4ª	1ª	2ª	3ª	4ª	1ª	2ª	3ª			1ª	2ª					Milit.	Ofic.	Auto	Camión	
1 La Plata	11	262	1735	4329	4	68	998	491	16	103	1	145	4	20	24	92	5	3	14	43	36	—	19	8423
2 Magdalena	1	4	65	443	—	—	95	50	—	3	3	8	—	—	2	6	—	—	4	15	20	1	6	726
3 Coronel Brandsen	—	2	61	191	—	—	44	33	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	2	—	16	8	2	374
4 San Vicente	—	1	22	103	—	—	26	16	—	2	—	11	—	—	—	2	—	—	—	—	16	1	2	202
5 Quilmes	7	71	496	1038	8	28	383	177	3	34	25	48	—	9	10	60	2	—	2	11	28	15	19	2474
6 Almirante Brown	2	35	154	513	—	7	129	68	—	—	3	28	—	—	1	15	—	—	1	3	20	2	5	986
7 Avellaneda	9	174	1345	2866	18	195	1833	714	215	119	5	141	13	55	53	135	1	—	13	17	36	16	40	8013
8 Lomas de Zamora	8	141	789	1686	5	15	375	223	5	63	11	58	—	4	11	39	—	1	2	20	35	26	9	3526
9 Matanza	4	62	714	3085	2	19	512	394	—	4	66	29	1	—	20	377	22	—	—	51	20	—	19	5401
10 Merlo	2	9	70	414	1	16	126	53	3	2	4	13	—	—	1	11	—	—	1	1	20	—	13	760
11 Seis de Septiembre	5	61	427	1237	2	52	354	234	1	—	6	60	—	—	6	40	4	—	2	75	24	10	15	2315
12 San Martín	4	66	438	1525	2	26	564	288	50	28	199	45	—	—	5	99	1	2	—	32	32	11	23	3440
13 San Isidro	21	151	702	947	—	22	266	234	2	15	13	71	—	—	3	51	1	—	5	20	20	11	13	2568
14 San Fernando	—	37	185	580	—	21	248	134	—	8	3	39	—	—	7	27	—	—	2	5	24	14	7	1341
15 Las Conchas	2	27	133	398	2	25	192	94	3	—	9	21	—	1	2	18	—	—	—	5	20	2	9	963
16 Pilar	—	6	64	385	—	17	127	57	—	—	3	26	—	—	1	13	—	—	—	—	20	14	6	739
17 Moreno	—	10	48	301	—	9	47	50	—	1	—	16	—	—	2	6	—	—	—	—	16	1	5	512
18 General Rodríguez	—	4	31	167	2	6	25	27	—	—	—	16	—	—	1	1	—	—	—	—	16	8	5	309
19 Marcos Paz	—	5	32	168	—	1	22	15	—	—	1	10	—	—	1	6	—	—	2	1	16	3	1	284
20 Las Heras	—	4	21	200	—	—	25	17	—	—	—	13	—	—	—	1	—	—	—	—	16	3	4	304
21 Cañuelas	—	8	65	242	—	5	82	46	—	—	1	15	—	—	2	1	—	—	—	2	16	10	5	500
22 General Paz	—	3	37	273	—	18	32	22	—	—	—	17	—	—	—	5	—	—	1	—	16	1	1	426
23 Chascomús	—	22	151	577	—	6	102	115	—	1	3	26	—	3	16	3	—	—	—	1	20	1	8	1055
24 General Pinto	—	—	194	501	—	2	76	87	—	—	—	14	—	—	6	—	—	—	3	—	20	1	5	909
25 Carlos Tejedor	1	4	107	360	—	—	30	55	—	—	—	13	—	—	8	—	—	2	3	—	20	—	—	603
26 Castelli	—	—	48	179	—	7	28	63	—	—	—	5	—	—	5	—	—	—	—	—	16	—	—	351
27 Pila	—	3	14	135	1	4	10	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	202
28 Las Flores	—	13	79	404	—	—	76	97	—	1	1	31	—	—	6	3	—	—	1	—	20	—	—	732
29 Monte	—	6	53	207	—	10	53	51	—	—	—	17	—	—	1	2	—	—	—	—	16	—	2	418
30 Lobos	2	8	118	498	—	57	49	79	—	—	4	23	—	—	—	3	—	—	4	—	20	1	3	869
31 Navarro	—	7	72	351	—	1	46	36	—	—	1	12	—	—	2	—	—	1	—	—	20	1	10	560
32 Mercedes	—	40	175	824	—	20	104	138	—	1	2	55	—	—	29	—	—	—	2	9	24	2	6	1431
33 Luján	—	22	136	562	—	76	87	87	2	4	9	64	—	—	9	13	—	—	3	—	24	3	4	1105
34 Exaltación de la Cruz	—	6	36	267	—	7	33	33	—	—	—	10	—	—	5	1	—	—	—	—	16	9	2	425
35 Campana	1	10	65	255	1	19	50	44	—	—	1	20	1	—	5	5	3	—	2	—	20	3	10	515
36 General José F. Uriburu	—	13	110	397	—	23	117	41	1	13	3	5	—	4	13	6	—	—	2	5	24	3	8	788
37 San Antonio de Areco	—	13	82	390	1	23	84	35	—	2	1	17	—	5	29	2	—	—	4	—	20	2	2	712
38 San Andrés de Giles	—	9	80	384	—	22	73	46	—	—	1	19	—	1	18	5	—	—	2	—	20	1	4	685
39 Suipacha	—	8	46	184	—	4	22	19	—	—	—	3	—	—	1	—	—	—	1	—	16	2	2	308
40 Chivilcoy	5	32	246	1220	1	36	100	142	—	2	5	81	—	10	16	7	—	—	3	—	28	3	13	1950
41 Veinticinco de Mayo	2	8	257	842	1	16	190	149	—	4	8	54	—	—	1	2	—	—	13	—	28	10	15	1600
42 Saladillo	1	14	116	504	2	8	133	62	—	1	2	21	—	—	3	—	—	—	—	—	20	—	2	889
43 General Alvear	—	—	54	157	—	5	36	13	—	—	—	6	—	—	—	2	—	—	1	—	16	—	1	291
44 Tapalqué	1	5	65	219	—	3	40	33	—	—	—	9	—	—	5	1	—	—	—	—	16	—	1	398
45 Azul	5	74	457	1337	—	7	307	155	—	3	2	46	—	15	95	10	1	—	6	17	28	8	28	2601
46 Rauch	1	5	51	359	—	2	65	75	—	—	—	22	—	2	12	2	—	2	—	—	20	6	3	627
47 General Alvarado	1	8	95	314	—	3	119	110	—	1	1	12	—	—	20	3	1	—	1	—	16	2	3	710
48 General Guido	—	1	37	162	1	7	22	17	—	—	—	4	—	—	2	1	—	—	—	—	16	—	2	272
49 Dolores	—	10	103	296	—	4	103	119	—	—	—	44	—	—	4	5	—	1	1	1	20	—	1	712
50 General Conesa	—	—	5	20	—	—	—	7	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	16	—	—	51
51 General Lavalle	1	1	21	60	—	—	15	11	—	—	—	14	—	—	—	2	—	—	—	—	16	—	—	141
52 Maipú	—	6	94	210	1	4	55	27	—	—	—	8	—	—	2	—	—	1	3	—	16	—	4	431
53 General Madariaga	—	4	74	242	—	—	58	63	—	—	—	24	—	—	4	4	—	—	1	—	16	—	2	492
54 Coronel Vidal	1	7	117	290	—	2	107	63	—	—	—	3	—	—	18	8	—	—	—	—	16	9	3	641
55 Ayacucho	—	17	174	643	1	12	137	120	—	2	1	18	—	3	14	1	—	—	8	—	20	1	2	1174
56 Tandil	1	57	406	1323	—	10	479	375	—	12	8	86	—	2	41	14	1	—	9	2	28	4	6	2864
57 Balcarce	1	44	278	726	1	83	171	276	—	—	1	24	—	2	57	6	—	—	3	—	30	5	4	1712
58 General Pueyrredón	3	98	587	1601	6	41	871	690	7	78	—	319	—	8	85	28	—	—	10	12	28	—	28	4500
59 Lobería	2	32	224	805	—	17	266	154	—	—	4	18	—	12	154	1	2	—	2	—	20	10	1	1724
60 Necochea	1	92	564	1489	5	100	442	592	—	15	19	57	—	145	298	4	7	1	9	—	24	10	5	3879
61 Juárez	—	16	155	663	3	16	107	154	—	—	—	6	—	4	34	2	1	—	—	—	20	—	3	1184
62 Tres Arroyos	2	62	616	1677	1	46	339	510	—	3	2	60	—	23	169	16	6	—	7	—	28	2	3	3572
63 Coronel Dorrego	—	31	273	866	—	3	234	218	—	2	2	15	—	1	92	3	—	—	4	—	20	3	6	1773
64 Coronel Pringles	1	21	305	944	5	39	200	291	—	1	—	19	—	4	66	4	13	11	2	—	20	4	5	1955
65 Coronel Suárez	2	42	345	1044	—	6	212	289	1	3	4	21	—	6	44	1	1	—	12	—	20	2	5	2060
66 Olavarría	3	30	381	1390	—	9	214	226	3	11	5	31	—	9	67	11	3	—	—	—	24	6	7	2430
67 Bolívar	2	19	338	905	1	22	220	77	—	1	2	22	—	2	14	1	—	—	2	—	24	2	4	1658
68 Nueve de Julio	2	23	261	1006	—	5	128	191	—	4	12	46	—	—	6	2	—	—	7	—	24	16	15	1748
69 Bragado	2	20	234	706	—	20	95	57	—	2	4	29	—	—	8	—	—	—	4	—	24	1	—	1206
70 Chacabuco	2	9	197	812	2	64	45	71	—	1	1	29	—	1	18	—	1	—	—	—	28	3	10	1294
71 Carmen de Areco	1	4	67	282	—	27	19	41	—	—	—	4	—	—	5	5	—	—	1	—	16	2	2	476
72 Bartolomé Mitre	—	24	255	782	1	51	288	159	1	—	—	34	—	105	112	6	—	—	13	—	24	3	7	1865
73 Baradero	1	8	72	478	—	3	116	72	1	3	1	35	—	6	56	4	—	—	5	—	20	1	5	887
74 San Pedro	2	6	164	638	1	75	285	51	2	1	3	20	—	77	141	3	—	—	1	—	24	1	1	1496
75 Ramallo	—	3	89	430	3	37	125	90	—	1	3	19	—	35	81	4	1	—	3	—	20	1	5	950
76 San Nicolás	2	36	263	572	13	107	220	106	11	27	1	49	—	59	62	2	27	—	8	9	24	—	4	1602
77 Pergamino	2	88	525	1512	2	39	370	242	—	11	—	43	—	54	162	13	25	—	8	—	28	10	17	3151
78 Marcelino Ugarte	—	10	138	682	3	24	119	85	—	4	2	16	—	1	46	5	—	—	3	—	20	—	2	1160
79 Rojas	2	23	261	760	2	34	174	119	—	—	—	22	1	12	69	4	—	—	3	—	20	—	1	1507
80 Junín	—	38	408	1246	—	27	174	328	2	5	16	66	—	—	12	3	1	—	9	3	28	1	20	2387
81 Lincoln	2	6	285	828	—	5	139	139	—	4	5	49	—	—	5	2	—	—	1	—	28	4	23	1525
82 General Villegas	—	7	243	598	—	2	125	115	—	1	5	29	—	—	14	1	—	—	3	—	20	—	2	1165
83 Trenque Lauquen	2	13	224	608	1	7	106	89	—	—	1	13	—	—	6	1	—	—	3	—	20	—	3	1097
84 Guaminí	—	8	147	523	—	4	108	74	—	1	2	13	—	—	19	—	—	—	2	—	20	2	2	925
85 Adolfo Alsina	—	8	126	720	1	4	82	116	1	9	6	39	1	—	14	—	—	—	6	—	20	1	10	1164
86 Puan	1	10	116	956	—	1	93	30	—	—	2	1	—	—	30	1	—	—	1	—	20	5	6	1273
87 Bahía Blanca	3	134	873	2059	—	20	799	457	34	49	5	142	—	16	150	57	3	2	29	239	36	11	44	5162
88 Villarino	2	2	103	258	—	1	104	45	—	1	—	2	—	—	4	—	—	—	1	—	20	4	1	548
89 Patagones	1	2	67	405	—	—	178	73	—	1	3	19	—	—	2	4	—	1	3	—	16	1	3	779
90 Pehuajó	1	15	337	913	—	10	190	114	—	2	4	30	—	—	8	5	—	—	4	1	24	—	12	1670
91 General Sarmiento	1	30	130	494	2	18	115	103	—	—	11	31	—	4	5	11	2	—	2	65	20	13	3	1060
92 General Lamadrid	—	6	148	396	—	1	67	64	—	—	—	7	—	1	11	2	—	—	1	—	20	1	3	728
93 Laprida	—	4	112	261	—	1	57	29	—	—	1	10	—	—	11	—	—	—	—	—	16	1	3	506
94 General Arenales	—	5	113	667	—	14	154	149	—	—	1	30	—	—	27	1	3	—	6	—	16	—	3	1189
95 Colón	—	11	132	405	—	11	147	87	—	9	—	12	—	4	79	6	—	—	4	—	20	—	6	933
96 Florencio Varela	—	7	65	325	3	4	195	43	4	4	—	11	—	2	2	19	—	—	—	—	16	21	3	724
97 General Belgrano	—	4	69	301	—	2	77	56	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	16	1	2	537
98 Saavedra	—	18	173	781	—	4	125	96	—	—	—	8	—	2	37	—	1	—	6	—	20	3	6	1280
99 Tornquist	—	13	118	520	—	4	115	75	—	—	1	3	—	—	33	1	—	2	—	—	16	—	3	904
100 Carlos Casares	—	8	122	416	—	2	74	72	—	1	8	12	—	—	3	6	1	—	1	—	20	1	5	752
101 Carlos Pellegrini	—	3	151	604	—	3	128	17	—	—	2	15	—	—	16	1	—	—	2	—	20	—	5	967
102 General Viamonte	—	7	112	360	—	5	44	73	—	—	1	23	—	—	4	1	—	—	—	—	20	—	3	653
103 Alberti	—	8	80	394	—	19	22	58	—	—	—	15	—	—	1	—	—	—	2	—	20	1	3	623
104 Caseros	—	—	115	332	—	4	88	10	—	—	7	7	—	—	4	1	—	—	1	—	16	—	16	601
105 Rivadavia	—	4	111	389	—	1	54	21	—	—	5	16	—	—	2	—	—	—	1	—	20	—	3	627
106 Vicente López	21	198	874	1611	1	15	392	396	23	16	356	43	—	—	2	119	3	—	7	61	20	21	33	4212
107 Esteban Echeverría	—	17	107	322	—	4	135	62	—	1	1	15	—	—	1	11	—	—	2	—	16	10	4	708
108 Roque Pérez	—	2	49	245	—	6	69	22	—	—	1	6	—	—	2	—	1	—	—	—	16	5	1	425
109 González Chaves	1	15	167	654	—	13	151	162	—	—	—	—	—	12	72	—	1	—	3	—	16	1	10	1278
110 Leandro N. Alem	1	6	104	386	—	2	98	59	—	—	—	27	—	—	8	—	2	1	1	—	20	1	1	717
									(1)	(1)	(1)										(2)	(2)	(2)	
111 Dirección de Tráfico	—	—	—	—	—	—	—	—	156	503	343	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	700	725	2027
Sumas	168	2926	24145	75511	113	2032	19176	14018	547	1204	1259	3274	21	741	2972	1489	147	31	332	726	2497	1120	1487	155986

ADVERTENCIAS:

(1) Patentes expedidas para líneas intercomunales.

(2) Patentes expedidas para automóviles y camiones oficiales.

La Plata, 31 de junio de 1939.

LEY Nº 4490. — (PATENTE DE AUTOMOTORES)

Cifras básicas.
Recaudado en los años 1937 - 1938 - 1939 (al 10 de junio de 1939).
Acreditado a las comunas por los mismos períodos.
Percibido en más por las comunas con relación a la recaudación real (años 1937 y 1938).
Percibido en menos por las comunas con relación a la recaudación real (años 1937 y 1938)
Percibido en más por las comunas con relación a la cifra básica (años 1937 y 1938).
Cantidad que percibirían las comunas, asignándole el 90 % de la recaudación real (porcentajes tomados sobre las cifras del año 1938).

Municipalidades	Cantidad básica	Cantidad recaudada en:			Cantidad percibida en:			Percibido en más con relación a la recaudación real		Percibido en menos con relación a la recaudación real		Suma percibida en más con relación a la cantidad básica		90 % sobre recaudación 1938 (2)
		1937	1938	1939 (1)	1937	1938	1939 (1)	1937	1938	1937	1938	1937	1938	
Adolfo Alsina	60.354,25	59.929,—	66.773,85	60.692,—	60.354,25	63.030,07	60.354,25	425,25	—	—	3.743,78	—	2.675,82	60.096,465
Alberti	32.815,75	36.506,—	36.549,50	36.323,—	33.749,89	34.372,05	32.815,75	—	—	2.756,11	2.177,45	934,14	1.556,30	32.894,550
Almirante Brown	66.179,30	59.657,—	62.074,85	58.866,—	66.179,30	66.179,30	58.876,—	6.522,30	4.104,45	—	—	—	—	55.867,365
Avellaneda	458.994,25	604.403,57	605.817,35	595.289,—	495.802,45	520,193,07	458.994,25	—	—	108.601,12	85.624,28	36.808,20	61.198,82	545.235,615
Ayacucho	53.694,30	63.035,66	72.685,85	76.240,—	56.058,94	61.610,36	53.694,30	—	—	6.976,72	11.075,49	2.364,64	7.916,06	65.417,265
Azul	125.445,10	137.663,—	164.117,35	154.005,50	128.537,88	141.564,47	125.445,10	—	—	9.125,12	22.552,88	3.092,78	16.119,37	147.705,615
Bahía Blanca	321.790,65	288.791,50	333.541,65	271.172,—	321.790,65	326.668,70	271.172,—	32.999,15	—	—	6.852,95	—	4.898,05	300.187,485
Balcarce	90.739,71	95.445,—	115.550,87	108.787,—	91.930,79	101.081,49	90.739,71	—	—	3.514,21	14.469,36	1.191,08	10.341,78	103.995,765
Baradero	47.233,45	56.764,—	52.861,85	53.193,—	49.645,97	49.579,48	47.233,71	—	—	7.118,03	3.282,37	2.412,52	2.346,03	47.575,665
Bartolomé Mitre	72.859,60	134.834,—	128.109,40	125.609,—	88.547,50	95.888,83	72.859,60	—	—	46.286,50	32.220,57	15.687,90	23.029,23	115.298,460
Bolívar	82.389,18	99.210,—	103.894,35	104.764,—	86.647,13	91.352,97	82.389,18	—	—	12.562,87	12.541,38	4.257,95	8.963,79	93.504,915
Bragado	56.841,12	71.144,—	75.091,05	76.047,—	60.461,69	64.448,06	56.841,12	—	—	10.682,31	10.642,99	3.620,57	7.606,94	67.581,945
Brandsen	17.802,12	19.204,57	20.929,85	20.854,—	18.157,13	19.105,82	17.802,12	—	—	1.047,44	1.824,03	355,01	1.303,70	18.836,865
Campana	20.160,91	29.579,—	31.262,65	30.695,—	22.544,97	24.788,34	20.160,91	—	—	7.034,03	6.474,31	2.384,06	4.627,43	28.136,395
Cañuelas	20.544,97	26.573,—	31.265,10	30.097,—	22.070,89	25.013,34	20.544,97	—	—	4.502,11	6.251,76	1.525,92	4.468,37	28.138,590
Carlos Casares	42.172,90	41.460,—	44.882,85	45.382,—	42.172,90	43.302,46	42.172,90	712,90	—	—	1.580,39	—	1.129,56	40.394,565
Carlos Tejedor	30.697,70	32.740,—	34.737,85	32.860,50	31.214,68	32.381,72	30.697,70	—	—	1.525,32	2.356,13	516,98	1.684,02	31.264,065
Carmen de Areco	26.027,65	27.840,80	29.777,65	30.630,—	26.486,63	27.590,73	26.027,65	—	—	1.354,17	2.186,92	458,98	1.563,08	26.799,885
Caseros	24.780,52	33.222,50	36.408,85	34.801,—	26.917,49	29.627,44	24.780,52	—	—	6.305,01	6.781,41	2.136,97	4.846,92	32.767,965
Castelli	15.727,25	17.190,57	20.706,85	20.601,—	16.097,67	17.802,85	15.727,25	—	—	1.092,90	2.904,—	370,42	2.075,60	18.636,165
Chacabuco	62.071,62	76.724,80	80.494,05	78.738,—	65.780,86	69.750,46	62.071,62	—	—	10.943,94	10.743,59	3.709,24	7.678,84	72.444,645
Chascomús	61.246,90	55.576,57	63.749,85	64.132,—	61.246,90	62.290,18	61.246,90	5.670,33	—	—	1.459,67	—	1.043,28	57.374,865
Chivilcoy	113.441,90	103.147,—	118.579,05	115.125,—	113.441,90	115.583,17	113.441,90	10.294,30	—	—	2.995,88	—	2.141,27	106.721,145
Colón	40.358,34	53.775,—	60.736,50	58.824,—	43.754,58	48.852,37	40.358,34	—	—	10.020,42	11.884,13	3.396,24	8.494,03	54.662,850
Coronel Dorrego	85.233,50	97.698,—	112.135,50	101.689,—	88.388,71	96.446,80	85.233,50	—	—	9.309,29	15.688,70	3.155,21	11.213,30	100.921,950
Coronel Pringles	79.341,35	103.914,50	121.279,50	118.560,—	85.561,68	96.822,02	79.341,35	—	—	18.352,82	24.457,48	6.220,33	17.480,67	109.151,550
Coronel Suárez	140.497,72	116.976,—	126.333,35	126.165,50	140.497,72	140.497,72	126.165,50	23.521,72	14.164,37	—	—	—	—	113.700,015
Dolores	32.019,90	38.848,23	43.078,85	44.400,—	33.748,40	36.629,49	32.019,90	—	—	5.099,83	6.449,36	1.728,50	4.609,59	38.770,965
Esteban Echeverría	77.149,05	46.886,—	47.200,10	42.736,—	77.149,05	77.149,05	42.736,—	30.263,05	9.948,95	—	—	—	—	42.480,090
Exaltación de la Cruz	17.803,50	22.780,—	24.725,35	23.844,—	19.063,24	20.688,67	17.803,50	—	—	3.716,76	4.036,68	1.259,74	2.885,17	22.252,815
Florencio Varela	46.836,62	49.289,09	48.523,10	45.122,—	47.457,44	47.539,58	45.122,—	—	—	1.831,65	983,52	620,82	702,96	43.670,790
General Alvarado	34.801,03	39.349,50	44.704,35	42.874,—	35.952,41	38.928,93	34.801,03	—	—	3.397,09	5.775,42	1.151,38	4.127,90	40.233,915
General Alvear	11.577,22	15.598,—	17.376,05	16.936,—	12.595,03	13.994,29	11.577,22	—	—	3.002,97	3.381,76	1.017,81	2.417,07	15.638,445
General Arenales	61.162,75	66.316,—	73.581,20	71.898,—	62.467,23	66.339,01	61.162,75	—	—	3.848,77	7.242,19	1.304,48	5.176,26	66.223,080
General Belgrano	20.847,75	26.102,—	31.908,85	30.717,—	22.177,79	25.458,24	20.847,75	—	—	3.924,21	6.450,61	1.330,04	4.610,49	28.717,965
General Lamadrid	44.132,71	39.034,—	43.288,85	43.465,—	44.132,71	44.132,71	43.465,—	5.098,71	843,86	—	—	—	—	38.959,965
General Las Heras	18.079,05	16.077,—	16.439,85	16.457,—	18.079,05	18.079,05	16.457,—	2.002,05	1.639,20	—	—	—	—	14.795,865
General Lavalle	4.252,87	6.709,—	7.664,85	7.290,—	4.864,61	5.675,05	4.252,87	—	—	1.834,39	1.989,80	621,74	1.422,18	6.898,365
General Madariaga	20.777,35	25.299,—	28.803,85	30.011,—	21.921,95	24.122,96	20.777,35	—	—	3.377,05	4.680,89	1.144,60	3.345,61	25.923,465
General Paz	20.340,10	22.041,—	24.500,85	22.336,—	20.770,66	22.074,38	20.340,10	—	—	1.270,34	2.426,47	430,56	1.734,28	22.050,765
General Pinto	40.297,12	44.983,—	54.899,85	53.135,—	41.483,19	46.383,83	40.297,12	—	—	3.499,71	8.516,02	1.186,17	6.086,71	49.409,865
General Pueyrredón	271.050,45	252.242,57	303.024,35	317.450,—	271.050,45	284.377,82	271.050,45	18.807,81	—	—	18.646,53	—	13.327,37	272.721,915
General Rodríguez	18.880,40	19.944,29	20.281,50	17.107,—	19.149,71	19.464,41	17.107,—	—	—	794,58	817,09	269,31	584,01	18.253,350
General San Martín	152.073,90	213.888,47	241.993,20	237.343,—	167.721,33	189.554,08	152.073,90	—	—	46.167,14	52.439,12	15.647,43	37.480,18	217.793,880
General Sarmiento	60.307,50	70.363,15	69.383,80	67.257,—	62.852,95	64.090,68	60.307,50	—	—	7.510,20	5.293,12	2.545,45	3.783,18	62.445,420
General Viamonte	30.028,62	36.615,—	39.196,85	38.360,—	31.695,87	33.850,12	30.028,62	—	—	4.919,13	5.346,73	1.667,25	3.621,50	35.277,165
General Villegas	68.092,75	68.905,—	70.589,85	69.171,—	68.298,36	69.133,59	68.092,75	—	—	606,64	1.456,26	205,61	1.040,84	63.530,865
González Chavés	67.508,65	76.159,—	79.290,85	73.893,—	69.698,37	72.419,71	67.508,65	—	—	6.460,63	6.871,14	2.189,72	4.911,06	71.361,765
Guaminí	48.165,70	50.819,—	55.351,85	51.748,—	48.837,35	51.161,03	48.165,70	—	—	1.981,65	4.190,82	671,65	2.995,33	49.816,665
Juárez	53.698,70	64.835,—	72.496,85	70.215,—	56.517,69	61.534,15	53.698,70	—	—	8.317,31	10.962,70	2.818,99	7.835,45	65.247,165
Junín	111.304,93	147.782,80	150.478,85	142.267,—	120.538,77	127.633,41	111.304,93	—	—	27.244,03	22.845,44	9.233,84	16.328,48	135.430,965
Las Conchas	83.035,70	72.168,46	71.079,20	66.650,—	83.035,70	83.035,70	66.650,—	10.867,24	11.956,50	—	—	—	—	63.971,280
Las Flores	25.596,45	34.205,—	42.609,35	43.927,—	27.775,59	32.687,77	25.596,45	—	—	6.429,41	9.921,58	2.179,14	7.091,32	38.348,415
Laprida	31.264,20	28.543,—	30.335,85	31.250,—	31.264,20	31.264,20	31.250,—	2.721,20	928,35	—	—	—	—	27.302,265
Leandro N. Alem	35.442,55	42.366,—	44.415,50	42.895,—	37.195,12	39.182,66	35.442,55	—	—	5.170,88	5.232,84	1.752,57	3.740,11	39.973,950
Lincoln	71.485,70	84.434,—	91.907,85	87.579,—	74.763,38	79.998,06	71.485,70	—	—	9.670,62	11.909,79	3.277,68	8.512,36	82.717,065
Lobería	80.365,45	94.850,—	112.164,35	100.759,—	84.032,—	93.619,87	80.365,45	—	—	10.818,—	18.544,48	3.666,55	13.254,42	100.947,915
Lobos	43.520,62	48.627,—	57.748,55	54.360,—	44.813,23	48.617,47	43.520,62	—	—	3.813,77	7.131,08	1.292,61	5.096,85	50.173,695
Lomas de Zamora	254.226,50	222.644,—	235.016,10	230.946,—	254.226,50	254.226,50	230.946,—	31.582,50	19.210,40	—	—	—	—	211.514,490
Luján	140.695,69	72.711,83	75.918,50	68.880,—	140.695,69	140.695,69	68.880,—	67.983,86	64.777,19	—	—	—	—	68.326,650
Magdalena	43.389,50	38.219,57	42.537,85	42.450,—	43.389,50	43.389,50	42.450,—	5.169,93	851,65	—	—	—	—	38.284,065
Maipú	16.929,—	21.679,07	26.861,35	28.901,—	18.131,41	21.069,—	16.929,—	—	—	3.547,66	5.792,35	1.202,41	4.140,—	24.175,215
Mar Chiquita	24.879,25	33.575,57	40.047,85	44.058,—	27.080,60	31.201,83	24.879,25	—	—	6.494,97	8.846,02	2.201,35	6.322,58	36.043,065
Marcos Paz	12.447,05	13.104,—	15.526,90	14.226,—	12.613,35	13.730,79	12.447,05	—	—	490,65	1.796,11	166,30	1.283,74	13.974,210
Matanza	213.775,10	277.435,32	308.369,45	322.694,—	229.889,74	253.203,93	213.775,10	—	—	47.545,58	55.165,52	16.114,64	39.428,83	277.532,505
Mercedes	73.041,92	82.194,75	88.972,90	86.693,—	75.358,83	79.692,27	73.041,92	—	—	6.835,92	9.290,63	2.316,91	6.640,35	80.075,610
Merlo	38.993,90	48.196,83	48.881,40	45.915,—	41.323,49	43.115,21	38.993,90	—	—	6.873,34	5.766,19	2.329,59	4.121,31	43.993,260
Monte	22.517,82	21.740,—	25.496,85	25.086,—	22.517,82	23.759,54	22.517,82	777,82	—	—	1.737,31	—	1.241,72	22.947,165
Moreno	59.182,47	31.171,54	32.531,50	28.242,—	59.182,47	59.182,47	28.242,—	28.010,93	26.650,97	—	—	—	—	29.278,350
Seis de Septiembre	136.800,95	157.707,32	170.233,20	162.750,—	142.093,09	150.736,19	136.800,95	—	—	15.614,23	19.497,01	5.292,14	13.935,24	153.209,880
Navarro	27.738,15	31.410,50	31.587,—	30.986,—	28.667,76	29.342,43	27.738,15	—	—	2.742,74	2.244,57	929,61	1.604,28	28.428,300
Necochea	226.068,15	237.726,50	267.399,—	246.706,—	229.019,30	243.295,68	226.068,15	—	—	8.707,20	24.103,32	2.951,15	17.227,53	240.659,100
Nueve de Julio	96.509,05	93.508,—	102.561,35	104.487,—	96.509,05	99.031,77	96.509,05	3.001,05	—	—	3.529,58	—	2.522,72	92.305,215
Olavarría	149.820,—	124.914,—	148.961,85	151.133,—	149.820,—	149.820,—	149.820,—	24.906,—	858,15	—	—	—	—	134.065,665
Patagones	27.773,35	43.132,—	48.597,70	41.219,—	31.661,17	36.453,36	27.773,35	—	—	11.470,83	12.144,34	3.887,82	8.680,01	43.737,930
Pehuajó	91.340,15	92.755,—	102.923,35	100.050,—	91.698,30	96.168,26	91.340,15	—	—	1.056,70	6.755,09	358,15	4.828,11	92.631,015
Pellegrini	52.427,10	50.657,—	57.289,85	55.244,—	52.427,10	54.453,99	52.427,10	1.770,10	—	—	2.835,86	—	2.026,89	51.560,865
Pergamino	160.258,36	198.712,—	210.645,90	201.989,—	169.992,33	181.260,90	160.258,36	—	—	28.719,67	29.385,—	9.733,97	21.002,54	189.581,310
Pila	9.773,50	10.190,—	10.795,85	11.192,—	9.878,94	10.199,64	9.773,50	—	—	311,06	596,21	105,44	426,14	9.716,265
Pilar	42.975,35	51.147,—	47.161,40	43.257,—	45.043,89	44.720,18	42.975,35	—	—	6.103,11	2.441,22	2.068,54	1.744,83	42.445,260
Puan	68.354,27	63.392,—	70.998,85	66.479,—	68.354,27	69.456,58	66.479,—	4.962,27	—	—	1.542,27	—	1.102,31	63.898,965
Quilmes	142.108,45	148.221,07	166.070,10	166.276,—	143.655,78	152.096,15	142.108,45	—	—	4.565,29	13.973,95	1.547,33	9.987,70	149.463,090
Ramallo	39.622,55	63.544,32	61.434,70	63.834,—	45.678,—	48.714,30	39.622,55	—	—	17.866,32	12.720,40	6.055,45	9.091,75	55.291,230
Rauch	31.636,—	30.232,—	36.592,85	35.050,—	31.636,—	33.702,11	31.636,—	1.404,—	—	—	2.890,74	—	2.066,11	32.933,565
Rivadavia	36.436,40	35.835,—	36.415,85	33.342,—	36.436,40	36.436,40	33.342,—	601,40	20,55	—	—	—	—	32.774,265
Rojas	84.669,20	93.734,—	99.937,75	91.670,—	86.963,82	91.033,44	84.669,20	—	—	6.770,18	8.904,31	2.294,62	6.364,24	89.943,975
Roque Pérez	18.576,35	22.709,—	25.703,85	26.066,—	19.615,—	21.541,40	18.566,35	—	—	3.094,—	4.162,45	1.048,65	2.975,05	23.133,465
Saavedra	78.042,80	68.264,—	76.389,35	73.629,—	78.042,80	78.042,80	73.629,—	9.778,80	1.653,45	—	—	—	—	68.750,415
Saladillo	32.851,50	47.548,—	56.555,85	56.640,—	36.571,71	42.731,95	32.851,50	—	—	10.976,29	13.823,90	3.720,21	9.880,45	50.900,265
Marcelino Ugarte	58.759,25	67.409,—	72.106,55	71.500,—	60.948,81	64.322,67	58.759,25	—	—	6.460,19	7.783,88	2.189,56	5.563,42	64.895,895
San Antonio de Areco	30.879,20	40.420,—	44.481,85	43.618,—	33.294,31	36.549,06	30.879,20	—	—	7.125,69	7.932,79	2.415,11	5.669,86	40.033,665
San Andrés de Giles	39.115,78	41.827,80	43.714,60	43.620,—	39.802,29	41.032,66	39.115,78	—	—	2.025,51	2.681,94	686,51	1.916,88	39.343,140
San Fernando	91.543,10	90.582,03	94.079,10	85.969,—	91.543,10	92.600,16	85.969,—	961,07	—	—	1.478,94	—	1.057,06	84.671,190
San Isidro	181.695,52	161.429,74	181.715,85	171.966,—	181.695,52	181.703,99	171.966,—	20.265,78	—	—	11,86	—	8,47	163.544,265
San Nicolás	67.352,45	110.413,32	122.829,65	114.949,—	78.252,67	90.476,45	67.352,45	—	—	32.160,65	32.353,20	10.900,22	23.124,—	110.546,685
San Pedro	61.846,67	107.017,32	106.803,60	99.999,—	73.280,95	80.585,62	61.846,67	—	—	33.736,37	26.217,98	11.434,28	18.738,95	96.123,240
San Vicente	9.319,75	11.554,—	11.638,85	12.055,—	9.885,33	10.276,40	9.319,75	—	—	1.668,67	1.352,45	565,58	966,65	10.474,965
Suipacha	17.722,92	16.210,—	18.070,60	16.542,—	17.722,92	17.867,84	16.542,—	1.512,92	—	—	202,76	—	144,92	16.263,540
Tandil	155.845,25	165.694,50	181.488,85	185.157,—	158.338,45	166.534,02	155.845,25	—	—	7.356,05	14.954,83	2.493,20	10.688,77	163.339,965
Tapalqué	17.586,25	18.988,—	22.671,85	21.406,—	17.941,09	19.706,03	17.586,25	—	—	1.046,91	2.965,82	354,84	2.119,78	20.404,665
Tordillo	2.307,25	2.208,57	2.121,85	2.541,—	2.307,25	2.307,25	2.307,25	98,68	185,40	—	—	—	—	1.909,665
Tornquist	38.318,50	45.534,50	55.438,35	47.664,—	40.145,13	45.454,40	38.318,50	—	—	5.389,37	9.983,95	1.826,63	7.135,90	49.894,515
Trenque Lauquen	62.099,62	62.262,—	67.266,85	63.516,—	62.140,73	64.253,42	62.099,62	—	—	121,27	3.013,43	41,11	2.153,80	60.540,165
Tres Arroyos	249.427,75	211.055,50	226.684,20	206.627,—	249.427,75	249.427,75	206.627,—	38.372,25	22.743,55	—	—	—	—	204.015,780
Vecino	11.977,90	13.487,23	15.969,85	15.973,—	12.359,97	13.641,83	11.977,90	—	—	1.127,26	2.328,02	382,07	1.663,93	14.372,865
Veinticinco de Mayo	90.093,02	84.255,—	98.785,85	95.513,—	90.093,02	93.716,37	90.093,02	5.838,02	—	—	5.069,48	—	3.623,35	88.907,265
Vicente López	226.597,25	271.744,30	301.095,50	289.316,—	238.025,56	257.649,62	226.597,25	—	—	33.718,74	43.445,88	11.428,31	31.052,37	270.985,950
Villarino	25.812,05	28.962,—	34.756,20	28.077,—	26.609,42	29.540,15	25.812,05	—	—	2.352,58	5.216,05	797,37	3.728,10	31.280,580
General Uriburu	39.101,70	48.906,50	53.932,65	53.521,—	41.583,65	45.283,54	39.101,70	—	—	7.322,85	8.649,11	2.481,95	6.181,84	48.539,385
La Plata	623.383,75	501.206,57	549.526,10	552.826,—	623.383,75	623.383,75	552.826,—	122.177,18	73.857,65	—	—	—	—	494.573,490
	8.505.915,06	9.038.243,67	9.880.986,90	9.555.338,50	8.772.109,86	9.193.481,48	8.110.918,75	519.081,24	274.394,64	785.215,05	961.900,06	266.133,80	687.505,42	8.892.888,210

(1) Cifras al 10 de junio de 1939.

(2) Cantidad que percibirían las Comunas asignándoseles el 90 % de la recaudación real y tomando por bases las cifras del año 1938.

La Plata, 31 de junio de 1939.

Sección Patentes

Vehículos automotores patentados	Nº	155.926
Recaudado en dicho concepto	$	9.534.992,50
Carnets de conductores expedidos	Nº	39.043
Recaudado en dicho concepto	$	195.215
Permisos de tránsito expedidos, valor $ 1 m/n c|u.	»	19.400

Sección Transferencias

Transferencias efectuadas (valor $ 1 m/n)	Nº	24.843
Prendas inscriptas	»	8.536
Prendas canceladas	»	2.058
Embargos judiciales	»	246
Cancelaciones de embargos	»	23

Registro Provincial de Vehículos Automotores

Automotores registrados en el fichero	Nº	180.000
Automotores dados de baja	»	4.500
Rectificaciones solicitadas	»	1.210
Accidentes anotados en la ficha del conductor	»	2.310

Sección Expedición

Duplicados de chapas expedidos por extravío de originales	Nº	160
Importe franqueo de correspondencia despachada	$	2.867,59
Importe encomiendas despachadas	»	1.796,73

Oficina de Buenos Aires

Transferencias efectuadas	Nº	1.633
Permisos de cargas ($ 2 c|u)	$	2.856,—
Permisos de tránsito	»	18.216,—
Recaudación total	»	25.561,—
Gastos	»	10.280,—
Utilidades	»	15.281,—

DIRECCION DE TRAFICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Balance General al 31 de diciembre de 1938

INGRESOS		$ m/n	EGRESOS		$ m/n
Ley 4490 (Patente Unica).			Ley 4490 (Patente Unica).		
Patente, Recargo, Multa	9.895.456,90		Municipalidades:		
Chapas Automotores	314.486,—		Cantidad Básica	8.505.976,06	
Carnets Conductores	195.215,—	10.405.157,90	Carnets 80 %	156.172,—	
			Excedente 50 %	694.135,42	9.356.283,48
Leyes 4247, 4258 y 4375.			Ley 4377.		
Derechos de Asiento	88.120,—		Para la lucha contra la tuberculosis 10 %.		138.827,08
Derechos de Habilitación	4.570,—		Chapas Automotores	120.191,64	
Multas	13.294,—		Carnets Conductores de la existencia 1937	37.933,40	158.125,04
Motores Diesel	45.832,64				
Impuesto a la Publicidad	10.461,—		Convenio Capital Federal.		
Derechos de Fusión	4.650,—	166.927,64	Patentes entregadas de acuerdo con este convenio		465,—
Ingresado directamente al Fisco en Papel Sellado.					
Ley 4490 (Patente Unica).			Administración Leyes 4247, 4258, 4375 y 4490.		
Permisos de Tránsito	19.400,—		Personal	208.500,—	
Derechos de Transferencia	24.843,—	44.243,—	Viático y Movilidad	31.996,25	
			Gastos, útiles de escritorio, etc. ..	39.666,90	280.163,15
Ley 4247, artículo 9°.					
Permisos de Carga		3.207,—	Administración: Leyes 4639, 4666 y 4668 (Registro Provincial de Vehículos Automotores).		
Carnets en existencia:			Sueldos y Salarios	129.403,80	
71.550 a $ 0,343		24.541,65	Viáticos	2.813,70	
			Materiales	62.208,91	194.426,41
			Superávit		515.787,03
Suma		10.644.077,19	Suma		10.644.077,19

OFICINA TECNICA DE LA DIRECCION DE TRAFICO

En el año 1938 la actividad de la Oficina Técnica aumentó considerablemente en relación al año anterior en lo referente a líneas de pasajeros y de transporte de cargas. El número de solicitudes de concesión para el transporte intercomunal de cargas determinó la ampliación de la Oficina Técnica, incorporándole la nueva Sección de cargas.

Lo actuado en ambas ramas ante la Oficina Técnica durante el año 1938, se deduce de los datos que se consignan a continuación y de los gráficos respectivos:

Sección Pasajeros

Línea de pasajeros:

Régimen y número de las líneas en funcionamiento	Regulares .	127
	Excursión .	16
	Turismo ..	2

Inspecciones Técnicas

Número de líneas inspeccionadas	53
Cantidad de coches inspeccionados	1.460
Concesiones solicitadas	36
Concesiones acordadas	12
Coordinación de horarios	254

Sección Cargas

Régimen de concesiones similar al de pasajeros, determinando la admisión de concesionarios por la relación entre el volumen existente de cargas transportables y el camionaje disponible, habiéndose registrado el siguiente movimiento:

Solicitudes presentadas	97
Cantidad de vehículos afectados	385
Kilometraje total de la red	4.964
Tarifas y horarios estudiados	97

Sección R. O. T. A.

Régimen de inscripción obligatoria para inspectores, conductores y guardas de las empresas de transporte, mediante el sistema de legajos personales.

Número de inscriptos	2.115
Solicitudes presentadas	2.180
Ingresos por inscripción, pesos	4.230

Sección Dibujo

Planos de líneas de pasajeros confeccionados	84
Planos de líneas de carga confeccionados	3
Planos ilustrativos	52

Labor Administrativa

Número de expedientes entrados	2.252
Número de expedientes despachados	2.125
Número de horarios estudiados	286
Número de consultas evacuadas	1.120
Permisos de viajes especiales despachados	1.116
Permisos de cargas especiales despachados	110

El gráfico número 1 muestra las cifras que corresponden a los coches en circulación durante los doce meses de 1938, los kilómetros que abarcan las líneas intercomunales y la red de líneas tendida en la Provincia, pudiendo observarse un suave incremento en todos los números consignados.

El gráfico número 2 se refiere al kilometraje recorrido por todos los coches intercomunales de la Provincia en iguales períodos, y refleja las cifras relativas al kilometraje con el consumo de nafta, gas-oil y lubricante, notándose que en un aumento de casi medio millón de kilómetros recorridos, hay un aumento de nafta de sólo 30.863 litros, mientras que el consumo de gas-oil ha aumentado en 108.745 litros y el de lubricante en 5.701 litros.

El gráfico número 3 revela que también es mayor el número de pasajeros transportados, arrojando un total de 4.436.640 en diciembre de 1938 contra 4.319.418 en enero del mismo año.

Asimismo hay 500 obreros del volante más trabajando en las distintas empresas y los impuestos recaudados por conceptos varios mantienen una sensible superioridad sobre los meses iguales del año anterior. El detalle de la recaudación que va al pie del mismo gráfico, da una idea de la forma en que las distintas sumas se distribuyen.

Gráficos de la labor desarrollada por la Oficina Técnica de la Dirección de Tráfico de la Provincia.

Gráfico número 1. — Por este gráfico, se observa en detalle y a través de los doce meses del año 1938, el número de vehículos afectados a servicios de transporte intercomunal de pasajeros; la exten-

sión en kilómetros de las líneas intercomunales y el número de las mismas que durante el año 1938 estuvieron en funcionamiento.

Gráfico número 2. — Por este segundo gráfico se observa, también a través de los doce meses del año, la cantidad de kilómetros recorridos por las empresas de transporte intercomunal de pasajeros; la nafta consumida, el gas-oil y el aceite consumidos por las mismas empresas intercomunales.

Gráfico número 3. — Por este gráfico puede observarse, también a través de los doce meses del año 1938, el número de los pasajeros transportados por las empresas de transporte, el personal afectado a esos servicios y los impuestos recaudados por impuestos varios.

ORGANIZACION Y TRABAJO EFECTUADO POR LA OFICINA DE INSPECCION DE LA DIRECCION DE TRAFICO DURANTE EL AÑO 1938

En los gráficos que se acompañan, se ha condensado la organización y funcionamiento de la Oficina de Inspección de la Dirección de Tráfico.

En el gráfico número 1 se observa en detalle su organización. En el número 2 los distintos intereses encargados a su vigilancia. Por el número 3 la labor de cada Inspector, tanto en gira de inspección como en sus tareas de Oficina.

En el número 4 las multas que han sido constatadas, por infracciones a la Ley 4490, durante el año 1938 y su comparación con las constatadas en el año 1937.

En el número 5 los vehículos mal aforados, es decir con patentamiento equivocados y su comparación con iguales procedimientos efectuados en el año 1937.

En el número 6 el monto en pesos moneda nacional, de las infracciones constatadas a las empresas de servicios públicos y su comparación con iguales procedimientos efectuados en el año 1937.

En el número 7 se observa la forma cómo se efectúa la inspección y control de las empresas de servicios públicos.

En el número 8 el trámite interno de las boletas de multas desde que las infracciones son constatadas hasta que son aplicadas o exoneradas por la Comisión de Tráfico.

Y por último, en el gráfico número 9 pueden observarse los distintos casos en que la Oficina de Multas acuerda distintos plazos para subsanar deficiencias.

DIRECCION DE TRAFICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

GRAFICO Nº 1

OFICINA TECNICA

1938

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SETIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
NUMEROS DE COCHES INTERCOMUNALES PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS	873	864	881	900	879	893	928	928	935	928	927	922
KILOMETROS DE LINEAS INTERCOMUNALES	10.056	10.056	10.056	10.256	10.284	11.071	11.071	11.071	11.313	11.110	11.029	10.875
NUMEROS DE LINEAS INTERCOMUNALES	110	110	110	110	110	117	126	131	139	139	142	145

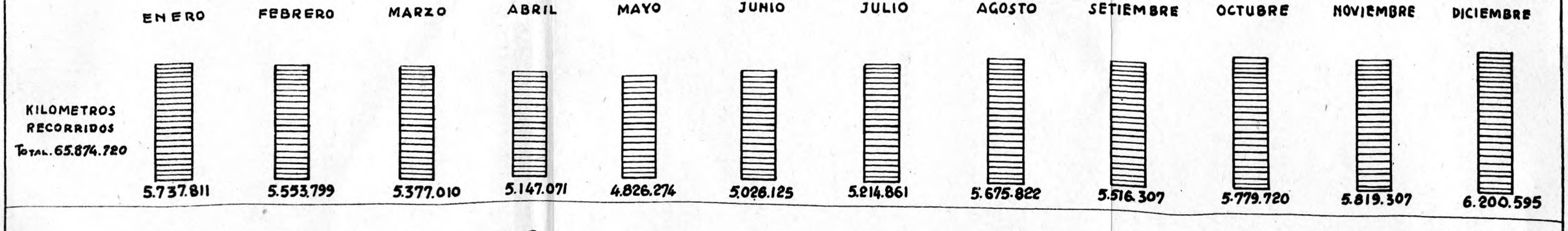
DIRECCION DE TRAFICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

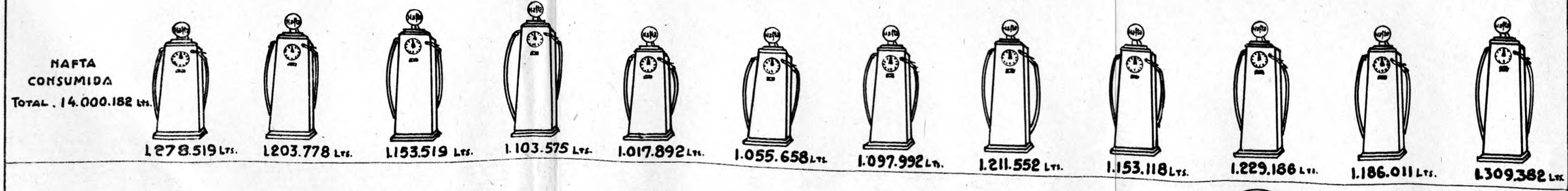
GRAFICO Nº 2

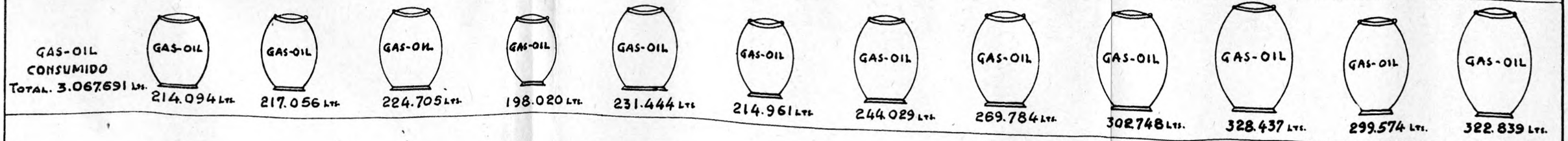
OFICINA TECNICA

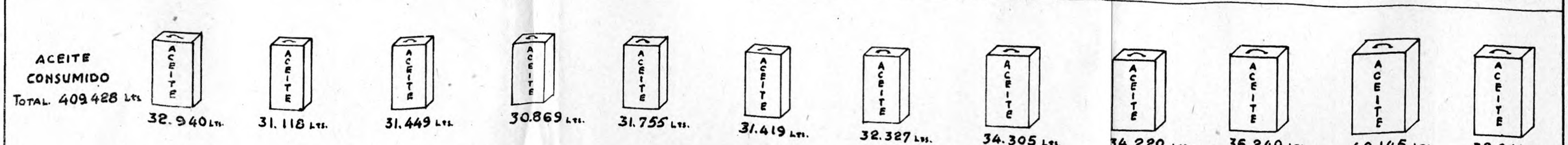
1938

TRANSPORTES COLECTIVOS INTERCOMUNALES









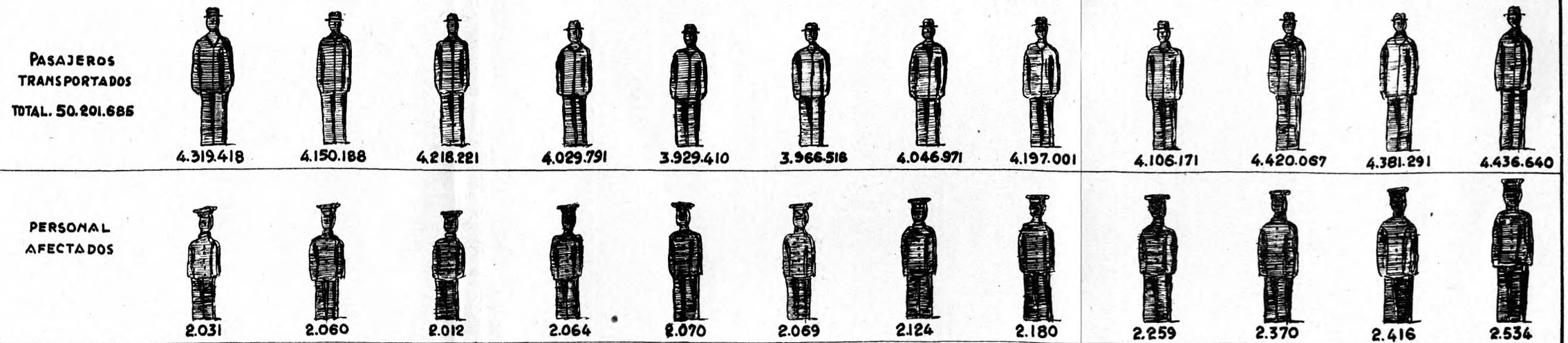
DIRECCION DE ESTADISTICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

GRAFICO Nº 3

OFICINA TECNICA

1938

TRANSPORTES COLECTIVOS INTERCOMUNALES



SUMAS RECAUDADAS POR IMPUESTOS VARIOS $ 303.447.64

MESES	PATENTES	ASIENTOS	MULTAS	HABILIT.	IMP GAS-OIL	FUSION	PUBLICIDAD	TOTALES
ENERO	$ 9.150.-	$ 11.585.-	$ 455.-	$ 420.-	$ 6.269,90	$ 1.250.-	$ ——	$ 29.129,90
FEBRERO	„ 38.920.-	„ 28.625.-	„ 2.385.-	„ 680.-	„ 3.271,16	——	„ 6.468.-	„ 80.349,16
MARZO	„ 43.700.-	„ 29.545.-	„ 1.829.-	„ 700.-	„ 3.099,96	——	——	„ 78.873,96
ABRIL	„ 31.450.-	„ 8.975.-	„ 2.530.-	„ 440.-	„ 5.484,79	„ 2.700.-	——	„ 51.579,79
MAYO	„ 3.850.-	„ 875.-	„ 1.775.-	„ 110.-	„ 3.258,85	700.-	——	„ 10.518,85
JUNIO	„ 700.-	„ 470.-	„ 460.-	„ 30.-	„ 1.951,98	——	——	„ 3.611,98
JULIO	„ 1.800.-	„ 1.080.-	„ 1.210.-	„ 180.-	„ 812,74	——	——	„ 5.082,74
AGOSTO	„ 1.650.-	„ 1.890.-	„ 675.-	„ 280.-	„ 2.544,09	——	——	„ 6.979,09
SETIEMBRE	„ 2.675.-	„ 2.200.-	„ 880.-	„ 800.-	„ 8.038,73	——	——	„ 14.593,73
OCTUBRE	„ 1.000.-	„ 1.075.-	„ 750.-	„ 220.-	„ 4.610,88	——	„ 3.234.-	„ 10.889,88
NOVIEMBRE	„ 975.-	„ 1.040.-	„ 55.-	„ 520.-	„ 3.684,86	——	——	„ 6.254,86
DICIEMBRE	„ 650.-	„ 760.-	„ 290.-	„ 250.-	„ 2.826,92	——	„ 759.-	„ 5.535,05
TOTALES	„ 136.520.-	„ 88.120.-	„ 13.294.-	„ 4.570.-	„ 45.832,84	„ 4.650.-	„ 10.461.-	„ 303.447,64

CAPITULO XIII

OFICINA DE TIERRAS PUBLICAS

Gráfico 1

OFICINA DE INSPECCIÓN

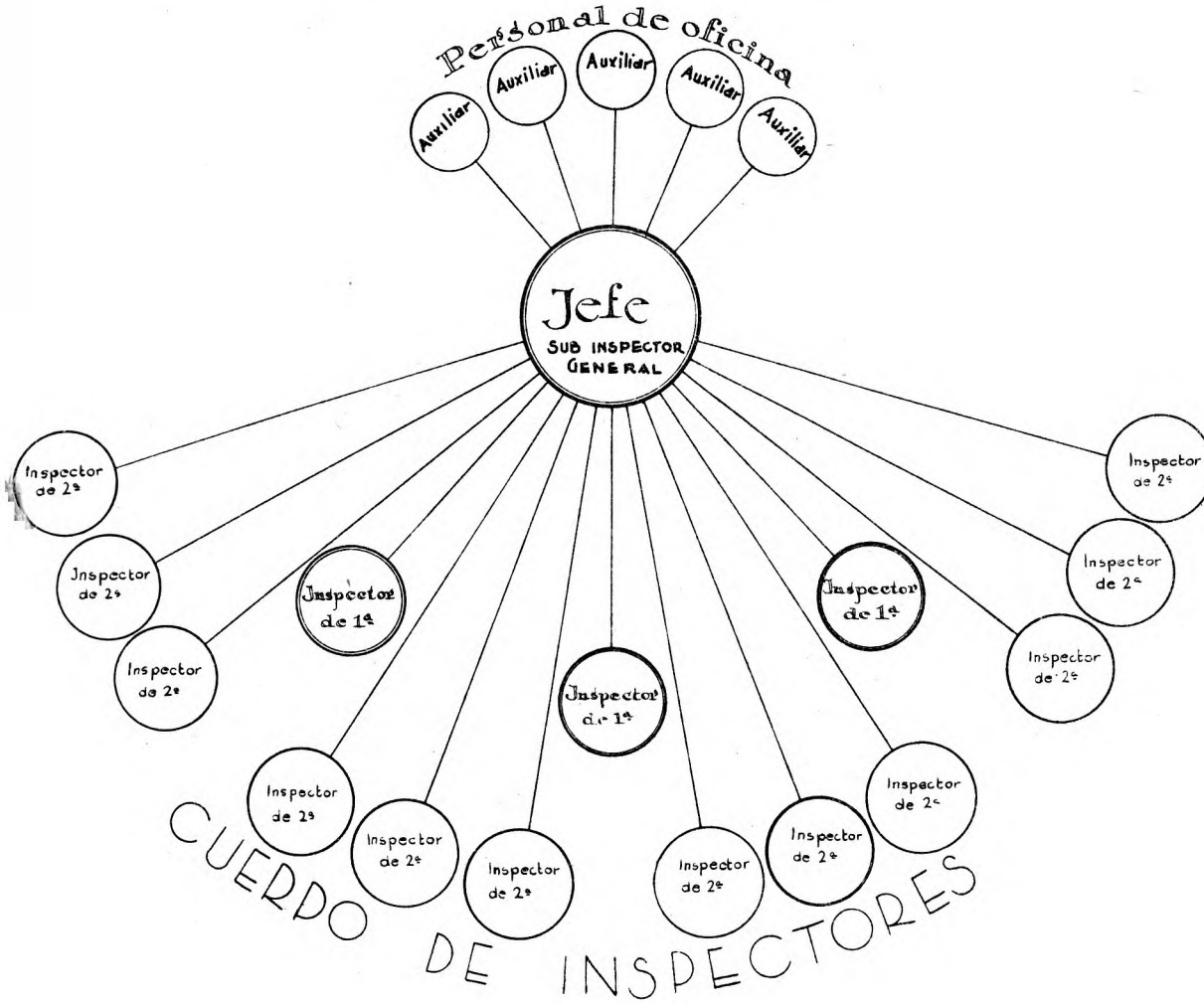


Gráfico 2

DIRECCIÓN DE TRAFICO

OFICINA DE INSPECCIÓN

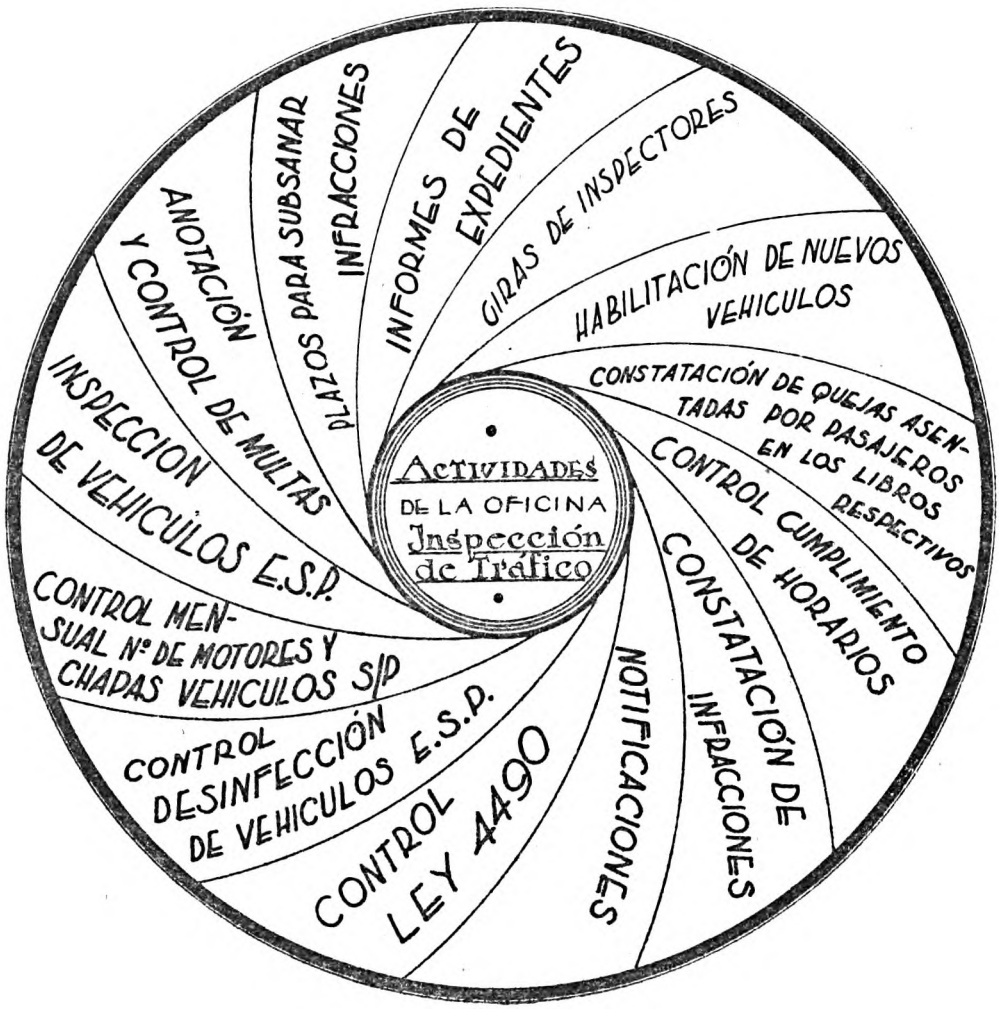


Gráfico 3

OFICINA DE INSPECCIÓN

GRÁFICO DE LA LABOR DE LOS INSPECTORES

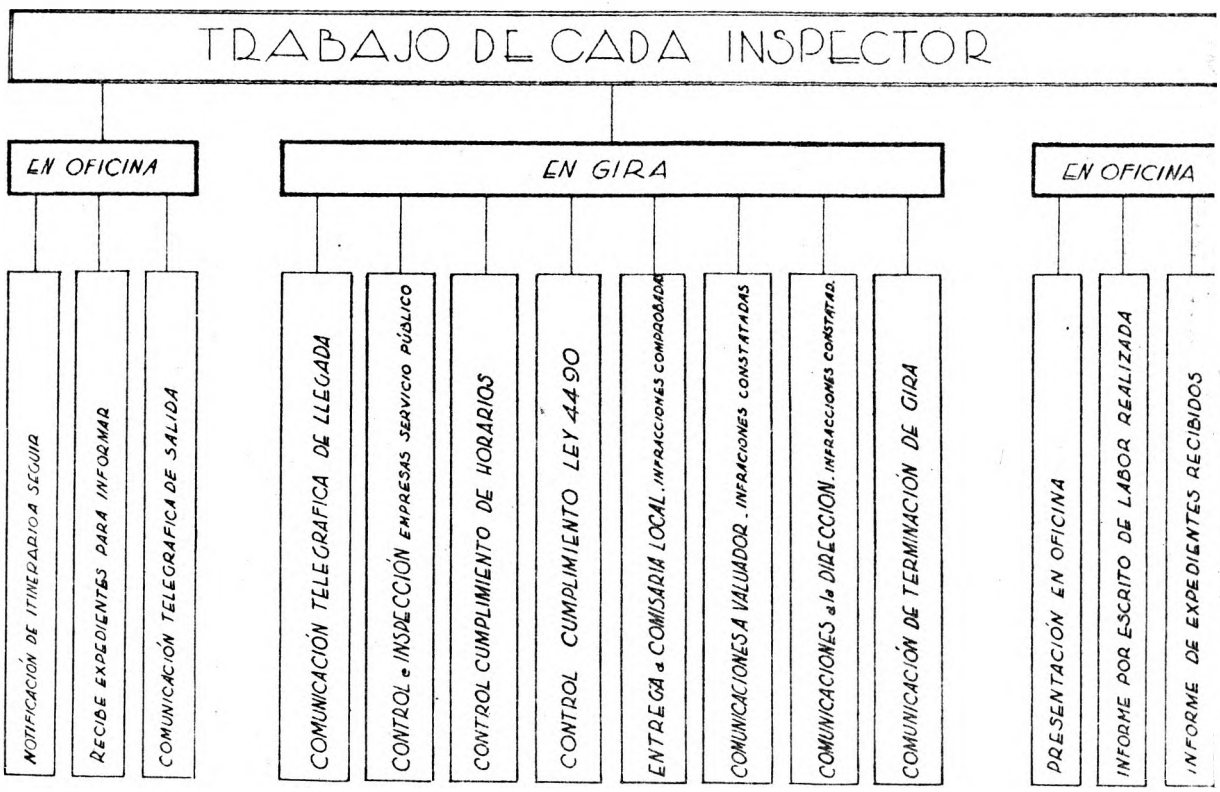


Gráfico 6

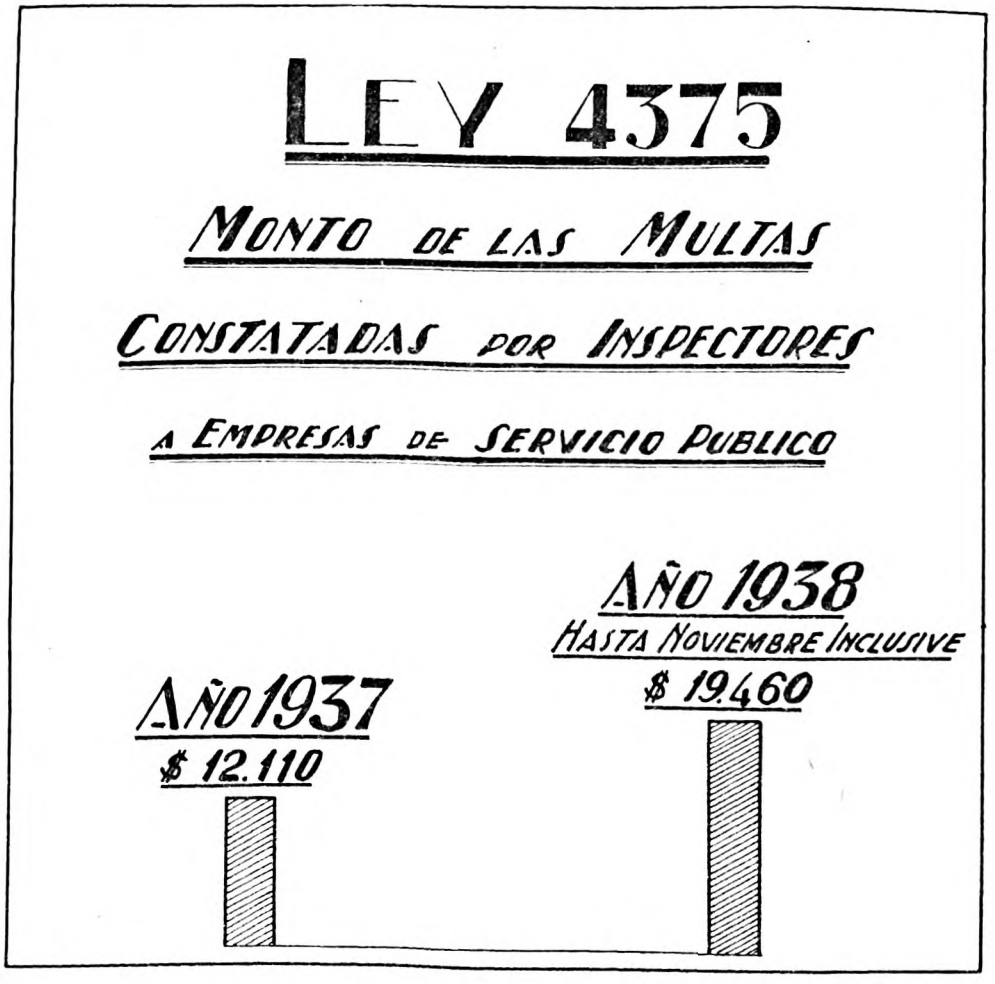

LEY 4375
MONTO DE LAS MULTAS
CONSTATADAS POR INSPECTORES
A EMPRESAS DE SERVICIO PUBLICO
AÑO 1938
HASTA NOVIEMBRE INCLUSIVE
$ 19.460
AÑO 1937
$ 12.110

Gráfico 4

LEY 4490

MONTO DE LAS MULTAS CONSTATADAS POR INSPECTORES

AÑO 1938
HASTA NOVIEMBRE INCLUSIVE
$ 31.725

AÑO 1937
$ 4.124

Gráfico 5

VEHICULOS MAL AFORADOS CONSTATADOS POR INSPECTORES

AÑO 1938
HASTA NOVIEMBRE INCLUSIVE
294

AÑO 1937
17

Gráfico 7

GRÁFICO INSPECCIÓN Y CONTROL DE EMPRESAS SERVICIOS PÚBLICOS

(LEY 4575)

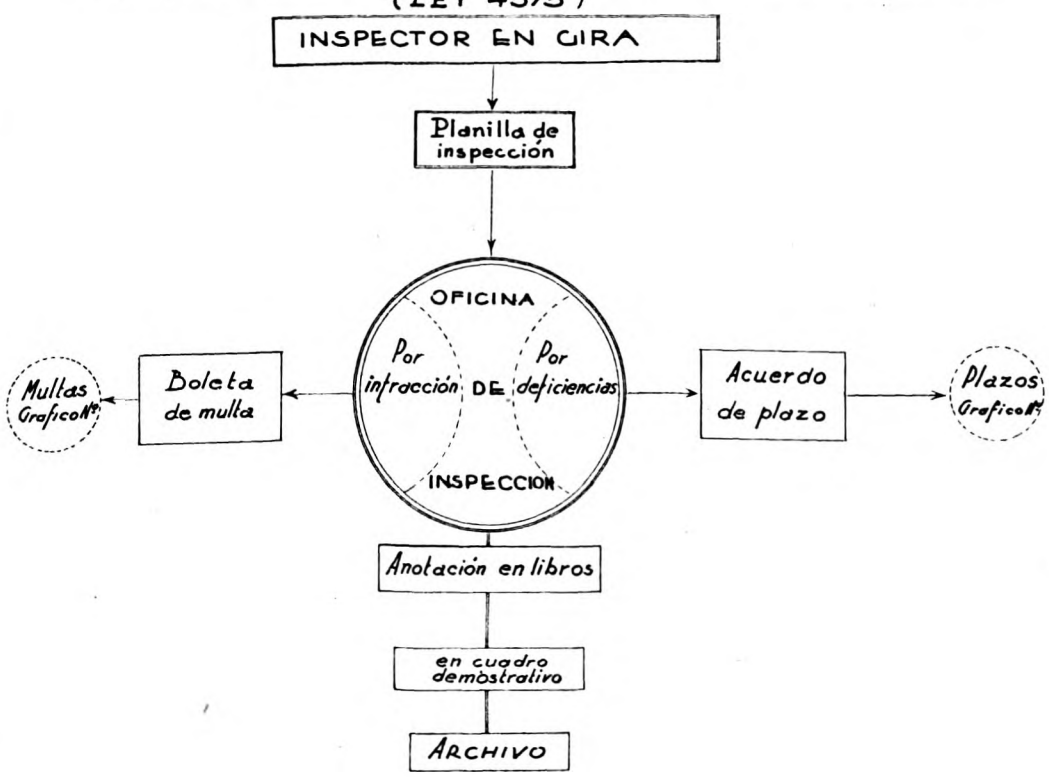


Gráfico 8

INFRACCIÓN LEY 4375

TRAMITE DE LA BOLETA DE MULTA

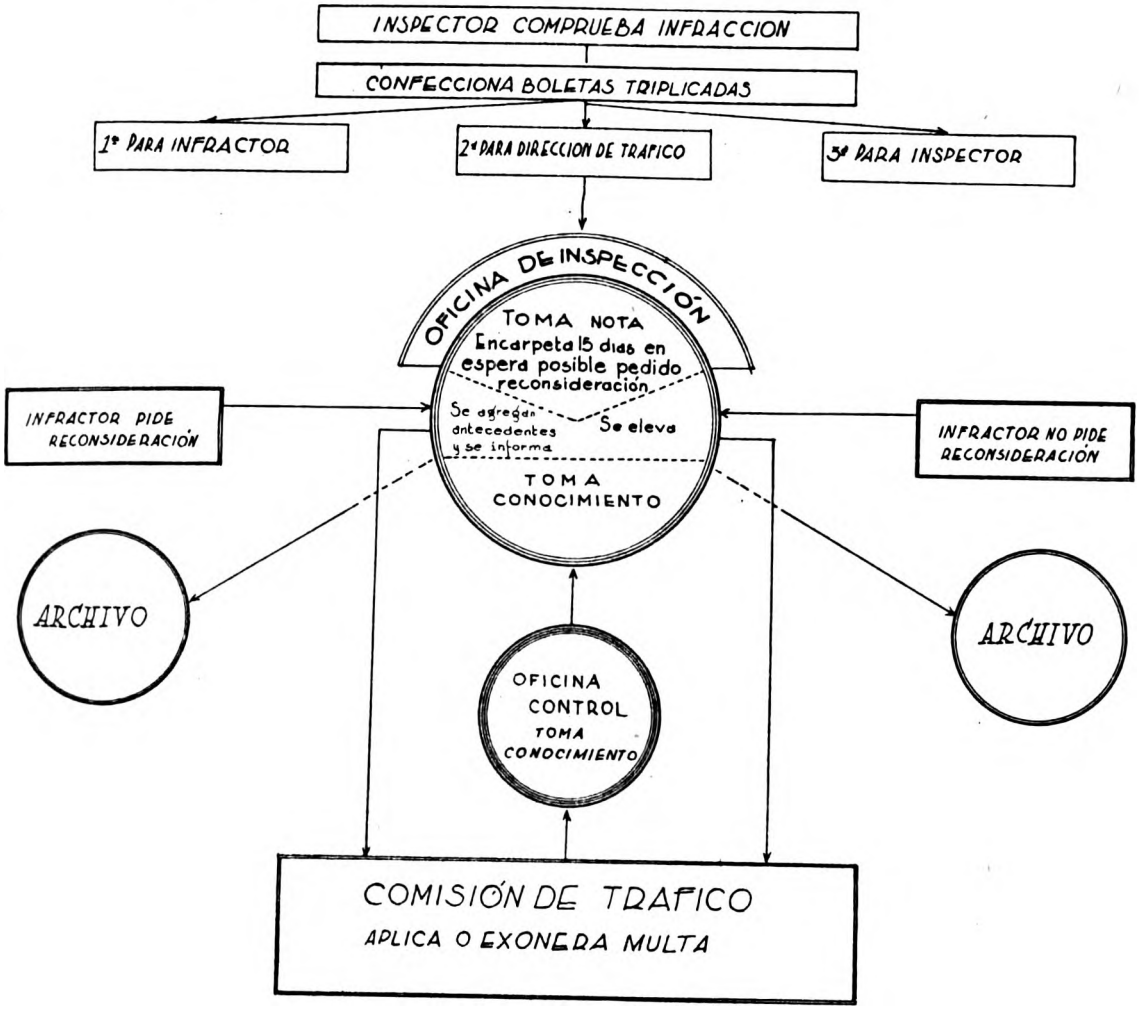
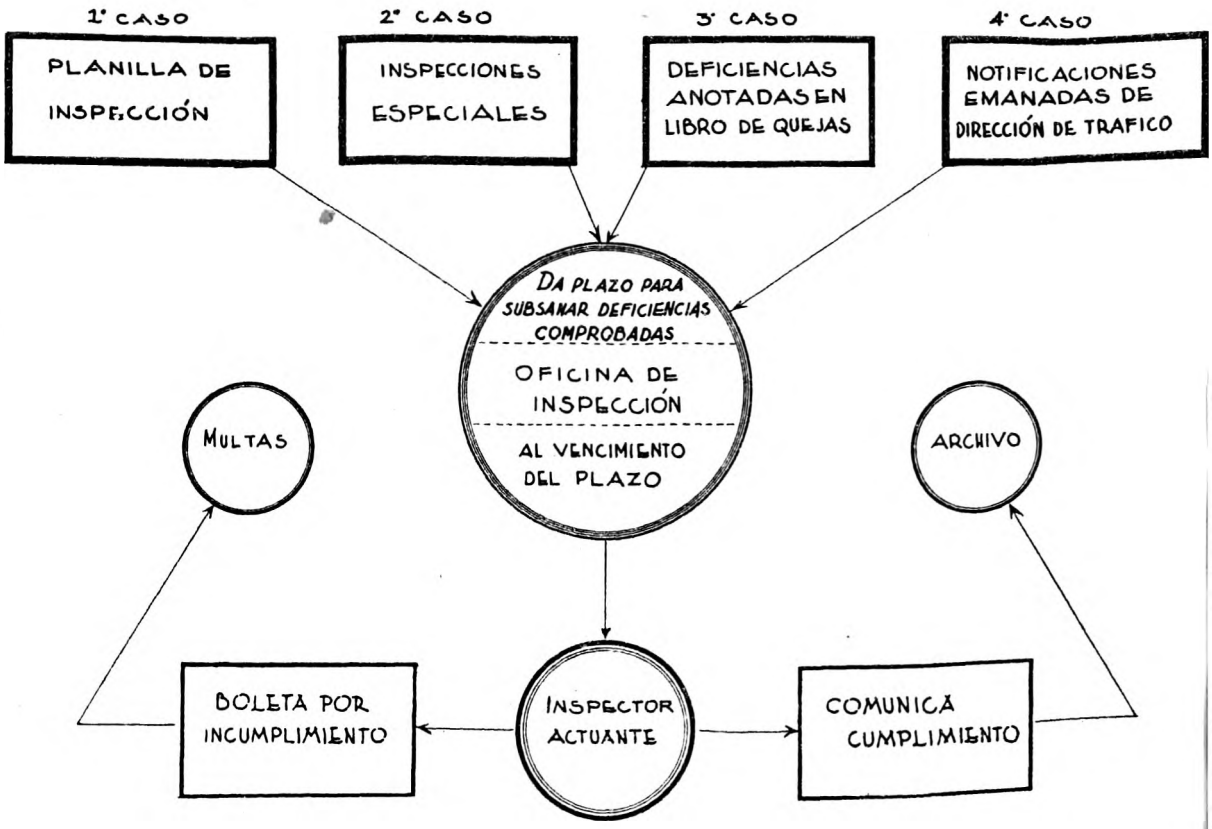


Gráfico 9

CASOS EN QUE LA OFICINA DE INSPECCIÓN ACUERDA PLAZOS



Las funciones de esta Repartición, pueden sintentizarse en estos cinco puntos principales:

1º Cuidado y administración de la tierra fiscal;

2º Organizar y dirigir la venta, arrendamiento y ocupación precaria de la misma, de acuerdo con las leyes y decretos respectivos;

3º Intervenir en los juicios de posesión treintañal;

4º Cumplimentar las leyes que acuerdan beneficios especiales a los ocupantes de tierras fiscales;

5º Intervenir en todos los expedientes relacionados con la tierra que entra y sale del dominio fiscal.

Lo complejo de estas obligaciones, no permite informar en detalle toda la labor de la Oficina, que, en el desempeño de sus funciones, ha dedicado preferente atención a la vigilancia de las tierras diseminadas en los 110 partidos de la Provincia, para asegurar la conservación de los títulos y posesión de la misma, cuando no para retrotraer al dominio fiscal fracciones detentadas por terceros, sin derecho alguno. Esta tarea demanda una constante actividad, en el sentido de evitar la intrusión y la prescripción, procurada generalmente, por quienes desean aprovechar la falta de un propietario radicado en la misma tierra, como es el caso del Fisco.

La experiencia ha demostrado que, en muchos casos, el mantener la propiedad y la posesión de la tierra, demanda gastos y tareas constantes, que terminan por convertir en una carga, lo que debería constituir una fuente de recursos. Por ello, se ha intensificado la venta en subasta pública de las tierras que, por su naturaleza, ubicación y configuración no eran susceptibles de con-

cederse en arrendamiento u ocupación, en condiciones fáciles y ventajosas para el Fisco. En muchos casos, se trata de sobrantes, de formas generalmente irregulares, cuyo arrendamiento es materialmente imposible.

Por otra parte, con la venta, en las condiciones ventajosas como se efectúa, no se ha hecho sino seguir la inteligente política colonizadora y social del actual Poder Ejecutivo, en el sentido de arraigar al trabajador de la tierra a la parcela que trabaja, convirtiéndolo en propietario de la misma.

Las ventas de solares en ciudades y pueblos, han tenido el mismo propósito, y a la vez, el de contribuir al desarrollo y progreso edilicio ya que no se concibe éste, en una ciudad donde los baldíos abundan, en perjuicio, no solamente del progreso, sino también de los erarios públicos que se ven privados de la contribución correspondiente por concepto de impuestos fiscales y municipales.

Se transcribe a continuación el movimiento habido durante el año en la Repartición, y las principales actividades de sus distintas secciones:

Jefatura y Secretaría.

En cumplimiento de las funciones que le son propias, el Jefe de la Oficina, además de la dirección, vigilancia y asesoramiento de las distintas secciones, con la cooperación de la Secretaría, ha informado los siguientes expedientes:

Elevados a la Superioridad	1.108
Remitidos a otras reparticiones	254
Informes de trámite interno	112
Presentados a despacho, por Secretaría	8.649
Notas varias remitidas por Secretaría	734

Tanto el Jefe, como el Secretario, han realizado distintas comisiones a varios partidos, integrando el primero, la Comisión Asesora del Delta del Paraná, y la Comisión Investigadora de las Tierras de Coliqueo, creadas ambas por Decreto del Poder Ejecutivo.

Mesa de Entradas.

Esta sección acusa el siguiente movimiento de expedientes durante el año 1938:

Expedientes iniciados	1.805
Expedientes entrados	845
Expedientes salidos	1.489
Expedientes de trámite interno	9.154
Agregaciones y desgloses	282
Expedientes archivados	662
Notificaciones simples y certificadas	4.221
Notificaciones por cédula a domicilio	537

Inspección.

El movimiento de esta sección, durante el año, ha sido el siguiente:

Expedientes informados	1.824
Comisiones realizadas a varios partidos	194

Estas comisiones han tenido como motivos principales, la entrega de la posesión a arrendatarios, compradores u ocupantes, y la toma de posesión de fracciones que se encontraban detentadas.

Fichero.

Esta sección que reune las fichas de cada uno de los lotes fiscales, con sus correspondientes antecedentes, ha tenido el siguiente movimiento:

Toma de notas en informes producidos	1.312
Fichas nuevas confeccionadas	300
Actas de toma de posesión archivadas	150

En cumplimiento de la Ley que así lo ordena, se ha actualizado el Padrón de Tierras Fiscales de la Provincia.

Dibujo.

Esta Oficina preparó los planos y folletos de los remates de venta realizados durante el año en Bolívar, Chacabuco, La Plata y varios partidos, de lo que se da cuenta en capítulo aparte. Además, ha efectuado los siguientes trabajos:

Planos en tela confeccionados	97
Copias heliográficas	270
Croquis confeccionados	170
Expedientes informados	135

Contabilidad y Habilitación.

El movimiento acusado por esta sección es el siguiente:

Liquidaciones para ingreso	698
Letras por ventas varias	1.240
Expedientes informados	1.030

Los ingresos efectuados durante el año por la Oficina de Tierras Públicas a la Tesorería General, importan:

Por arrendamientos y ocupaciones varias	63.690,42
Por venta de tierras	183.774,21
Por seña cobrada en remates efectuados	68.849,16
Por letras cobradas por Tesorería General (ap.)	45.000,00
Total	361.313,79

Ley 4276 (Venta de tierras en Ensenada, Berisso y Río Santiago).

Se continúa el cumplimiento de la Ley 4276, habiendo ello originado el siguiente movimiento:

Presentaciones acogiéndose a la Ley (total)	497
Inspecciones oculares realizadas (total)	580
Pruebas testimoniales recibidas (total)	315
Ventas aprobadas por el Poder Ejecutivo (total)	182

Ley 4207 (Venta de Islas del Delta del Paraná).

Presentaciones recibidas en término (total)	515
Comisiones valuadoras (artículo 3º de la Ley)	515
Expedientes elevados a la Superioridad	20
Inspecciones realizadas en cumplimiento Ley	36

Mercado de Ensenada.

En este Establecimiento no se ha observado variante alguna con respecto al año 1937, siendo su situación la siguiente:

Locales externos alquilados	8
Locales internos alquilados	11

El producido mensual por concepto de alquileres fué de pesos 1.100 moneda nacional.

Subastas de venta de tierras.

Esta Oficina realizó durante el año, remates de venta de tierra en Roque Pérez, Bolívar, La Plata, varios partidos, y Chacabuco, todos

ellos debidamente autorizados por el Poder Ejecutivo. A continuación se enumera el resultado de cada uno de ellos:

Remate de venta de solares en Roque Pérez.

En cumplimiento de la Ley 4565 y resolución del Poder Ejecutivo de fecha 29 de enero de 1937, se efectuó este remate de solares el día 18 de enero de 1938, habiéndose incluído en la venta 133 lotes con una superficie de 97.155 metros cuadrados, y base total de pesos 125.581,85. Fueron adjudicados 25 lotes, produciendo la venta la suma de pesos 23.393,82.

Remate de venta de solares en Bolívar.

De acuerdo con la resolución del Poder Ejecutivo de 21 de enero de 1938, se llevó a cabo esta subasta el día 3 de abril, sacándose a venta 81 lotes con una base total de pesos 17.500. Se adjudicaron 47 lotes por pesos 14.887,50.

Remate de solares en La Plata.

Este remate ordenado por resolución del Poder Ejecutivo de 23 de noviembre de 1937 y 9 de marzo de 1938, se llevó a cabo el 20 de abril. La venta comprendió 200 lotes con una base total de pesos 196.456,96. Se vendieron 198 lotes con un producido de pesos 305.613,90.

Remate de venta en varios partidos.

En cumplimiento de la resolución del Poder Ejecutivo de fecha 9 de marzo de 1938, se llevó a cabo el día 4 de agosto de 1938, una subasta de venta de terrenos rurales, sobrantes, chacras, quintas, etcétera, en varios partidos de la Provincia, comprendiendo 117 fracciones y una base de venta de pesos 313.858,92; habiéndose adjudicado 73 lotes por un total de pesos 318.954,93.

Remate de venta en Chacabuco.

Se efectuó el día 23 de octubre, en cumplimiento de la resolución del Poder Ejecutivo de fecha 11 de agosto de 1938, comprendiendo 48 lotes de chacras, quintas y solares, habiéndose adjudicado 40 lotes que produjeron la suma de pesos 25.213,00.

Tal es, en síntesis, la labor de la Oficina de Tierras Públicas, que, como se ha dicho, es una Repartición administrativa, radicando la mayor parte del trabajo en el informe de los muchos expedientes en que debe intervenir, y en el cuidado constante del apreciable patrimonio fiscal constituído por la tierra del Estado.

CAPITULO XIV

COMISION DE AVIACION

La Comisión de Aviación ha proseguido durante el año la tarea que le fuera encomendada, desarrollando el plan de infraestructura aérea provincial, dentro de los conceptos y las normas que le ha señalado el Poder Ejecutivo.

Algunas alternativas y variantes ha tenido este plan, impuestas o decididas en virtud de las medidas económicas que adoptara el Gobierno; no obstante, la organización básica de esta infraestructura ha sido mantenida.

A los campos destinados para aeródromos en las localidades de Bolívar, Dolores y Junín, cuya posesión se obtuvo el año 1937, deben sumarse los ubicados en Patagones, Tres Arroyos, Azul, Las Flores y Mar del Plata, cuyas especificaciones y características se han señalado, con excepción de este último, en la Memoria del ejercicio anterior.

Al aeródromo ya terminado de Coronel Suárez se ha agregado, en 1938, el situado en Pigüé. Ambos están dotados definitivamente de las construcciones y comodidades más indispensables para el desarrollo normal de actividades aéreas.

Consecuente la Comisión con el propósito de economías enunciado, consideró la conveniencia, y así lo propuso al Poder Ejecutivo, de suspender en el plan general de infraestructura los aeródromos de Coronel Pringles, Mercedes, Pergamino, Saladillo, Tandil y San Nicolás, sin que ello significara renunciar a establecerlos en el futuro.

El punto de vista de seleccionar campos y reservarlos para la actividad aérea se mantiene en previsión de las dificultades que la demora de su adquisición ha de plantear en lo futuro en la proximidad de los centros demográficos más importantes de la Provincia, dificultando su ubicación por la subdivisión constante de las tierras que se opera, al propio tiempo que aumenta el costo de las mismas, factores ambos que directamente influyen sobre la posibilidad de realizar estas obras aeronáuticas.

A este propósito respondió originalmente la elección de localidades que no eran centros urbanos importantes.

La supresión de los aeródromos citados fué decidida por ser esas localidades las que tienen vinculación directa y fácil con la capital de la Provincia y Capital Federal, su mayor proximidad a otros aeródromos y, en el caso de San Nicolás, por la influencia y absorción de su tráfico aéreo que ejercería el aeropuerto proyectado para la ciudad de Rosario.

En la ciudad de Tandil, cuya importancia no es discutible, la suspensión de la obra aeronáutica fué aconsejada por las características que presentan las tierras de sus alrededores, que imponían serios y costosos trabajos de nivelación y drenaje, además de su alto valor, lo cual hubiera demandado en conjunto una inversión actualmente prohibitiva.

En lo que respecta a seleccionar y ubicar los campos de los aeródromos proyectados para unir los extremos Este y Oeste de la Provincia, los estudios correspondientes se practican y continúan en las localidades de General Lavalle, General Villegas, Carhué y Trenque Lauquen.

En esta última localidad, en enero 21 de 1938 se tomó posesión de las chacras municipales 46 y 26 del ejido de la misma. En el curso del año citado, hubo que desistir de llevar adelante la construcción en ese emplazamiento, en razón de que, habiendo sido motivo de permuta dichas tierras con otras de propiedad de la Provincia, condicionándose la preparación del aeródromo al traslado del Matadero ubicado en las mismas chacras, dificultades económicas del municipio impidieron el traslado. Como consecuencia hubo que anular la permuta y dejar sin efecto el aeródromo proyectado en las referidas tierras.

La ubicación del aeródromo de Mar del Plata, que constituía ya una necesidad impostergable por la importancia que ha adquirido esta ciudad balnearia, fué resuelta asimismo este año, y su posesión fué tomada en el mes de junio, detallándose a continuación sus características generales.

Situado al norte de la ciudad de Mar del Plata, consta de una superficie de 109 hectáreas, 24 áreas, 58 centiáreas y 8.375 centímetros cuadrados. Dista 7.500 metros de la ciudad mencionada y afecta la forma de un paralelógramo con sus lados mayores hacia el Norte y Sur, de 1.200 metros, y al Este y Oeste de 1.000 metros.

Hacia el Sur está limitado por el arroyo La Tapera, y hacia el Oeste por el camino pavimentado Buenos Aires - Mar del Plata, que le da acceso fácil y rápido al centro urbano de esa ciudad.

Para cumplimentar las disposiciones de la Ley de Expropiación, se depositó la suma de pesos 67.738,93 moneda nacional, y por no existir la conformidad del propietario sobre la tasación efectuada para su adquisición por compra directa, su trámite será motivo de un juicio de expropiación.

La característica general de su superficie es la de un terreno con ligeras y suaves ondulaciones, tierra vegetal permeable, de pastos abundantes, dedicado anteriormente a la agricultura y ganadería.

Su importancia y su excelente ubicación determinaron que el Ministerio de Marina solicitara autorización al Poder Ejecutivo para

construir en él obras de carácter permanente, para satisfacer los múltiples cometidos de la aviación naval, teniendo en cuenta que Mar del Plata es asiento permanente de sus fuerzas submarinas y otras razones de orden estratégico; autorización que el Poder Ejecutivo concedió reservando aproximadamente 16.000 metros cuadrados de superficie con destino a lo solicitado.

Estas circunstancias y las ya señaladas anteriormente, determinaron iniciar las construcciones definitivas y permanentes proyectadas para los aeródromos, habiéndose licitado y adjudicado las mismas en el curso del año.

El aeródromo de Azul, adquirido con una superficie de 104 hectáreas, 73 áreas, 43 centiáreas y 2.415 centímetros cuadrados, según ya se informó en la Memoria del año anterior, se encontraba perjudicado por la existencia en el ángulo sud de una superficie de una hectárea, perteneciente a la sucesión Oyhenarte de López que, no solamente le daba forma irregular, sino que por sus construcciones impedía el aprovechamiento íntegro de ese lado del campo. Habiéndose dispuesto el remate de la mencionada fracción en la sucesión de doña María Oyhenarte de López, que tramita ante el Juez doctor Eduardo Illescas, Secretaría Ricardo P. Casal, de los Tribunales de Azul, se solicitó autorización al Poder Ejecutivo para intervenir en la subasta, en la que fué adquirida la mencionada superficie en la suma de pesos 1.500 moneda nacional.

Con la adquisición de dicha fracción, que se encuentra en vías de escrituración, el aeródromo de Azul constituye una superficie rodeada totalmente de calles por tres lados y, por el arroyo Azul en el límite Este.

A pesar de que la configuración topográfica de la Provincia pareciera ser de todo punto ventajosa para las actividades aéreas y que la selección de los campos ha sido objeto de un detenido estudio bajo el punto de vista de las ventajas que presenta su superficie, todos ellos han exigido, sin excepción, obras de detalle necesarias para prepararla en forma de resultar perfectamente apta a las maniobras aéreas.

Encontrar ocasionalmente fracciones en condiciones útiles para la actividad de vuelo no es difícil en el concepto general, pero los campos destinados a aeródromos deben mantener esa condición en toda su amplitud, presentando una superficie completamente lisa, exenta de baches, troncos, zanjas, hormigueros, etcétera, y, por otro lado, atender el desagotamiento de las aguas pluviales en toda su extensión.

Esta preparación es la que constituye la obra de mejoramiento del campo, que si bien debe efectuarse inicialmente, exige un cuidado constante para mantenerlo en perfectas condiciones de utilización.

Para realizar estos trabajos se ha contado con la cooperación, en algunas localidades, de instituciones aeronáuticas bajo el contralor de la misma Comisión de Aviación.

Tratándose de superficies próximas casi todas ellas, y algunas mayores, a las 100 hectáreas, el costo de ese mejoramiento ha sobrepasado a los recursos de que pueden disponer esas instituciones, por lo que ha sido necesario prever la suma requerida para completar los trabajos, considerados ya por otra parte en el plan de inversiones.

Ha sido necesario asimismo clasificar los aeródromos por categorías, según la importancia y magnitud de las obras a llevar a cabo en ellos, asignándoles a los de Mar del Plata, Tres Arroyos, Junín, Azul y Patagones, la primera categoría y, el resto, la segunda categoría, por su actividad más limitada.

Para la construcción de las obras asignadas a estos aeródromos de primera categoría, se procedió al llamado a licitación el 27 de julio de 1938.

Aeropuerto de la ciudad de La Plata. — Ha merecido especial atención a la Comisión el problema de dotar a la ciudad de La Plata, de acuerdo a las directivas del Poder Ejecutivo, de un aeródromo que permita su aprovechamiento en las mejores condiciones posibles.

Se pensó en un principio en la relativamente fácil utilización de los terrenos fiscales de Ensenada, los que, por su ubicación próxima al centro de la ciudad, su fácil acceso desde tierra y desde el aire, parecían los más adecuados y convenientes.

Luego de un estudio de nivelación practicado por la Dirección de Hidráulica, se encontró que para dejarlos en condiciones era necesario invertir en drenajes, defensas y rellenos, una suma muy superior a la que se preveía.

Ante tal situación, la Comisión de Aviación ha continuado la búsqueda de un terreno más adecuado en los alrededores de la capital, practicando con ese fin reconocimientos aéreos y directos.

Es así que, con intervención de la Dirección de Hidráulica, se han hecho nivelaciones y estudios sobre algunos de ellos.

Para poder resolver en forma definitiva este problema, será necesario establecer una comparación entre la suma que habría que invertir en los terrenos fiscales de Ensenada para dejarlos en condiciones y lo que importaría la adquisición de otro, ubicado convenientemente. La suma a invertir en caso de adquisición sería importante, si se tiene en cuenta la subdivisión de las tierras en los alrededores de La Plata, las obras y mejoras con que la mayoría de ellas están dotadas y la circunstancia de que un aeródromo, para que sea ventajoso su apro-

vechamiento debe encontrarse lo más próximo posible al centro de la ciudad, razón que impide buscar tierras de un precio menor, pero alejadas de ella.

Propalación radial de la obra aeronáutica.

La información pública referente a la obra de infraestructura aeronáutica provincial, ha sido dada a conocer por medio de la Broadcasting Oficial L S 11.

Al mismo tiempo que la difusión de las noticias, los miembros de la Comisión tuvieron a su cargo un ciclo de audiciones destinadas principalmente a aclarar los conceptos, móviles y propósitos que habían inspirado al Gobierno de la Provincia a realizar esta obra.

Esta tarea contribuía a formar la conciencia aeronáutica popular y, teniendo en cuenta el medio empleado, rebasaba los límites de la Provincia.

Las mismas localidades que iban a ser beneficiadas directamente con la incorporación de estas obras públicas, reconocieron el alto propósito que las inspiraban y así lo significaron continuamente en su correspondencia y en las publicaciones periodísticas que se hicieron eco de esta actividad.

Los asuntos y temas tratados en las mismas, aparte de significar los verdaderos conceptos y exponer en detalle cronológico la obra que se desarrollaba, comprendió la divulgación del progreso actual de la aeronáutica que destruía prejuicios y creaba la confianza necesaria para justificar el transporte aéreo, por cuanto esta misma obra de infraestructura es el factor de seguridad más interesante y valioso.

El número de conferencias propaladas alcanza a 32.

Reglamentación para el uso público de los Aeródromos.

Como fuera previsto en el informe de 27 de agosto de 1936, aprobado por el Poder Ejecutivo el 4 de septiembre del mismo año, para que el mantenimiento y conservación de los aeródromos fuera menos oneroso al Estado sin que por ello significara la disminución del rendimiento y comodidades para los transportes oficiales, estos aeródromos serán entregados a las instituciones aeronáuticas ya existentes o a crearse en las localidades dotadas de aeródromos.

Para ello era necesario que se dictaran disposiciones respecto a su mantenimiento y servidumbre.

Estas se han determinado en la reglamentación que fuera aprobada por el Poder Ejecutivo por expediente letra C, número 2, de 1939, resolución de enero 17 de 1939, que contiene las condiciones a llenar y satisfacer por las entidades aeronáuticas y las obligaciones a que las

mismas se comprometen para el usufructo de estas obras y el desarrollo que le son propias.

En condiciones de acogerse a esta reglamentación y a los beneficios que de la misma emanan, se encuentran actualmente los Aero Clubs de Coronel Suárez y Pigüé, instituciones ya formadas anteriormente y que tienen una vida activa y próspera.

Paralelamente a la formación del resto de los aeródromos se han creado instituciones similares en Junín, Tres Arroyos, Azul, Bolívar y Patagones, que realizan sus trabajos preliminares a fin de obtener su personería jurídica, condición precisa para obtener el uso o el derecho a la utilización de estas obras de infraestructura aérea.

Los miembros de la Comisión han realizado durante el año, un total de 43 viajes, individuales o colectivos, de inspección a las localidades que poseen aeródromos relacionados ellos con su adquisición definitiva, con las directivas para el mejoramiento de los campos, inspección de los trabajos ejecutados y replanteo de construcciones.

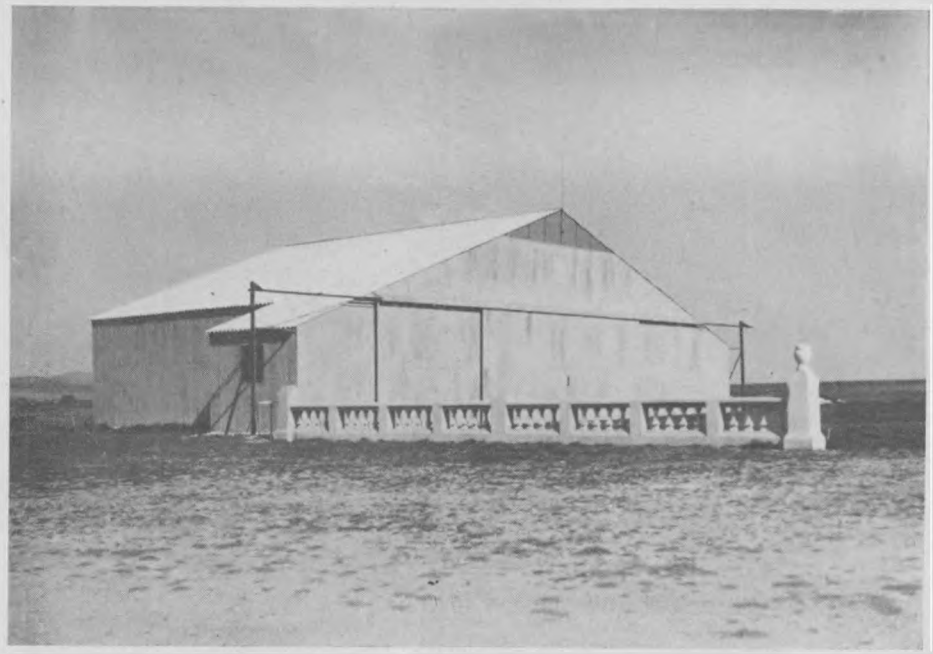
Cartografía. — Los trabajos cartográficos que se refieren a la infraestructura aeronáutica, han sido ejecutados al resolverse la adquisición de los campos destinados para aeródromos, habiéndose adoptado la escala 1: 2.500 para las cartas de los campos exclusivamente, la que permite señalar detalles del interior del mismo, construcciones, balización, etcétera; la escala 1: 25.000 para la carta de ubicación de los aeródromos con respecto a los centros urbanos a proximidad de los cuales se hallan instalados, útil para la comunicación terrestre; y las escalas 1: 20.000 y 1: 100.000 para los croquis del campo y su ubicación, respectivamente, en una sola hoja, útiles para la orientación y ubicación desde el aire. De todos estos, los últimos agréganse a la presente Memoria.

El movimiento general de expedientes, notas y comunicaciones cursadas durante el año en esta Repartición, ha sido de 886.

AERODROMO DE PIGÜE

Vista de conjunto de las instalaciones

AERODROMO DE PIGÜE



Hangar recientemente construído por la Provincia

Portada

PLANOS DE UBICACION DE LOS AERODROMOS
DE PRIMERA CATEGORIA

SITUADOS EN: AZUL, JUNIN, MAR DEL PLATA,
PATAGONES Y TRES ARROYOS.

M.O.P.
DE LA PCIA DE BS. AIRES
COMISION DE AVIACION

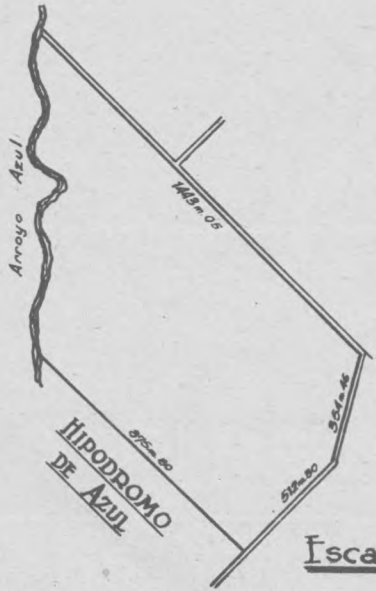
AERODROMO DE

Azul

Su situación con respecto a la ciudad

Escala 1:100.000

Croquis del mismo



Escala 1:20.000

V° B°

Tte. Cnel A. González Albarracín
Pte. de la Comisión de Aviación

·1938·

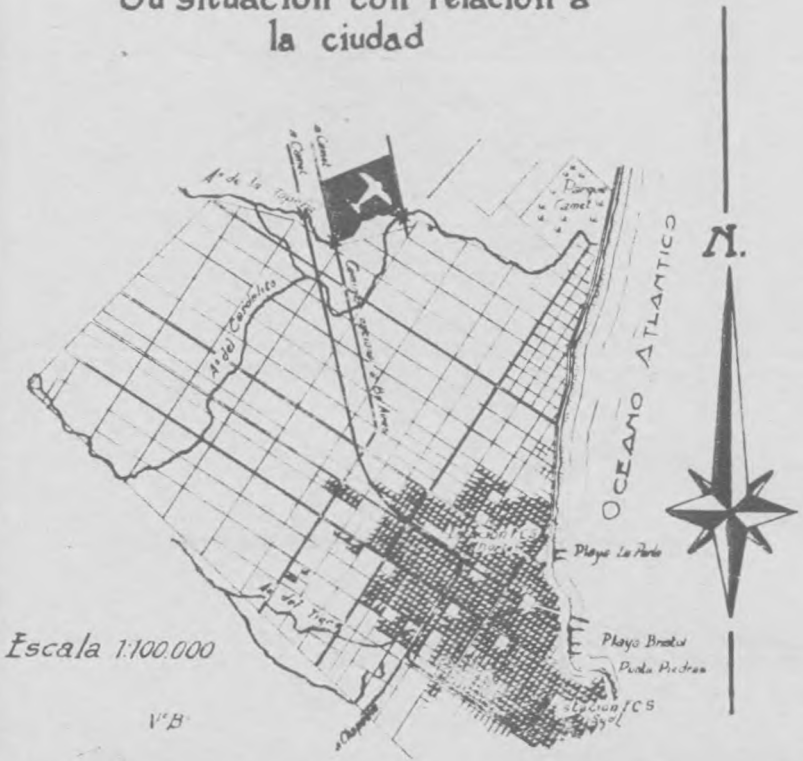
A. Larse

M O P
DE LA PCIA DE BS AIRES
COMISION DE AVIACION

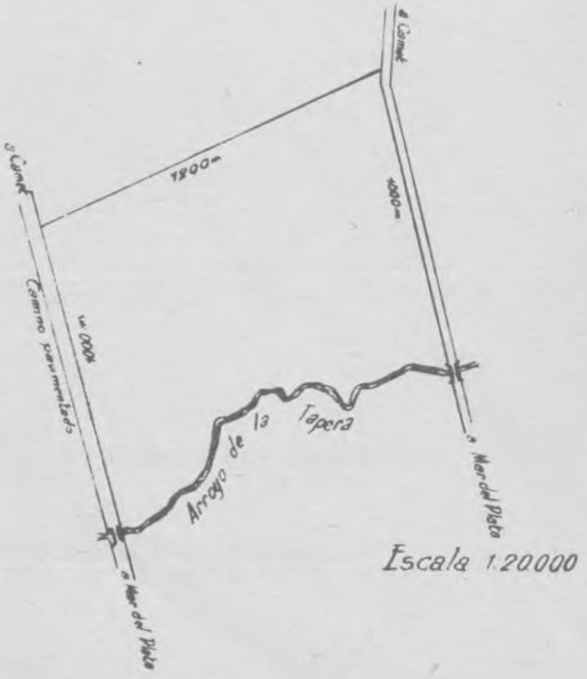
AERODROMO DE

Mar del Plata

Su situación con relacion a la ciudad



Croquis del mismo



V°B°

Jefe de la Comisión de Aviación

Latitud: 37° 56' 14" Sud
Longitud: 57° 34' 18" Oeste

·1938·

A lorso

M O P
DE LA PCIA DE BS AIRES
COMISION DE AVIACION

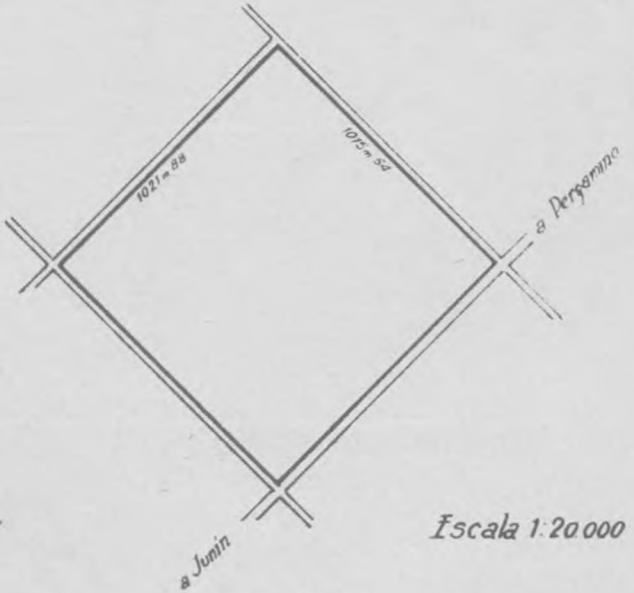
AERODROMO DE

Junín

Su situación con relación a la ciudad

Escala 1:100.000

Croquis del mismo



Escala 1:20.000

N

V°B°

Tte Cnel A. González Albarracín
Vte de la Comisión de Aviación

·1938·

A Larosa

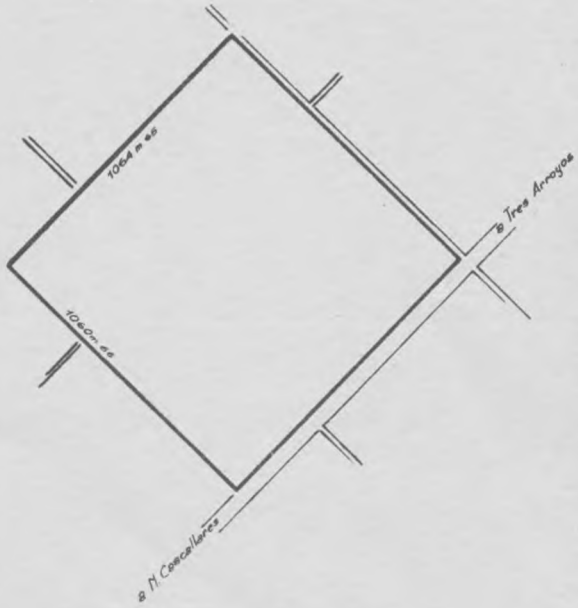
M. O. P.
DE LA PCIA DE BS. AIRES
COMISION DE AVIACION

AERODROMO DE

Tres Arroyos

Su situación con relación a la ciudad

Croquis del mismo



V°B°

Tte Cnel A. Gonzalez Albarracin
Presidente de la Comisión de Aviación

·1939·

A. Lonsan

M.O.P.
DE LA PCIA. DE BS. AIRES
COMISION DE AVIACION

AERODROMO DE

Carmen de Patagones

Su situación con respecto a la ciudad

Escala 1:100.000

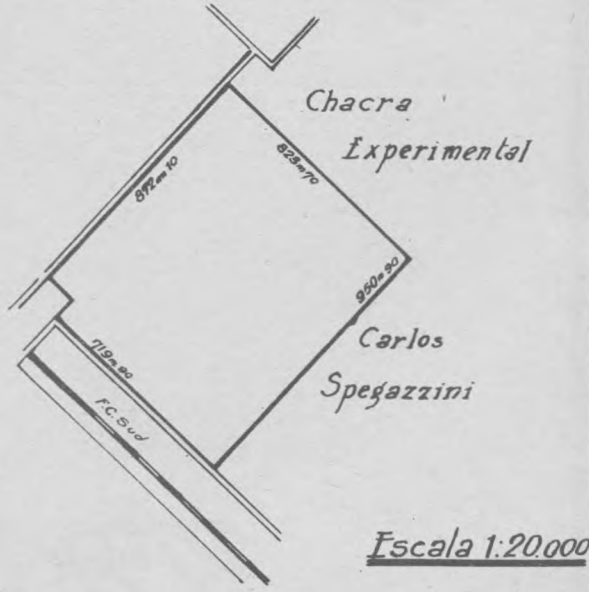
V° B°

Tte. Cnel. A. Gonzalez Alberdi
Pte. de la Comision de Aviación

N.

1938

Croquis del mismo



Escala 1:20.000

A. Larsen

PLANOS DE UBICACION DE LOS AERODROMOS DE SEGUNDA CATEGORIA

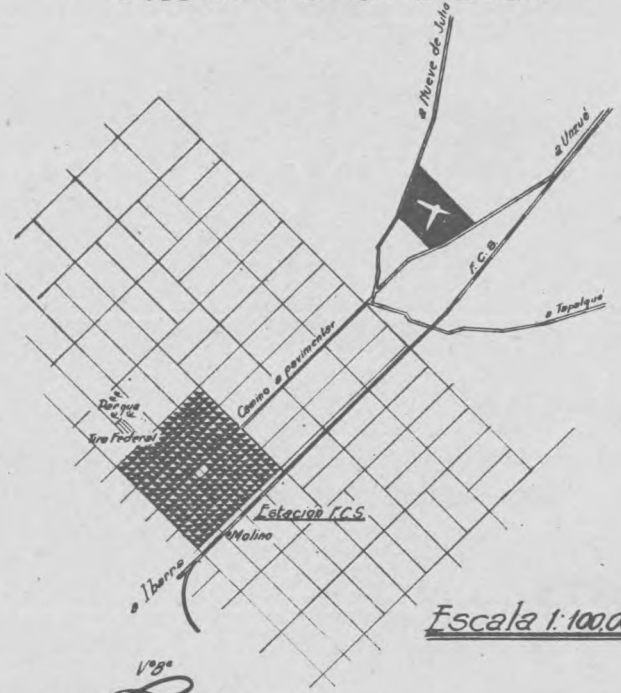
SITUADOS EN: BOLIVAR, CORONEL SUAREZ, LAS FLORES, DOLORES Y PIGÜÉ.

M.O.P.
DE LA PCIA. DE BS. AIRES
COMISION DE AVIACION

AERODROMO DE

Bolívar

Su situación con relación a la ciudad



Escala 1:100.000

Croquis del mismo

Escala 1:20.000

Vº Bº
Tte. Cnel. A. González Alborracín
Pte. de la Comisión de Aviación.

A. Larsa

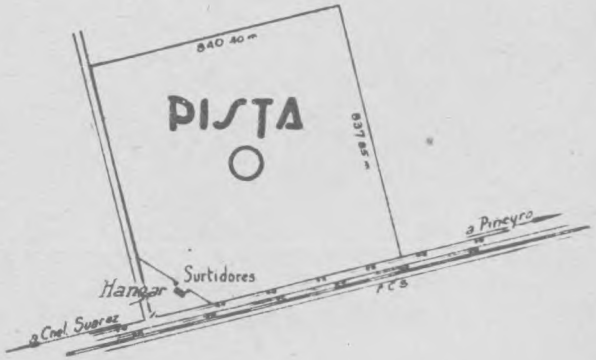
M.O.P.
COMISION DE AVIACION
DE LA
PCIA. DE BS. AIRES

AERODROMO DE

Coronel Suárez

Situación del mismo con respecto a la ciudad

Plano del mismo



Escala 1:100.000

Latitud S: 37°30'
Longitud O: 61°54'

Escala 1:20.000

V°B°

Tte Cnel A. Gonzalez Albarracin
Pte de la Comisión de Aviación

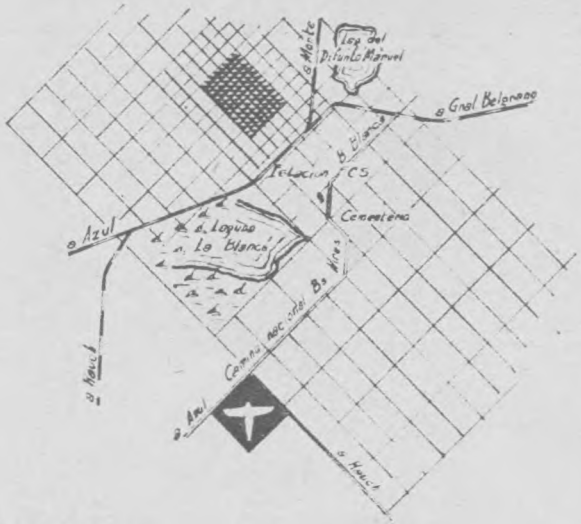
1938

A. Larsen

M.O.P.
DE LA PCIA DE BS AIRES
COMISION DE AVIACION

AERODROMO DE
Las Flores

Su situación con relación a la ciudad



Escala 1:100000

Croquis del mismo

Escala 1:20000

N.

V°B°

Tte Cnel A Contreras Albarracin
Pte de la Comisión de Aviación

·1938·

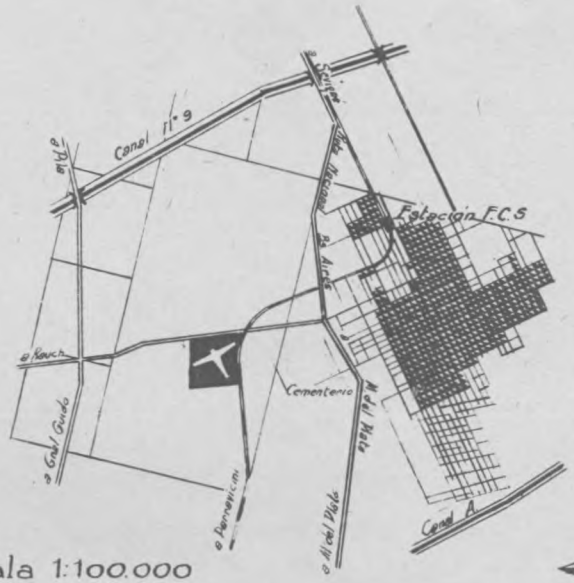
Larsen

M.O.P.
DE LA PCIA DE BS AIRES
COMISION DE AVIACION

AERODROMO DE

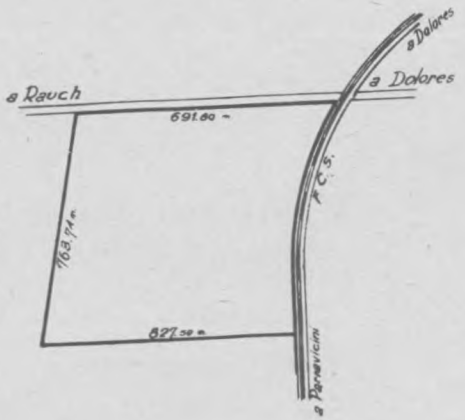
Dolores

Su situación con relación a la ciudad



Escala 1:100.000

Croquis del mismo



Escala 1:20.000

V°B°
Tte Cnel A Gonzalez Albarracin
Pte de la Comisión de Aviación

·1939·

A. Larsen

M.O.P.
DE LA PCIA DE BS. AIRES
COMISION DE AVIACION

AERODROMO DE

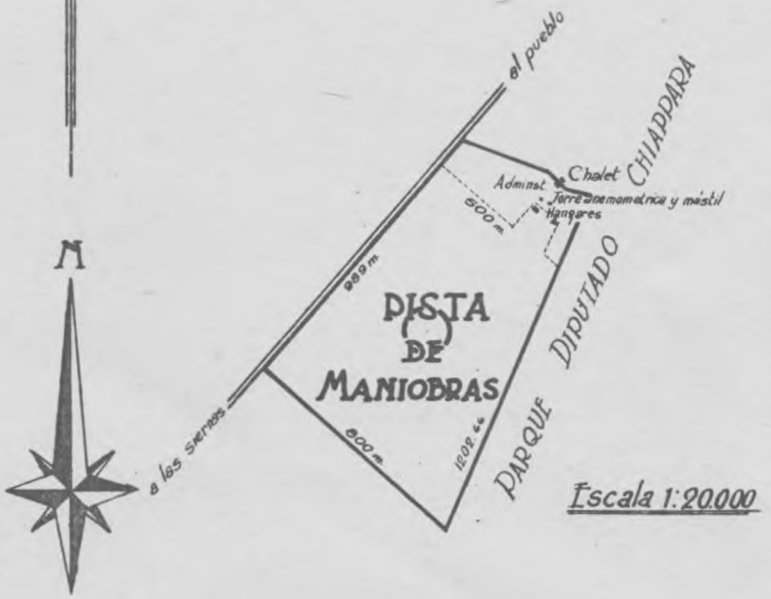
Digüé

Situación del mismo con relación a la ciudad

Escala 1:100.000

Latitud 37° 37' S.
Longitud 62° 26' O.

Plano del mismo



Escala 1:20.000

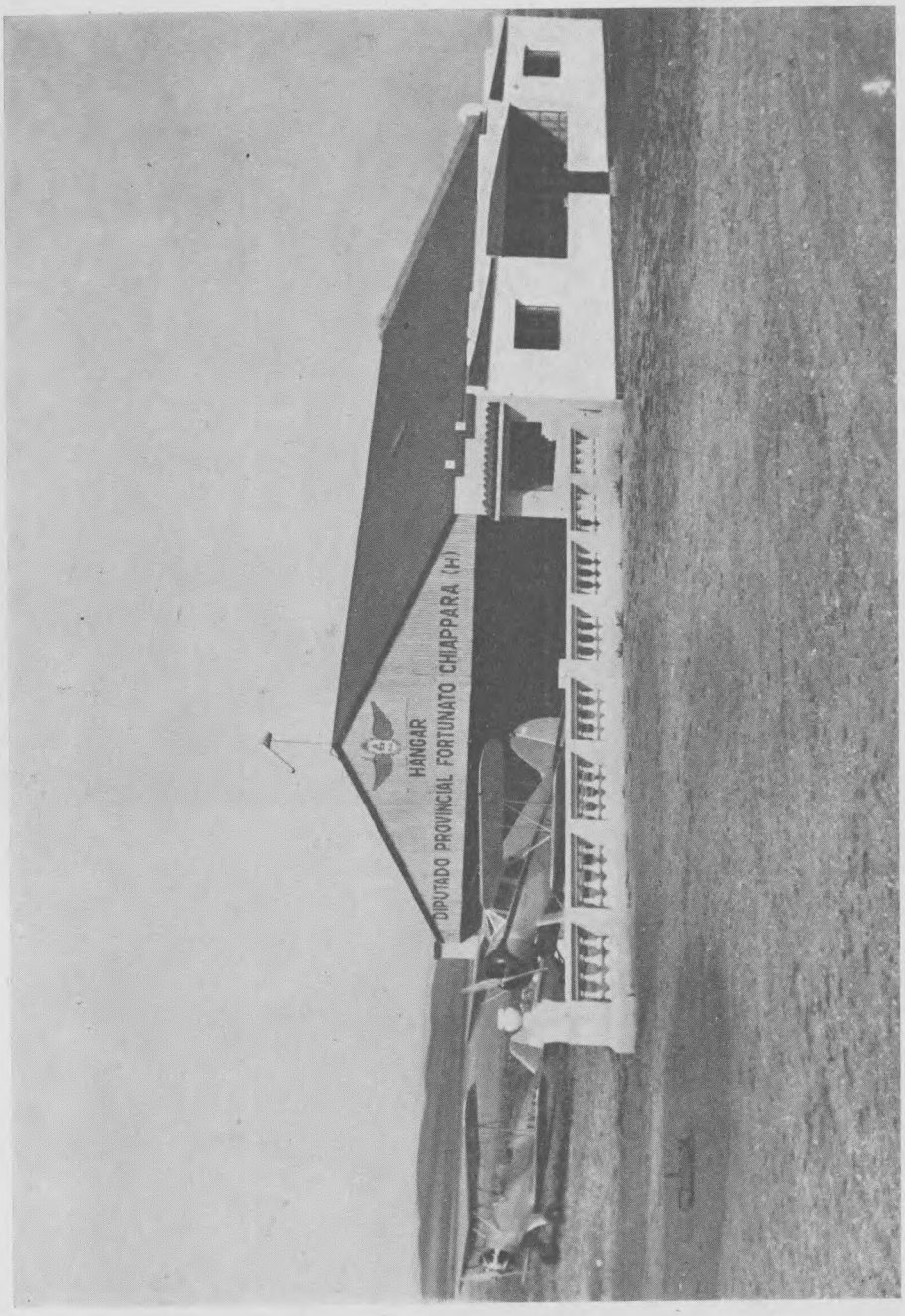
V° B°

Tte. Cnel. A. González Albornacin
Pte. de la Comisión de Aviación

·1938·

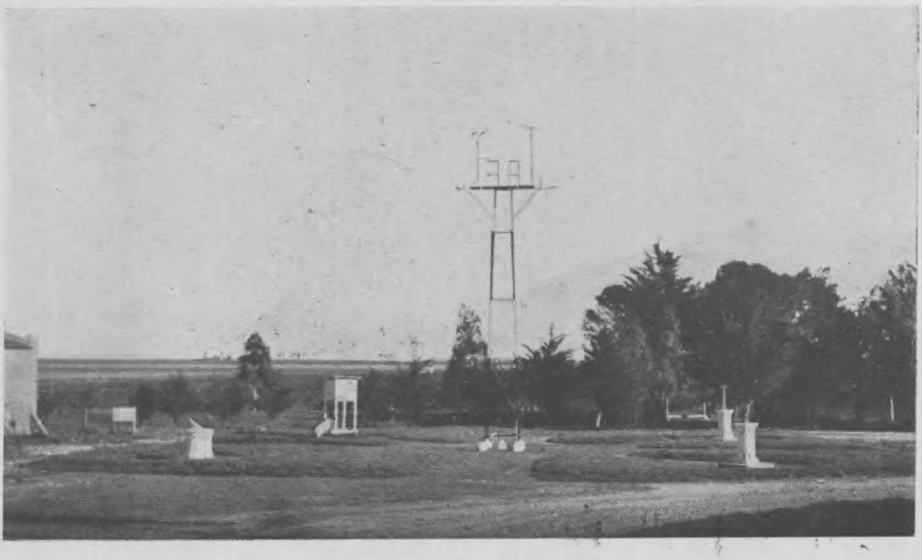
A Larsen

AERODROMO DE PIGÜE



Hangar construído por el Aéro Club Pigüé, y adquirido por la Provincia, por expediente Letra P, N° 456, del año 1938

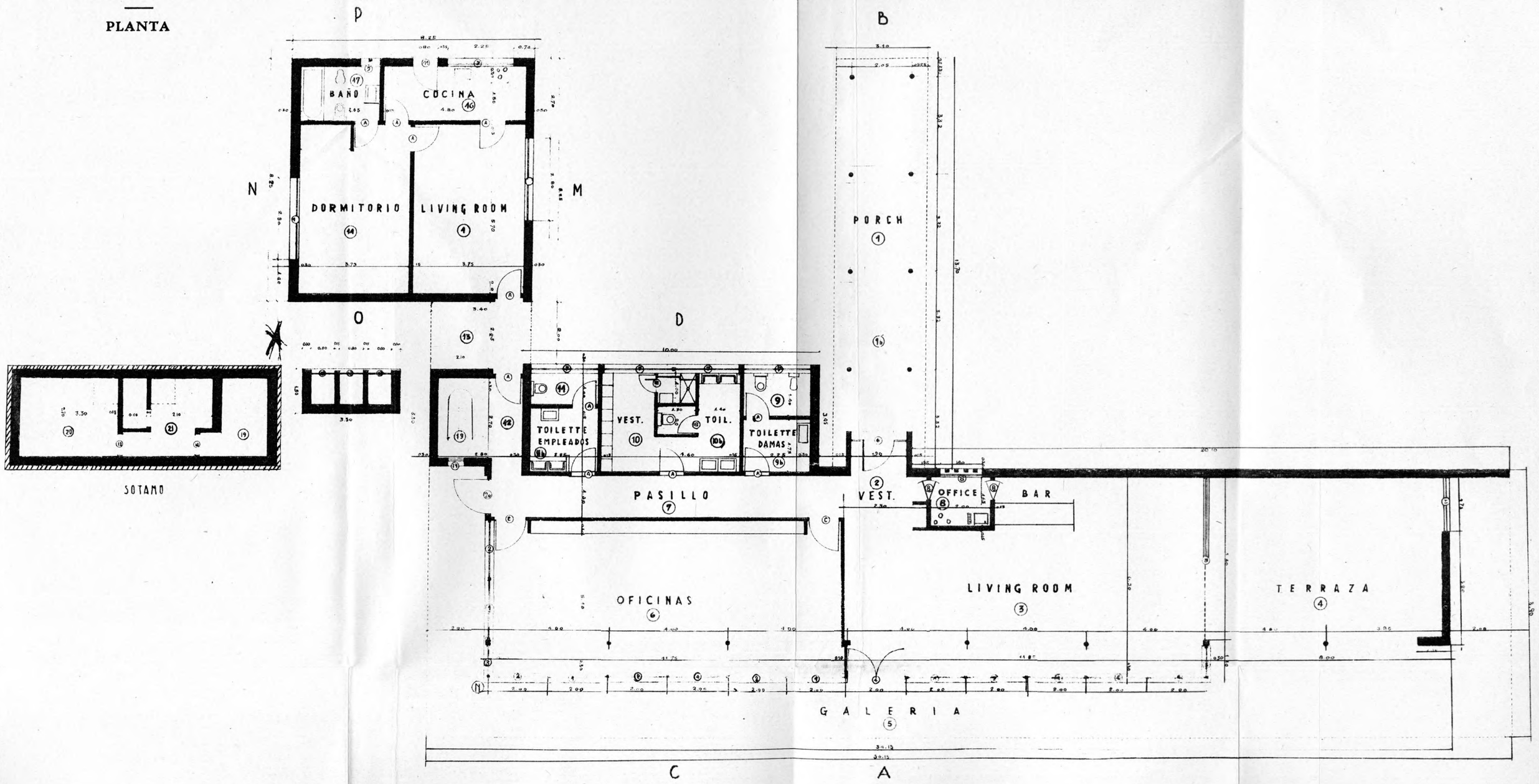
AERODROMO DE PIGÜE

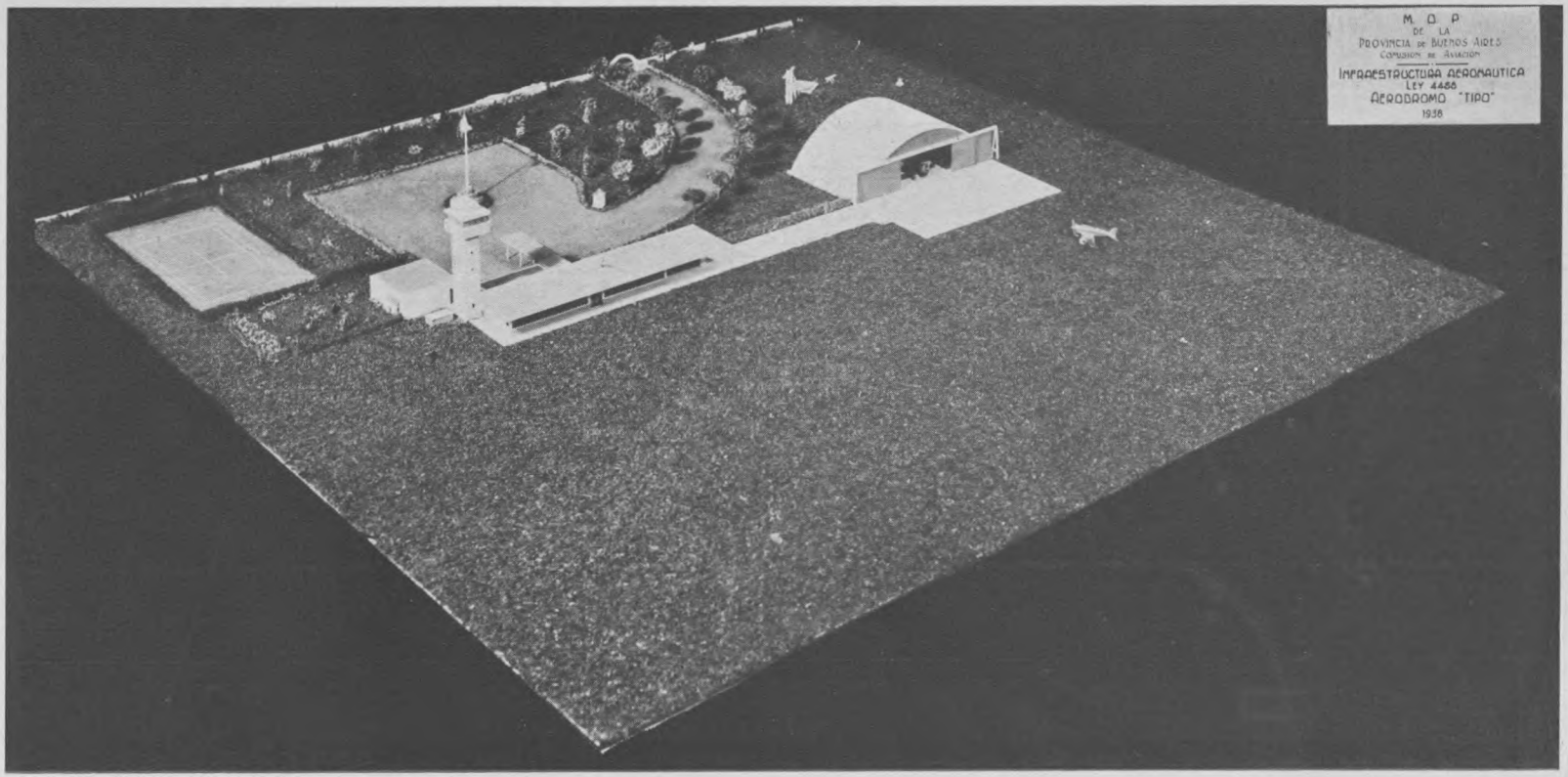


Campo Meteorológico

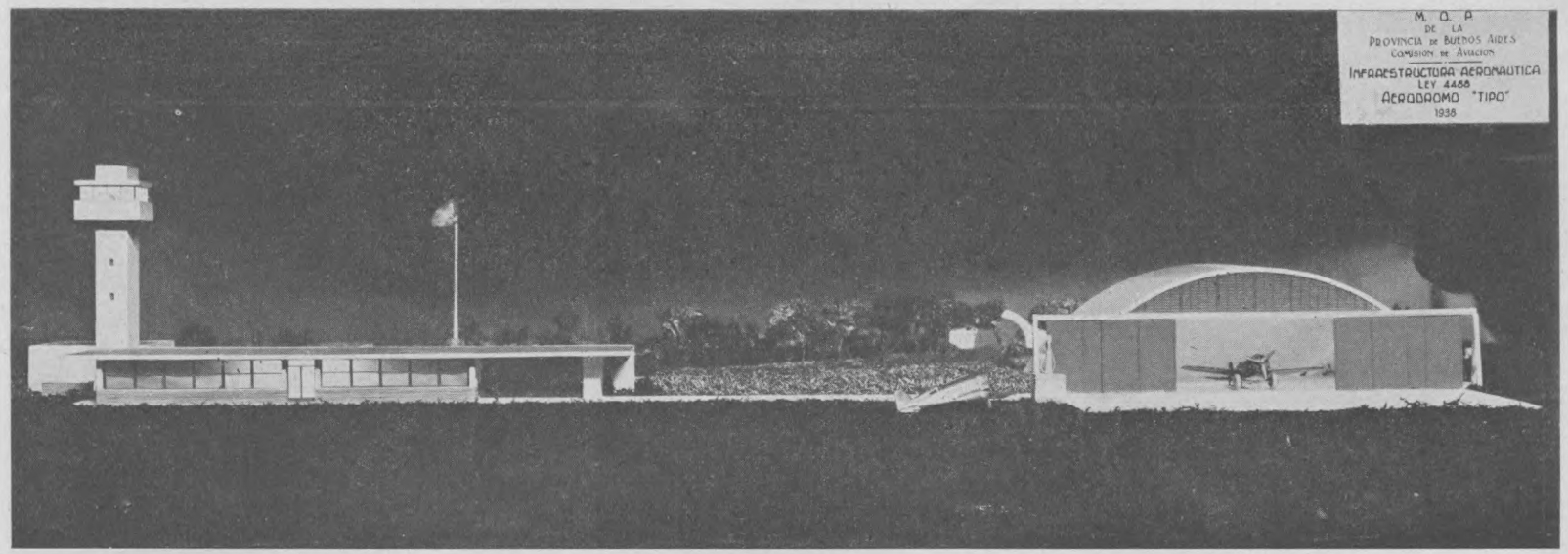
AERODROMO TIPO
EDIFICIO

PLANTA





Fotografía de la «maquette» del aeródromo Tipo



Fotografía de la «maquette» del aeródromo Tipo

CAPITULO XV

INSTITUTO DE COLONIZACION

EL DIRECTORIO

Por el artículo 5° de la ley 4418, el Instituto de Colonización es administrado por un Directorio. Lo integran un Presidente que designa el Poder Ejecutivo por un lapso de 7 años, y cuatro vocales con mandato por 4 años, que representan a la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a la Sociedad Rural Argentina, al Banco de la Provincia de Buenos Aires y a los Productores Organizados.

Fué presidido desde su constitución por el doctor Salvador Oría, integrando aquellas representaciones los señores ingenieros Agustín Silvani Gómez, Miguel F. Casares y Pedro A. Lacau por las tres primeras entidades en el orden que fueron nombradas.

Para lograr la representación de los Productores Organizados, el Poder Ejecutivo dictó un decreto convocando a Asamblea a las sociedades rurales y cooperativas inscriptas en la Provincia y fijó normas para el desarrollo de ese acto. Elevada la correspondiente terna al Poder Ejecutivo, quedó designado el señor Raúl M. Puchuri, propuesto en primer término.

En mayo de 1938, el Poder Ejecutivo aceptó la renuncia que por razones de incompatibilidad, presentó el doctor Salvador Oría, y designó Presidente al hasta entonces Vicepresidente ingeniero Miguel F. Casares.

Intervertida la representación de este miembro, la Sociedad Rural Argentina, nombró en su reemplazo al doctor David M. Arias para completar el período legal del mandato del primer titular. En octubre del mismo año el doctor Arias fué reelegido por un período completo.

En la actualidad, el Directorio del Instituto está así constituído:

Presidente: Ingeniero MIGUEL F. CASARES.

Vicepresidente: Ingeniero AGUSTÍN SILVANI GÓMEZ. (Director de Agricultura, Ganadería e Industrias de la Provincia de Buenos Aires).

Vocales: Doctor DAVID M. ARIAS (Representante de la Sociedad Rural Argentina). Ingeniero PEDRO A. LACAU (Representante del Banco de la Provincia de Buenos Aires). Señor RAÚL M. PUCHURI (Representante de Productores Organizados).

ORGANIZACION TECNICA Y ADMINISTRATIVA DEL INSTITUTO DE COLONIZACION

Difícil ha sido organizar las actividades técnicas y administrativas de una entidad que no contaba con similares ni precedentes en el país.

Para no caer en una organización teórica que, aun cuando previera con relativo acierto las distintas funciones a llenar, difícilmente podría responder a las exigencias de volumen y calidad especial de trabajo que la acción iba a requerir, se resolvió crear los órganos administrativos en forma progresiva y en la medida que el desarrollo lo exigiera. Con ese criterio la administración podría tener una flexibilidad que permitiría la adaptación fácil a las circunstancias, y se evitaban gastos innecesarios.

Fueron así incorporándose, paulatinamente los servicios puramente administrativos, los técnicos, los financieros y los de orden social, que se consideraron indispensables.

Y quedaron establecidas las oficinas siguientes:

1º Directorio;
2º Secretaría General;
3º Contaduría General;
4º Sección Tasaciones, Revisaciones y Subdivisiones de Campos;
5º Sección Colonos, Campos y Colonias;
6º Mensura y Loteos;
7º Mesa de Entradas;
8º Agencia Nº 1;
9º Estudios Agronómicos y Economía Agraria;
10º Boletín para Colonos;
11º Propaganda y publicidad.

Las secciones correspondientes a los tres últimos apartados han sido creadas durante el curso del último ejercicio.

La actividad inicial del Instituto, exigió efectuar las designaciones indispensables para ponerlo en funcionamiento y dar cumplimiento a las disposiciones legales que preveían la designación del

personal. Fueron así nombrados directamente: el Secretario General, el Contador General y los Auxiliares indispensables.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 11 de la ley, el personal fué elegido por concurso de selección. Al efecto una comisión tuvo a su cargo examinar a los aspirantes, de los cuales rindieron pruebas de suficiencia satisfactoria 23, entre quienes han sido designados 6 dactilógrafos, 2 dactilógrafos-taquígrafos, un redactor y 4 técnicos.

Cumpliendo el período legal de prueba fueron confirmados todos los empleados que habían demostrado aptitudes para sus funciones y dedicación a sus tareas.

b) *Horario de trabajo.*

Como repartición oficial, el Instituto ajustó su horario de trabajo al administrativo, a fin de conciliar sus funciones con el de las reparticiones del Estado, pero cabe destacar que, debido al entusiasmo por la obra en realización y al sentimiento de responsabilidad que nace del ambiente de solidaridad del personal en funciones, se han prestado espontáneamente servicios extraordinarios cada vez que las exigencias del trabajo lo reclamaron, manteniendo al día el trámite de las gestiones.

c) *Agrimensores.*

Dadas las funciones del Instituto resultaba imprescindible utilizar los servicios de profesionales agrimensores que tuvieran a su cargo la tarea de mensura de los inmuebles adquiridos y de plantear sobre el terreno el fraccionamiento estudiado y aprobado por el Honorable Directorio.

Siendo previsible que la actividad de los profesionales citados no sería continua el Directorio prefirió constituir un cuerpo de agrimensores, entre los cuales por riguroso turno de sorteo fueran designados los que tuvieron a su cargo la mensura y subdivisión de hasta 5.000 hectáreas o fracción inferior a 6.000, debiendo uno de ellos permanecer de guardia para resolver los asuntos de carácter técnico que exigiese su asesoramiento.

El cuerpo fué integrado por doce profesionales severamente seleccionados, reglamentándose su actividad por resolución del Directorio del 18 de agosto de 1938.

En la práctica el procedimiento ha dado el excelente resultado que se esperaba.

PLAN DE COLONIZACION

En nuestra memoria correspondiente al año 1937 dábamos cuenta al Poder Ejecutivo que el desarrollo de las gestiones del Instituto se ajustaba a un plan determinado tendiente a ensayar el régimen de colonización bonaerense en las distintas regiones típicas de la Provincia, ajustado a los siguientes términos:

«Teniendo en cuenta que sus autores atribuyeron a la ley 4418 el carácter de un ensayo cuya eficacia convenía verificar en las distintas regiones de la Provincia y que la racional distribución del capital tierra permitiría al organismo compensar las inevitables y periódicas dificultades de unas colonias con el buen éxito de otras, el Instituto decidió ajustar su acción futura a un plan que contempla la posibilidad de colonizar en zonas de condiciones diversas e independizarse de las ofertas que lo opriman en un limitado margen de posibilidades.

«Siempre dentro del tipo de explotación mixta, el plan prevé la instalación de nuevas colonias, con lotes de 40 a 60 hectáreas, en el norte de la Provincia, donde el maíz es el cultivo predominante y con engorde de cerdos y posibilidades frutícolas como explotaciones accesorias.

«Colonias de ganadería intensiva con forrajes como cultivo accesorio, en lotes de 350 a 400 hectáreas, en los campos de valores medios, actualmente de explotación extensiva.

«Colonias de tamberos en lotes de 120 a 150 hectáreas situadas entre 50 y 150 kilómetros de los centros de consumo para el abastecimiento directo de leche para La Plata y la Capital Federal.

«Y finalmente, colonias agrícolo-ganaderas con lotes de extensión variable según la región, en la zona de influencia del Ferrocarril Provincial.

«Con los campos a colonizarse de inmediato en los partidos de Carlos Casares, Tres Arroyos y General Alvear, el Directorio estima que llevará los beneficios de la ley 4418, a todas las zonas típicas de la Provincia y asegurará el éxito de la tarea que le ha sido confiada».

En el desempeño de sus funciones el Directorio del Instituto ha tenido siempre presente estas normas, ajustando su desarrollo a lo previsto. El año próximo pasado incorporó al campo «Artalejos», ubicado en el partido de Laprida con el propósito de establecer una colonia de explotación preferentemente ganadera.

Quedaron así contemplados tres de los factores a que se refería el aludido plan, con la existencia de las colonias «Santa Ma-

ría», de explotación típicamente mixta «San Francisco» y «Claromecó» de explotación preferentemente triguera; «Artalejos» y «El Fortín» de explotación especialmente ganadera.

Falta aun completar el cuadro de las colonias, con el establecimiento de colonias maiceras, frutícolas y tamberas.

Un análisis detenido de los factores de estabilidad económica de las explotaciones rurales, demuestra que la especialización absoluta es siempre aleatoria si bien en las circunstancias favorables contribuye más rápidamente al enriquecimiento del colono.

Las perspectivas poco claras que ofrece el mercado mundial de algunos cereales, ha llevado al Directorio a acentuar su orientación dentro de la explotación mixta y a este objeto estudió los medios de habilitar a los colonos para que sea posible en breve tiempo transformar sus explotaciones.

ADQUISICION DE CAMPOS

Decíamos en la memoria anterior que el Instituto, como institución oficial que compromete la acción del Poder Ejecutivo provincial del que depende, comenzó por fijar normas a las que ajustó su conducta. La adquisición de inmuebles, de acuerdo al artículo 4º de la Ley, requirió la nómina de las tierras públicas de la Provincia, con la esperanza de encontrar entre ellas extensiones adecuadas para el establecimiento de colonias.

Creyó también conveniente adquirir extensiones adecuadas para una económica colonización, en block o en fracciones próximas que se pudiera controlar con una administración única.

Siempre dentro del tipo de explotación mixta determinó distribuir sus colonias en las zonas típicamente diferenciadas de la Provincia, según se indica en el capítulo anterior.

No encontrando en la nómina de tierras de propiedad de la Provincia ninguna de la extensión apropiada, el Instituto abordó la compra de las superficies necesarias para el cumplimiento de su cometido.

Sacrificando alguna ventaja inmediata, velando por la consolidación de su prestigio, descartó en sus primeras operaciones la compra directa a particulares. Y se agrega entonces, que es probable que al Instituto no le quede más recurso que la expropiación, siempre cara, o la compra directa y en tal supuesto, estudiará con detención extrema cada propuesta.

El Instituto atento en las oportunidades propicias para la adquisición de inmuebles en remates judiciales, vigiló cuidadosamente

los remates anunciados, llevándose al efecto un registro de todos ellos, como podrá apreciarse más adelante.

Pudo comprobar, sin embargo, que no son frecuentes las ventas en estas condiciones de extensiones con suficiente importancia como para interesar al Instituto. Salvo algunas excepciones, los remates de inmuebles de cierta extensión efectuados en el transcurso del año pasado, lo fueron divididos en pequeñas parcelas, substituyéndose en parte la obra del Instituto por la acción privada.

Dada la trascendencia que ha adquirido la gestión del Instituto, se han recibido numerosos ofrecimientos de campos que la Oficina de Revisaciones, Tasaciones y Subdivisiones ha debido estudiar en forma sucinta para elevar al Honorable Directorio sus apreciaciones sobre la operación propuesta.

Este primer paso en los ofrecimientos de campos, es una nueva norma adoptada en el último período, ya que antes los ofrecimientos eran estudiados directamente por la Comisión respectiva.

La forma actual de trabajo es más completa, pues elevado el informe sobre el campo al Directorio, éste resuelve sobre dicho ofrecimiento ordenando o no su revisación prolija.

También se ha perfeccionado la labor en lo que respecta a las subdivisiones de los campos propiedad del Instituto. A raíz de las normas precisas que contiene la Reglamentación para los Agrimensores al servicio del mismo, se ha dado una organización más completa a esta tarea, presentando los mismos técnicos el anteproyecto de subdivisión de acuerdo a las normas que le fija esta sección, proyecto que luego es estudiado en el terreno por técnicos agrónomos y con las observaciones o modificaciones pertinentes, pasa al Directorio para su consideración.

a) *Ofertas.*

La atracción que ejerce el Instituto en el mercado de inmuebles, como lo demuestra el número de ofertas recibidas, determinó al Directorio a reglamentar el procedimiento. Dispuso la presentación de una planilla a la que se debe agregar la documentación que acredite la legitimidad del ofrecimiento.

El procedimiento seguido ha resultado en la práctica eficaz, no habiéndose originado dificultades.

Los ofrecimientos de campos que este Instituto ha tenido desde el comienzo de sus gestiones han procedido de cuatro fuentes prin-

cipales, los bancos, las instituciones públicas, los particulares y los remates públicos.

1º *De los bancos.*

Previos estudios y gestiones esta entidad obtuvo del Banco de la Provincia de Buenos Aires la oferta de venta del campo «San Francisco», de cuya adquisición se da cuenta más adelante.

Del Banco de la Nación Argentina se obtuvieron dos ofertas, una del inmueble que constituye hoy nuestra colonia «Claromecó», y otra de una fracción de 3.000 hectáreas, ubicada en el partido de Baradero, del que no pudo lograrse un precio que permitiese intentar una colonización relativamente segura.

2º *De instituciones públicas.*

Por conducto del Instituto Colonizador, se consiguió una nómina de las propiedades rurales que estaban en venta. Depuradas a través de las exigencias de nuestro plan se consiguió la oferta de un campo ubicado en el partido de Laprida de 5.400 hectáreas, por el cual se pretendía un precio de pesos 250 la hectárea, que previo los estudios del caso se consideró inconveniente para los fines del Instituto.

3º *De los particulares.*

Desechado el recurso de la expropiación, dada las cargas que su procedimiento agrega, el Instituto no encontró otro recurso que atender las ofertas de particulares.

Fué este medio el que proporcionó mayor cantidad de proposiciones.

4º *Remates públicos.*

Asimismo esta entidad se ha interesado en la adquisición de algunos campos que salían a remate público, los que han debido estudiarse en igual forma que los anteriores.

La planilla transcripta a continuación, comprende algunos de los inmuebles:

PLANILLA DE OFRECIMIENTOS DE CAMPOS

Fecha de ofrecimiento	AÑO	SUPERFICIE	PARTIDO
12 septiembre ...	1936	40 manz. 29 hs.	La Plata
15 febrero	1937	3.819 hs.	Necochea
8 marzo	1937	7.400 hs.	Coronel Dorrego
20 marzo	1937	1.500 hs.	Luján
10 mayo	1937	7.126 hs.	Pergamino
17 mayo	1937	3.283 hs.	Carlos Casares
25 junio	1937	5.400 hs.	Laprida
28 junio	1937	2.800 hs.	San Pedro
3 julio	1937	10.659 hs. 85 ás. 49 cs.	Lobería
22 julio	1937	4.965 hs. 77 ás. 81 cs.	Trenque Lauquen
23 julio	1937	8.661 hs. 58 ás. 94 cs.	Tres Arroyos
23 julio	1937	3.960 hs.	Coronel Suárez
23 julio	1937	8.017 hs.	Coronel Suárez
27 julio	1937	2.800 hs.	Deslinde de Pehuajó y Trenque Lauquen
9 agosto	1937	4.000 hs.	Necochea
15 agosto	1937	29.947 hs. 14.467 hs.	Tapalqué
16 agosto	1937	17.500 hs.	General Madariaga
17 agosto	1937	2.113 hs. 60 ás. 60 cs.	San Pedro
3 septiembre ...	1937	4.060 hs.	Lobería
13 septiembre ...	1937	5.700 hs.	Carlos Pellegrini
13 septiembre ...	1937	7.000 hs.	Carlos Pellegrini
20 septiembre ...	1937	2.682 hs.	Tandil
21 septiembre ...	1937	8.017 hs.	Deslinde de General Lamadrid y Coronel Suárez
21 septiembre ...	1937	240 hs.	Pehuajó
23 septiembre ...	1937	3.000 hs.	Trenque Lauquen
29 septiembre ...	1937	19 hs. 9 ás. 82 cs.	Pehuajó
29 septiembre ...	1937	449 hs.	Roque Pérez
1º octubre	1937	1.936 hs.	Rojas
3 octubre	1937	11.612 hs. 14 ás. 68 cs.	Coronel Suárez y Saavedra
3 octubre	1937	1.448 hs.	Tres Arroyos
5 octubre	1937	5.000 hs.	Adolfo Alsina
7 octubre	1937	12.768 hs.	Pellegrini
8 octubre	1937	6.574 hs.	Maipú
9 octubre	1937	2.481 hs.	Magdalena
9 octubre	1937	19.700 hs.	Las Flores
10 octubre	1937	5.731 hs.	General Villegas
10 octubre	1937	7.000 hs.	Necochea
11 octubre	1937	4.465 hs.	Nueve de Julio
11 octubre	1937	10.836 hs. 6.655 hs.	Lavalle y General Conesa
15 noviembre	1937	6.000 hs.	Magdalena
16 noviembre	1937	6.359 hs. 60 ás.	Ayacucho

Fecha de ofrecimiento	AÑO	SUPERFICIE	PARTIDO
18 noviembre	1937	2.178 hs. 40 ás.	San Vicente y F. Varela
13 diciembre	1937	5.442 hs. 82 ás. 97 cs.	Necochea
16 diciembre	1937	13.869 hs.	Necochea
17 diciembre	1937	4.250 hs. 25 ás. 3 cs.	San Vicente
18 diciembre	1937	5.480 hs. 77 ás. 47 cs.	Necochea
20 diciembre	1937	5.920 hs.	Pergamino
21 diciembre	1937	22.000 hs.	Las Flores
29 diciembre	1937	11.227 hs.	Carlos Tejedor
		Año 1938 .	
12 enero	1938	3.053 hs.	Lincoln y Marcelino Ugarte
8 febrero	1938	3.000 hs.	Cañuelas
16 febrero	1938	13.218 hs. 83 ás.	Carlos Tejedor
22 febrero	1938	1.141 hs.	Rojas
14 marzo	1938	16.236 hs.	Lincoln
22 abril	1938	17.862 hs. 12 ás. 98 cs.	Suárez, Olavarría y Laprida
4 mayo	1938	5.415 hs.	Pila
8 mayo	1938	7.820 hs.	Chascomús
16 mayo	1938	2.837 hs.	San Pedro
20 mayo	1938	9.681 hs. 12.305 hs.	Colón y Carmen de Areco
2 junio	1938	4.618 hs.	Necochea
13 junio	1938	5.168 hs.	Veinticinco de Mayo
14 junio	1938	10.215 hs.	Saladillo
14 junio	1938	5.459 hs.	Veinticinco de Mayo
6 julio	1938	1.714 hs.	General Lamadrid
11 julio	1938	8.100 hs.	Tapalqué
15 julio	1938	9.843 hs. 37 ás. 25 cs.	General Villegas
20 julio	1938	2.445 hs.	Lobería
29 julio	1938	9.500 hs.	General Villegas
1º agosto	1938	2.700 hs.	General Lamadrid
13 agosto	1938	2.430 hs.	Monte
16 agosto	1938	5.399 hs.	Olavarría
23 agosto	1938	4.618 hs.	Necochea
25 agosto	1938	5.000 hs.	Carlos Tejedor
26 agosto	1938	8.333 hs.	Rivadavia
6 septiembre ...	1938	3.736 hs.	Tapalqué
5 octubre	1938	668 hs. 27 ás. 18 cs.	La Plata
19 octubre	1938	7.100 hs.	Bahía Blanca y Tornquist
		537.816 hs. 64 ás. 8 cs.	

Siendo un total de 537.816 hs., 64 ás., 08 cs. la superficie ofrecida al finalizar el año 1938.

b) *Revisación y tasación de campos.*

De los 34 campos ofrecidos durante el año 1938 con una superficie de 234.648 hectáreas, 63 áreas, 21 centiáreas, se revisaron 12 campos.

Todos estos campos fueron revisados y tasados, presentando el informe respectivo con los detalles que pudieran ser de interés para la mejor ilustración del Directorio.

Las tasaciones realizadas por la Sección Revisaciones, Tasaciones y Subdivisiones, llegan a 106.141 hectáreas, 9.000 metros cuadrados, justipreciadas en pesos 26.133.191,95 moneda nacional de acuerdo a la planilla que corre a continuación, y que detalla, en forma sucinta, las tasaciones efectuadas en 1938, indicando fecha de la misma y ubicación, superficies en hectáreas, etcétera.

El trabajo realizado en 1937, por esta Oficina, alcanzaba un total de 104.449 hectáreas 9.964 metros cuadrados de campos tasados, en pesos 25.012.448,33 moneda nacional. De los campos tasados, el Directorio resolvió concurrir a remate de «La Edelmira», tasado por el Instituto en pesos 130,00 moneda nacional la hectárea y vendido a pesos 136,00 moneda nacional y adquirió «Artalejos», a pesos 150 moneda nacional la hectárea previa revisación de tres de los miembros del Directorio.

A más de la nómina de los campos que antecede, han sido tasados otros, aprovechando la presencia en la zona del campo a revisarse de algún profesional al servicio del Instituto. En tal forma se han revisado 3 campos con una superficie de 10.615 hectáreas 1.749 metros cuadrados tasados en pesos 2.660.022,60.

c) *Subdivisiones de campos.*

Terminada en el año anterior la subdivisión de las tres colonias primeras: «Santa María», «San Francisco» y «Claromecó», con una superficie en total de más de cuarenta mil hectáreas, quedaron en condiciones de ser entregadas a los colonos adjudicatarios en los primeros meses de 1938, las chacras remanentes del año 1937.

Una de las bases para la realización de estas subdivisiones, de acuerdo a un plan semejante para todas las colonias, consistía en la reglamentación de las funciones de los señores agrimensores designados para la ejecución de la mensura de los campos adquiridos y la subdivisión de los mismos. A tal fin el Directorio aprobó oportunamente la reglamentación que sirve de norma en la actualidad y que ha sido puesta en práctica en los dos trabajos de subdivisión últimamente realizados.

Por esta reglamentación los profesionales realizan una mensura del campo a colonizar, como faz primera de su labor; al mismo tiempo confeccionan un plano de acuerdo a normas fijadas al proyecto de división estudiado en el terreno detenidamente, observando especialmente la configuración de cada uno de los lotes proyectados, sus medios de comunicación y cálculo económico de la explotación más indicada para cada una de las chacras a adjudicarse, etcétera.

El estudio de la subdivisión de cada colonia se ha elevado en su oportunidad al Directorio con las observaciones pertinentes, acompañando planos donde se anotan, por una relación en colores, las distintas calidades de tierra, como asimismo las mejoras existentes en el terreno, con indicación de una posible utilización futura.

Durante el último año se ha proyectado la subdivisión de las colonias «El Fortín» en General Alvear y «Artalejos» en Laprida, a la que corresponden los estudios de fecha 9 de agosto y 18 de octubre respectivamente.

Aprobada por el Directorio, las subdivisiones proyectadas, con ligeras modificaciones que mejoraban las condiciones de colonización, la Oficina de Revisaciones, Tasaciones y Subdivisiones, impartió a los ingenieros, agrimensores, encargados de la subdivisión, las instrucciones pertinentes para realizar en el terreno el amojonamiento de los lotes.

Es así como queda al finalizar el año 1938, completamente terminada la labor de subdivisión y tasación de las dos colonias citadas y en condiciones de su inmediata adjudicación.

La colonia «El Fortín» ha quedado subdividida en 33 lotes con una superficie libre de calles de 5.932 hectáreas, 41 áreas y 22 centiáreas, tasadas en pesos 870.852,01 o sea un término medio de hectárea de pesos 146,79 moneda nacional, perdiéndose por calles una superficie de 35 hectáreas, 74 áreas, 38 centiáreas, con lo que resulta un término medio de la tierra incluído calles, de pesos 145,91 moneda nacional.

La colonia «Artalejos» ha quedado subdividida en 44 lotes con un total de 17.650 hectáreas 0014 metros cuadrados, con una pérdida por calles de 89 hectáreas 9.231 metros cuadrados, que ya había sido calculada al efectuar la tasación.

El precio de la tierra en la colonia «Artalejos» asciende a la suma de pesos 2.850.783,17, o sea un término medio de pesos 161,51 moneda nacional, a los que hay que agregar los correspondientes a las mejoras existentes y a realizarse, que alcanzan a la suma de pesos 336.553,50 moneda nacional, dando un total de pesos 3.187.336,67 moneda nacional, lo que hace un término medio por hectárea con mejoras de pesos 180,58 moneda nacional.

d) *Informes semanales de transacciones de precios rurales.*

A pedido del Directorio se ha elevado semanalmente un informe sobre las transacciones de predios rurales realizadas en la provincia de Buenos Aires, con indicación de todos los detalles pertinentes, como ser: ubicación del campo, superficie, precio de base, precio de venta, condiciones de la misma, y cantidad de lotes vendidos, ventas fracasadas, agregándose en muchas oportunidades datos completos sobre transacciones particulares que llegaban a conocimiento de esta Oficina.

Esta información en comienzo hace prever la constitución de un archivo de transacciones rurales completo y detallado.

De los informes semanales emanados de esta Oficina se tiene ya un conjunto de cerca de cien operaciones rurales, todas las cuales, bien controladas y con sus planos respectivos se conservan en nuestro archivo.

MODELO DE INFORME DE VENTAS SEMANALES

La Plata, 23 de junio de 1939.

INFORME NÚM. 46

Precios obtenidos en ventas de campos realizadas en la provincia de Buenos Aires, entre las fechas comprendidas entre el 7 y el 23 de junio de 1939:

133. *Partido de Lobos.* — Estación Salvador María. «Sol de Agosto», de 932 hectáreas, 60 áreas, 70,12 centiáreas. Base, pesos 200 la hectárea o sean pesos 186.521,40 total. Vendido en pesos 220,50 la hectárea o sean pesos 205.639,85 total. Compradores: señores Pedro Ernesto y Santiago Fecchino. Rematador: J. M. Méndez y compañía.

134. *Partido de Azul.* — Estación Parish. Establecimiento «Edina», de 655 hectáreas, 22 áreas, 79 centiáreas. Base, pesos 94,40 la hectárea, o sean pesos 51.853,51 total. Vendido en pesos 115 la hectárea, o sean pesos 75.551,21 total. Comprador: Adolfo Bioy Casares. Rematador: Pedro y Antonio Lanusse.

*

No han llegado aún los precios obtenidos en los siguientes remates:

7/6/939. *Partidos de Chivilcoy y Veinticinco de Mayo.* — 1.177 hectáreas. Anunciado en nuestro informe número 44.

15/6/939. *Partido de Neuquén.* — 7.500 hectáreas. Anunciado en nuestro informe número 45.

19/6/939. *Partido de Adolfo Alsina.* — 144 hectáreas, 93 áreas. Anunciado en nuestro informe número 44.

18/6/939. *Partido de Villarino.* — 2.291 hectáreas, 02 áreas, 47 centiáreas, 57 centímetros cuadrados. Anunciado en nuestro informe número 44.

18/6/939. *Partido de Trenque Lauquen.* — «La Cora», de 686 hectáreas. Anunciado en nuestro informe número 94.

18/6/939. *Partido de Cañuelas.* — 108 hectáreas. Anunciado en nuestro informe número 44.

PRÓXIMOS REMATES

23/6/939. *Partido de Pilar y Campana.* — Anunciado en nuestro informe número 44.

24/6/939. *Partido de Bahía Blanca.* — 208 hectáreas. Base, pesos 75 la hectárea, o sean pesos 15.840 total. Rematador: Scavino, Pintos y compañía.

25/6/939. *Partido de General Pinto.* — Estación Eduardo Costa. Anunciado en nuestro informe número 44.

25/6/939. *Partido de Coronel Dorrego.* — «Santa Rita», de 866 hectáreas. Base, pesos 151,73 por hectárea, o sean pesos 131.520 total. Rematador: Scavino, Pintos y compañía.

26/6/939. *Partido de Olavarría.* — Anunciado en nuestro informe número 45.

27/6/939. *Partido de Saladillo.* — Anunciado en nuestro informe número 45.

28/6/939. *Partido de Azul.* — Anunciado en nuestro informe número 45.

SUBDIVISION DE INMUEBLES

a) *Superficie de cada lote.*

La determinación de la superficie de cada lote consultando las conveniencias locales, ha sido motivo de preocupación y objeto de un minucioso análisis por parte de este Instituto.

La inexistencia de datos fehacientes y ordenados dificulta en extremo el estudio de este problema, ya que las tentativas de parcelación, tanto públicas como privadas, realizadas hasta la fecha, no se han detenido a comprobar posteriormente los numerosos factores que influyen en el desenvolvimiento de las colonias y de sus pobladores.

La situación más o menos próspera de algunas colonias no puede servir de índice para determinar el acierto de su parcelación, pues en la mayoría de los casos, ella se debe a la perseverancia con que se han salvado las enormes dificultades y a privaciones de todo género que

han traído con el tiempo y con el sacrificio de algunos colonos la adaptación al ambiente económico de la región. Este progreso más aparente que efectivo dista mucho de marchar al ritmo deseable para esta clase de empresas si se quiere obtener un índice de radicación más o menos elevado.

Ante la carencia de observaciones sistemáticas sobre la materia, hubo que practicar una investigación propia, traducida en encuestas regionales entre chacareros, en cálculos de producción y en el estudio de las explotaciones predominantes de cada zona.

Sin ánimo de generalizar, pero sí con el convencimiento de que los trabajos que realizan actualmente los colonos en cada zona son el mejor índice del régimen conveniente, el Instituto no ha querido apartarse de él al efectuar el parcelamiento, salvo en los lugares en que se preveía la ampliación de ejidos rurales.

Es indudable que una producción variable ha de favorecer el incremento económico del pequeño propietario, pero el Instituto cree que el proceso de transformación de las actuales explotaciones unilaterales en explotaciones de régimen mixto o más complejo, hasta llegar al tipo de granja, es obra lenta, que cuenta todavía con serios obstáculos, especialmente por su vinculación con la capacidad de consumo y la organización de los mercados, aun muy limitada en nuestra República. La falta de mercados internos, que aseguren una fácil colocación de los productos por calidad, hace que las explotaciones intensivas sean todavía antieconómicas en el país y estén condenadas a languidecer, como ya se observa en las regiones excesivamente parceladas, en las que la imposibilidad de observar la capacidad de trabajo de las familias agricultoras, no admite el empleo de máquinas e implementos agrícolas, tan decisivos en el abaratamiento de la producción.

Una de las más poderosas armas que por el momento puede favorecer la producción nacional, tal vez sea precisamente, su bajo costo, consecuencia de las explotaciones extensivas.

Concretando cabe agregar que el Instituto de Colonización sostiene la conveniencia de favorecer en el país la evolución a formar mixtas de explotación.

Es el pensamiento que ha precedido a la determinación de la superficie de cada lote, procurando fomentar cierto tipo de explotación según la zona, de acuerdo con sus características ecológicas y sus posibilidades económicas.

De más está agregar que estas superficies, están en lo posible, dentro de las reglas de la regularidad geométrica exigida por el trazado de los caminos y la más conveniente explotación de cada lote.

b) *Necesidades administrativas.*

En la división de cada colonia se han tenido presentes las necesidades derivadas de su funcionamiento. En algunas, como las colonias «Santa María», «San Francisco» y «Artalejos», la existencia de importantes cascos, en concordancia con las grandes explotaciones anteriores, han permitido transformar sus dependencias para usos de interés común. Así, en las construcciones existentes, se han instalado: escuelas, clubes, estaciones de monta, y en futuro funcionamiento las cooperativas.

Dentro del plan de acción social que se ha propuesto el Directorio, estas construcciones resultan utilísimas, pues a la vez que permiten economizar nuevos edificios, se aprovechan construcciones de un valor intrínseco considerable y de imposible empleo en explotaciones reducidas.

Por este medio, además, el Estado incorpora a su patrimonio, gratuitamente, superficies que, en algunos casos, resultan de importancia, con mejoras valiosas y de fácil utilización para cualquier destino social.

c) *Exigencias técnicas.*

Nuestra ley orgánica prevé el establecimiento de Chacras Modelos en cada colonia hasta tanto la marcha de la explotación no ponga de relieve la capacidad de los colonos, el Instituto realiza observaciones de carácter técnico, llamadas a prestar utilidad en las colonias.

Así, dentro del criterio señalado, en la colonia San Francisco se ensaya el cultivo de la remolacha azucarera, y en esta colonia y en la de Santa María se instalaron estaciones de monta, con fines zootécnicos.

La insuficiencia de observaciones técnicas ordenadas que presentó la agricultura del país no permite imprimir un rumbo seguro a las explotaciones de cada zona, dentro de sus características peculiares. Entendiéndolo así, se ha separado de la colonia Santa María una fracción de 275 hectáreas, que ha sido cedida a la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias de la Provincia de Buenos Aires, para creación de una Estación Experimental de Forrajicultura que reportará innegables beneficios a toda la región.

d) *Superficies no colonizables.*

Tratándose de extensiones considerables de campos, cada inmueble adquirido por el Instituto arroja una superficie variable, inadecuada para colonizar.

El Directorio dentro de las facultades que le confiere el artículo 21, las ha declarado de tal carácter y ha dispuesto su venta en remate público.

Se ha procurado al mismo tiempo dar a los pueblos vecinos a las colonias, una zona que permita su más fácil expansión. Así, después de adjudicar todos los lotes de la colonia «Santa María», el 5 de abril del año próximo pasado se remató la fracción no colonizable, dividiéndola en lotes.

En esta oportunidad, fué altamente satisfactorio comprobar que estas tierras obtenían en subasta pública precios superiores a los establecidos por el Instituto para la adjudicación de tierras, de todo punto de vista mejores, según se da cuenta en el capítulo de activo.

e) *Reservas de interés público.*

Algunos de los campos adquiridos por el Instituto presentaban por su ubicación un obstáculo para la expansión de los pueblos adyacentes. En el deseo de salvar dicho obstáculo el Instituto ha contemplado en sus parcelamientos las aspiraciones del vecindario de la zona.

En forma especial merece destacarse la cesión a la Dirección de Vialidad de la Provincia de una superficie de 120 hectáreas de la colonia «San Francisco», para el trazado de la carretera que atravesando la colonia y las ricas zonas circundantes, unirá el balneario Claromecó, con la ciudad de Tres Arroyos y con el camino pavimentado al puerto Quequén.

La existencia de montes, sin aplicación beneficiosa para el colono, en superficies pequeñas y expuestas a una explotación arbitraria, ha decidido al Instituto, siempre con miras de interés público, a reservar fracciones valiosas. Así el famoso monte del campo «San Francisco», destinado a la formación de un parque de desahogo, y el monte de la colonia «Santa María», dedicado a la explotación interna y al establecimiento de comodidades para el descanso de haciendas en tránsito.

El establecimiento del parque «San Francisco» de Claromecó, aprovechando la avenida arbolada ya existente y los pintorescos desniveles del arroyo Claromecó, ha producido enorme satisfacción en el vecindario; que así lo atestiguan los telegramas dirigidos a las autoridades de la Provincia y a este Instituto.

La explotación de los montes de la colonia «Santa María», permite proporcionar a los colonos, postes, varillas y varillones de acacia, a precios muy convenientes, sin afectar por ello el valor intrínseco de las plantaciones. La explotación racional mejorará las condiciones sanitarias de las arboledas y el corte oportuno permitirá un mejor desarrollo de los ejemplares dignos de conservación o de decoración.

LOTES NO COLONIZABLES

La Ley 4418, dispone la venta en remate público de las fracciones consideradas inaptas para la colonización.

En toda extensión considerable de campo, resultan superficies variables que por su calidad o riesgos no son adecuadas para la colonización, o imposibles de distribuir dentro de un fraccionamiento racional. Los campos bajos y salítrosos, las zonas medanosas, los lotes que por su ubicación junto a pueblos, habían adquirido un valor venal que no se encontraba compensado por su rentabilidad agrícola, no podían destinarse a una colonización estable y segura. Por otra parte, el propósito de evitar el talado de algunos bosques existentes, hacía imposible una parcelación razonable.

Con este criterio ha sido imprescindible, por parte del Instituto, la aplicación de las previsiones del artículo 21 de la Ley, que se hicieron efectivas:

En la colonia «Santa María». — Se declaró no colonizable una extensión de hectáreas próximas al pueblo de Bellocq. Se aprovechó esta circunstancia para venderla en remate público, conjuntamente con la superficie reservada para ampliar el pueblo de Bellocq y la formación de algunas fracciones pequeñas sobre la estación Centenario del F. C. C. G. P. B. A.

Previa propaganda del caso, el remate se efectuó el 5 de abril de 1938. Las condiciones de venta fueron el 10 % al contado y el resto a 10 años de plazo, con un 2,25 % de interés y 5 % de amortización semestral acumulativa. La comisión fué sólo del 1 % a cargo del comprador y con el propósito de costear los gastos de propaganda.

El remate se llevó a cabo por intermedio de un funcionario del Instituto con gran concurrencia de interesados en un local apropiado del pueblo de Bellocq, y resultaron compradores los siguientes vecinos de la zona:

				$ m/n	$ m/n
30 A y B	Félix Arrambarri	134 hs.	56 ás. 26 cs.	220	26.643,40
14 A	Bayan Díaz Andrés ...	63 hs.	86 ás. 26 cs.	290	18.520,12
29 B	Bordoy Jaime	62 hs.	65 ás. 97 cs.	280	17.544,71
86 D	Carmezo Manuel	8 hs.	89 ás. 54 cs.	650	5.782,01
86 A	Maceira Carmelo	9 hs.	38 ás. 25 cs.	570	5.254,20
29 A	Martínez Aquilino	62 hs.	66 ás. 3 cs.	245	15.351,75
28 B	Ramón J. Ner Barreno .	70 hs.	94 ás. 53 cs.	220	15.607,96
28 B	Severo Ner Barreno ...	70 hs.	94 ás. 59 cs.	220	15.608,09
14 B	Ordinas Nadal	63 hs.	86 ás. 25 cs.	280	17.881,50
15 B	Pagella Pío	59 hs.	90 ás. 46 cs.	445	27.273,80
Triang. B	Reyero Julián	2 hs.	89 ás. 23 cs.	1.500	4.338,45
Triang. A	Taurel Adriano L.	2 hs.	71 ás. 87 cs.	1.000	2.718,70
16 A y B	Lorenzo Tomás	127 hs.	33 ás. 9 cs.	290	37.041,96
15 A	Alvaro Tomás	41 hs.	74 ás. 10 cs.	446	18.616,49
		980 hs.	63 ás. 43 cs.		228.183,17

Es decir, precios que alcanzan a $ 446 y 445 por hectárea en lotes con una superficie de 41 hectáreas, 77 áreas y 59 hectáreas, 94 áreas, respectivamente, mientras los colonos del Instituto estaban pagando cantidades que oscilan entre $ 230 y 369 por hectárea.

La subasta ha sido altamente satisfactoria y ha permitido comprobar que las estimaciones practicadas por el Instituto se ajustaban al valor venal de los lotes vendidos. Los precios por hectárea, fueron hasta pesos 100 superiores a los de las fracciones, que alambrado por medio, habían sido adjudicadas en colonización.

El cuadro siguiente ahorra todo comentario:

EN REMATE		EN ADJUDICACIÓN	
Lote 15 A	$ 446	Lote 1 B	$ 310
Lote 14 B	» 290	Lote 12	» 310
Lote 16 A y B	» 290	Lote 17	» 293
Lote 14 A	» 290	Lote 12	» 310

El precio por hectárea en adjudicación están incluídas las mejoras.

En la colonia «San Francisco». — Al hacerse cargo el Instituto, existía un contrato de arrendamiento que por la Ley 11.170, vencía el 28 de febrero de 1941. Este contrato afectaba parte de varios lotes considerados colonizables, por lo cual se gestionó y obtuvo el traslado del arrendatario, en virtud de la cual se ajustaba entre mojones la superficie arrendada.

Quedó así gravada por este contrato tan sólo la zona semi - medanosa y medanosa de la colonia, de 1.900 hectáreas. (2.861 hectáreas, 46 áreas, 19 centiáreas).

Transitoriamente, el Instituto percibe un canon que cubre perfectamente el interés del capital afectado.

Se aguarda la terminación legal del contrato para resolver su destino, donde se espera obtener precios muy superiores a los fijados en la contabilización.

En la colonia «Artalejos». — Sólo ha sido declarada inapta para la colonización, una fracción de 40 hectáreas aproximadamente, ocupada por la laguna del mismo nombre. La venta en remate público ha sido dispuesta a solicitud de uno de los vecinos, y el precio de su costo está ya asegurado.

En la colonia «El Fortín». — Toda la tierra es apta al destino de colonización. Una pequeña superficie ha sido aceptada a la ampliación del ejido urbano de General Alvear, y el resto ha quedado sujeto a las

	%	«SANTA MARIA»	%	«SAN FRANCISCO»	%	«CLAROMECO»	%	«EL FORTIN»	%	«ARTALEJOS»	%	TOTAL
Reserva:												
Administración	1,08	146 hs. 74 ás. 26 cs.	0,77	161 hs. 89 ás. 49 cs.	—	—	0,84	50 hs. 46 ás. 59 cs.	1,53	256 hs. 50 ás. 16 cs.	0,97	615 hs. 60 ás. 49 cs.
Escuela	—	—	0,002	60 ás.	—	—	0,28	16 hs. 22 ás. 38 cs.	0,03	5 hs.	0,03	21 hs. 82 ás. 38 cs.
Corrales	—	—	—	—	—	—	—	—	0,15	25 hs.	0,04	25 hs.
Reserva p/pueblo	—	—	1,70	354 hs. 76 ás.	—	—	—	—	—	—	0,55	354 hs. 76 ás.
Parque "San Fco." de Clar.	—	—	0,348	72 hs. 73 ás. 37 cs.	—	—	—	—	—	—	0,11	72 hs. 73 ás. 37 cs.
Ventas en remate	5,24	765 hs. 82 ás. 94 cs.	13,68	2.861 hs. 64 ás. 19 cs.	—	—	0,08	5 hs. 1 ás. 38 cs.	—	—	5,74	3.632 hs. 48 ás. 51 cs.
Chacra Experimental	1,96	285 hs. 57 ás. 22 cs.	—	—	—	—	—	—	—	—	0,45	285 hs. 57 ás. 22 cs.
Monte a explotar	0,23	33 hs. 76 ás. 6 cs.	—	—	—	—	—	—	—	—	0,05	33 hs. 76 ás. 6 cs.
Calles y caminos	1,43	209 hs. 13 ás.	1,40	292 hs. 89 ás. 3 cs.	0,90	37 hs. 21 ás. 34 cs.	0,60	35 hs. 74 ás. 38 cs.	1,12	200 hs. 71 ás. 41 cs.	1,23	775 hs. 69 ás. 16 cs.
Quinta (venta remate)	—	—	1,37	286 hs. 80 ás. 67 cs.	—	—	—	—	—	—	0,45	286 hs. 80 ás. 67 cs.
Arrendado hasta 1941	—	—	9,70	2.029 hs. 50 ás.	—	—	—	—	—	—	3,21	2.029 hs. 50 ás.
Colonizado	90,06	13.097 hs. 49 ás. 76 cs.	55,73	11.656 hs. 79 ás. 87 cs.	60,04	2.467 hs. 76 ás. 92 cs.	98,20	5.860 hs. 70 ás. 87 cs.	77,85	13.913 hs. 49 ás. 99 cs.	70,93	44.959 hs. 84 ás. 81 cs.
En curso de adjudicación	—	—	15,30	3.201 hs. 82 ás.	39,06	1.601 hs. 88 ás. 59 cs.	—	—	19,32	3.450 hs.	16,24	10.294 hs. 13 ás. 19 cs.
	100	14.538 hs. 53 ás. 24 cs.	100	20.919 hs. 44 ás. 62 cs.	100	4.116 hs. 86 ás. 85 cs.	100	5.968 hs. 15 ás. 60 cs.	100	17.850 hs. 71 ás. 55 cs.	100	63.387 hs. 71 ás. 86 cs.

adjudicaciones que se efectúan de conformidad al parcelamiento practicado.

En la colonia «Claromecó». — Como en la colonia anterior, en Claromecó no queda ningún sobrante inapto para la colonización.

SELECCION DE LOS COLONOS

a) *Ofrecimiento público.*

De conformidad con el artículo 25 de la ley de creación del Instituto, la adjudicación de los lotes ha sido precedida, en todos los casos, por la publicación del ofrecimiento para que los interesados pudieran someterse a la selección previa.

Con anticipación siempre muy superior al plazo mínimo que fija la ley, los aspirantes se han impuesto de la ubicación y calidad de las tierras ofrecidas, las mejoras de los lotes y las ventajas que el Instituto brinda a sus colonos, como también de los extensos períodos para la inscripción y de las condiciones que deben reunir los aspirantes.

Para la mayor eficacia de la publicidad, a más de la colocación de 6.000 carteles explicativos en todas las Asociaciones Agrarias, Bancos, Estaciones de Ferrocarriles y principales instituciones comerciales, y de la circulación de 10.000 folletos con todos los detalles de la adjudicación a realizarse, que se hicieron llegar a los agricultores rurales, el Directorio resolvió, en cada oportunidad, realizar publicaciones en los principales diarios del país y en las revistas de carácter agropecuario, como también la transmisión de anuncios radiotelefónicos, aprovechando para ello los servicios de la Estación Provincial L S 11.

b) *Inscripción.*

De acuerdo a las informaciones publicadas, los interesados pudieron adquirir en las oficinas del Instituto, Bancos, Sociedades Rurales y demás instituciones comerciales de importancia, las solicitudes de inscripción provisoria en el Registro de Aspirantes a colonos.

El formulario oficial de dicha solicitud, requiere: el nombre, el domicilio del solicitante, edad, nacionalidad, en caso de ser extranjero los años de residencia en el país, número y edad de hijos argentinos y demás miembros de la familia capaces de asegurar la conveniente explotación de la tierra. Los interesados detallaron además, en la misma planilla, el capital de máquinas, hacienda, productos agrícolas y ganaderos, en efectivo y en otros bienes de que

disponían para asegurar la producción del lote, si eran o no propietarios de inmuebles rurales mayores de treinta hectáreas y los años que hacía que estaban dedicados a las tareas agrícola-ganaderas. Agregaron por último los nombres de las personas que podían atestiguar estas declaraciones e informar sobre la moralidad del solicitante, y a título meramente informativo se pronunciaron sobre la ubicación y extensión aproximada del lote que deseaban adquirir, como sobre el precio que estaban dispuestos a abonar por él. Estas declaraciones sirvieron para juzgar el criterio con que se había hecho la parcelación de los lotes, ya practicada al comenzar el período de la inscripción consultando las necesidades regionales, y también la determinación de los precios de las hectáreas, fijadas en base a su precio de adquisición, ubicación y calidad, más los correspondientes gastos.

La planilla oficial posee también un apartado destinado a llevar el nombre del fiador solidario, si lo hubiere, a los efectos del artículo 30 del Decreto Reglamentario.

Abierta la inscripción, el Instituto ha registrado, por riguroso orden de entrada, las solicitudes de inscripción provisoria, por considerar este ordenamiento el que deberá consultarse en los casos del inciso *d)* del artículo 24 de la ley.

El número de solicitudes de inscripción provisoria en el Registro de Aspirantes a Colonos en la actualidad sobrepasa de 1.800.

c) *Inspección.*

Al recibir las solicitudes, la sección «Colonias, Campos y Colonos», comprobó, de acuerdo a los datos que suministrara el interesado, si se encontraba comprendido en las exigencias de los incisos *a), b)* y *c)* del artículo 23 de la Ley de Colonización, y de los artículos 28, 29 y 32, del respectivo Decreto Reglamentario.

En los casos ajustados a las prescripciones legales se ha procedido a verificar estos datos, apersonando un inspector hasta el solicitante y comprobando si las referencias personales del mismo lo incluían en el inciso *e)* del artículo 23 de la ley.

Pasa de 650 el total de solicitudes de aspirantes que reunen las condiciones. De ellos fueron inspeccionados los que, de acuerdo con la Ley, merecían preferencia. Durante el último año fueron visitados 311 aspirantes en sus respectivas chacras, en varias jiras que se realizaron en automóvil y en ferrocarril, por distintas zonas de la Provincia.

También las informaciones relativas a las preferencias a que se refieren los tres primeros incisos del artículo 24 de la ley y el

artículo 30 del Decreto Reglamentario, han sido verificadas antes de ser llenada la Planilla de Inscripción Definitiva en el Registro de Aspirantes a Colonos.

d) *Registro.*

Los Administradores de las colonias fueron los encargados de mostrar los lotes a adjudicarse, a los interesados que solicitaron la autorización del Instituto para revisarlos.

De esta manera conocieron personalmente los aspirantes la calidad de las tierras que iban a ser colonizadas, y pudieron elegir el lote que deseaban se les prometiera en venta.

Con este último elemento se integra el formulario oficial de inscripción en el Registro de Colonos que menciona el artículo 26 del Decreto Reglamentario. Este Registro, a cargo de la Sección «Colonias, Campos y Colonos», sigue el orden establecido por las solicitudes de inscripción provisoria.

Un sistema de ficheros, registradores, carpetas y biblioratos ordenados en serie, permite la obtención inmediata de las informaciones pertinentes. El Instituto de Colonización está estudiando actualmente la confección de un sistema práctico y perfecto que ofrezca por su forma gráfica, una exposición rápida, exacta y objetiva.

e) *Concurso.*

Antes de proceder a la adjudicación de los lotes, se han hecho llegar al Honorable Directorio los formularios oficiales en que los aspirantes solicitaban dichos lotes, junto con las Planillas de Puntaje sobre los interesados.

Estas planillas, encabezadas con el nombre y dirección del aspirante, llevaban en primer término la constancia, extendida por el Instituto, de ser sus referencias morales y comerciales satisfactorias; quedaba también establecido que se encontraba en el momento de la adjudicación en condiciones de depositar la cuota inicial a que se refiere el inciso *a)* del artículo 28 de la ley, elementos éstos que no pudieron ser exigidos en la planilla de inscripción en el Registro de Aspirantes, pero indispensables para que interviniera en el concurso.

Reuniendo todos los requisitos legales, los interesados fueron clasificados por la sección «Colonias, Campos y Colonos», en la Planilla de Puntaje, de acuerdo a la reglamentación hecha que consulta el capital de los aspirantes en máquinas, haciendas, efectivo y otros bienes así como igualmente la edad de aquéllos, el

número de hijos en condiciones y disposición de trabajo, y la perseverancia en sus tareas considerando el número de años que hubieran actuado en un mismo lugar y una misma explotación. Además de estos elementos objetivos de juicio, el inspector, para completar su impresión sobre el aspirante debió recoger de las instituciones bancarias, de los comerciantes de la zona y de los vecinos calificados, las informaciones sobre su solvencia, honradez y consagración al trabajo; y por fin, al pie de la planilla de puntaje, la sección «Colonias, Campos y Colonos», podía hacer cualquier observación que creyera resultara interesante.

Estos fundamentos han servido de base al Directorio para la adjudicación de cada lote. Con la concurrencia de todos los interesados a la misma, pudo apreciar en cada caso las condiciones de los aspirantes, y de estar equilibradas, ha procedido a la aplicación de las preferencias de que habla la ley.

Los aspirantes excluídos de una adjudicación pasaban a concurrir con los solicitantes de otros lotes, si así lo hubieran pedido, y en el orden que lo hubieran manifestado.

ADJUDICACION DE LOTES

Efectuado el concurso de aspirantes, se comunica a los interesados su resultado, debiendo los adjudicatarios tomar posesión de su lote, previo pago de la cuota inicial, dentro de un plazo de 10 días, salvo circunstancias excepcionales y bien justificadas que expliquen cualquier demora.

De acuerdo con este procedimiento, resultaron adjudicatarios y tomaron posesión de sus lotes, los siguientes aspirantes:

POBLACION DE LA COLONIA «SANTA MARIA», PARTIDO DE CARLOS CASARES

Lote	COLONO	Puntos	Edad	Nacionalidad	CONYUGE	Hijos	Hijas	Mayor 12 años	Agreg. familia
1 A.	Petrucci José	48	35	Argentino	C. Disego	1	1	—	—
1 B.	Basualdo Ireneo	—	39	Argentino	C. Sconfieza	2	2	1	—
2	Cosentino Severo	—	52	Italiano	Isabel Vesccio	1	3	1	6
3	Santos García	—	57	Español	Petra Miguelez	5	2	7	—
4	Sánchez Gabino Pino	—	31	Español	Irene Villa	3	1	—	—
5	Martín Gregorio	50	46	Español	A. Iturriza	3	2	3	4
6	Cestac Isidoro	—	60	Francés	Adela Montaños	6	5	11	1
7	Cestac Isidoro A.	—	33	Argentino	T. Dolores	—	—	—	—
8	Cataldo Domingo	—	30	Argentino	No tiene	—	—	—	5
9	Raimundo Rafael	—	55	Italiano	Juana Bruno	4	4	8	1
10	García Modesto	—	54	Español	María P. García	4	1	5	2
11	Martínez Aquilino	—	49	Español	Rosalía Martínez	5	3	7	—
12 A.	Cárdenas Juan R.	—	37	Argentino	María C. Alonso	1	2	—	—
12 B.	Alonso Valentín	—	55	Español	Manuela Sajate	7	5	8	—
17	Sconfienza Angel	—	51	Italiano	Carmen Ferrari	1	1	—	—
18	José Antonio	—	42	Sirio Libanés	Segunda Gago	5	1	3	—
19	Hernández Tiburcio A.	43	57	Argentino nat.	Fallecida	3	3	6	—
20	Sarraúa José M.	—	55	Argentino	Fallecida	5	4	5	—
21	Rodríguez Serafín	—	60	Español	D. Carballido	3	5	4	—
22	Prieto Angel	50	43	Español	María S. Miguel	3	2	3	1
23	Gattolin Mateo	—	46	Argentino	María Matra	—	1	1	—
24	Amaro Alejandro	49	48	Español	Antonio Prito	1	3	3	—
25	Maturo Isidro	—	59	Italiano	María F. Mileo	5	8	12	—
26	Gattolin Augusto	—	44	Argentino	No tiene	—	—	—	2
34	Angellini Alberto	—	49	Italiano	Catalina Foli	6	5	8	—
35	Carabetta Antonio	—	54	Italiano	Casado	5	5	5	—
36	Sánchez Marcos	—	47	Español	Lucía Piorno	—	1	1	1
37	Eleuterio Vicente	46	59	Español	Aurelia Casanuera	4	3	7	—
38	Sastre José	—	60	Español	Rosaura Barrientos	3	2	5	1
39	Prieto Aquilino	—	37	Español	Laura Rodríguez	—	1	—	1
40	Pérez S. Franquelina Vda.	44	55	Argentina	Fallecido	4	3	3	—
41	Méndez Tomás	50	55	Argentino	Juana Gómez	5	2	7	—
42	Díez Pedro	—	31	Argentino	M. del P. Santalla	3	—	—	—
43	Menéndez Ramón	—	37	Español	Juliana González	2	1	—	3
44	Román Gerardo	50	52	Español	S. Sánchez	2	2	2	—
45	Miró José	45	41	Español	Emerita Nabas	2	1	2	—
46	Olinto Castellani	40	56	Italiano	Sí tiene	8	1	4	—
47	Inchauspe Pedro	—	57	Español	Graciana Iñañavov	3	1	—	—
48	Miró Jacinto A.	—	47	Español	Elisa Martín	5	3	5	—
49	Dunel Pedro	—	45	Argentino	Casado	1	4	1	5
50	Pugnali Valentín	—	48	Argentino	Isabel Mosquera	2	—	—	—

POBLACION DE LA COLONIA «SANTA MARIA», PARTIDO DE CARLOS CASARES *(Continuación).*

Lote	COLONO	Puntos	Edad	Nacionalidad	CONYUGE	Hijos	Hijas	Mayor 12 años	Agreg. familia
51	Tincani Ernesto	—	50	Italiano	Carmen Rodríguez	1	2	1	2
52	Sanguinetti Juan C.	—	25	Argentino	No tiene	—	—	—	1
53	Rodríguez Gamito E.	50	46	Español	C. Pérez	5	4	6	—
54	Ferrucci Pascual	—	54	Italiano	Ida Quofre	4	2	4	—
55	Sánchez Juan	—	40	Español	C. Vázquez	1	2	—	—
56 A.	Fontana Federico	—	30	Argentino	Carmen Torero	—	2	—	—
56 B.	Grange Antonio	—	32	Italiano	No tiene	—	—	—	10
57	Belli Aurelio	50	48	Argentino	Casado	4	2	4	—
58	Prieto Rosendo	50	39	Español	M. C. Fernández	4	1	—	—
59	Nobili Pablo	48	37	Italiano	Luisa Machinelli	3	1	1	—
60	Liberotti Pablo	49	47	Argentino	P. Macinelli	5	5	5	—
61	Frascarelli José (h.)	—	25	Argentino	Paulina Eberbach	1	1	—	—
62	Frascarelli Hilario	—	24	Argentino	A. Delicio	—	—	—	—
63	Pesce Antonio E.	—	33	Argentino	Teresa Clara	1	2	—	—
64	Herrero Martín José	—	48	Español	Casado	3	5	4	—
65	Ondano Juan	—	52	Argentino	Rosa Tamburini	5	1	6	—
66	Albizú Máximo	—	56	Español	Juana Lispade	5	4	5	2
67 A.	Atorrasagasti Tomás	39	38	Argentino	Juana Glotolori	1	3	—	2
67 B.	Amatista Juan	—	36	Argentino	No tiene	—	—	—	14
68	Ascaini Pedro	—	52	Italiano	Casado	3	6	6	—
69	Albizú Máximo (h.)	—	20	Argentino	Soltero	—	—	—	1
70	Iturriza Isidoro	—	41	Argentino	Sara Zabala	2	—	—	—
71	Torandell Gabriel	—	49	Español	C. Alvarez	1	4	5	2
72	Clara Juan	—	45	Italiano	No tiene	—	—	—	3
73	Quintela Eladio	50	53	Español	A. Petraja	5	2	4	1
74	Fernández Emilio	30	42	Español	Segunda Pintada	1	5	3	—
75 A.	Farina Francisco	—	47	Argentino	María Sánchez	2	2	—	—
75 B.	Farina Natalio F.	—	42	Argentino	No tiene	—	—	—	1
75 C.	Clara Carlos Daniel	34	34	Italiano	Ana Candusso	2	—	—	—
75 D.	Di Nápoli Nuncio	—	60	Italiano	Teresa Severino	8	3	11	—
76	Frascarelli Luis	—	23	Argentino	No tiene	—	—	—	1
77 A.	Zabala Pedro	—	29	Argentino	No tiene	—	—	—	1
77 B.	Zabala Antonio (h.)	—	22	Argentino	No tiene	—	—	—	1
78	Ollacandia Mariana	—	45	Español	Juana Albizu	—	1	1	1
79	Ascaini José	—	24	Argentino	No tiene	—	—	—	2
80 y F. 81	Zabala Antonio	—	60	Español	Marta F. Onota	4	3	7	2
82 y F. 81	Zabala Francisco	—	33	Argentino	Lucía R. Besoli	2	1	—	—
83	Bin Leonardo	—	49	Italiano	Yolanda Mónaco	3	3	—	—
84 A.	Bertone Sebastián	—	60	Italiano	María Marinotti	7	4	10	—
84 B.	Maldonado Santiago	44	47	Argentino	Casado	2	4	2	—
84 D.	Fidalgo Silvestre	50	40	Español	Carmen Zorcamano	2	—	1	—
85 y 86 B. y C.	Rovira Francisco A.	45	38	Argentino	Teresa Cabrera	2	4	2	—

A los colonos sin puntaje les fueron adjudicados los lotes antes de adoptar las planillas correspondientes.

La Plata, diciembre 2 de 1938.

POBLACION DE LA COLONIA «SAN FRANCISCO», PARTIDO DE TRES ARROYOS

Lote	COLONO	Puntos	Edad	Nacionalidad	CONYUGE	Hijos	Hijas	Mayor 12 años	Agreg. familia
1	Peetoom Gerardo	—	33	Holandés	Adelaida Mulder	2	—	—	—
2	Carrizo Cantalizio	—	44	Argentino	Isidora Morales	4	3	5	—
3									
4	Tenaglia Nicolás	35	29	Argentino	M. Carmen Elisio	—	1	—	—
5	Tenaglia Carmelo	38	60	Italiano	Concepción Bianco	5	6	10	—
6	Vitelli Vicente	40	48	Argentino	Ancla D. Amore	1	—	1	—
7 A.	Dimeco Vicente Rocco	—	49	Italiano	María Pinelli	3	4	3	—
7 B.	Donadio Antonio	—	60	Italiano	Fallecida	2	—	2	—
8									
9	*Reserva pueblo San Francisco*								
10	*Reserva pueblo San Francisco*								
11	*Reserva Casco de Estancia.*								
12	Filella Miguel	—	45	Argentino	Carmen Girado	1	—	—	—
13									
14									
15	Macellari Antonio	39	42	Italiano	Adelia Cimimari	—	2	—	—
16	Macellari Vicente	39	44	Italiano	No tiene	—	1	—	—
17									
18	Tenaglia Roque	34	33	Argentino	Antonia Tesone	1	1	—	—
19									
20	*Reserva pueblo San Francisco*								
21	Nóbile Luis	—	53	Italiano	Lucía Barelli	3	3	3	—
22	Legarreta Pedro (h.)	—	36	Argentino	Margarita Mulder	1	1	—	—
23	Van der Horst Jacobo	—	24	Holandés	Sofía Sylstra	1	—	—	—
24 F. y 25	Groenenberg Jacobo T.	—	37	Holandés	Josina V. der Horst	4	1	—	—
26 y 27 A.	*Arrend. Acog. Ley.*								
27 B. y 28	Mulder Lucas	45	60	Holandés	María Glosterman	4	4	8	—
29	Girado Roberto	36	33	Argentino	Isabel Amado	1	1	—	—
30									
31									
32	Andersen Carlos Emilio	37	51	Dinamarqués	Federica Dagmar	—	1	—	—
33	Mazzacane Juan	—	48	Argentino	María Suasnabar	5	3	4	—

POBLACION DE LA COLONIA «SAN FRANCISCO», PARTIDO DE TRES ARROYOS *(Continuación).*

Lote	COLONO	Puntos	Edad	Nacionalidad	CONYUGE	Hijos	Hijas	Mayor 12 años	Agreg. familia
34	Henales Miguel	—	39	Argentino	Carmen Calzado	1	4	3	—
35	Van der Horst Gerardo	—	27	Holandés	María Mulder	1	—	—	—
36 y F. 24	Van Strien Cornelio M.	—	38	Holandés	Herminia Sylstra	2	2	—	—
37	Jalonardi Juan	39	29	Argentino		—	—	—	1
38	Porta Enrique	46	50			4	6	10	—
39	Carmona Juan	47	48	Español	Elvira Bordalas	4	2	5	—
40	Carmona Nicolás	42	23	Argentino	Soltero	—	—	—	—
41 y 42 A.	Bedouret Juan José	—	38	Argentino	Ana Notti	1	1	—	—
43	Petersen Emilio	38	35	Dinamarqués	No tiene	—	—	—	1
44	Lauridsen Martín	39	48	Dinamarqués	Kristini Kristensen	1	—	1	—
45 y 46	Juan Samuel	50	40	Argentino	Modesta Etcheverría	2	1	2	—
47									
48	*Acog. Ley Arrend.*								
49	*Acog. Ley Arrend.*								
50	*Acog. Ley Arrend.*								
51	*Acog. Ley Arrend.*								
52	Bernardini J. P.	—	30	Argentino					
53 y F. 42	Garate Domingo	42	59	Español	Graciana Aunchain	7	2	9	—
54	Ferrario Juan	45	60	Argentino	María González	7	4	9	3
55	Landa Pedro	43	58	Francés	Teodora Hardoy	5	5	6	—
56	*Acog. Ley Arrend.*								
57									
58									
59	Strissolo Domingo	44	49	Argentino	Pascuala C. Henales	—	3	2	—
60	Jorgensen Marino C.	36	—						
61									
62	Abrego Antonio	46	50	Español		3	6	9	—
63	Guerejanz Lucio	46	52	Español	Josefa Pastor	6	3	4	2
64	Arambure José	46	49	Español	Gregoria Albaejo	4	4	3	—
65	Christoffersen S. E.	45	33	Argentino	M. Ema Roussez	1	1	—	—
66	Christiansen S. Eduardo ...	—	28	Argentino	Gerda M. Christansen	1	1	—	—
67 A.	Pérez Cristóbal	49	46	Argentino	Emilia Hernández	2	2	3	—
67 B.									
68	*Lote de médanos.*								
69	*Lote de médanos.*								
70	*Lote de médanos.*								
71	*Lote de médanos.*								

La Plata, junio 7 de 1938.

POBLACION DE LA COLONIA «CLAROMECO» — PARTIDO DE TRES ARROYOS

Lote	COLONO	Puntos	Edad	Nacionalidad	CONYUGE	Hijos	Hijas	Mayor 12 años	Agreg. familia
1	*Acog. Ley Arrend.*								
2	Demateo José María	—	52	Argentino	Viudo	7	3	8	2
3									
4 y 5 A.	Anaya Melchor L.	—	47	Argentino	Emilia Giner	2	1	3	—
6	Bisoglio D. A. V. Vda. de ..	—	47	Argentina	Viuda	4	3	4	—
7	*Acog. Ley Arrend.*								
8	Norrild Nicolás G.	—	27	Argentino		—	—	—	—
9	Trujillo Juan J.	46	59	Español	Rosa B. Marrero	3	4	7	1
10	Trujillo Juan J.								
11	Bracco Gerónimo	—	37	Argentino	Petra Ibarrola	1	1	—	—
12 y 5 B.	Martínez Reta de Gil	39	47	Argentina	Arturo Gil	2	2	4	—
13	Martínez Reta de Gil								

La Plata, junio 7 de 1938.

POBLACION DE LA COLONIA «EL FORTIN», PARTIDO DE GENERAL ALVEAR

Lote	COLONO	Puntos	Edad	Nacionalidad	CONYUGE	Hijos	Hijas	Mayor 12 años	Agreg.
5	Casale Luis	42	52	Italiano	María Gassino	6	6	—	—
6	Pérez José Manuel	41	44	Español	Rudecinda Herrero	3	5	3	—
7	Capra Pedro	42	59	Italiano	Josefa Monetti	9	8	—	—
9	Merino Anselmo	42	58	Español	Victoria Villar	8	4	—	—
10	Martínez Victoriano	40	39	Español	Rosa Vignatti	—	6	—	—
11	Martínez Isidro	41	37	Español	Juana Oignatti	1	2	—	—
12	Sivero Domingo	44	59	Italiano	María Jaquina	7	4	—	—
15	Pacho Manuel	40	51	Español	Aurelia Vicente	5	5	—	—
16	Ripodas Bernardino	42	58	Español	Lamentina Bernaola	2	1	—	—
19	Grosso Pedro	41	30	Argentino		2	1	—	—
20	Vicente Bienvenido	42	46	Español	María Taurido	3	1	—	—
21	Balda José Antonio	42	28	Español	Rosa Pacho	—	1	—	—
22	Gómez Avelino	41	36	Español	María Dora	2	1	—	—
23	Bosso Augusto	41	55	Italiano	María M. Marano	5	5	10	—
25	Balda Ramón	41	34	Español	María C. Curuchit	1	1	—	—
27	Marano José Antonio	41	38	Argentino	Victoria Fredresire	—	—	—	—
28	Marano Luis	38	43	Argentino	Soltero	—	—	—	1
29	Balda Eusebio	42	32	Español	Gilda Ré	2	1	—	—
30	Grosso Mauricio	42	57	Italiano	Julia Frígida	3	5	—	—
31	Ramundo Enrique	39	40	Italiano	Ana Savarido	1	2	—	—
32	Sararols Juan F.	40	41	Argentino	Teresa Cento	2	5	—	—
33	Morena Vicente	42	33	Argentino	Soltero	—	—	—	—

La Plata, julio 17 de 1939.

POBLACION DE LA COLONIA «ARTALEJOS», PARTIDO DE LAPRIDA

Lote	COLONO	Puntos	Edad	Nacionalidad	CONYUGE	Hijos	Hijas	Mayor 12 años	Agreg.
1	Caparros Marcelino	46	44	Argentino	Paulina Sulquibide	2	8	6	—
2	Rocca Pedro	—	45	Argentino	Rudecinda Ruiz	4	2	4	—
3	Arregui Ramón	44	28	Argentino	M. B. Etcheverry	—	1	—	—
4, 5, 6, 7									
8 A.	Soccodato Rafael	43	39	Argentino	María Di Candi	1	3	—	—
8 B.	Casale Pascual	42	44	Argentino	Maris Pistoni	1	1	—	—
9, 10									
11	Sierro Fabio	43	44	Español	Aurora Bonilla	1	1	—	—
12	Larregui Eusebio	—	35	Argentino	Francisca Gutiérrez	2	1	—	—
13	Alberdi Avelino	46	34	Argentino	Soltero	—	—	—	—
14	Barrientos Angel	46	40	Español	Fallecida	4	2	4	8
15									
16	Aramburú Martín J.	45	49	Español	Juana Busto	2	2	4	—
17	Soccodato F. y H.	44	33 y 31	Argentino	Solteros	—	—	—	—
18, 19, 20									
21	Sarlangue Félix	—	46	Argentino	Jorgelina Verdedú	2	1	1	—
22	Sarlangue Víctor	—	52	Argentino	Teresa Lasa	2	1	3	—
23	Eliçabe Esteban	42	43	Argentino	Soltero	—	—	—	—
24									
25	Dammig Carlos	44	59	Argentino	Amalia Peters	5	1	6	—
26									
27	Alberdi Luis	45	38	Argentino	Cristina Mehlhose	2	1	—	—
28	Granel Patricio	42	48	Argentino	Viudo	2	—	2	—
29	Larraza Juan	44	53	Español	Martina Igoa	4	4	7	—
30	Larraza Antonio	42	38	Argentino	Rosa Mary	—	1	—	—
31. 32, 33, 34									
35	Ockier Raúl E.	48	29	Argentino	Soltero	—	—	—	—
36	Beitia Ignacio	43	44	Español	Herminia Osarán	2	1	3	—
37	Ockier Emilio	48	54	Belga	Juana E. Sonsam	4	5	6	4
38	Catalini Mariano	48	55	Italiano	Ana Mushuit	6	2	6	—
39	Cingolane Juan C.	44	33	Argentino	María O. Brunelli	—	2	—	6
40									
41	Vater Franz	—	59	Alemán	Viudo	4	2	1	—
42	Martínez Pablo E.	46	47	Argentino	Rosa M. Pierri	2	5	6	1
43	Alonso Martino R.	39	51	Español	Locadia Santos	4	—	3	—
44	*Administración.*								

La Plata, julio 14 de 1939.

LAS COLONIAS

En los párrafos siguientes se dará cuenta del desarrollo de cada una de las colonias constituídas hasta la fecha y de su situación actual.

a) «*Santa María*». *Colonia de tipo de explotación mixta.*

14.329 hectáreas, 40 áreas, 24 centiáreas.

El 3 de marzo de 1937 el Instituto adquirió en remate público un campo denominado «Santa María», ubicado en el partido de Carlos Casares, sobre la Estación Bellocq, del F. C. C. G. P. Buenos Aires.

Cumplidos los requisitos judiciales, el Instituto tomó posesión del mismo, el 3 de junio del mismo año, firmándose la escritura de transferencia de dominio, el día 30 de septiembre de 1937.

Previo los estudios efectuados por la sección Revisaciones, Tasaciones y Subdivisiones, se dió comienzo a la mensura y loteo del mismo, habiendo resultado un total de 100 lotes cuyas superficies pueden apreciarse en la planilla que a continuación se transcribe:

Lote	1	A	80 Hs. 00 As. 59 Cs.	Lote	20		235 Hs. 20 As. 00 Cs.
»	1	B	102 Hs. 55 As. 69 Cs.	»	21		200 Hs. 02 As. 00 Cs.
»	2		208 Hs. 65 As. 56 Cs.	»	22		201 Hs. 64 As. 64 Cs.
»	3		192 Hs. 50 As. 85 Cs.	»	23		170 Hs. 98 As. 88 Cs.
»	4		229 Hs. 21 As. 34 Cs.	»	24		172 Hs. 98 As. 35 Cs.
»	5		226 Hs. 61 As. 60 Cs.	»	25		127 Hs. 73 As. 91 Cs.
»	6		206 Hs. 48 As. 72 Cs.	»	26		124 Hs. 98 As. 93 Cs.
»	7		205 Hs. 50 As. 01 Cs.	»	27		102 Hs. 32 As. 74 Cs.
»	8		200 Hs. 62 As. 97 Cs.	»	28	A	146 Hs. 74 As. 26 Cs.
»	9		200 Hs. 02 As. 00 Cs.	»	28	B	70 Hs. 94 As. 53 Cs.
»	10		305 Hs. 81 As. 60 Cs.	»	28	C	70 Hs. 94 As. 59 Cs.
»	11		274 Hs. 75 As. 18 Cs.	»	29	A	62 Hs. 66 As. 03 Cs.
»	12	A	75 Hs. 36 As.	»	29	B	62 Hs. 65 As. 97 Cs.
»	12	B	100 Hs. 00 As. 00 Cs.	»	30	A	67 Hs. 28 As. 09 Cs.
»	14	A	63 Hs. 86 As. 26 Cs.	»	30	B	67 Hs. 28 As. 17 Cs.
»	14	B	63 Hs. 86 As. 25 Cs.	»	31		285 Hs. 57 As. 22 Cs.
»	15	A	41 Hs. 74 As. 10 Cs.	»	34		110 Hs. 22 As. 39 Cs.
»	15	B	59 Hs. 90 As. 46 Cs.	»	35		106 Hs. 56 As. 68 Cs.
»	16	A	63 Hs. 86 As. 32 Cs.	»	36		101 Hs. 31 As. 69 Cs.
»	16	B	63 Hs. 86 As. 77 Cs.	»	37		98 Hs. 76 As. 42 Cs.
»	17		175 Hs. 36 As. 00 Cs.	»	38		172 Hs. 99 As. 34 Cs.
»	18		199 Hs. 24 As. 38 Cs.	»	39		180 Hs. 39 As. 34 Cs.
»	19		237 Hs. 55 As. 20 Cs.	»	40		185 Hs. 57 As. 19 Cs.

LAS COLONIAS

En los párrafos siguientes se dará cuenta del desarrollo de cada una de las colonias constituídas hasta la fecha y de su situación actual.

a) «*Santa María*». *Colonia de tipo de explotación mixta.*

14.329 hectáreas, 40 áreas, 24 centiáreas.

El 3 de marzo de 1937 el Instituto adquirió en remate público un campo denominado «Santa María», ubicado en el partido de Carlos Casares, sobre la Estación Bellocq, del F. C. C. G. P. Buenos Aires.

Cumplidos los requisitos judiciales, el Instituto tomó posesión del mismo, el 3 de junio del mismo año, firmándose la escritura de transferencia de dominio, el día 30 de septiembre de 1937.

Previo los estudios efectuados por la sección Revisaciones, Tasaciones y Subdivisiones, se dió comienzo a la mensura y loteo del mismo, habiendo resultado un total de 100 lotes cuyas superficies pueden apreciarse en la planilla que a continuación se transcribe:

Lote	1	A	80 Hs. 00 As. 59 Cs.	Lote	20		235 Hs. 20 As. 00 Cs.
»	1	B	102 Hs. 55 As. 69 Cs.	»	21		200 Hs. 02 As. 00 Cs.
»	2		208 Hs. 65 As. 56 Cs.	»	22		201 Hs. 64 As. 64 Cs.
»	3		192 Hs. 50 As. 85 Cs.	»	23		170 Hs. 98 As. 88 Cs.
»	4		229 Hs. 21 As. 34 Cs.	»	24		172 Hs. 98 As. 35 Cs.
»	5		226 Hs. 61 As. 60 Cs.	»	25		127 Hs. 73 As. 91 Cs.
»	6		206 Hs. 48 As. 72 Cs.	»	26		124 Hs. 98 As. 93 Cs.
»	7		205 Hs. 50 As. 01 Cs.	»	27		102 Hs. 32 As. 74 Cs.
»	8		200 Hs. 62 As. 97 Cs.	»	28	A	146 Hs. 74 As. 26 Cs.
»	9		200 Hs. 02 As. 00 Cs.	»	28	B	70 Hs. 94 As. 53 Cs.
»	10		305 Hs. 81 As. 60 Cs.	»	28	C	70 Hs. 94 As. 59 Cs.
»	11		274 Hs. 75 As. 18 Cs.	»	29	A	62 Hs. 66 As. 03 Cs.
»	12	A	75 Hs. 36 As.	»	29	B	62 Hs. 65 As. 97 Cs.
»	12	B	100 Hs. 00 As. 00 Cs.	»	30	A	67 Hs. 28 As. 09 Cs.
»	14	A	63 Hs. 86 As. 26 Cs.	»	30	B	67 Hs. 28 As. 17 Cs.
»	14	B	63 Hs. 86 As. 25 Cs.	»	31		285 Hs. 57 As. 22 Cs.
»	15	A	41 Hs. 74 As. 10 Cs.	»	34		110 Hs. 22 As. 39 Cs.
»	15	B	59 Hs. 90 As. 46 Cs.	»	35		106 Hs. 56 As. 68 Cs.
»	16	A	63 Hs. 86 As. 32 Cs.	»	36		101 Hs. 31 As. 69 Cs.
»	16	B	63 Hs. 86 As. 77 Cs.	»	37		98 Hs. 76 As. 42 Cs.
»	17		175 Hs. 36 As. 00 Cs.	»	38		172 Hs. 99 As. 34 Cs.
»	18		199 Hs. 24 As. 38 Cs.	»	39		180 Hs. 39 As. 34 Cs.
»	19		237 Hs. 55 As. 20 Cs.	»	40		185 Hs. 57 As. 19 Cs.

Lote	41		181 Hs. 24 As. 21 Cs.	Lote	71		200 Hs. 25 As. 00 Cs.
»	42		110 Hs. 97 As. 35 Cs.	»	72		204 Hs. 20 As 40 Cs.
»	43		110 Hs. 89 As. 29 Cs.	»	73		154 Hs. 25 As. 93 Cs.
»	44		140 Hs. 79 As. 61 Cs.	»	74	A	21 Hs. 54 As. 69 Cs.
»	45		80 Hs. 69 As. 98 Cs.	»	74	B	21 Hs. 87 As. 50 Cs.
»	46		110 Hs. 73 As. 57 Cs.	»	74	C	21 Hs. 87 As. 50 Cs.
»	47		120 Hs. 23 As. 64 Cs.	»	74	D	21 Hs. 60 As. 00 Cs.
»	48		119 Hs. 52 As. 34 Cs.	»	75	A	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	49		119 Hs. 54 As. 64 Cs.	»	75	B	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	50		154 Hs. 69 As. 25 Cs.	»	75	C	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	51		154 Hs. 47 As. 55 Cs.	»	75	D	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	52		200 Hs. 38 As. 50 Cs.	»	76		187 Hs. 50 As. 00 Cs.
»	53		200 Hs. 11 As. 50 Cs.	»	77		187 Hs. 50 As. 00 Cs.
»	54		199 Hs. 74 As. 50 Cs.	»	78		187 Hs. 50 As. 00 Cs.
»	55		196 Hs. 25 As. 52 Cs.	»	79		182 Hs. 38 As. 75 Cs.
»	56	A	98 Hs. 18 As. 93 Cs.	»	80		183 Hs. 13 As. 57 Cs.
»	56	B	98 Hs. 18 As. 92 Cs.	»	81		188 Hs. 64 As. 75 Cs.
»	57		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	82		188 Hs. 51 As. 25 Cs.
»	58		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	83		185 Hs. 92 As. 50 Cs.
»	59		177 Hs. 22 As. 12 Cs.	»	84	A	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	60		177 Hs. 22 As. 13 Cs.	»	84	B	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	61		154 Hs. 25 As. 93 Cs.	»	84	C	49 Hs. 07 As. 60 Cs.
»	62		154 Hs. 25 As. 93 Cs.	»	84	D	49 Hs. 03 As. 60 Cs.
»	63		104 Hs. 18 As. 10 Cs.	»	85	A	11 Hs. 77 As. 93 Cs.
»	64		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	85	B	11 Hs. 90 As. 00 Cs.
»	65		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	85	C	11 Hs. 90 As. 00 Cs.
»	66		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	85	D	11 Hs. 79 As. 80 Cs.
»	67	A	97 Hs. 92 As. 22 Cs.	»	86	A	9 Hs. 38 As. 25 Cs.
»	67	B	97 Hs. 92 As. 23 Cs.	»	86	B	9 Hs. 45 As. 00 Cs.
»	68		195 Hs. 31 As. 05 Cs.	»	86	C	9 Hs. 50 As. 60 Cs.
»	69		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	86	D	8 Hs. 89 As. 54 Cs.
»	70		200 Hs. 25 As. 00 Cs.				

Triángulo A. — 2 Hs. 71 As. 87 Cs.

Triángulo B. — 2 Hs. 89 As. 23 Cs.

Triángulo C. — 7.083 metros cuadrados.

Esta tarea fué completada en el mes de julio subsiguiente, sucediéndose a la tasación de los lotes, de acuerdo al siguiente cálculo de costo:

Lote	41		181 Hs. 24 As. 21 Cs.	Lote	71		200 Hs. 25 As. 00 Cs.
»	42		110 Hs. 97 As. 35 Cs.	»	72		204 Hs. 20 As 40 Cs.
»	43		110 Hs. 89 As. 29 Cs.	»	73		154 Hs. 25 As. 93 Cs.
»	44		140 Hs. 79 As. 61 Cs.	»	74	A	21 Hs. 54 As. 69 Cs.
»	45		80 Hs. 69 As. 98 Cs.	»	74	B	21 Hs. 87 As. 50 Cs.
»	46		110 Hs. 73 As. 57 Cs.	»	74	C	21 Hs. 87 As. 50 Cs.
»	47		120 Hs. 23 As. 64 Cs.	»	74	D	21 Hs. 60 As. 00 Cs.
»	48		119 Hs. 52 As. 34 Cs.	»	75	A	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	49		119 Hs. 54 As. 64 Cs.	»	75	B	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	50		154 Hs. 69 As. 25 Cs.	»	75	C	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	51		154 Hs. 47 As. 55 Cs.	»	75	D	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	52		200 Hs. 38 As. 50 Cs.	»	76		187 Hs. 50 As. 00 Cs.
»	53		200 Hs. 11 As. 50 Cs.	»	77		187 Hs. 50 As. 00 Cs.
»	54		199 Hs. 74 As. 50 Cs.	»	78		187 Hs. 50 As. 00 Cs.
»	55		196 Hs. 25 As. 52 Cs.	»	79		182 Hs. 38 As. 75 Cs.
»	56	A	98 Hs. 18 As. 93 Cs.	»	80		183 Hs. 13 As. 57 Cs.
»	56	B	98 Hs. 18 As. 92 Cs.	»	81		188 Hs. 64 As. 75 Cs.
»	57		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	82		188 Hs. 51 As. 25 Cs.
»	58		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	83		185 Hs. 92 As. 50 Cs.
»	59		177 Hs. 22 As. 12 Cs.	»	84	A	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	60		177 Hs. 22 As. 13 Cs.	»	84	B	50 Hs. 00 As. 00 Cs.
»	61		154 Hs. 25 As. 93 Cs.	»	84	C	49 Hs. 07 As. 60 Cs.
»	62		154 Hs. 25 As. 93 Cs.	»	84	D	49 Hs. 03 As. 60 Cs.
»	63		104 Hs. 18 As. 10 Cs.	»	85	A	11 Hs. 77 As. 93 Cs.
»	64		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	85	B	11 Hs. 90 As. 00 Cs.
»	65		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	85	C	11 Hs. 90 As. 00 Cs.
»	66		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	85	D	11 Hs. 79 As. 80 Cs.
»	67	A	97 Hs. 92 As. 22 Cs.	»	86	A	9 Hs. 38 As. 25 Cs.
»	67	B	97 Hs. 92 As. 23 Cs.	»	86	B	9 Hs. 45 As. 00 Cs.
»	68		195 Hs. 31 As. 05 Cs.	»	86	C	9 Hs. 50 As. 60 Cs.
»	69		200 Hs. 25 As. 00 Cs.	»	86	D	8 Hs. 89 As. 54 Cs.
»	70		200 Hs. 25 As. 00 Cs.				

Triángulo A. — 2 Hs. 71 As. 87 Cs.

Triángulo B. — 2 Hs. 89 As. 23 Cs.

Triángulo C. — 7.083 metros cuadrados.

Esta tarea fué completada en el mes de julio subsiguiente, sucediéndose a la tasación de los lotes, de acuerdo al siguiente cálculo de costo:

Lote N° definitivo	Precio hectárea	Precio lote	Mejoras lote	Precio total lote	Precio total por hectárea
1	296	54.168	2.562	56.730	310
2	303	64.236	2.544	66.780	315
3	344	68.800	1.200	70.000	350
4	262	59.998	2.977	62.975	275
5	341	77.407	4.994	82.401	363
6	339	68.834	5.768	75.602	367
7	335	69.010	3.090	72.100	350
8	342	48.642	1.608	50.250	350
9	334	66.800	5.800	72.600	363
10	275	83.875	4.575	88.450	290
11	275	75.900	2.760	78.660	285
12	304	53.200	1.050	54.250	310
14	Reserva para rematarse.				
15	»	»	»		
16	»	»	»		
17	283	49.525	1.750	51.275	293
18	341	67.859	4.776	72.635	365
19	285	67.830	—	67.830	285
20	307	72.145	4.230	76.375	325
21	344	68.800	2.000	70.800	354
22	351	70.902	1.010	71.912	356
23	344	58.824	4.275	63.099	369
24	351	58.968	1.680	60.648	361
25	341	43.648	2.560	46.208	361
26	A adjudicarse previa explotación del monte.				
27	Reserva para Estación de Monta.				
28	»	»	Chacra Experimental.		
29	»	»	rematarse.		
30	»	»	»		
31	293	51.275	—	51.275	293
32	A adjudicarse previa explotación del monte.				
33	Reserva para la administración.				
34	351	38.610	1.650	40.260	366
35	327	34.662	4.452	39.114	369
36	272	27.472	404	27.876	276
37	336	33.264	1.980	35.244	356
38	310	53.630	2.076	55.706	322
39	352	63.360	2.700	66.060	367
40	332	61.752	3.348	65.100	350
41	341	61.721	2.172	63.893	353
42	314	34.854	1.998	36.852	332
43	320	35.520	1.332	36.852	332
44	351	38.961	555	39.516	356
45	351	38.961	1.665	40.626	366

Lote Nº definitivo	Precio hectárea	Precio lote	Mejoras lote	Precio total lote	Precio total por hectárea
46	A adjudicarse previa explotación del monte.				
47	»	»	»	»	»
48	244	29.280	1.440	30.720	256
49	273	32.760	1.800	34.560	288
50	303	46.965	1.395	48.360	312
51	317	49.135	775	49.910	322
52	A adjudicarse previa explotación del monte.				
53	343	68.600	2.600	71.200	356
54	337	67.400	3.600	71.000	355
55	346	67.816	1.960	69.776	356
56	338	66.248	2.352	68.600	350
57	315	63.000	1.000	64.000	320
58	340	68.000	2.000	70.000	350
59	341	68.200	2.000	70.200	351
60	332	51.128	770	51.891	337
61	291	44.814	1.540	46.354	301
62	296	45.584	2.310	47.894	311
63	356	54.824	770	55.594	361
64	293	58.600	2.000	60.600	303
65	300	60.000	2.400	62.400	312
66	346	29.200	1.000	70.200	351
67	337	66.052	1.960	68.012	347
68	346	67.470	975	68.445	351
69	317	63.400	1.000	64.400	322
70	393	58.600	2.000	60.600	303
71	268	53.600	2.000	55.600	278
72	351	54.054	1.540	55.594	361
73	318	48.972	2.156	51.128	332
74 A	Reservas para quintas de centenario.				
74 B	»	»	»	»	»
74 C	»	»	»	»	»
74 D	»	»	»	»	»
75 A	»	»	»	»	»
75 B	»	»	»	»	»
75 C	»	»	»	»	»
75 D	»	»	»	»	»
76	244	45.628	2.805	48.433	259
77	284	53.108	1.870	54.978	294
78	329	61.523	1.870	63.393	339
79	263	47.866	2.912	50.778	279
80	244	44.652	1.830	46.482	254
81	337	63.693	945	64.638	342
82	220	41.580	1.890	43.470	230
83	244	45.384	3.720	49.104	264

Lote Nº definitivo	Precio hectárea	Precio lote	Mejoras lote	Precio total lote	Precio total por hectárea
84 A	Reservas para quintas de centenario.				
84 B	»	»	»	»	»
84 C	»	»	»	»	»
84 D	»	»	»	»	»
85 A	»	»	»	»	»
85 B	»	»	»	»	»
85 C	»	»	»	»	»
85 D	»	»	»	»	»
86 A	»	»	»	»	»
86 B	»	»	»	»	»
86 C	»	»	»	»	»
86 D	»	»	»	»	»
A	A rematarse.				
B	»	»			
C	»	»			

Promedio: $ 328 moneda nacional.

Se alambraron los lotes y se abovedaron las calles, y simultáneamente por intermedio de la Sección Colonos, Campos y Colonias, se efectuó el cotejo de los aspirantes inscriptos, pudiendo inaugurarse la colonia el 22 de agosto en un acto público al que concurrió el Excmo. señor Gobernador, los ministros y altos funcionarios del Estado, e hizo entrega de sus certificados de adjudicación a los 38 primeros colonos, que fueron los siguientes:

Severo Cosentino, Marcos Sánchez, Eladio Quintela, Eleuterio Vicente, Gregorio Martín, Domingo Cataldo, Isidoro Cestac, Isidoro Alejandro Cestac, Pedro Díez, Antonio Carabetta, Aquilino Martínez, José Miró, E. Rodríguez Gamito, José Petrucci, Ireneo Basualdo, Gerardo Román, Angel Prieto, Aquilino Prieto, Pedro B. Dunel, José M. Sarraúa, Rafael Ramundo, Mateo Gattolin, Ernesto Tincani, Juan Clara, Antonio Pesce, Pablo Nóbili, Aurelio A. Belli, Pedro Ascaini, Pablo Liberotti, Silvestre Fidalgo, Rosendo Prieto.

Se inauguró en la misma fecha un mástil que perpetuará la creación de la primera Colonia Oficial de la Provincia de Buenos Aires.

Con la adjudicación de los últimos lotes disponibles, en el curso del año próximo pasado, quedó completamente integrada la

Colonia «Santa María», que de una población de 42 personas, elevó su núcleo humano a 648.

En el primer año de su constitución, le tocó soportar a esta Colonia la prolongada sequía que agostó sus campos y los de toda la Provincia, restando a los colonos posibilidades de desenvolverse con éxito, no obstante lo cual, la mayor parte cumplió regularmente con sus servicios.

La adjudicación de todos los lotes disponibles, la radicación del mayor número de colonos, permitió dar comienzo a la aplicación de los distintos puntos del programa de acción económica y social del Instituto.

Con el concurso de todos los colonos, se han venido efectuando periódicamente reuniones deportivas y sociales que van consolidando la unidad del núcleo constituído. En el corriente mes, se dará forma orgánica a dicha actividad, con la constitución del Círculo Rural «Santa María», de acuerdo a las normas reglamentarias impartidas por el Directorio del Instituto en su sesión del 25 de agosto de 1938.

Para el mejoramiento de la producción agrícola se efectuó un concurso de cereales en el mes de febrero del año en curso, distribuyéndose premios de estímulo entre los concursantes.

El resultado de este certamen fué el siguiente:

Veredicto del Jurado que actuó
en el Concurso - Exposición de Cereales de la Colonia «Santa María»
(11 de febrero de 1939)

En la Colonia de «Santa María», Bellocq, F. C. C. G. P. B. A., a once días del mes de febrero de mil novecientos treinta y nueve, los que suscriben, ingenieros agrónomos: Federico Daireaux, Raúl Axat y Domingo Arambarri, designados por la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias de la Provincia de Buenos Aires para constituir un Jurado, con el objeto de clasificar las muestras presentadas al Concurso de Cereales y Lino, adjudicar los premios que han sido adjudicados al efecto, se reunen y examinan los cereales y oleaginosos que les fueron presentados, y —

Considerando:

Que el referido Concurso se efectúa para fomentar la difusión de semillas de pedigree y el consecuente incremento y mejora de las cosechas de la zona;

Que también se trata de premiar al agricultor en su esfuerzo por producir granos exentos de malezas, por la limpieza de sus campos de cultivo y la de sus granos cosechados;

Que, asimismo, es mira apreciar las prácticas que, realizadas por los agricultores contribuyen a la conservación de tales semillas, en cuanto a enfermedades controlables;

Que existiendo pautas definidas, en lo referente a la difusión de las mejores variedades, según las posibilidades de adaptación a la zona, conviene premiar aquellas que han demostrado superioridad en tal sentido;

Que, de la misma manera, habiéndose tipificado la producción cerealera argentina, buscando el mejoramiento de su calidad industrial, que exige suprimir definitivamente las variedades inaptas e impulsar la difusión de las que entran en los tipos más cotizados por el mercado; y

Que el juicio abierto lo hacen sobre las muestras tal como han sido declaradas y cuyas características salientes responden a la variedad, resuelven formular el siguiente —

VEREDICTO

Trigos.

«*Black - Hull*». — Primer premio, una máquina desgranadora de la casa Llorente Hermanos, de Carlos Casares, a don Juan Amatista, por su muestra número 115.

Segundo premio, una copa de la casa Wolinsky Kolker y Cía., a don Tomás Méndez, por su muestra número 125.

Tercer premio, una plaqueta plateada de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a don Ernesto Tincani por su muestra número 136.

«*Acero*». — Primer premio, cincuenta pesos moneda nacional en mercaderías, de la casa Angel Galli y Cía., a don Aurelio Belli, por su muestra número 146.

Segundo premio, plaqueta dorada de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a don Máximo Albizú, muestra número 151.

«*Klein*». — Primer premio, copa del Banco de la Provincia de Buenos Aires, a don Máximo Albizú, por su muestra número 52.

Segundo premio, plaqueta dorada de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a don Angel Prieto, muestra número 5.

Tercer premio, plaqueta plateada de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a don José Miró, por su muestra número 104.

«*38 M. A.*». — Mención y premio de la firma S. Bilik y Gerstel, a don Angel Prieto, por su muestra número 6.

«*Kanred*». — Mención y plaqueta de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a don José Miró, por su muestra número 102.

Cebadas.

«*Cervecera*». — Primer premio, medalla de oro de la Unión Comercial e Industrial de Carlos Casares, a don Gabriel Torandell, por su muestra número 9.

Segundo premio, plaqueta dorada de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a don Juan Carlos Sanguinetti, por su muestra número 30.

Tercer premio, plaqueta plateada de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a don José Martín Herrero, por su muestra número 75.

Mención Honorífica a don José Miró, por su muestra número 103, y a don Eleuterio Vicente, por su muestra número 62.

Forrajeras.

Primer premio, cincuenta pesos moneda nacional, en mercaderías de la casa Angel Galli y Cía., a don Jacinto Miró, por su muestra número 154.

Segundo premio, plaqueta de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a don Nuncio Di Nápoli, por su muestra número 101.

Avenas.

«*Amarilla*». — Primer premio, un par de rejas para arado, de la firma Zabala y Folch, a don Alberto Angelini, por su muestra número 164.

Segundo premio, una plaqueta dorada de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a don Emilio Rodríguez Gamito, por su muestra número 143.

Centeno.

Primer premio, medalla de plata dorada de Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, a don Gabino Sánchez Pino, por su muestra número 69.

Segundo premio, plaqueta dorada de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a don Santos García, por su muestra número 31.

Tercer premio, plaqueta dorada de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a don José Frascaralli, por su muestra número 49.

Mención Honorífica, a don Nuncio Di Nápoli, muestra número 100.

Alpiste.

Primer premio, un reloj de mesa donado por el señor Intendente Municipal de Carlos Casares, don Domingo R. Lucino, a don Juan Ondano, por su muestra número 44.

Por su parte, los Directores del Instituto donaron a cada uno de los concursantes una bolsa de semilla de pedigree que bien atendida en su cultivo, les permitirá a los colonos disponer, a la vuelta de dos años, la cantidad de semilla nieta de pedigree necesario para toda su chacra.

Con el aporte de dos padrillos facilitados por la Dirección de Remonta del Ejército, el Instituto ha establecido una Estación de Monta de Equinos, cuya influencia se espera permitirá mejorar la calidad de los yeguarizos de la Colonia y reducir su número a los necesarios para la labranza de cada parcela.

En 285 hectáreas 57 áreas 22 centiáreas, cedidas a la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias de la Provincia de Buenos Aires, ha instalado la estación de Forrajicultura del Oeste cuyas enseñanzas beneficiarán en primer término a la Colonia. La misma Dirección de Agricultura ha establecido allí la Estación de Monta Bovina con los reproductores de su Estación de Tablada.

Por la actividad coordinada del Instituto que ha proporcionado al efecto una máquina Champion, de los colonos que han aportado sus animales de labor y su trabajo personal, han sido reparados los 118 kilómetros de caminos interiores de la colonia, favoreciendo grandemente el tráfico de la zona que tiene así a su disposición una extensión de 209 hectáreas libradas al servicio público. El mantenimiento en condiciones de tránsito permanente a través de la Colonia, del camino de Bellocq F. C. C. G. P. Buenos Aires a Herrera Vegas, F. C. M., favorecen notablemente las actividades de la región.

Por pedido del Instituto, este año ha comenzado a funcionar una Escuela, instalada en uno de los edificios especialmente reparado al efecto, en el Casco de la Colonia, registrándose una inscripción de 42 niños, todos hijos de colonos. Organizada por los colonos

y el personal de la administración, cuenta con el apoyo de una cooperadora escolar que ya ha instituído la copa de leche.

Para las necesidades en postes, varillas y varillones de los colonos, ha sido reservado el monte existente en el lote número 27, cuya explotación efectúa el Instituto.

Merece señalarse en este capítulo el desarrollo observado en el pueblo de Bellocq, que por la presencia de la Colonia ha visto renacer su exiguo comercio y aumentar sus construcciones y población. El Ferrocarril que le sirve ha debido construir un nuevo galpón para el almacenamiento de cereales.

Por intermedio del Instituto, los colonos de «Santa María» adquirieron colectivamente 45.200 bolsas de trigo, 13.800 de cebada, 7.800 de avena y 1.000 de lino por un importe total de pesos 16.482.

b) *«San Francisco», colonia de tipo predominantemente triguera, 20.919 hectáreas, 44 áreas, 62 centiáreas.*

En febrero del año 1937, el Banco de la Provincia de Buenos Aires, ofreció en venta a este Instituto el campo denominado «San Francisco» de Bellocq, ubicado en el partido de Tres Arroyos, entre el pueblo de su mismo nombre y el Balneario Claromecó.

Inmueble de superior calidad, famoso en la zona por su producción triguera y favorecido por su cercanía al mar, previas las inspecciones exigidas por nuestra ley orgánica y por su decreto reglamentario, fué adquirido en la suma de pesos 250 la hectárea, lo que importó un total de pesos 5.199.657,73.

Se tomó posesión del mismo el 7 de mayo del mismo año en un acto público al que concurrió el Excelentísimo señor Gobernador de la Provincia doctor Manuel A. Fresco, el Presidente del Banco de la Provincia de Buenos Aires, doctor Ernesto Hueyo, y altos funcionarios de la Provincia y de la Institución vendedora. La escritura de transferencia de dominio fué firmada el 30 de junio de 1937.

En el transcurso del año 1937 y de acuerdo a los estudios practicados, fué mensurado y dividido el inmueble en 71 lotes de superficies variables entre 161 hectáreas en las fracciones situadas sobre la Estación San Francisco de Bellocq y 400 hectáreas.

La mensura arrojó una superficie total de 20.919 hectáreas, 44 áreas, 62 centiáreas, quedando a beneficio del Instituto una extensión de 120 hectáreas, 81 áreas, 53 centiáreas, sobre la que establecen los títulos que fueron base de la negociación.

Los precios de adjudicación de los lotes colonizables, han oscilado entre pesos 165 y 390 por hectárea, que representa un ser-

vicio de interés y amortización comprendidos de pesos 8,91 a pesos 21,06 por hectárea, que son inferiores a los arrendamientos medios de la zona.

Este inmueble se encontraba ocupado en su totalidad por ex arrendatarios del Banco de la Provincia que prolongaban su explotación, habiendo en el momento de la toma de posesión de este Instituto, arado y sembrado sus parcelas.

Negociaciones privadas con cada uno de ellos permitieron regularizar sus situaciones, consintiéndoles el Instituto permanecer en el campo hasta levantar sus cosechas.

Por haberse acogido a la ley número 11.170, dos de los arrendatarios tienen adquiridos derechos para prolongar sus contratos hasta el 28 de febrero del año 1941, ocupando una superficie de 4.891 hectáreas, 14 áreas, 19 centiáreas.

Terminados los permisos de ocupación acordados, el 1º de marzo del año pasado, fué habilitada la Colonia, dándose comienzo a las primeras adjudicaciones. Lo avanzado de la época, la imposibilidad de obtener rapidez en la desocupación de los lotes, dificultó su íntegra colocación en ese año, colocación que se prosiguió durante el presente, restando a la fecha, adjudicar quince lotes, la mayor parte de los cuales se encuentran en curso de adjudicación.

La iniciación de las actividades de la Colonia, ha sido afectada por la fuerte sequía del año pasado, y por diversas plagas agrícolas que disminuyeron los rendimientos de los cereales que constituyen la principal explotación de la zona. Por eso el Instituto ha efectuado una campaña para obtener que los colonos diversifiquen su explotación, pero se confía si el año es normal, el fácil restablecimiento del equilibrio económico de los pobladores de la Colonia.

En la subdivisión practicada se ha previsto la ampliación del pueblo de «San Francisco de Bellocq», reservándose con ese destino 354 hectáreas de los lotes números 9 y 10 que fueron divididos en cuarenta y ocho fracciones para ser vendidos en remate público. Entre el monte de San Francisco que ha sido habilitado como parque público y el arroyo Claromecó, se prevé la formación de treinta y seis quintas de recreo que serán también ofrecidas en venta en remate público.

En cumplimiento de las disposiciones legales pertinentes, el primer remate previsto en el párrafo precedente, fué realizado el 15 de enero del corriente año. El resultado pobre de las cosechas y la sequía reinante fué un inconveniente para el buen éxito del mismo, disponiéndose la suspensión en espera de una oportunidad favorable.

La acción del Instituto acrecentó la población de San Francisco, que de 142 habitantes llegó a 260, permitiendo esperar que la total colocación de los lotes restantes aumentarán aún más esta cantidad.

Como en la Colonia «Santa María», en «San Francisco», el Instituto ha dado comienzo a la aplicación de medidas de carácter social.

Con la colaboración de la Dirección de Agricultura, se han efectuado dos concursos de cereales y de lino y como en «Santa María», los directores han donado una bolsa de semilla de pedigree a cada uno de los participantes en el certamen que fueran premiados.

La Dirección de Vialidad ha efectuado en esta Colonia una obra notable para el progreso de la región. El plan de Obras Públicas de la Provincia prevé la apertura de una carretera que unirá las colonias «Claromecó» y «San Francisco» con una ruta nacional de Necochea a Tres Arroyos, lo que entrañará un vigoroso impulso a la economía de la región, asegurando el transporte en camiones al puerto Quequén.

Este proyecto ha tenido comienzo de ejecución con la apertura a través de la Colonia «San Francisco» de un camino de sesenta metros de ancho, cuyas obras básicas han sido ejecutadas ya.

Además la Dirección de Vialidad ha contribuído con sesenta caños de desagües, que han sido utilizados por el Consorcio caminero constituído entre el Instituto y sus colonos. Los caminos internos abovedados con el concurso colectivo de los colonos, asciende a 116 kilómetros.

Con la cooperación de la Dirección de Remonta del Ejército, ha quedado establecida una Estación de Monta para la cual ha destinado el padrillo ardenés.

Colectivamente y por intermedio del Instituto, los colonos de «San Francisco» adquirieron 3.400 bolsas de trigo, 2.000 de lino, 800 de cebada, 5.700 de avena que importaron la suma de pesos 3.029,50 moneda nacional.

Aprovechando el monte formado entre el casco de la Colonia y el pueblo de Claromecó, se ha habilitado un parque público que ha venido a constituir un hermoso desahogo para el balneario Claromecó y un recurso para la Colonia.

En el curso del corriente año, ha quedado constituído el Círculo Rural San Francisco y Claromecó que tendrá a su cargo la realización de reuniones sociales y de orden cultural y deportivo que contribuirán a acrecentar el vínculo y la solidez del grupo social.

El Instituto, con el fin de facilitar la administración ha destinado la suma de pesos 300 moneda nacional para la reparación del camino que va desde la Colonia San Francisco a la de Claromecó.

Se prevé el establecimiento de una escuela en lugar céntrico de la Colonia y debido a las gestiones del Instituto se ha conseguido

que la Dirección de Correos y Telégrafos habilite en forma permanente una estafeta que funcionaba sólo durante la temporada de verano en el Balneario Claromecó.

c) «*Claromecó*». *Colonia de tipo Agrícologanadera.*
4.073 hs., 65 ás., 51 cs.

Simultáneamente con las negociaciones que se efectuaban con el Banco de la Provincia sobre el campo «San Francisco», se recibió la oferta del inmueble «La Petrona», también ubicado en el partido de Tres Arroyos, sobre la Estación Claromecó del Ferrocarril Sud.

Practicado el trámite normal, el inmueble fué adquirido en la suma de pesos 250 moneda nacional la hectárea, importando la operación la suma de pesos 1.012.440,20 moneda nacional.

El boleto de compraventa se firmó el 15 de julio de 1937 y la escritura de transferencia de dominio el 26 de diciembre de 1938.

Tan prolongada demora, motivó negociaciones ante el Banco de la Nación sobre los intereses de la suma no pagada por falta de escrituración que finalmente fueron zanjadas de acuerdo a los términos del boleto de compraventa a favor del Instituto, dejando una utilidad de pesos 60.000 moneda nacional.

Mensurado y loteado, resultaron trece lotes de superficies variables entre 145 hectáreas y 472 hectáreas, procediéndose a la tasación de los lotes de acuerdo al siguiente cálculo de costo:

Lote	Superficie	Precio total por hectár.	Importe total	Serv. anual por hectárea
1	300 hs., 00 ás., 00 cs.	270	81.000,00	14,58
2	300 hs., 00 ás., 00 cs.	300	90.000,00	16,20
3	331 hs., 08 ás., 27 cs.	260	86.081,50	14,04
4	472 hs., 30 ás., 88 cs.	195	92.100,22	10,53
5 A	145 hs., 34 ás., 01 cs.	275	39.968,53	14,85
5 B	166 hs., 23 ás., 00 cs.	285	47.375,55	15,39
6	249 hs., 99 ás., 01 cs.	310	77.496,93	16,74
7	320 hs., 00 ás., 04 cs.	310	99.200,12	16,74
8	320 hs., 00 ás., 05 cs.	230	73.600,11	12,42
9	320 hs., 32 ás., 45 cs.	250	80.081,12	13,50
10	320 hs. 69 ás., 22 cs.	300	96.207,66	16,20
11	250 hs., 01 ás., 56 cs.	280	70.004,36	15,12
12	243 hs., 55 ás., 96 cs.	270	65.761,09	14,58
13	334 hs., 11 ás., 06 cs.	280	93.550,97	15,12

d) *«El Fortín». Colonia de tipo predominantemente ganadero.*

5.932 hs., 41 ás., 22 cs.

En cumplimiento de la Ley 4642, el Poder Ejecutivo transfirió a este Instituto, el campo fiscal situado en el partido de General Alvear. Está ubicado próximo a la Estación General Alvear del Ferrocarril Sud.

De acuerdo a los términos del artículo 5º de la Ley 4642 de fecha 5 de enero de 1938, la oficina de Tierras Públicas de la provincia de Buenos Aires, entrega la posesión del mismo el día 16 de mayo de 1938.

A fin de no perturbar las tareas agrícolas en que estaban ocupados los arrendatarios, el Instituto respetó a todos los ocupantes durante el tiempo que necesitaran para levantar sus cosechas, acordándoles al efecto permiso hasta el 31 de enero.

Se procedió de inmediato a la mensura y loteo de este inmueble que subdividido en 33 lotes de una superficie varia entre 50 hectáreas y 396 hectáreas y el precio de adjudicación fué de pesos 103 a pesos 274 por hectárea, de lo que resulta un promedio de pesos 159.

Respetando las disposiciones legales que disponían la expropiación de este campo con el propósito de ampliar el ejido del pueblo de General Alvear, los lotes más próximos a la población fueron divididos en superficies de 50 a 100 hectáreas, adjudicándoselos preferentemente a los ocupantes del campo que desarrollaban al mismo tiempo otras actividades relacionadas con la explotación agrícola o ganadera.

Se han deshecho 71.820 metros de alambrado y se han construído 131.850 metros, habiéndose habilitado 25.212 metros de calles.

Sin ninguna dificultad la colonia fué habilitada el 1º de febrero, efectuándose el mismo día la adjudicación de todos los lotes disponibles.

Mediante negociaciones privadas, los arrendatarios con contratos a vencer el 12 de julio próximo pasado, no tuvieron inconveniente en ajustarse al amojonamiento practicado.

e) *«Artalejos». Colonia de tipo predominantemente ganadero.*

17.650 hs., 00 ás., 14 cs.

Según se ha dado cuenta en el capítulo pertinente, la única compra privada que efectuó el Directorio hasta la fecha, ha sido la del campo «Artalejos», ubicado en el partido de Laprida, próximo a la Estación Santa Elena del Ferrocarril Sud, adquirido el 14 de julio del año próximo pasado.

El precio de venta fué fijado en la suma de pesos 150 la hectárea, importando en total la operación la cantidad de pesos 2.679.319,47 moneda nacional.

Se tomó posesión y firmóse la escritura traslativa de dominio el día 23 de agosto del año próximo pasado.

Sus ex propietarios se constituyeron en arrendatarios del inmueble, asegurando la renta del mismo hasta el 31 de enero del corriente año, y permitiendo al Instituto la realización sobre el terreno de todos los estudios y trabajos necesarios para la parcelación.

Previa mensura fué subdividido en 44 lotes de una superficie variable entre 301 hectáreas y 589 hectáreas, procediéndose a la tasación de los mismos de acuerdo al cálculo de costo.

Se han deshecho 230.169 metros de alambrados existentes y construído 263.249 metros, de acuerdo al loteo efectuado.

Se han abierto y abovedado 72.276 metros de caminos y construído puentes.

Esta colonia se habilitó el 1º de marzo del corriente año y para la fecha se encuentran adjudicados 33 de sus 44 lotes, estando los restantes en trámite de adjudicación.

Se prevé el establecimiento de los distintos órganos de beneficio social, ya establecidos en otras colonias.

ESTUDIOS AGRONOMICOS Y ECONOMIA RURAL

Una de las mayores deficiencias de que adolece la ciencia agronómica en el país, proviene del número exiguo de Estaciones Experimentales, de la falta de observaciones regulares ecología regional. Sus consecuencias han quedado señaladas en el presente Capítulo, cuando se significó la imposibilidad de determinar teóricamente en base a datos fehacientes, la magnitud de explotación agraria más adecuada para cada zona, circunstancia que ha forzado al organismo a recurrir a elementos empíricos.

En alguna medida, esta deficiencia puede llenarse con la observación sistemática del desarrollo de cada una de las explotaciones efectuadas bajo su tutelaje. Esa observación constante completada con una rigurosa documentación de las explotaciones realizadas en superficies varias, con calidades de tierras distintas, por hombres de diversas procedencias, con familias o con mano de obra extraña y con capitales de distintas magnitudes, debe conducir, al cabo de algunos años de anotación metódica, a determinar el tipo de explotación más conveniente para cada zona, y dentro de cada zona, las razones técnicas, económicas, sociales e individuales, del éxito o del fracaso de las diversas explotaciones que integran las colonias.

Convencido el Instituto de que con la posesión de datos de tan extraordinaria importancia, tendría, sin duda, un aporte valioso para

la agricultura del país, se ha propuesto registrar el desarrollo de la misma, creando para ello el órgano necesario.

Muchas observaciones serán de aplicación inmediata. El costo de producción, que a tan dispares opiniones da lugar anualmente, cuando se trata de determinar el que corresponde a un tipo de cereal, esperamos que podrá ser dilucidado para las colonias del Instituto, en base a los datos regionales sobre hechos verificados.

La sección correspondiente, al registrar los datos técnicos que puedan interesar a las distintas colonias que controla el Instituto, provengan ellos de la experimentación agronómica de las instituciones oficiales o de la iniciativa individual de cada colono, las condiciona a las posibilidades y conveniencias económicas de cada agricultor. De ahí la necesidad que tiene esta oficina de observaciones económicas que controlen los resultados de los técnicos y orienten al mismo tiempo la explotación del suelo, con miras de dar al agricultor mayor estabilidad y seguridad.

La economía rural, que ha cobrado importancia tan grande en todos los países civilizados, se halla un tanto descuidada en nuestra República. Ello explica el divorcio existente entre técnicos y agrarios. Se olvida a menudo, que el fin de la explotación rural, es, necesaria y fatalmente, el lucro, y que para el progreso técnico no basta su conocimiento por sí sólo: hay factores sociales, éticos, religiosos y económicos, que pueden ser elementos decisivos en la explotación agraria.

El hombre es el centro de la producción, y por lo tanto, uno de los factores fundamentales de ella; por eso en todo acto de colonización y aun de simple fomento agrario, hay que colocarlo como primer término en el cálculo de las posibilidades, contemplando, no sólo su idiosincrasia, sino también el móvil que lo impulsa a extraer de la tierra su natural riqueza.

La Sección Estudios Agronómicos y Economía Rural, creada para registrar y estudiar esos problemas, ha preparado ya el engranaje necesario para documentar las observaciones, y se confía que a breve plazo podrá dar algunas pruebas de su eficacia.

Esta Sección tiene además a su cargo, recopilar las observaciones sobre lluvias, heladas, plagas, etcétera y responder a las consultas de orden técnico o económico, formuladas por los colonos.

Los factores que sin ser de orden técnico o puramente agronómicos, influyen en forma decisiva sobre los resultados de una explotación agraria cualquiera, por pertenecer a la economía rural, van a formar parte del Registro que sobre esta materia se ha creado y que ha de servir para la solución de problemas, tanto de interés privado como de orientación pública.

Esta Sección además de las funciones inherentes a su normal desempeño, tiene en estudio algunos problemas y realizados otros, en cuya nómina tan sólo se detallan los que revisten mayor importancia. Son los siguientes:

— Proyecto de Estadística para la orientación económica de las colonias.

— Aplicación del sistema de contabilidad para que los colonos registren sus operaciones.

— Estudio comparativo sobre conveniencia del transporte de la producción de la colonia «San Francisco» de chacra a Puerto Quequén (Necochea) por camiones o a muelle Bahía Blanca por ferrocarril.

— Anteproyecto de la distribución de la población y árboles en las chacras de las colonias. Su presupuesto.

— Estudio sobre cantidad, bases y posibilidad de venta de la producción de trigo en la colonia «Santa María», dado el gran porcentaje que no reunía las condiciones de entrega exigidas por la Junta Reguladora de Granos.

— Estudio técnico-económico, sobre la adquisición de un equipo clasificador de semillas para la colonia «Santa María», con el fin de crear una cooperativa que la utilice.

— Confección de fichero bibliográfico, con recopilación de los proyectos y leyes de colonización nacionales y provinciales de 1900 a la fecha.

— Estudio sobre las normas a seguir para dar la magnitud a las explotaciones agrícolas.

CREDITOS

En el desarrollo de las actividades colonizadoras de este Instituto, se ha revelado la necesidad imperiosa de complementar la acción primaria y primordial de entregar al hombre la tierra que trabaja.

Los tipos de explotación unilateral que predominan en la campaña de Buenos Aires, hacen que la orientación de los trabajadores del campo se concrete a ir ampliando la superficie de su explotación en la medida que sus posibilidades financieras lo permitan. Las ganancias de los años prósperos son invertidas en una mayor extensión de cultivos; muy poco se destina a perfeccionar las condiciones de la explotación, a afianzar su estabilidad, a mejorar los medios de vida, y es por eso que, con un espíritu sumamente especulativo, la mayoría de los agricultores del país no llegan a disponer del capital necesario para sus empresas, pues si se enriquecen rápidamente en la bonanza, vuelven con la mala cosecha o la depresión a su refugio

original, la aparcería, que como únicos bienes exige los brazos, dos o tres máquinas elementales y una respetable disposición para el trabajo.

Esta tendencia especulativa de la mayoría de nuestros agricultores ha traído como consecuencia lógica la explotación unilateral, el abuso de los arrendamientos y la falta de arraigo. De ahí la razón por la cual el primer obstáculo con que tropieza la acción colonizadora es la tendencia hacia la monocultura de los colonos y la falta de capital y de experiencia para realizar la evolución necesaria.

La experiencia del Instituto ha permitido comprobar que en estas condiciones los riesgos de la explotación son considerables y entrañan cierto peligro para la evolución de la entidad. Por eso la necesidad que ha tenido el Instituto de acordar créditos a los adjudicatarios que les permitan transformar paulatinamente las explotaciones dominantes, monoculturales, en explotaciones diversificadas. El objetivo perseguido es que el agricultor, sin apartarse de las características propias de la zona incorpore explotaciones accesorias, que complementen y fortalezcan la principal.

En este terreno, el Instituto se encuentra en cierta medida trabado por las disposiciones de su Ley Orgánica y estudia la posibilidad de introducir modificaciones en su texto que faciliten el desarrollo de un plan, dentro del cual el crédito figure como una de las principales ramas de su actividad. Se ha llegado a la conclusión de que vivienda, las mejoras, la ganadería en las explotaciones agrícolas, la agricultura en las explotaciones ganaderas, la producción de aves, cerdos y frutales, requieren aportes que no están normalmente al alcance de colonos de inmejorables condiciones pero que por falta de oportunidad no pueden intentarlas.

Además los beneficios y la reducción de costo que puede significar la adquisición colectiva por intermedio del Instituto de maquinarias, útiles de labranza, bolsas y aun artículos de consumo diario, no se pueden efectuar sin créditos que los respalden. El ejemplo de la acción desarrollada por los comerciantes de campaña, que han venido a resultar el principal habilitador de los chacareros, facilitando su desenvolvimiento, aunque no la transformación de su vida nómade, resulta altamente aleccionador, y en algún sentido el Instituto debe intentar una acción análoga, con la ventaja que significa disponer de un capital que exige un interés menor.

Por otra parte, el mismo cumplimiento regular de los servicios financieros, sería asegurado mediante el crédito condicionado a la moral y responsabilidad económica de cada aspirante, lo que permitiría el desarrollo firme del Instituto, a la vez que establecería un

límite justo al atraso de cada colono en el cumplimiento de sus obligaciones.

Un organismo así, cuyos servicios de su Sección Hipotecaria estuviesen asegurados por los créditos de la sección correspondiente, condicionados a las posibilidades financieras y a la moral del colono, a la vez que permitiría liberarlo del oneroso crédito del comerciante de campaña, tendrá asegurado el normal cumplimiento de los compromisos que contrajera, en base a la percepción regular de los servicios y limitaría los quebrantos a sumas fijas, perfectamente predeterminadas.

Dentro de las limitaciones que imponen las trabas legales, el Instituto ha dado comienzo a la aplicación de los créditos autorizados por el artículo 46 y espera que la experiencia que recoge en esta actividad, permitirá demostrar a los Poderes Públicos la necesidad de dotar a la Entidad de una mayor elasticidad, mientras tanto, se espera recoger, aunque limitados, los frutos del crédito garantizado con prenda agraria, tal como lo exige la Ley 4418.

GESTION FINANCIERA

a) *Capital.*

El capital del Instituto, constituído por disposición del inciso *a)* del artículo 38 de la ley 4418 en pesos 20.000.000 durante este año se ha elevado a pesos 20.750.000, como consecuencia de la incorporación a su patrimonio del campo fiscal situado en el partido de General Alvear, que forma la Colonia «El Fortín», estimado en pesos 750.000

b) *Inversiones.*

Con las incorporaciones efectuadas durante el transcurso del año, de los campos «El Fortín» y «Artalejos» y de las mejoras realizadas en todas las colonias del Instituto, las inversiones en campos ascienden a pesos 14.210.119,79, distribuídos así:

	$ m/n.
Campo «Santa María»	4.321.330,28
» «San Francisco»	5.369.760,44
» «La Petrona»	1.055.051,44
» «Artalejos»	2.706.112,66
» «El Fortín»	757.864,97
	14.210.119,79

c) *Los títulos.*

La ley 4418 dispone en el artículo 38, inciso *a)* la entrega por el Poder Ejecutivo de la suma de 20 millones de pesos moneda nacional en títulos de la Deuda Interna Consolidada de la Provincia, del 6 % de interés y 1 % de amortización anual acumulativa.

El Poder Ejecutivo, en cumplimiento de esa disposición legal, entregó dos cheques a la orden del Instituto y contra el Banco de la Provincia, el 15 de diciembre de 1936, que expresaban:

1º Número 1253, 5.000.000 en títulos de la ley 4293, Serie B, con cupón: 1º de marzo de 1937.

2º Número 1254, 15.000.000 en un Bono Provisional Indivisible representativos en títulos de la Deuda Interna Consolidada, 6 % Serie B, con cupón: 1º de septiembre de 1937.

A los pocos días de recibidos esos dos cheques, el Presidente y el Contador del Instituto los endosaron para la cuenta de títulos que se abrió en el Banco de la Provincia.

Los primeros gastos se pagaron girando en descubierto contra el Banco de la Provincia, que había autorizado especialmente, pues, el primer cupón, que correspondía a los 5 millones de pesos en títulos, vencía el 1º de marzo de 1937.

La diferencia de fecha del primer cupón en los títulos que se recibirían en canje del Bono Provincial de 15 millones, se debió a que no habiéndose previsto esa operación, para cubrir el servicio financiero de la misma en el Presupuesto General de la Provincia para 1937, el señor Ministro de Hacienda pidió separar los cupones de 2 trimestres de 1937 (el de marzo 1º y el de 1º de junio).

Los cheques referidos no fueron canjeados por los títulos de la Serie E, del 6 % de interés, porque en esos meses, se tramitaba por el Ministerio de Hacienda la Conversión al 5 % de la deuda interna de la Provincia.

d) *La conversión de la deuda.*

El Instituto ofreció, en esas circunstancias, la conversión al 5 por ciento de los títulos del 6 por ciento que debían pagársele, es decir, de sus futuros títulos de la Serie B, que correspondían al cupón 1º de marzo y trimestres sucesivos.

Fué así como en canje de los 5 millones de pesos, valor nominal en títulos, le fueron entregados en marzo de 1937 igual suma en títulos de la serie A del 5 % de interés y 1 % de amortización anual acumulativa, cupón 1º de mayo de 1937.

Por esa operación el Instituto recibió, conforme a las condiciones establecidas para la Conversión: 7 % en títulos, en concepto de prima, por cuanto los títulos del 6 % se cotizaban a 93, y a pesos 0,50 %, por mes, de cupón corrido, en efectivo.

En la fecha de la conversión, marzo de 1937, los títulos del Instituto llevaban corridos dos meses —diciembre y enero— toda vez que los títulos por 5 millones tenían cupón 1º de marzo y los nuevos títulos corrían por febrero, marzo y abril (Cupón 1º de mayo).

Le correspondió, pues, por cupón corrido, un peso por cien sobre los 5 millones y por eso ingresaron en marzo 18 de ese año los primeros fondos a favor del Instituto, que ascendieron a pesos 50.000 moneda nacional que se acreditaron en la cuenta corriente abierta en el Banco de la Provincia, casa matriz.

La prima de conversión del 7 % sobre 20.000.000 representó un ingreso de pesos 1.400.000 moneda nacional valor nominal en títulos del 5 %, Serie A, cupón 1º de mayo.

e) *Las operaciones con el Bono Provisional.*

Como se dijo, el Bono Provisional que debía canjearse por títulos del 6 %, por valor nominal de 15 millones se ofreció también a la Conversión.

En febrero de ese año, 1937, el Instituto se hallaba estudiando la posibilidad de compra del campo «Santa María», cuyo remate judicial estaba fijado para el 4 de marzo.

Ante la necesidad de asegurarse el efectivo que la operación demandaba, transfirió al Ministerio de Hacienda y para la cuenta de la Tesorería General, el Bono de referencia, a fin de cumplir el mecanismo fijado por el decreto del 26 de febrero de 1937 que ponía la negociación de títulos en manos del citado Ministerio.

Adquirido el campo «Santa María» y no disponiendo del efectivo para abonar la seña y la comisión del martillero, el Instituto giró en descubierto contra el Banco de la Provincia, casa central, ese mismo día, la suma necesaria, superior a pesos 400.000 moneda nacional, caucionando luego la operación con títulos por 600.000 pesos moneda nacional valor nominal que le transfiere tomándolos de sus títulos por 5 millones.

Esos títulos están liberados.

Sucesivamente el Ministerio de Hacienda entregó al Instituto por intermedio del Banco de la Provincia, los siguientes fondos, contra los 15 millones:

	$ m/n
Abril 14 de 1937. Para el campo «Santa María» ..	4.032.307,68
Mayo 11 de 1937. Para el campo «San Francisco» y para cancelar al descubierto con el Banco de la Provincia	5.650.000,—
Julio 5 de 1937. Para abonar el campo «La Petrona», cuya escritura se consideraba inminente	1.217.692,32
Total en efectivo en 1937	10.900.000,—
Diferencia de cotización por la venta de los títulos que produjeron ese efectivo. Ajuste practicado con la Contaduría General de la Provincia	503.052,69
Saldo de títulos en poder de Hacienda	3.596.947,31

Contra esa suma se han efectuado las siguientes operaciones en 1938:

Julio 30. Cobrado en efectivo	$ 47,31	
Diciembre 30. Depositado en efectivo por el Ministerio de Hacienda para parte del precio de compra del campo «Artalejos»	$ 944.750,—	
Diciembre 30. Diferencia de cotización de títulos para obtener ese producido (calculado a 88) cuyo ajuste aun no ha comunicado la Contaduría General de la Provincia ...	$ 128.750,—	1.073.574,31
Saldo actual de títulos		2.523.400,—

Valor nominal aproximado que aun está en poder de Ministerio de Hacienda para su ajuste definitivo.

f) *Movimiento de la cuenta de títulos en el Banco de la Provincia.*

Efectuado el canje de los títulos del cheque número 1253 por otros 5 millones del 5 % y recibidos los correspondientes a la prima de Conversión fueron depositados como sigue:

	$ m/n
Marzo 2 de 1937. Títulos 5 % cupón 1º de mayo valor nominal	5.000.000,—
Marzo 2 de 1937. Títulos 5 % cupón 1º de mayo valor nominal, prima 7 % sobre 20.000.000 ...	1.400.000,—
Total	6.400.000,—

		$ m/n.
Agosto 23 de 1938. Caución saldo precio del campo «Artalejos»	$ 1.470.000,—	
Diciembre 14 de 1938. Ampliación de caución	» 75.000,—	1.545.000,—
Febrero 2 de 1939. Reintegro ...	» 45.000,—	1.500.000,—
Saldo por valor nominal		4.900.000,—
Agosto de 1938. Compra valor nominal		32.000,—
Total		4.932.000,—

La cifra de pesos 1.500.000 en títulos, fué rescatada por Licitación del Ministerio de Hacienda del 15 de diciembre de 1938. El sobrante en efectivo que produjo la licitación, una vez pagado el saldo del precio del campo «Artalejos», fué reintegrado a la cuenta corriente del Instituto, en el Banco de la Provincia.

De este saldo de pesos 4.932.000 hay títulos por pesos 4.000.000 valor nominal, que corresponden al canje dispuesto por el Poder Ejecutivo en octubre de 1938.

g) *La renta de títulos en poder del Instituto.*

En marzo de 1937, como se ha visto, el Instituto poseía en cuenta propia, la cantidad de pesos 6.400.000 moneda nacional valor nominal en títulos cupón 1° de mayo.

Sobre ellos se percibieron las rentas de cupones del 5 %, vencimiento trimestral. Además ingresó el producido de pesos 0,50 por cupón y por mes corrido, tal como se menciona en el punto b).

Por lo tanto, los ingresos, por este concepto, han sido:

	$ m/n
Marzo 18 de 1937. Ingresos corridos al convertirse los títulos por 20 millones	50.000,—
Mayo 1° de 1937. Intereses sobre $ 6.400.000	80.000,—
Agosto 1° de 1937. Intereses sobre $ 6.400.000	80.000,—
Noviembre 1° de 1937. Intereses sobre $ 6.400.000 ..	80.000,—
Febrero 1° de 1938. Intereses sobre $ 6.400.000	80.000,—
Mayo 1° de 1938. Intereses sobre $ 6.400.000	80.000,—
Agosto 1° de 1938. Intereses sobre $ 6.400.000	80.000,—
Agosto 1° de 1938. Intereses sobre $ 32.000	400,—

	$ m/n.
Noviembre 1º de 1938. Intereses sobre $ 6.400.000	80.000,—
Noviembre 1º de 1938. Intereses sobre $ 32.000	400,—
Febrero 1º de 1939. Intereses sobre $ 4.900.000	61.250,—
Febrero 1º de 1939. Intereses sobre $ 32.000	400,—
Mayo 1º de 1939. Intereses sobre $ 4.900.000	61.250,—
Mayo 1º de 1939. Intereses sobre $ 32.000	400,—
Total sobre estos Títulos de Renta	732.100,—

h) *La renta de Títulos en poder del Ministerio de Hacienda.*

Los fondos entregados por el Ministerio de Hacienda en 1937 para la compra de los campos «Santa María», «San Francisco» y «La Petrona», fueron el resultado de la venta de títulos canjeados por el Bono de 15 millones que, como se dijo, se refería a títulos con cupón 1º de septiembre de 1937, y que se negociaron con cupón 1º de mayo de 1937.

Ese cupón no le correspondía al Instituto, pero no se podía negociar los títulos sin el cupón corriente.

De ahí que se practicó un ajuste con la Contaduría General de la Provincia con el resultado que da cuenta el expediente número 15.025 de 1937.

Después de computarse a favor del Instituto el Cupón al 1º de noviembre de 1937, se debió depositar pesos 25.308,16 moneda nacional en el Banco de la Provincia, cuenta Tesorería General.

	$ m/n
En consecuencia, al total de	734.100,—
de rentas a que se refiere el punto 4, debe descontarse	25.308,16
quedando como recaudación neta	708.791,84

Falta pagar aún al Instituto de la renta de los títulos que el Ministerio de Hacienda retiene en su poder. Esa renta se calcula

para todo 1938 en	179.845,—
a lo que debe agregarse un mes de 1939 por el cupón 1º de febrero	10.514,16
y el cupón 1º de mayo de 1939	31.542,50
Total (deuda calculada) a cargo del Ministerio de Hacienda por intereses de Títulos en su poder	221.901,66

i) *Cuenta de Ganancias y Pérdidas.*

El total de lo recaudado, asciende por concepto de renta de títulos, pasajes, arrendamientos, intereses y producidos varios, a pesos 453.974,73. Si a esta cifra se agregan las sumas pendientes de recaudación, pero que corresponden al ejercicio 1938, tenemos pesos 805.405,07 con que figura el «Haber» de la cuenta de Pérdidas y Ganancias.

En el «Debe» de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, figura la cifra de pesos 287.889,94, cifra menor que los gastos efectuados con cargo al Presupuesto, en razón de no haberse amortizado totalmente las cuentas de «Muebles y Utiles» Generales de las Colonias, sino con el porcentaje que es práctica, y de acuerdo a la naturaleza de las cosas amortizadas.

El quebranto sufrido en la negociación de títulos del año 1938, que asciende a pesos 295.487,90 se ha cargado como el año anterior a la Prima de Conversión, cuya cifra originaria ha sido de pesos 1.400.000, y que hoy se halla reducida por esa causa a pesos 601.459,41.

INSTITUTO AUTARQUICO DE COLONIZACION DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

LEY 4418

ACTIVO			PASIVO		
		$ m/n			$ m/n
Caja		4.780,37	Capital		20.750.000,—
Banco de la Provincia. Títulos en caución		1.545.000,—	Prima de Conversión de Títulos		601.459,41
Banco de la Provincia. Cuenta de Títulos		4.718.250,—	Campos comprometidos en venta		7.122.638,82
Ministerio de Hacienda. Cta. Tesorería General		2.523.400,—	Operaciones pendientes		57.384,49
Banco de la Provincia. Casa Central		63.407,24	Acreedores varios		1.339.659,73
Banco de la Provincia. Casa Matriz		654.139,52	Reserva Directorio		8.027,63
Campo «Santa María», de Bellocq		4.321.330,28	Fondo de Reserva 1937	$ 350.042,—	
Campo «San Francisco»		5.369.760,44	Fondo de Reserva 1938	» 521.515,—	871.557,13
Campo «Claromecó»		1.055.051,44			
Campo «Artalejos»		2.708.112,66	Depositantes en garantía de licitaciones		650,—
Campo «General Alvear»		757.864,97			
Cuentas Corrientes Colonos		6.400.941,16			
Colonos Cuentas Intereses		73.355,98			
Deudores varios		25.484,81			
Hipotecas a cobrar		183.921,90			
Letras a cobrar		6.597,43			
Arrendamientos a cobrar		12.895,55			
Convenio ingenio «San Lorenzo»		944,37			
Responsables		18.476,88			
Muebles y útiles	$ 34.706,18				
Amortización	» 3.773,34	30.932,84			
Muebles y útiles de Colonias	$ 17.421,17				
Amortización	» 4.520,61	12.900,56			
Rentas de Títulos a cobrar		220.945,—			
Intereses a cobrar		44.233,81			
Depósitos en garantías de licitaciones		650,—			
Sumas iguales		30.751.377,21			30.751.377,21

INSTITUTO AUTARQUICO DE COLONIZACION DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

LEY 4418

CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA CUENTA DE GANANCIAS Y PERDIDAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1938

PERDIDAS			$ m/n	GANANCIAS	$ m/n
Sueldos			134.290,48	Renta de Títulos	489.770,18
Propaganda y Publicidad			10.821,35	Pastajes	59.293,69
Gastos de Representación			72.000,—	Arrendamientos	74.128,37
Viáticos y Movilidad			9.668,77	Producidos varios	15.651,10
Administración Colonias			22.485,51	Intereses	165.515,78
Gastos Generales			25.816,06	Remate «Santa María»	1.045,95
Bolsas			225,47		
Remate «San Francisco»			288,35		
Amortizaciones:					
Amortizaciones sobre Muebles y Utiles 10 % año 1937	$	3.121,72			
Amortizaciones sobre Muebles y Utiles 10 % año 1938	»	651,62			
	$	3.773,34			
Muebles y Utiles de Colonias:					
25 %. 1937 s/Rodad.	$	2.194,19			
25 %. 1938 s/Rodad.	»	2.043,76			
10 %. 1937 s/Muebl.	»	162,58			
10 %. 1938 s/Muebl.	»	120,08	$ 4.520,61	8.293,95	
				283.889,94	
Ganancia del Ejercicio				521.515,13	
Sumas Iguales				805.405,07	805.405,07

LA ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA

a) *Mesa de Entradas.*

De acuerdo a las funciones que se determinaron, la Oficina de Mesa de Entradas ha tenido a su cargo la iniciación de todos los expedientes y actuaciones; el trámite de éstos entre las secciones del Instituto y las distintas reparticiones nacionales y provinciales; el registro de la correspondencia recibida y despachada, el archivo de la misma, así como de los expedientes y actuaciones; la atención del público en ventanilla y demás funciones inherentes a la misma.

Cabe destacar que esta Oficina lleva un control de todo el movimiento de expedientes, por medio de un sistema de fichas, en las que éstos se encuentran clasificados por orden alfabético y por número; una clasificación similar siguen las actuaciones de asuntos de orden interno y de menor importancia.

Para el control exacto y la mayor celeridad de la marcha de los expedientes entre las distintas secciones, se adoptó un sistema de recibos triplicados, que permiten, abreviando tiempo, el trámite directo entre las distintas oficinas, recibiendo solamente Mesa de Entradas una de las boletas, para constancia de dicho trámite.

La labor desarrollada por esta Oficina, está reflejada en las cifras que a continuación se detallan:

Expedientes originados, 1.367; archivados, 643.

Actuaciones originales, 502; ordenadas, 102.

Correspondencia recibida, 4.491 cartas y telegramas.

Correspondencia despachada, 3.715 cartas y telegramas.

b) *Sección Contaduría General.* — *El Presupuesto.*

El presupuesto autorizado para el año 1938, ha sido de pesos 384.400,00 incluyendo los gastos de representación del Directorio, sueldos del personal y gastos de la Administración central y de las colonias.

Lo invertido alcanza a pesos 291.068,28, lo que representa una economía sobre el Presupuesto General de Gastos de pesos 93.331,72.

El total de los gastos efectuados representan el 2,05 por ciento con respecto a las inversiones en campos, y mejoras, porcentaje menor que el año anterior que era de pesos 2,56 por ciento.

c) *Sección Colonos, Campos y Colonias.*

Las tareas propias de la «Sección Colonos, Campos y Colonias» pueden considerarse, en líneas generales, como desarrolladas en dos órdenes distintos, si bien íntimamente relacionados:

1º Control de aspirantes.

2º Administración de las colonias.

I

LABOR DE ORGANIZACIÓN DE LAS COLONIAS

a) *Se procedió al inventario de la colonia «El Fortín».* — Se practicaron los estudios previos del parcelamiento de esta colonia. Se ha intervenido en los concursos de cereales realizados en las colonias «Santa María» y «San Francisco» con la cooperación de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias. Se fiscalizó en la práctica, el convenio con el ingenio «San Lorenzo» para el ensayo en gran escala del cultivo de la remolacha azucarera. Se está realizando la organización de las estaciones de monta en las colonias «Santa María» y «San Francisco».

b) *Control de aspirantes.* — Se visitaron en sus chacras respectivas a los actuales adjudicatarios de las colonias «Santa María», «San Francisco», «Claromecó», «Artalejos» y «El Fortín», que suman un total aproximado de 85. Asimismo se han visitado 311 aspirantes, como se informa en otro lugar de esta Memoria.

c) *Ordenamiento de las colonias.* — 1º Se procedió a instalar la administración de «San Francisco», «Artalejos» y «El Fortín», efectuando las refacciones necesarias en los edificios que debían ocupar; construyendo todos los alambrados de las colonias, procediendo a la apertura, abovedamiento y terraplenamiento de los caminos internos; instalación y cambios de aguadas, molinos, etcétera. 2º Se dió posesión de los lotes a los adjudicatarios. 3º Se han efectuado, a las colonias, visitas mensuales de inspección general para encarar todos los problemas inherentes a ellas. 4º Se han encauzado y controlado todos los datos de administración de cada una de las colonias; en este orden se han introducido normas importantes, como ser: partes diarios, partes mensuales, planilla de rendición de cosechas, planillas de gastos generales, etcétera. 5º Sobre los colonos se ha ejercido una directa y eficaz tutela evacuando consultas de todo orden, impartiendo directivas, y fomentando entre ellos los necesarios sentimientos de solidaridad. 6º Se lleva de cada uno de los colonos, el control de sus actividades, producción, estado de cuenta, relación con la administración, etcétera.

d) *Administración interna.* — Es de hacer notar la reorganización completa de la Sección en cuanto a la faz administrativa y de control de todo lo actuado, así como de las colonias y de los colonos. Esta reorganización se ha llevado a la práctica en base a los sistemas más modernos de fichas y tarjetas por el método «Kardex», que per-

miten en forma práctica, objetiva e inmediata, la obtención de cualquier información.

Las necesidades de la Sección y su creciente movimiento, ha obligado a la división del trabajo, en el orden interno, para un mejor control y una máxima eficiencia; a este efecto, se han constituído dos grupos de colonias: «San Francisco», «Claromecó» y «Artalejos»; y «Santa María» y «El Fortín», a cargo de los auxiliares de la Sección.

II

LABOR REALIZADA EN LAS COLONIAS DEL INSTITUTO

1º *Santa María.* — Esta colonia, creada en el año 1937, fué subdividida en 100 lotes, de los cuales 84 estaban en condiciones de ser adjudicados; se adjudicaron 83, quedando uno en reserva para la explotación de su monte. El resto compuesto por fracciones menores no colonizables.

a) *Estación de Monta.* — Con fecha 8 de enero de 1939, llegaron a la colonia dos padrillos Ardaneses, cedidos gentilmente por la Dirección de Remonta del Ejército Nacional; con ello se creó la estación de monta de percherones que actualmente presta servicios en la colonia.

b) *Caminos.* — Con fecha 6 de septiembre de 1938, se inició el Consorcio Caminero entre este Instituto y los colonos, con implementos entregados por este organismo. A este fin, se obtuvo un apoyo eficiente en lo que respecta a la entrega de materiales por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.

c) *Censo de Población.* — Se efectuó un censo de población interno arrojando el mismo 611 habitantes, no incluyéndose en esta cifra la de administración y chacra experimental de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias.

d) *Venta de bolsas vacías a los colonos.* — En diciembre del año 1938, se adquirieron bolsas nuevas para cereales, siendo distribuídas entre los colonos que las hubiesen solicitado, al precio de compra.

e) *Tucura.* — Para combatir la «tucura», plaga ésta muy extendida en la zona, se recibieron por intermedio de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, 20 aparatos lanzallamas. Se gestionó ante los colonos, la arada de sus lotes y en los de reserva y administración, se procedió a sembrar cebada y avena como mejor medio para combatir la plaga, habiendo sido autorizado para estos trabajos por el Honorable Directorio, la inversión de pesos un mil ochocientos. Se colaboró en la constitución de una subcomisión en la localidad de

Bellocq, para dirigir en forma conjunta, la campaña contra este acridio. En la actualidad se procede al estudio de la aplicación de cebos tóxicos.

f) *Plantas para los colonos.* — Se entregaron a los colonos gratuitamente, plantas forestales y frutales de diversas especies, remitidas por la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias.

g) *Escuela.* — Se ha dado término a la refacción de un local para escuela, compuesta de tres aulas y dirección, funcionando en la actualidad con la asistencia de 42 hijos de colonos.

h) *Explotación de montes.* — Con carácter experimental, se efectuó la explotación del monte de acacias existente en el lote 27, en una superficie de dos hectáreas aproximadamente, vendiéndose al precio de costo las varillas, varillones, y postes obtenidos de esta explotación a los colonos que los solicitaron.

i) *Ladrillos.* — Se autorizó la fabricación de 250.000 ladrillos para iniciar las construcciones de viviendas a los colonos necesitados de ellas.

j) *Construcción de viviendas.* — En la actualidad se está efectuando el acarreo y traslado a la chacra de los colonos que hayan solicitado la construcción de vivienda por intermedio de este organismo del material necesario a este fin.

k) *Consejo Honorario.* — Se ha iniciado la formación de un Consejo Honorario entre los colonos, presidido por el señor Administrador de acuerdo a la resolución del Honorable Directorio, de fecha 31 de marzo próximo pasado.

l) *Se gestiona la organización del Círculo Rural en esta colonia.*

2º *San Francisco.* — Dividida en 78 lotes de los cuales existen 57 en condiciones de ser adjudicados, según plan de la Ley 4418; dos para reserva, administración y ampliación pueblo de San Francisco de Bellocq; se encuentran con arrendatarios acogidos a la Ley 11170, seis lotes; cuatro son medanosos que se hallan arrendados y nueve chacras a rematarse. Existen adjudicados 41 lotes y en curso de adjudicación 16.

a) *Concurso de cereales.* — El día 20 de marzo de 1938 y el 18 de febrero de 1939, se realizaron en los locales de la Administración dos certámenes de cereales, organizados conjuntamente con la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, en los que intervinieron con sus muestras los colonos; repartiéndose premios entre los expositores de los mejores cereales y lino.

b) *Caminos.* — Entre el Instituto y la Dirección de Vialidad, se estableció un consorcio caminero que por resolución del Poder Ejecutivo de la Provincia, de fecha 20 de julio de 1938, provee a la colonia de 100 caños para la construcción de alcantarillas y abovedamiento de 12 kilómetros del camino general entre el balneario «Claromecó» y «San Francisco de Bellocq».

En el orden interno el Instituto formó con los agricultores de esta colonia, un consorcio para el arreglo de todos los caminos, proporcionando esta entidad todas las maquinarias y aportando los colonos la mano de obra; consorcio éste llevado a la práctica por esta Sección.

c) *Plantas para los colonos.* — En el mes de septiembre del año 1938 se adquieren en los viveros oficiales de la Provincia, grandes lotes de plantas de diversas especies frutales y forestales, las que se reparten gratuitamente entre los colonos.

d) *Remolacha.* — Se forma un convenio con el ingenio «San Lorenzo» para ensayo de siembra de remolacha que es controlado por este organismo.

e) *Bichos cascarudos.* (*Diloboderus Abderus*, Sturm.), (*Dyscinetus gagates*, Burm.), (*Lygirus humilis*, Burm.) — Se comprueba en la colonia como plaga de primavera, la presencia de apreciable cantidad de «bichos cascarudos», la que merece la más preferente atención de esta Sección abocándose al estudio y haciendo imprimir una cartilla con instrucciones para su destrucción, la que es repartida entre los colonos, solicitándose la gestión respectiva ante la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, para la cesión gratuita de aparatos lanzallamas.

f) *Bolsas vacías.* — En oportunidad de las cosechas, se ha provisto a los colonos, de bolsas vacías a precios convenientes, las que son adquiridas por el Instituto de la misma manera que se ha procedido para la provisión de semillas seleccionadas.

g) *Comisión de Fomento del Balneario «Claromecó».* — Por intermedio de esta Comisión, se provee a la Colonia de Niños Débiles de frutas, leña y pastoreo para sus animales.

h) *Censo de población.* — Se realizó un censo de población, que arrojó para esta colonia, la cantidad de 235 personas en carácter de colonos y familiares; uno de los formularios oficiales de las planillas con motivo de este censo se agrega para mayor ilustración.

i) *Estación de monta.* — Se creó en esta colonia, en el mes de diciembre próximo pasado, la estación de monta, la que se inicia con el padrillo «Ardanés» de nombre Daguerre, cedido por la Dirección de Remonta del Ejército Nacional.

j) *Parque de la colonia.* — Este parque está formado por el monte de la administración y el que costea el arroyo «Claromecó» hasta el balneario del mismo nombre.

3º *Claromecó.* — Dividida en doce lotes, en condiciones de ser adjudicados según plan de la Ley 4418. Habiéndose adjudicado siete, estando los otros cinco en curso de adjudicación, pues se hallan arrendados con contratos, habiéndose acogido los arrendatarios a la Ley 11.170, cuyo vencimiento fué el 28 de febrero de 1939.

Estando la administración de esta colonia íntimamente ligada a la de «San Francisco», bajo un mismo administrador, puede decirse que la labor realizada por esta Sección, en términos generales es semejante a la llevada a cabo en la colonia «San Francisco».

4º *El Fortín.* — Dividida en 36 lotes, de los cuales 31 se hallan en condiciones de ser adjudicados, a la fecha se han adjudicado 22, restando 9, de los cuales 6 están reservados para una próxima adjudicación.

a) *Calles, alambrados, etc.* — En la actualidad se está procediendo a la apertura de las calles interiores de la colonia y al alambrado de los lotes.

b) *Administración.* — Se está estudiando la posibilidad de instalar la administración en la población existente en el lote número 18, reservado a tal efecto.

c) *Escuela.* — Se ha previsto la instalación de una escuela en el lote número 13.

5º *Artalejos.* — Dividida en 44 lotes, de los cuales 41 se hallan en condiciones de ser adjudicados, habiéndose iniciado ya la adjudicación de los mismos, estando en su gran mayoría adjudicados.

a) *Caminos y alambrados.* — Se está trabajando a levantar los alambrados viejos y en tirar las nuevas líneas; en el abovedamiento de los caminos interiores, construcción de alcantarillas, etcétera, habiendo contribuído a este efecto la Dirección de Vialidad de la Provincia con 100 caños de cemento, en virtud del consorcio firmado. Se están cegando pantanos y en parte terraplenando los caminos, para evitar los bajos existentes.

d) *Propaganda y publicidad.*

La sola enunciación de los comunicados dados a publicidad nos muestra la labor desarrollada por esta Sección:

Comunicado Nº 52. — Adjudicación de lotes en la colonia «San Francisco».

Comunicado Nº 53. — Adjudicación de lotes en la colonia «Claromecó».

Comunicado Nº 54. — Adjudicación de tres lotes en la colonia «San Francisco».

Comunicado Nº 55. — Escrituración del campo «La Petrona».

Comunicado Nº 56. — Incorporación de Estaciones de Monta en las colonias.

Comunicado Nº 57. — Adjudicación de lotes en la colonia «San Francisco».

Comunicado Nº 58. — Constitución del Parque Público en la Colonia «San Francisco».

Comunicado Nº 59. — Llegada de dos padrillos ardaneses a la colonia «Santa María».

Comunicado Nº 60. — Subdivisión de la colonia «El Fortín».

Comunicado Nº 61. — Adjudicación de lotes en la colonia «San Francisco».

Comunicado Nº 62. — Rectificación de una información errónea relacionada con el remate de unas tierras del Instituto.

Comunicado Nº 63. — Concurso de cereales en las colonias «San Francisco» y «Santa María».

Comunicado Nº 64. — Estado de los cultivos en las colonias «San Francisco» y «Santa María».

Comunicado Nº 65. — Adjudicación de la casi totalidad de los lotes de la colonia «El Fortín».

Comunicado Nº 66. — Subdivisión de la colonia «Artalejos».

Comunicado Nº 67. — Adjudicación de lotes en las colonias «Artalejos», «San Francisco» y «Claromecó».

Comunicado Nº 68. — Los seguros sobre los saldos hipotecarios adeudados por los colonos.

Comunicado Nº 69. — Estado de los cultivos en las colonias «Santa María» y «San Francisco».

Comunicado Nº 70. — Colonos de «El Fortín» exaltan la obra del Estado.

Comunicado Nº 71. — Facilidades para la adquisición de lotes en la colonia «Artalejos».

Comunicado Nº 71 bis. — Adjudicación de lotes en las colonias «Artalejos» y «Claromecó».

Comunicado Nº 72. — Facilidades acordadas a los colonos para la construcción de sus viviendas.

Comunicado Nº 73. — Estado de los cultivos en las colonias «San Francisco» y «Santa María».

Comunicado Nº 74. — Edificio para el Destacamento Policial en la colonia «Santa María».

Comunicado Nº 75. — Creación de Consejos Honorarios Locales en las colonias.

Comunicado Nº 76. — Discurso pronunciado por el señor Raúl M. Puchuri en la Asamblea Agraria de Tres Arroyos.

Comunicado Nº 77. — Estado de los cultivos en las colonias «Santa María» y «San Francisco».

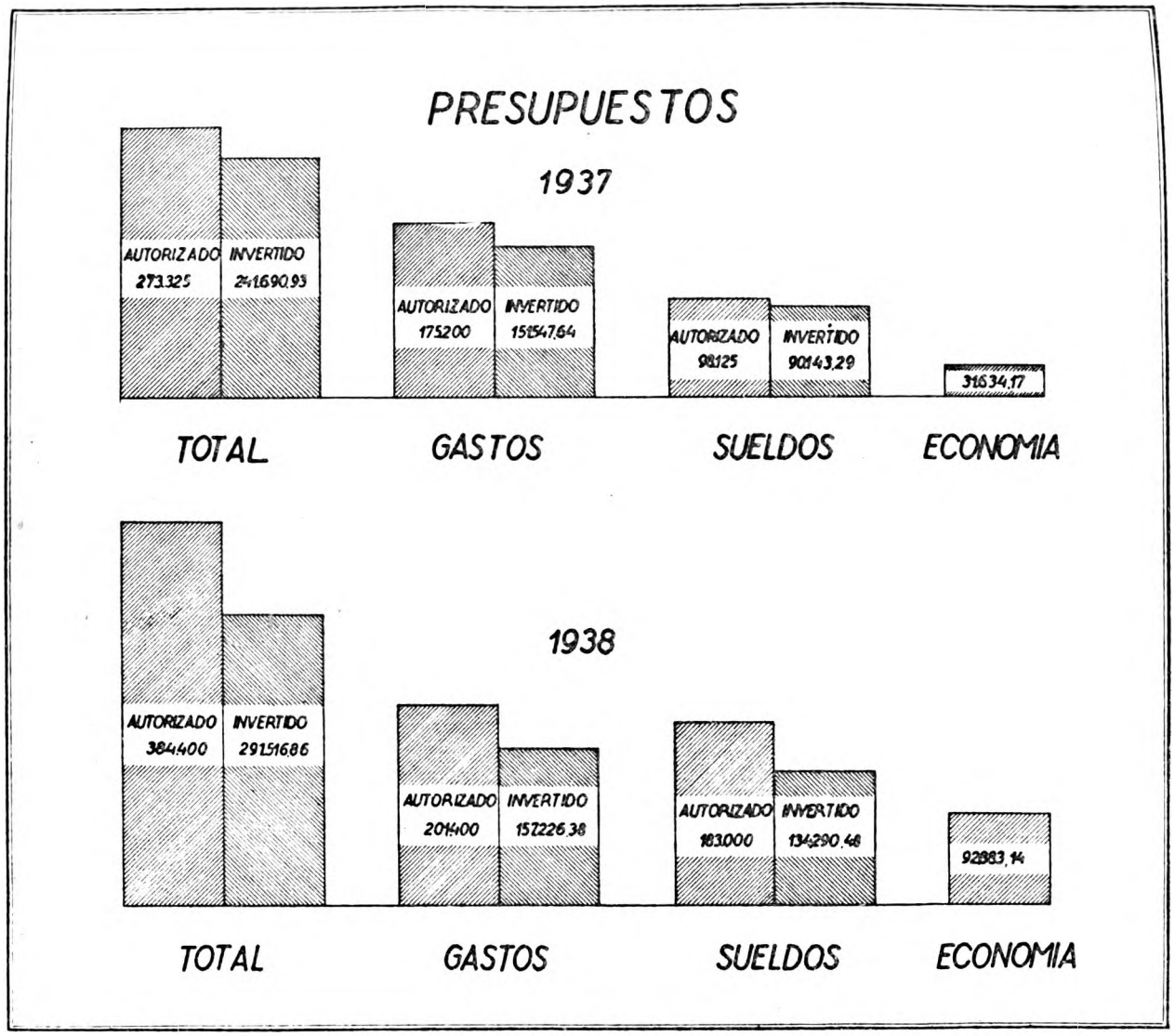
Por lo demás, esta Sección se ha encargado de la remisión y distribución, en cantidades suficientes, de solicitudes provisorias de aspirantes a colonos, 6.000 affiches en colores de propaganda de este Instituto, a los Gerentes de todos los Bancos de la Provincia, Ferrocarriles, Intendentes Municipales de los 110 partidos, Jefes de Oficinas de Correos y Telégrafos, Sociedades Rurales y Cooperativas relacionadas con la colonización.

Se han proyectado avisos de propaganda de tipo standard y obtenido las tarifas de avisos de todos los diarios de la Provincia, como asimismo una nómina completa de esos periódicos, habiéndose ordenado publicaciones alternadas de avisos relacionados con la colonia «Artalejos».

INSTITUTO AUTARQUICO DE COLONIZACION

GRAFICOS COMPARADOS DEMOSTRATIVOS EN LOS SIGUIENTES ASPECTOS:

Presupuestos.
Empleados.
Ganancias.
Campos adquiridos.
Superficie colonizada.
Distribución de la superficie adquirida.
Valores en campos.
Población en las Colonias.
Colonia Artalejos. División.
Solicitudes de aspirantes.
Caminos construídos por los consorcios camineros.
Alambrados.
Colonia Santa María. Producción.
Colonia San Francisco. Producción.
Colonia Santa María. Rendimiento hectárea.
Colonia San Francisco. Rendimiento hectárea.


PRESUPUESTOS
1937
AUTORIZADO 273325
INVERTIDO 241690.93
AUTORIZADO 175200
INVERTIDO 151547.64
AUTORIZADO 98125
INVERTIDO 90143.29
31634.17
TOTAL
GASTOS
SUELDOS
ECONOMIA
1938
AUTORIZADO 384400
INVERTIDO 291516.86
AUTORIZADO 204400
INVERTIDO 157226.38
AUTORIZADO 183000
INVERTIDO 134290.48
92983.14
TOTAL
GASTOS
SUELDOS
ECONOMIA

EMPLEADOS

1936:

3

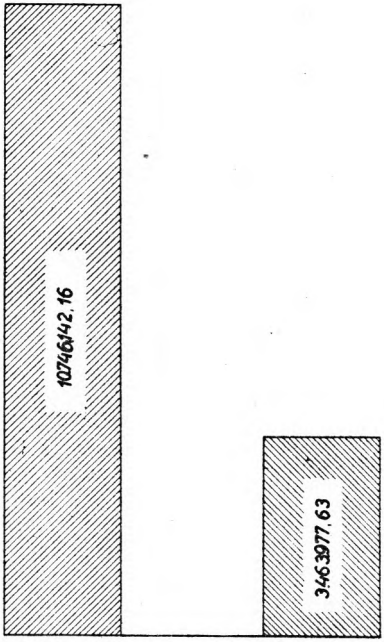
1937:

30

1938-1939:

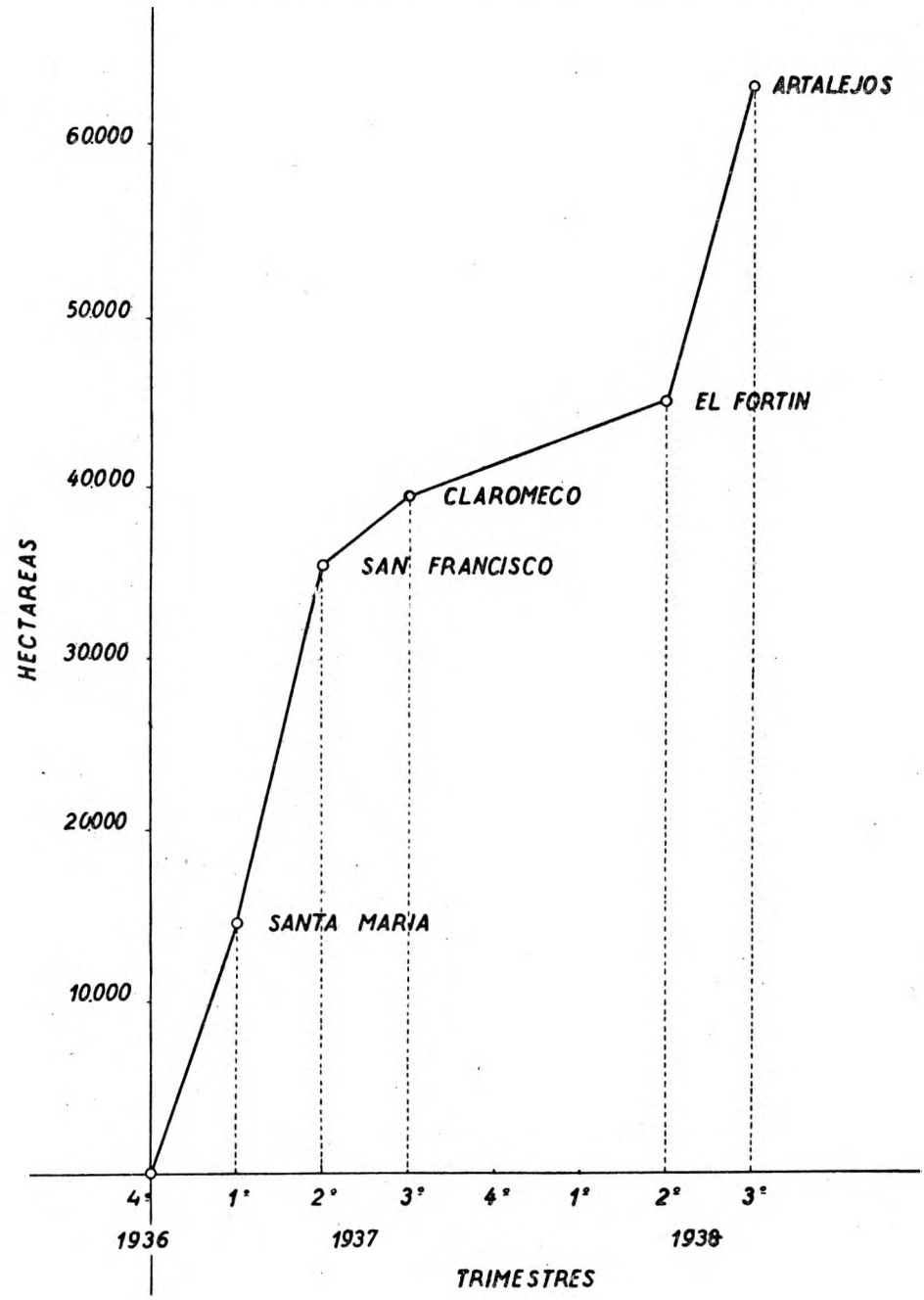
34

CAMPOS ADQUIRIDOS

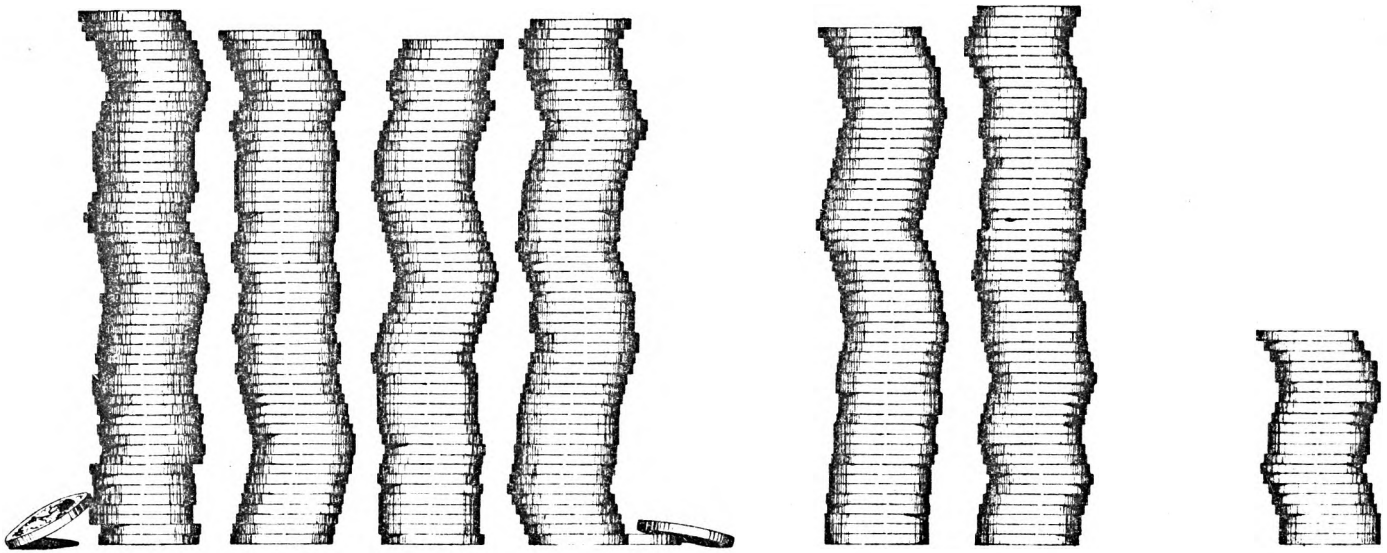


GANANCIAS
350222
521.515
1937
1938

SUPERFICIE COLONIZADA



VALORES EN CAMPOS



OFRECIDOS:
$ 125.727.000

REVISADOS:
$ 67.001.200

ADQUIRIDOS:
$ 14.210.119,79

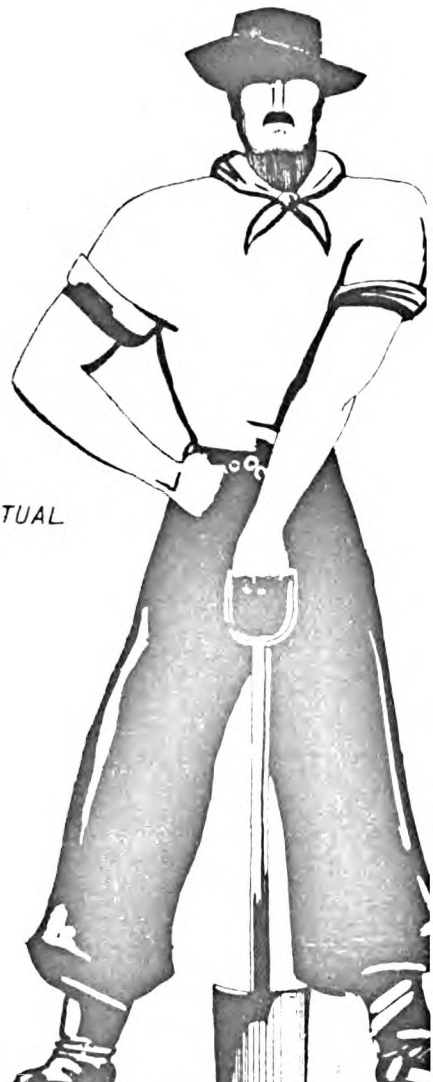
1318

POBLACION EN LAS COLONIAS

ACTUAL

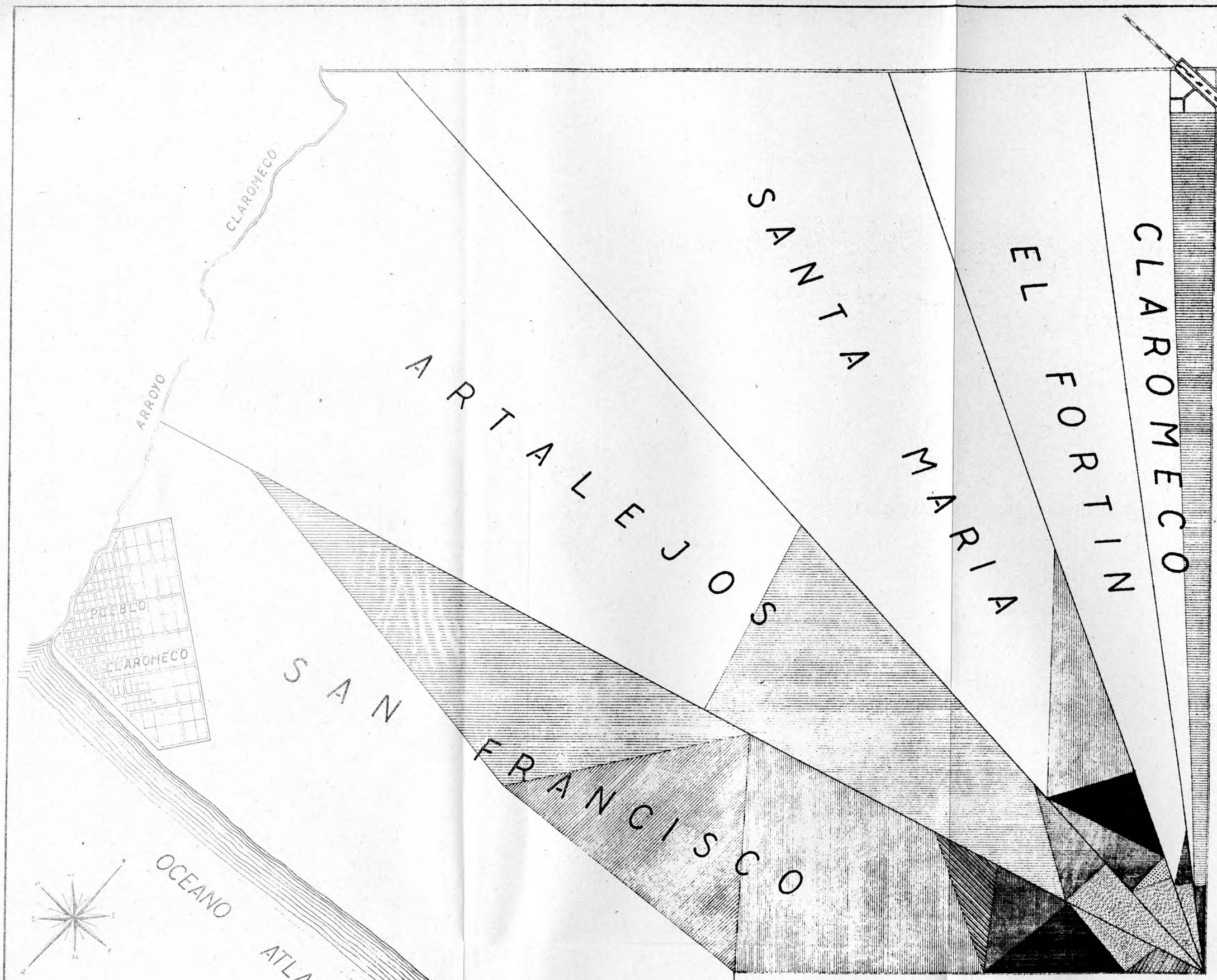
388

ANTERIOR



ARRENDATARIOS

PROPIETARIOS



DISTRIBUCION DE LA SUPERFICIE ADQUIRIDA

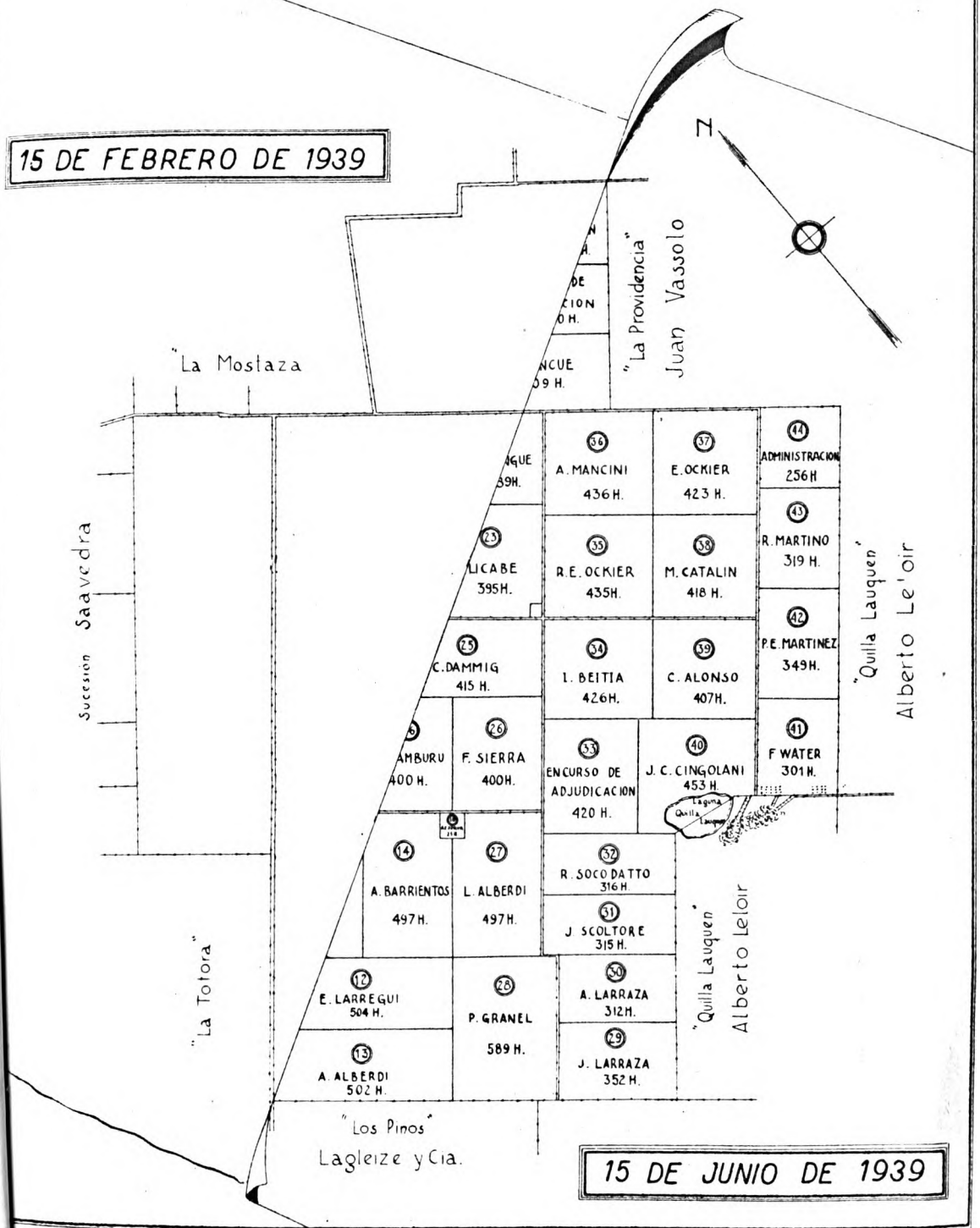
REFERENCIAS

	SANTA MARIA	SAN FRANCISCO	CLAROMECO	EL FORTIN	ARTALEJOS	TOTAL
RESERVAS Adminstración	146" 74^ 26'	161" 89^ 49'	—	50" 46^ 59'	256" 50^ 15'	615" 60^ 49'
Escuelas	—	0" 60^ 00'	—	16" 22^ 38'	5" 00^ 00'	21" 82^ 38'
Corrales	—	—	—	—	25" 00^ 00'	25" 00^ 00'
RESERVA PARA PUEBLO	—	354" 76^ 00'	—	—	—	354" 76^ 00'
PARQUE SAN FRANCISCO DE CLAROMECO	—	72" 73^ 37'	—	—	—	72" 73^ 37'
CHACRA EXPERIMENTAL	285" 57^ 22'	—	—	—	—	285" 57^ 22'
MONTE A EXPLOTAR	33" 76^ 06'	—	—	—	—	33" 76^ 06'
CALLES Y CAMINOS	209" 13^ 00'	292" 89^ 03'	37" 21^ 34'	35" 74^ 38'	200" 71^ 41'	775" 69^ 16'
QUINTAS (Ventas corrales)	—	286" 80^ 67'	—	—	—	286" 80^ 67'

COLONIA ARTALEJOS

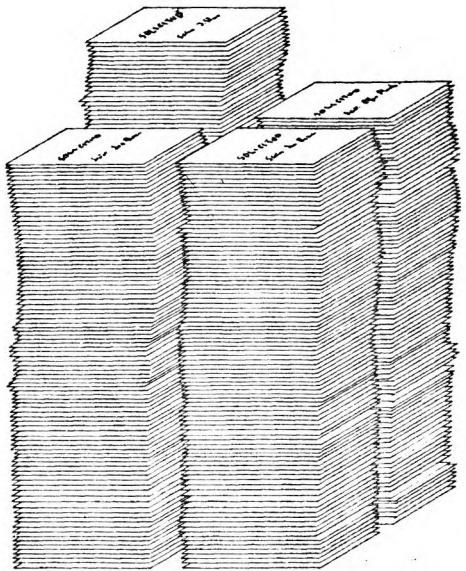
PARTIDO DE LAPRIDA

15 DE FEBRERO DE 1939



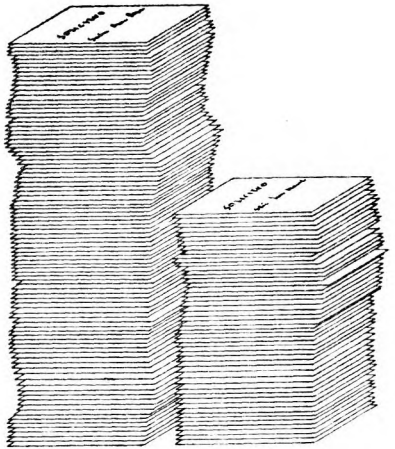
15 DE JUNIO DE 1939

SOLICITUDES DE ASPIRANTES



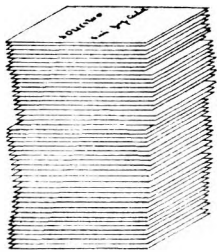
PRESENTADAS:

1828



REVISADAS:

653

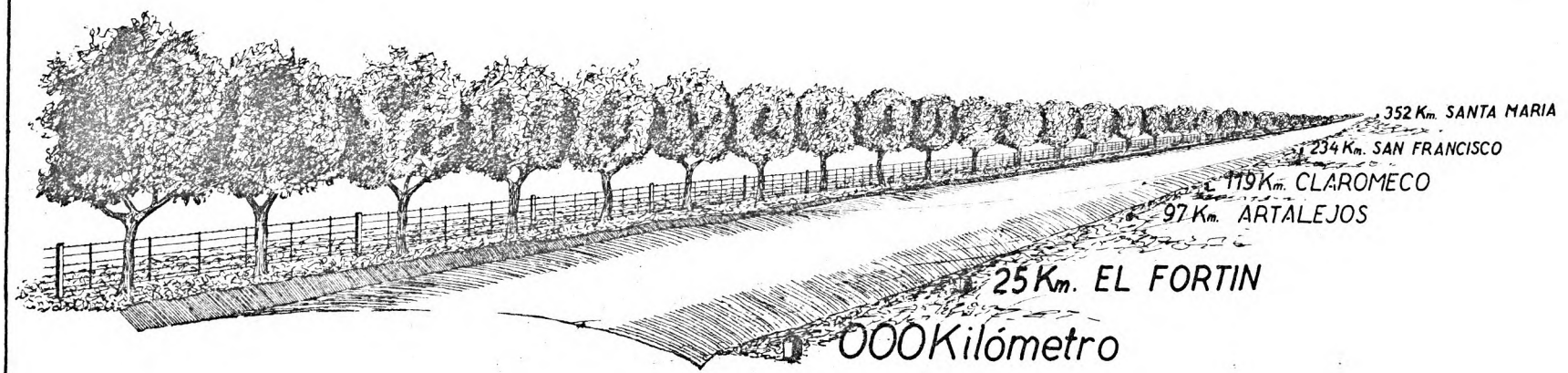


ADJUDICADAS

206

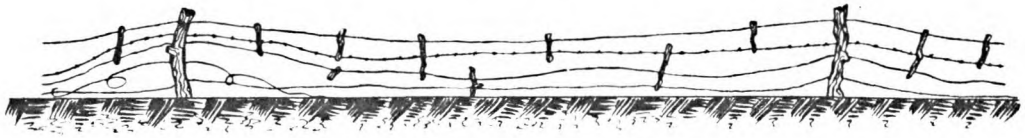
CAMINOS

CONSTRUIDOS POR LOS CONSORCIOS CAMINEROS

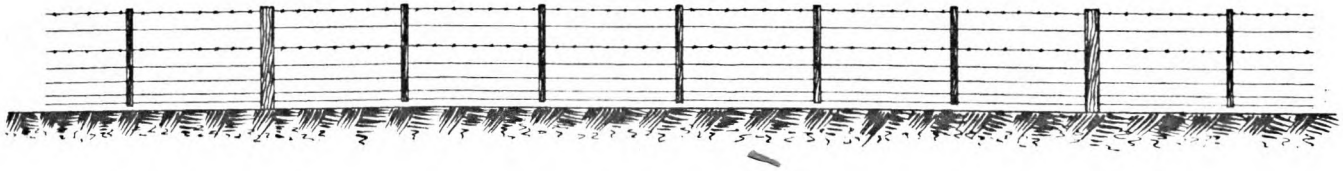


ALAMBRADOS

DESHECHOS: 859.000 m.



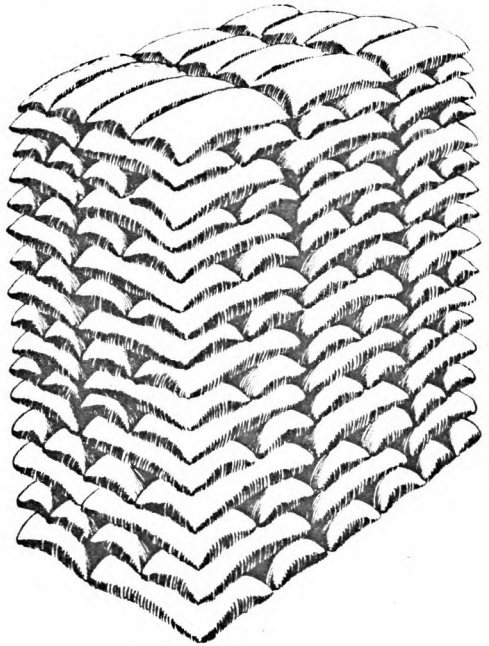
CONSTRUIDOS: 1.134.000 m.
(Sin contar construido por los colonos)



COLONIA SANTA MARIA

COSECHA 1938 - 1939

PRODUCCION



TRIGO
6984 ton.

AVENA
1322 ton.

CEBADA
1737 ton.

CENTENO
704 ton.

ALPISTE
17 ton.

COLONIA "SAN FRANCISCO"
COSECHA 1938-39 PRODUCCION

TRIGO 1339 ton

AVENA 1051 ton

LINO 313 ton

CEBADA 249 ton

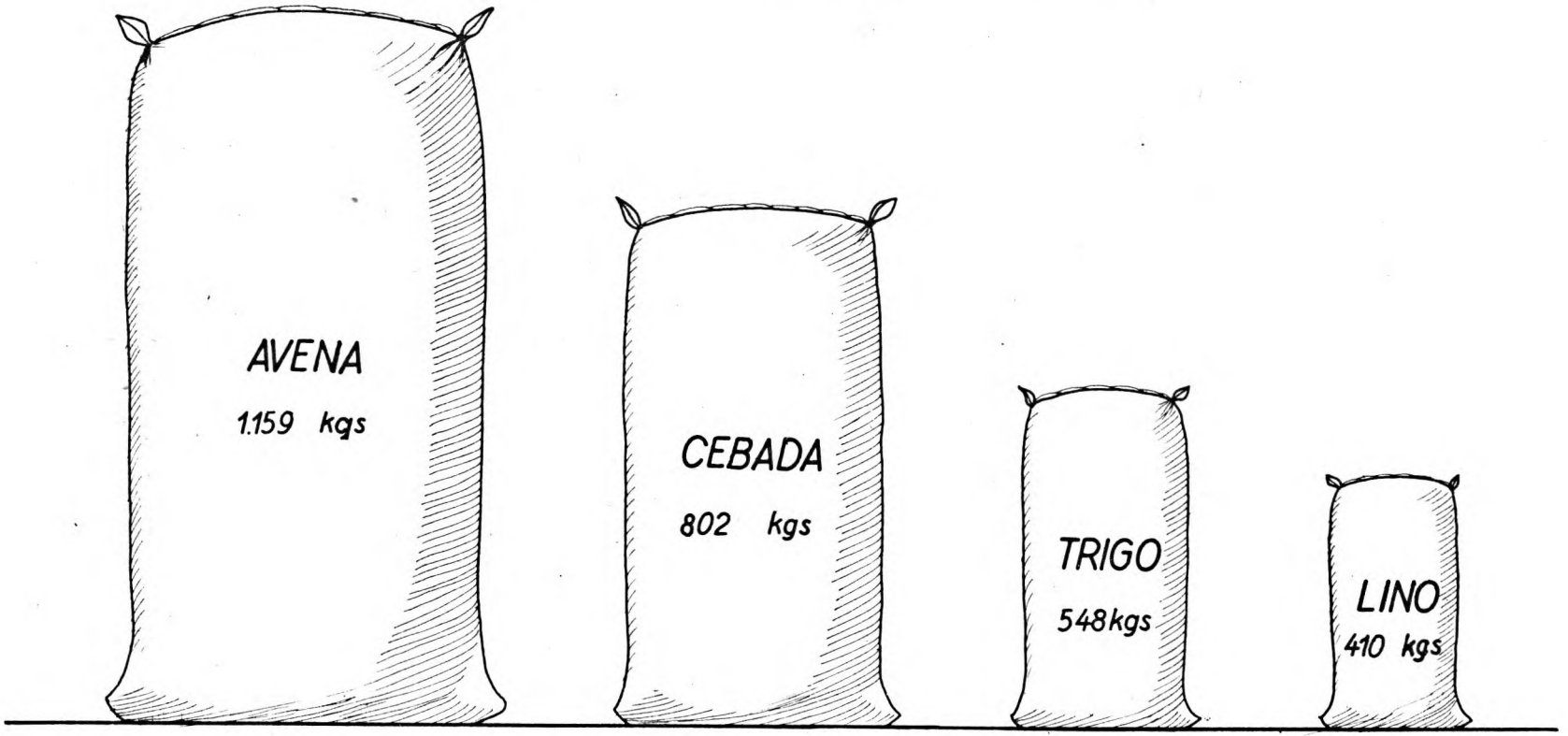
COLONIA SANTA MARIA

COSECHA 1938-1939

RENDIMIENTO Ha.

COLONIA SAN FRANCISCO

COSECHA 1938–39 RENDIMIENTO Ha.



CAPITULO XVI

CONSEJO DE VIALIDAD

La Plata, julio 5 de 1939.

En el transcurso del año 1938, el Consejo de Vialidad ha realizado 54 sesiones ordinarias, despachando 458 expedientes de obras, 106 expedientes sobre instalación de peones camineros, con sus correspondientes equipos, 103 de expropiaciones, 68 certificados de obras realizadas, 28 consorcios sobre arreglos de caminos, 29 expedientes sobre apertura y traslado de pasos a nivel, 14 de multas y 208 de mero trámite, habiéndose registrado una entrada de 1.706 expedientes, de los cuales fueron tratados y despachados por el Consejo 1.083 y el resto por resoluciones de la Presidencia, facultada al efecto. Se remitieron además durante el curso de dicho año 93 notas, y se han proyectado modificaciones al artículo 9º del Decreto Reglamentario de la Ley Orgánica de Obras Públicas, y al Decreto sobre Contribución de Mejoras, para hacer, en virtud del mayor plazo de pago y su equitativa distribución, menos gravoso el impuesto para el propietario.

El detalle de los mencionados expedientes, que comprenden proyectos por Ayuda Federal, Plan de 70 millones, obras realizadas por pedidos de precios, administración, licitaciones privadas, consorcios con municipalidades, entidades vecinales, creaciones de peones camineros, pagos de cuentas a los ferrocarriles, valor de las expropiaciones, etcétera, se hallan en el capítulo de la Dirección de Vialidad.

CAPITULO XVII

DIRECCION DE VIALIDAD

PROYECTOS DE OBRAS PREPARADOS PARA EJECUTAR CON FONDOS DE AYUDA FEDERAL Y PLAN DE 70.000.000 REMITIDOS A LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD.

			Con un presupuesto de $ m/n
Enero	—	Proyectos elevados	—
Febrero	2	» »	631.202,69
Marzo	—	» »	—
Abril	—	» »	—
Mayo	1	» »	175.453,19
Junio	1	» »	66.570,07
Julio	13	» »	20.100.680,31
Agosto	1	» »	745.351,33
Septiembre	—	» »	—
Octubre	4	» »	2.482.497,18
Noviembre	—	» »	—
Diciembre	—	» »	—
Total	22	Proyectos elevados	24.824.497,18

PROYECTOS DE OBRAS APROBADOS POR LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD DURANTE EL AÑO 1938

Importe de los presupuestos y su afectación provisoria

MESES	APROBADOS	PRESUPUESTO $ m/n	AFECTACION PROVISORIA $ m/n
Enero	—	—	—
Febrero	2 Proyectos	282.911,25	137.390,55
Marzo	2 »	1.745.616,70	1.578.699,50
Abril	—	—	—
Mayo	—	—	—
Junio	—	—	—
Julio	2 Proyectos	631.202,69	613.701,37
Agosto	7 »	8.129.703,45	6.311.974,39
Septiembre	2 »	641.058,49	598.763,58
Octubre	—	—	—
Noviembre	—	—	—
Diciembre	—	—	—
Totales	15 Proyectos	11.430.492,58	9.240.529,39

Son 15 proyectos con un presupuesto de 11.430.492,58

Y que afectan provisioriamente los fondos de Ayuda Federal 9.240.529,39

CONTRATOS ELEVADOS A LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD DURANTE EL AÑO 1938

			$ m/n
Enero	3	Elevados con un importe de	119.022,07
Febrero	4	» » »	215.507,61
Marzo	5	» » »	260.623,05
Abril	4	» » »	283.841,44
Mayo	3	» » »	113.388,28
Junio	3	» » »	2.364.679,67
Julio	4	» » »	1.262.418,54
Agosto	—	» » »	—
Septiembre	1	» » »	145.025,86
Octubre	3	» » »	106.267,86
Noviembre	2	» » »	255.486,89
Diciembre	—	» » »	—
Total	32	Elevados con un importe de	5.126.261,27

CONTRATOS DE OBRAS APROBADOS POR LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD DURANTE EL AÑO 1938

Importe de los contratos y su afectación definitiva

MESES	Contratos	IMPORTE $ m/n	Afectación definitiva $ m/n
Enero	—	—	—
Febrero	3	465.022,07	464.567,05
Marzo	5	216.753,92	216.753,92
Abril	3	163.607,70	163.607,70
Mayo	2	47.190,76	44.127,90
Junio	3	113.387,91	76.736,40
Julio	3	2.364.679,07	696.773,70
Agosto	4	1.288.466,73	719.920,08
Septiembre	2	148.510,87	148.510,87
Octubre	—	—	—
Noviembre	—	—	—
Diciembre	1	145.025,86	106.905,—
Total	26	4.952.644,89	2.637.902,62

CERTIFICADOS ABONADOS POR LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD A LOS CONTRATISTAS ADJUDICATARIOS DE OBRAS DURANTE EL AÑO 1938.

			$ m/n
Enero	39	Certificados con un importe de	817.695,50
Febrero	34	» » »	401.963,50
Marzo	47	» » »	1.323.496,50
Abril	34	» » »	769.576,—
Mayo	27	» » »	545.123,50
Junio	39	» » »	1.056.187,50
Julio	25	» » »	678.763,—
Agosto	28	» » »	340.255,50
Septiembre ...	38	» » »	808.735,50
Octubre	18	» » »	420.417,50
Noviembre ...	26	» » »	830.548,—
Diciembre ...	19	» » »	723.790,—
Total	374	Certificados con un importe de	8.716.552,—

DEPOSITOS EFECTUADOS POR LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD EN EL BANCO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES A LA ORDEN DE LA TESORERIA GENERAL EN LA CUENTA «FONDO DE VIALIDAD».

Sumas depositadas en concepto de:

2 % Inspección. — La Dirección Nacional de Vialidad de acuerdo con el artículo 27 de la Ley 11.658 deposita en cuenta especial del Banco de la Provincia, el 2 % del importe de las obras ejecutadas.

Materiales. — Suministrados a los contratistas de obras de Ayuda Federal, por la Provincia.

Fletes. — Abonados por la Provincia, correspondientes a transportes de materiales de obras que se construyen con fondos de Ayuda Federal. Todos estos rubros son deducidos oportunamente de los certificados que se expiden a favor de las empresas constructoras.

A continuación se detalla el importe de los depósitos arriba mencionados:

	Importe total $ m/n	Importe 2 % $ m/n	Materiales $ m/n	Fletes $ m/n
Enero	30.431,79	16.353,91	74,—	14.003,88
Febrero	13.050.12	8.039,27	158,37	4.852,48
Marzo	43.985,62	26.469,93	180,—	17.335,69
Abril	20.691,16	15.391,52	—	5.279,64
Mayo	19.352,39	10.902,47	1.759,69	6.690,23
Junio	31.886,48	21.123,75	277,62	10.485,11
Julio	15.843,58	13.575,26	949,43	1.318,89
Agosto	14.577,98	6.805,11	—	7.772,87
Septiembre	47.784,09	16.174,71	1.168,48	30.440,90
Octubre	42.428,06	8.408,35	—	34.019,71
Noviembre	25.418,70	16.610,96	1.907,31	6.900,43
Diciembre	106.332,41	14.475,80	—	91.856,61
Total	411.762,38	174.331,04	6.474,90	231.756,44

ESTADO DE LOS CAMINOS DE HORMIGON AL 31 DE DICIEMBRE DE 1938

Terminados, 10; longitud en metros, 145.741,80; importe ejecutado, pesos 5.480.409,06 moneda nacional; precio promedio por kilómetro, pesos 37.603,55 moneda nacional.

En construcción, 7; longitud en metros, 210.545,33; importe contratado, pesos 9.816.753,81 moneda nacional; precio promedio por kilómetro, pesos 46.625,38 moneda nacional.

En trámite, 21; longitud en metros, 916.580,81; importe presupuestado, pesos 32.860.477,06 moneda nacional; precio promedio por kilómetro, pesos 35.851,18 moneda nacional.

Total de pavimento de hormigón, 38; longitud en metros, un millón 272.867,94; importe presupuesto, 48.157.639,93 moneda nacional; precio promedio por kilómetro, pesos 37.833,99 moneda nacional.

ESTADO DE LOS CAMINOS DE TIERRA AL 31 DE DICIEMBRE DE 1938

Terminados, 22; longitud en metros, 1.214.536; ejecutado, pesos 1.273.981,63 moneda nacional; precio promedio por kilómetro, pesos 1.048,95 moneda nacional.

En construcción, 16; longitud en metros, 576.684,50; contratadas, pesos 818.793,04 moneda nacional; precio promedio por kilómetro, pesos 1.419,83 moneda nacional.

GRAFICO SOBRE AFECTACION DE FONDOS DE LA AYUDA FEDERAL

REFERENCIAS:

- Presupuestos.
- Contratos.
- Afectación Definitiva.
- Importe Certificados Pagados.

IMPORTES AL 31 DE DICIEMBRE DE 1937

IMPORTES AL 31 DE DICIEMBRE DE 1938

$ 70.186.783,27

$ 46.149.235,88

$ 38.889.227,27

$ 33.691.936,50

$ 31.446.556,94

$ 28.462.781,00

$ 27.429.752,00

$ 18.713.200,00

F J O	F J O	F J O	F J O	F J O	F J O	F J O	F J O	F J O	F J O
1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
$ 5.368.642	$ 6.135.286	$ 6.646.306	$ 7.641.848,70	$ 7.958.515,70	$ 8.685.715				
DIST. DEFINITIVA	DIST. DEFINITIVA	DIST. DEFINITIVA	DIST. DEFINITIVA	DIST. PROVISORIA	DIST. PROVISORIA				

AYUDA FEDERAL. — LICITACIONES

AÑO 1938

MES	Licitaciones realizadas	Licitaciones anuladas o desiertas	Licitaciones aprobadas	Propuestas presentadas	Propuesta más baja	Propuesta más alta	Promedio rebaja	Promedio proponentes por licitación
Enero	3	2	1	2	+ 6,21	+ 6,85	+ 6,53	0,66
Febrero	3	—	3	9	—10,—	+32,90	+ 2,90	3,—
Marzo	5	—	5	14	—17,05	+23,—	+ 6,—	2,80
Abril	1	—	1	9	—26,75	— 8,16	—14,03	9,—
Mayo	1	—	1	3	— 8,22	+ 9,10	— 1,11	3,—
Junio	—	—	—	—	—	—	—	—
Julio	3	—	3	10	—20,—	+ 4,80	— 8,44	6,33
Agosto	2	—	2	14	—23,—	+ 4,—	— 9,17	7,—
Septiembre	3	—	3	12	—21,20	+10,—	—10,76	4,—
Octubre	—	—	—	—	—	—	—	—
Noviembre	1	—	1	9	—23,50	—14,36	—19,86	9,—
Diciembre	3	—	3	10	— 1,77	+13,40	+ 7,31	3,33
Totales	25	2	23	101				2,09

En trámite, 8; longitud en metros 219.592; presupuesto, pesos 1.854.812,29 moneda nacional; precio promedio por kilómetro, pesos 8.446,63 moneda nacional.

Total caminos de tierra, 46; longitud en metros, 2.010.812,50; presupuesto, pesos 3.947.586,96 moneda nacional; precio promedio por kilómetro, pesos 1.963,18 moneda nacional.

ESTADO DE LOS PUENTES AL 31 DE DICIEMBRE DE 1938

Terminados, 658; metros de luz, 880,79; importe ejecutado, pesos 808.407,06 moneda nacional; precio promedio por metro de luz, pesos 917,82 moneda nacional.

En construcción, 507; metros de luz, 989,17; contrato, pesos 931.869,07 moneda nacional; precio promedio por metro de luz, pesos 942,07 moneda nacional.

En trámite, 1.268; metros de luz, 1.665,05; presupuesto, pesos 2.033.753,72 moneda nacional; precio promedio por metro de luz, pesos 1.221,43 moneda nacional.

Total puentes, 2.433; metros de luz, 3.535,01; presupuesto, pesos 3.774.029,85 moneda nacional; precio promedio por metro de luz, pesos 1.067,61 moneda nacional.

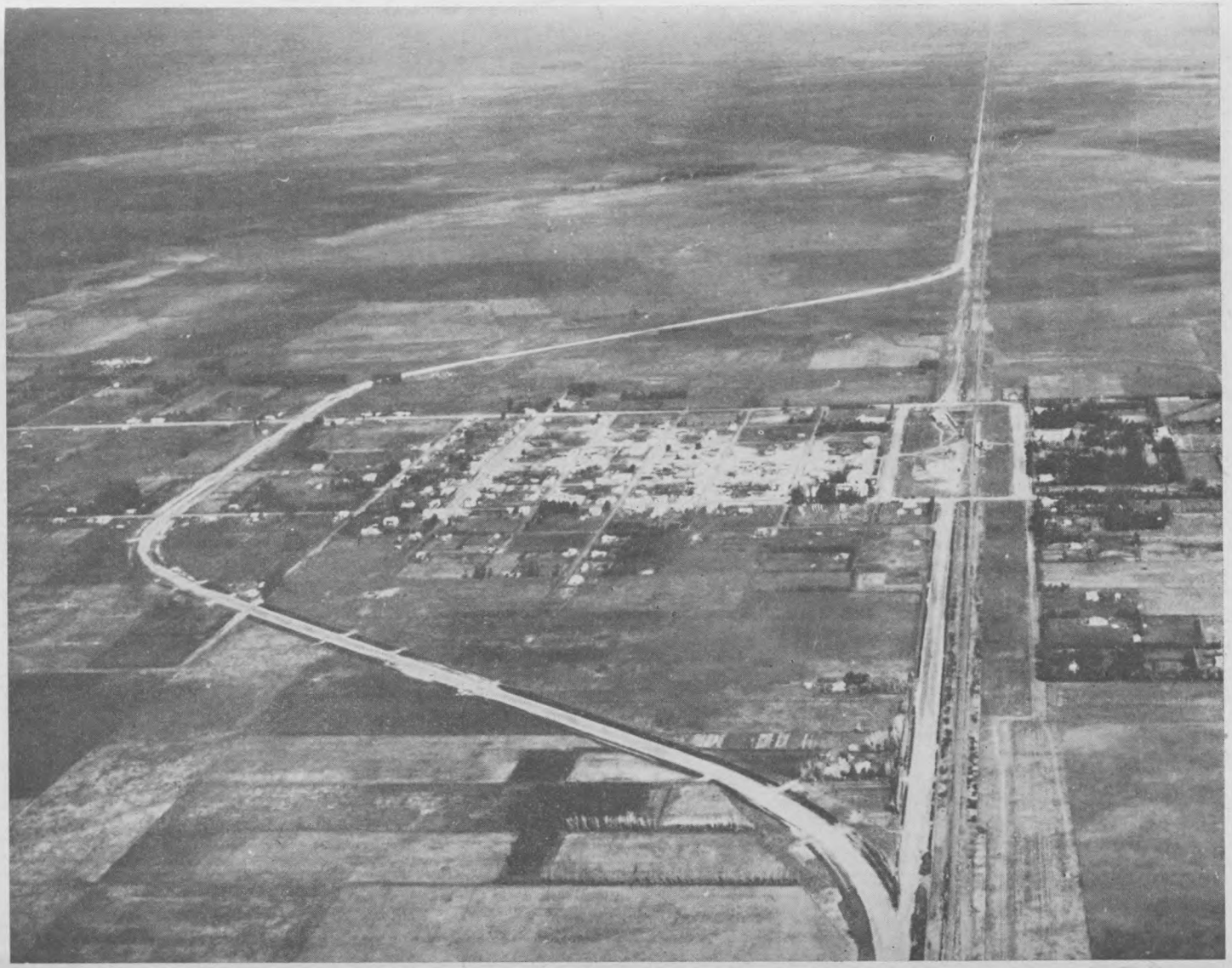
ESTADO DE LOS ALCANTARILLADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1938

Terminados, 71; metros de luz, 2.070,03; importe ejecutado, pesos 2.254.662,39 moneda nacional; precio promedio por metro de luz, pesos 1.089,19 moneda nacional.

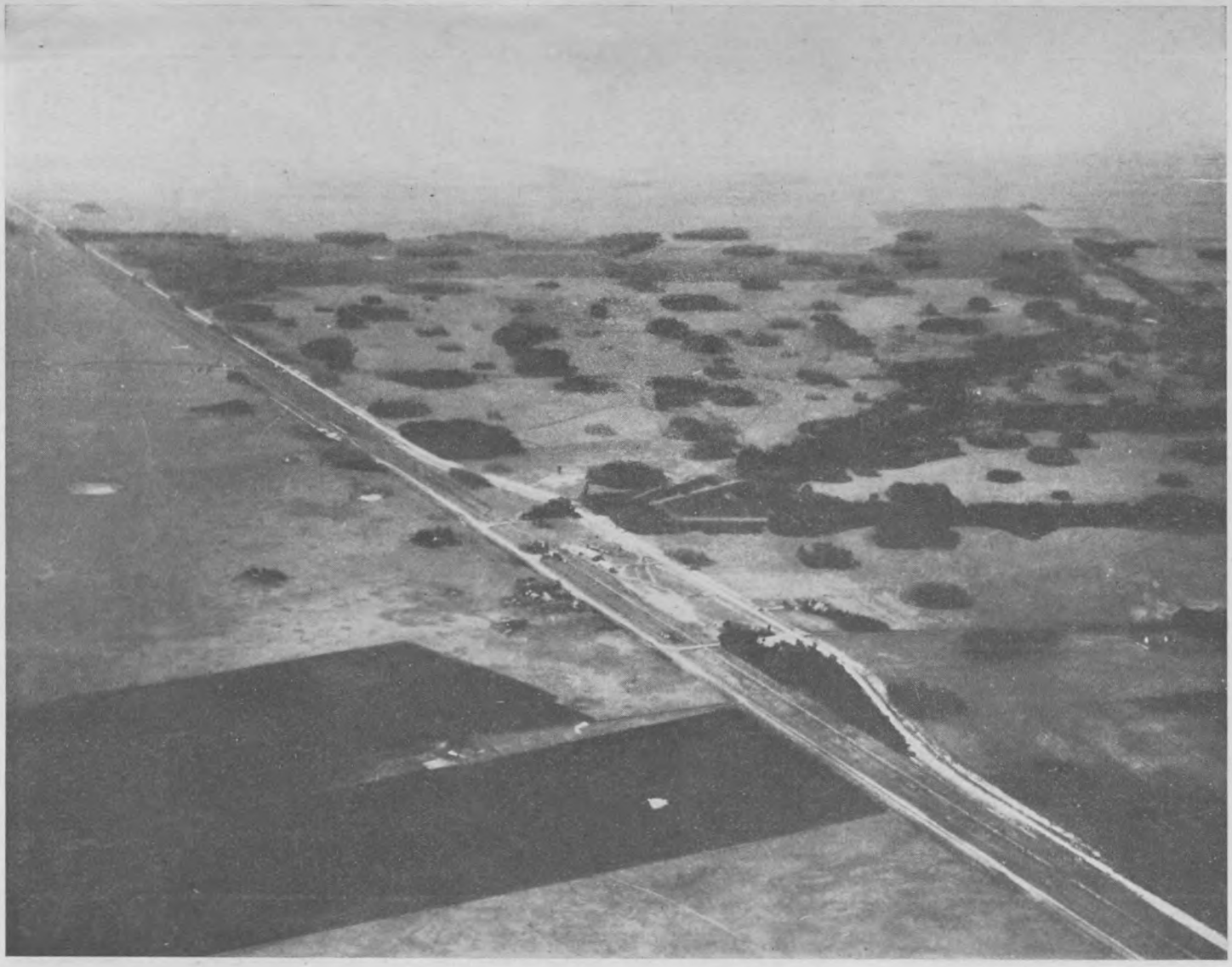
En construcción, 70; metros de luz, 995,40; importe ejecutado, pesos 1.130.202,17 moneda nacional; precio promedio por metro de luz, pesos 1.135,43 moneda nacional.

En trámite, 29; metros de luz, 617,40; importe ejecutado, pesos 1.377.138,50 moneda nacional; precio promedio por metro de luz, pesos 2.230,54 moneda nacional.

Total puentes, 170; metros de luz, 3.682,83; importe ejecutado, pesos 4.762,009,06 moneda nacional; precio promedio por metro de luz, pesos 1.293,03 moneda nacional.



CAMINO DOLORES - MAR DEL PLATA: PAVIMENTACION. — Fotografía aérea del pueblo de Pirán en la que pueden apreciarse curvas espirales construídas en este camino y que pueden ser tomadas a una velocidad de 120 kilómetros



CAMINO DOLORES - MAR DEL PLATA: PAVIMENTACION. — Estación Camet. Fotografía de curva y contracurva

Ciudad de Dolores. Vista aérea de la curva espiral construída en dicha ciudad

Acceso a la ciudad de Mar del Plata. Vista aérea de un Rond - point construído en el Parque Camet

CAMINO DOLORES - MAR DEL PLATA: PAVIMENTO

Tres vistas del pavimento terminado

Se han construído en este camino 109.174 metros cuadrados de pavimento de hormigón armado. Se construyeron además en esta obra cuatro puentes, con una luz total de ochenta y seis metros

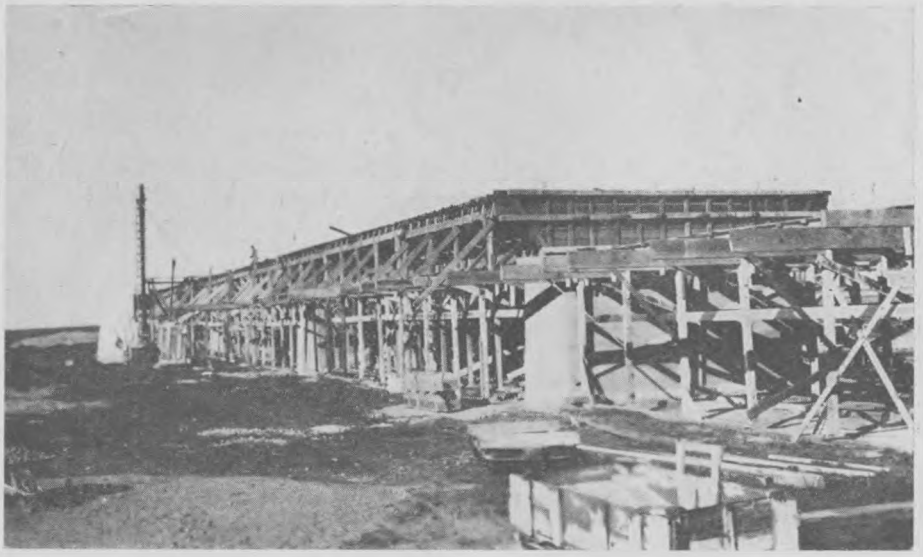
OBRA Nº 352 — GENERAL BELGRANO - PILA: PUENTE SOBRE RIO «SALADO»

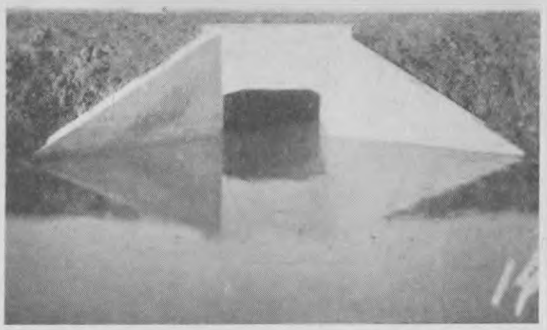
Detalle de la construcción del puente de hormigón armado, en cuatro tramos de 15 metros de luz, sumando en conjunto 60 metros de luz

OBRA Nº 380 — TANDIL - RAUCH: PUENTE SOBRE ARROYO «LANGUEYU»

Puente de metal corrugado construído sobre el arroyo «Langueyú», con una luz total de 4,87 metros

OBRA Nº 203 — PILA - LEZAMA: CONSTRUCCION CAMINO: PUENTE SOBRE RIO «SALADO»





Construído en hormigón armado, luz 240 metros. Modelo de una de las veintitrés alcantarillas construídas en este mismo camino, con una luz total de 42,30 metros

OBRA Nº 307 — BAHIA BLANCA - TORNQUIST: OBRAS DE ARTE

Modelo de uno de los tres puentes construídos en este camino, cuya luz en conjunto suma cincuenta y siete metros

OBRA Nº 242 — PIERES - LAS NUTRIAS: MOVIMIENTO DE TIERRA

Camino de una longitud de 41,5 kilómetros en el cual se construyeron terraplenes con un movimiento de tierra de 150.780 metros cúbicos

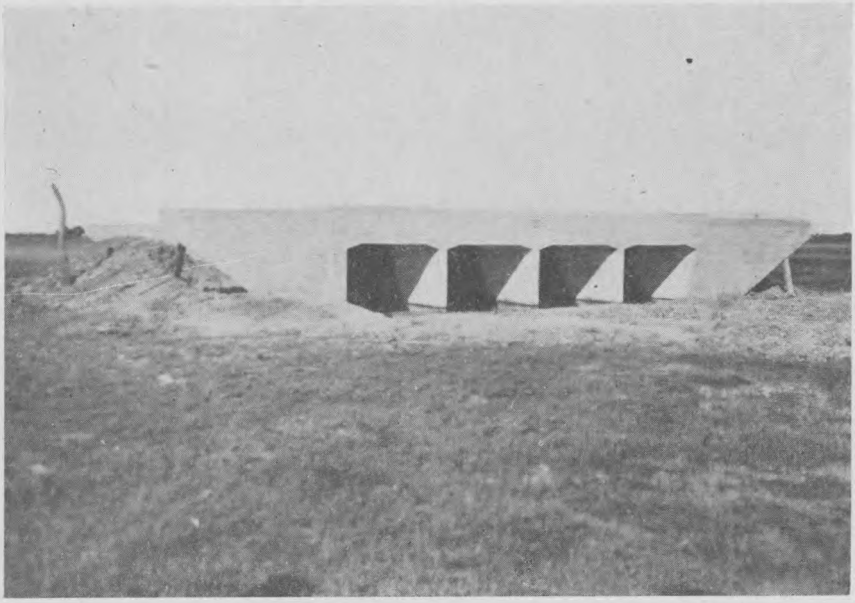
OBRA Nº 258 — BRAGADO - V. DE MAYO: ALCANTARILLADO

Modelo de una de las cuarenta y ocho alcantarillas, con una luz total de 45,40 metros, construídas en este camino

OBRA Nº 341
RAMALLO - GOBERNADOR CASTRO: PUENTE Y ALCANTARILLADO

Se construyeron dos puentes de hormigón armado, con una luz total de 75 metros. Además se construyeron once alcantarillas, con una luz de 16 metros total

OBRA Nº 212 — BOULOGNE - BANCALARI: OBRAS BASICAS



Fotografía de una de las siete alcantarillas construídas en este camino, sumando en total treinta y ocho metros de luz

OBRA Nº 323
BAHIA BLANCA - PRINGLES: PUENTE SOBRE ARROYO «SAUCE GRANDE»

Puente en arco construído en hormigón armado, con una luz de 51,60 metros.

OBRA Nº 385 — TANDIL - NECOCHEA: PUENTE SOBRE EL ARROYO «EL PUENTE»

Puente de hormigón armado de quince metros de luz, construído en esta obra

OBRA Nº 374—PASSO - MADERO A C. FREYRE: MEJORAMIENTO

La longitud de este camino es de 82,2 kilómetros y se construyó en él un abovedamiento como el de la fotografía, en todo su recorrido

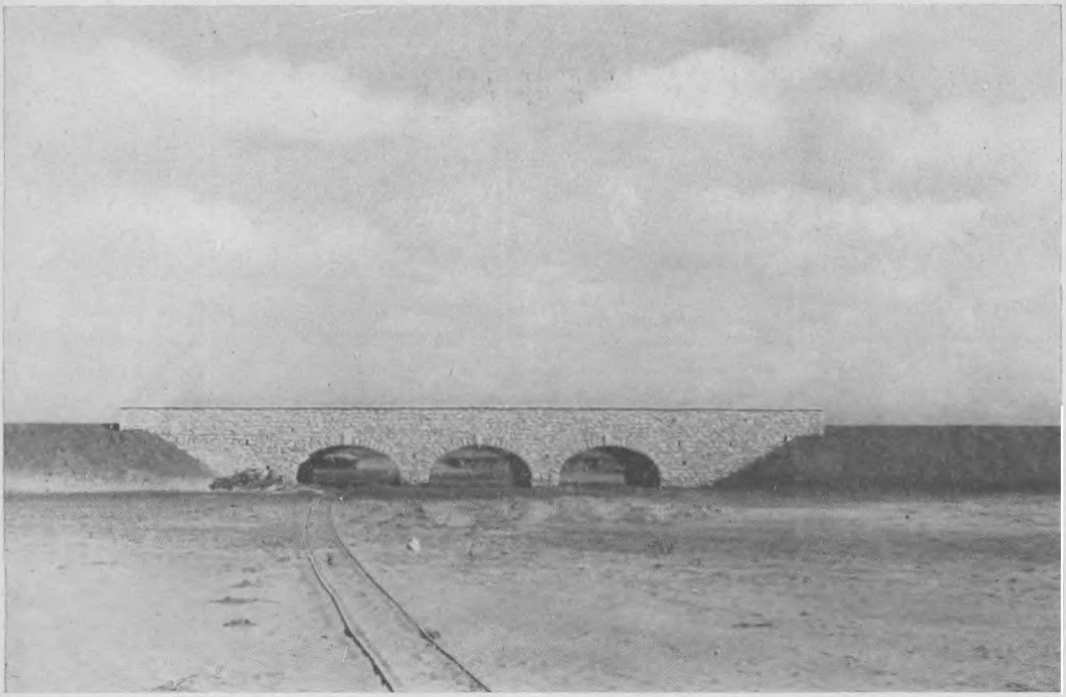
OBRA Nº 358—MARCELINO UGARTE - LOS ANGELES - SAN NICOLAS - ARRECIFES: ALCANTARILLADO

Modelo de una de las alcantarillas construídas en este camino, cuya luz total es de 64,25 metros

OBRA Nº 292 — CASBAS - CARHUE A INGENIERO THOMPSON - SALLIQUELO - SAN FERMIN - SATURNO: MEJORAMIENTO

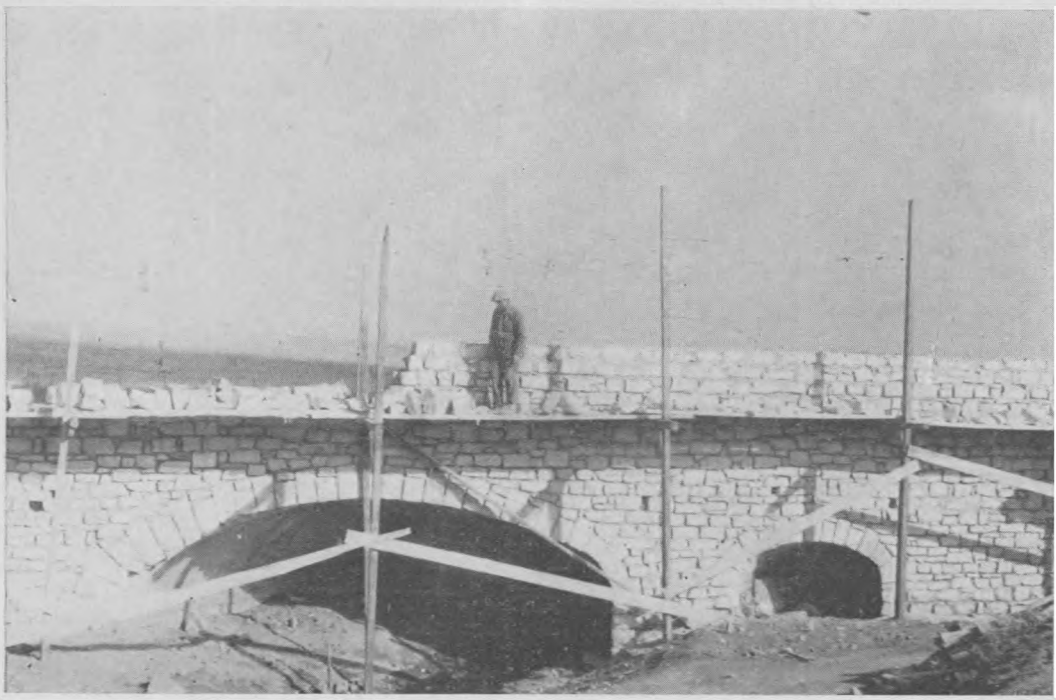
Vista del mejoramiento construído en este camino, cuya longitud es de 210,9 kilómetros, abovedándose 91,4 kilómetros

OBRA Nº 387 — ARROYO «DURAZNO», CERCA DE MIRAMAR



Camino de Mar del Plata a Miramar, por la costa. Progr. 0.280

OBRA Nº 387 — ARROYO «LOBERIA»



Camino Mar del Plata a Miramar, por la costa. Progr. 21.150

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

OBRAS DE AYUDA FEDERAL

Terminadas desde el 20 de febrero de 1938 a febrero 20 de 1939

Nº de orden	Fecha terminación	DENOMINACION	Importe ejecutado	CARACTERISTICAS DE LA OBRA	Nº de Ayuda Federal
	1938				
1	Febrero 24	Tandil - Rauch: Puente sobre arroyo Langueyú	14.352,92	Puente de metal corrugado: 4,87 mts. de luz	380
2	Febrero 26	Bahía Blanca - Pringles: Puente sobre arroyo Sauce Grande	135.444,58	Puente de hormigón armado 51,60 de luz. Movimiento de tierra 7.222 m³.	323
3	Febrero 20	Verónica - Base Aero Naval: Conglomerado calcáreo	279.095,11	Longitud 15.946 metros. Movimiento tierra 45.875 metros; conglomerado 95.675 m².	133
4	Febrero 20	Chacabuco - Irala: Puente sobre Río Salado	83.690,61	Hormigón armado; 60 metros de luz; movimiento tierra 1.506 metros.	367
5	Marzo 1º	San Cayetano - Energía: Puente sobre arroyo Zabala	32.565,63	Puente de hormigón armado 15 metros de luz	334
6	Marzo 3	General Belgrano - Pila: Puente sobre el Río Salado	62.333,24	Puente de hormigón armado; luz 60 metros; movimiento de tierra 1.723 m³.	352
7	Marzo 4	Puan - Cantera Fiscal: Macadam bituminoso	127.126,91	Longitud 3.400 metros; movimiento tierra 871 metros; macadam 20.318 m².	228
8	Abril 1º	Mercedes - Navarro: Mercedes - Williams: Mejoramiento	19.617,09	Long. 7.575 mts.; mov. tierra 30.669 m³.	245
9	Abril 7	Campana - Exaltación de la Cruz: Alcantarillado	13.866,63	3 alcantarillas; 14 metros de luz; movimiento tierra 2.639 m³.	368
10	Abril 20	Berisso - Los Talas - La Balandra: Pavimentación	412.707,36	Longitud 15.633 metros; 2 puentes 25 metros de luz; calzada 88.790 m².	217
11	Abril 30	Estomba - Tornquist: Mejoramiento	68.168,12	Long. 47.300; mov. tierra 73.089 m³.	288
12	Mayo 3	Tornquist - Chasicó: Mejoramiento	63.793,47	Long. 49.389 mts.; mov. tierra 77.341 m³.	364
13	Mayo 14	Corazzi - Victorino de la Plaza: Abovedado	20.894,58	Abovedado en una longitud de 71.670 metros.	224
14	Mayo 18	Rauch - Ayacucho: Puente sobre arroyos Langueyú y Pantanoso	63.088,15	Hormigón armado, 2 puentes luz 46 metros; movimiento tierra 14.158 m³.	345
15	Mayo 23	Pila - Lezama: Construcción camino 34	346.077,27	Longitud 30.000 metros; puente hormigón 240 metros de luz.	203
16	Mayo 31	Azul - Tapalqué: Obra de arte	170.977,65	Longitud 50.100 metros; puente hormigón 45 metros luz; 121 alcantarillas 196,90 de luz.	240
17	Junio 7	Lincoln - Bermúdez: Mejoramiento	43.203,85	Long. 26.321; mov. tierra 106.375 m³.	306

Nº de orden	Fecha terminación	DENOMINACION	Importe ejecutado	CARACTERISTICAS DE LA OBRA	Nº de Ayuda Federal
	1938				
18	Junio 21	Touring Club (Camino «Centenario»): Pavimentación	1.115.288,25	Longitud 19.114 metros; pavimento hormigón 109.174 m². ; 4 puentes 86 metros de luz.	216
19	Junio 3	Roque Pérez - La Reforma: Puente sobre arroyo Saladillo	85.811,64	Hormigón armado; 7 tramos 15 metros de luz; luz total 105 metros.	339
20	Junio 21	Bragado - 25 de Mayo: Mejoramiento	53.049,13	Long. 29.783 mts.; mov. tierra 150.137 m³.	259
21	Junio 28	Marcelino Ugarte - Los Angeles: Alcantarillado	68.758,17	Long. 99.230 metros; 59 alcant. luz 64,25.	358
22	Junio 30	Azul - Siempre Amigos: Las Flores - Shaw: Mejoramiento	110.362,91	Long. 59.000 mts.; mov. tierra 262.928 m³.	310
23	Julio 20	Azul - Siempre Amigos: Las Flores - Shaw: Alcantarillado	67.672,85	Longitud 59.000 metros; movimiento tierra 6.639 metros; 75 alcantarillas 105 mts. luz.	319
24	Julio 31	Marcelino Ugarte - Los Angeles: Mejoramiento	137.448,78	Long. 99.230; mov. tierra 248.367 m³.	357
25	Agosto 7	Tandil - Necochea: Puente sobre arroyo «E Puente»	24.927,60	Puente hormigón armado 15 metros de luz.	385
26	Agosto 22	Coronel Vidal - Balcarce: Puente sobre arroyo Grande	56.910,56	Puente hormigón armado 15 metros de luz; movimiento de tierra 9.140 m³.	379
27	Agosto 30	Ramallo - Gobernador Castro: Puente y alcantarillado	94.301,42	Longitud 26.539 metros; 2 puentes 60 metros de luz; 11 alcantarillas 16 metros de luz	341
28	Agosto 31	Azul - Tapalqué: Construcción camino	225.896.38	Long. 54.750; mov. tierra 476.339 m³.	204
29	Setiembre 7	Mar del Plata - Acceso al Puerto y Parque «Camet»: Pavimentación	572.640,00	Longitud 9.780 metros; pavimento 68.638 m². ; 3 puentes 26 metros de luz.	330
30	Setiembre 8	Camino Costanero del Sud: Alcantarilla sobre arroyo Vivoratá	7.404,29	Alcantarillas hormigón armado 12 mts. de luz.	393
31	Setiembre 9	Coronel Pringles - Indio Rico: Puente sobre arroyo Pillahuincó	42.453,29	Puente de hormigón armado 31,36 metros de luz; movimiento tierra 7477 m³.	366
32	Setiembre 16	Trenque Lauquen - General Villegas: Abovedado	34.305,00	Abovedado en una longitud de 21.350 metros.	369
33	Octubre 10	Dorrego - Monte Hermoso: Puente sobre arroyo «Sauce Grande»	66.634,65	Puente hormigón armado, 3 tramos, 15 metros de luz cada uno.	343
34	Octubre 14	Tandil - Necochea: Alcantarillado	12.728,66	Longitud 24.000 metros, 3 alcantarillas con luz total de 12,84 metros.	384
35	Octubre 15	Matanza - Avenida Campana: Pavimentación	70.593,77	Long. 1.260 metros; hormigón 7.864,00 m².	389
36	Octubre 15	Mercedes - San Andrés de Giles: Puente sobre arroyo Frías	33.035,33	Puente horm. armado de 30 mts. de luz total.	377
37	Octubre 16	Camino Cintura IVº Tramo (Capital Federal): Pavimento	645.749,32	Longitud 10.116 mts.; hormigón 81.917,95 m².	350

38	Noviembre 1º	La Plata - Magdalena: Conglomerado con riego asfáltico	304.814,70	Long. 19 Km.; pavimento 191.160,00 m².	163
39	Noviembre 2	Juárez - Necochea: Alcantarillado	52.283,02	Longitud 64.100 metros; 67 alcantarillas con una luz total de 60,60 metros.	375
40	Noviembre 1º	San Francisco Bellocq - Claromecó: Puente sobre arroyo «Claromecó»	55.298,42	Puente horm. arm., 4 tramos, 15 mts. luz c|u.	344
41	Noviembre 10	Matanza - Avenida San Martín: Pavimentación	324.412,58	Longitud 6.410 mts.; hormigón 41.503 m².	381
42	Noviembre 15	Sierra Chica - Coronel Miñana: Mejoramiento	33.474,87	Longitud 5.293 metros; movimiento de tierra 30.529,00 m³.	372
43	Noviembre 21	Deferrari - Santa Marina - Energía: Mejoramiento	40.922,82	Longitud 30.900 metros; movimiento de tierra 95.462,15 m³.	253
44	Noviembre 25	Corazi - Carhué: Mejoramiento	41.394,14	Long. 141.589 mts.; alambrados 12.368 mts.	327
45	Noviembre 30	Coronel Pringles - Bahía Blanca: Puente sobre arroyo «Las Mostazas»	30.788,95	Puente horm. arm.; 15 metros luz total.	373
46	Diciembre 17	Merlo - Las Heras - Cañuelas: Puente y alcantarillado	28.148,60	Puente 15 metros de luz; 18 alcantarillas con 14,10 de luz total.	342
47	Diciembre 23	San Antonio de Areco - Uriburu: Puente sobre el rio «Areco»	81.540,48	Puente horm. arm., luz 25 metros total.	304
48	Diciembre 25	Madero - Passo - Coronel Freire: Mejoramiento	30.229,75	Long. 82.200 metros; abovedado 82.200 mts.	374
49	Diciembre 29	Lobería-Las Nutrias: Puentes y alcantarillado	77.673,08	Longitud 25.135 metros; puente hormigón; 3 tramos luz total 35 metros.	376
50	Noviembre 21	Dolores - Mar del Plata: III tramo pavimento	2.428.989,88	Longitud 45.083 metros; pavimento 273.283 metros cuadrados; 31 puentes, luz 574,20 m.	180
51		Dolores - Mar del Plata: IV tramo pavimentación	2.517.349,71	Longitud 48.600 mts.; pavimento 309.602 m². 7 puentes, luz 185 metros.	172
52		Dolores - Mar del Plata: II tramo pavimentación	2.846.130,70	Longitud 52.517 mts.; pavimento 371.985 m².; 27 puentes, luz 375 metros.	206
53		Dolores - Mar del Plata: I tramo pavimentación	2.959.924,69	Longitud 52.080 mts.; pavimento 310.728 m².; 24 puentes, luz 120 metros.	207
	1939				
54	Enero 13	Necochea - Mar del Plata - Balcarce: Puente y alcantarillado	40.467,58	Longitud 15.100 metros; 2 puentes, 15 metros de luz; 12 alcantarillas 19,75 metros de luz.	386
55	Enero 14	Calle 44 - Estación y pueblo de Abasto: Macadam	60.296,06	Longitud 4.370 metros; macadam 26.500 metros; movimiento tierra 4.370 m³.	382

En el período comprendido entre el 20 de febrero de 1938 y 20 de febrero de 1939 se terminaron 55 obras, con un importe de $ 17.396.205,55 moneda nacional. Estas obras comprendían la construcción de 122 puentes con una luz total de 2.490 metros y un importe de $ 2.418.418,09 moneda nacional; 939 alcantarillas, con una luz total de 1.320 metros y un importe de $ 1.245.571,96 moneda nacional. Mejoramiento en una longitud de 874,4 kilómetros, con un importe de $ 1.045.927,93 moneda nacional; 303,5 kilómetros de caminos pavimentados, con un importe de $ 12.686.287,57 moneda nacional.

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

OBRAS DE AYUDA FEDERAL. — En construcción

Nº de orden	Fecha replanteo	DENOMINACION	Importe contratado	CARACTERISTICAS DE LA OBRA	Nº de Ayuda Federal
	1938				
1	Setiembre 14	Mar del Plata - Miramar: Mejoramiento	67.281,80	Long. 39.714 mts.; mov. tierra 107.244,02 mts.	299
2	Junio 21	Pehuajó - M. Cazón a Henderson - Albariño: Construcción camino	92.087,05	Longitud 94.822 metros; movimiento de tierra 176.244,77 m³.; 21 alcantarillas.	324
3	Abril 30	Navarro - Empalme Lobos: Alcantarillado ..	29.124,83	Longitud 21.500 metros; 34 alcantarillas con una luz total de 42,85 metros.	291
4	Octubre 23	Merlo - Las Heras a Las Heras - Cañuelas: Mejoramiento	64.576,63	Longitud 39.254 metros; movimiento de tierra 68.974,08 m³.	331
5	Noviembre 20	Tres Arroyos - Cnel. Pringles: Mejoramiento	96.432,89	Longitud 57.450,00 metros; movimiento de tierra 120.249,00 m³.	360
6	Noviembre 20	Tres Arroyos - Cnel. Pringles: Alcantarillado	36.400,68	Longitud 57.450 metros; 39 alcantarillas con una luz total de 38,50 metros.	365
7	Noviembre 20	Hortensia - Bolívar: Mejoramiento	52.741,83	Longitud 18.850,00 metros; 24 alcantarillas con una luz total de 21,75 metros.	362
8	Enero 15	Galo Llorente - Gobernador Arias: Mejoramiento	31.138,17	Longitud 11.600 metros; movimiento de tierra 38.014,74 m³.	370
9	Enero 15	Camino Cintura Capital Federal - I Tramo: Pavimento	382.174,17	Longitud 7.011,00 metros; pav. 45.117,00 m².	354
10	Febrero 18	Nueve de Julio - Bolívar: Mejoramiento	37.347,84	Longitud 38.375 metros; 7 alcantarillas con luz total de 5,55 metros.	359
11	Marzo 3	Lobería - Las Nutrias: Mejoramiento	54.690,33	Longitud 25.135 metros; movimiento de tierra 92.592,26 m³.	353
12	Agosto 25	Colón - Rojas y Acceso Carabelas: Mejoramiento	54.611,68	Longitud 46.521 metros; movimiento de tierra 121.396,00 m³.	396
13	Julio 22	Pehuajó - Henderson: Macadam	157.196,60	Longitud 3.830 metros; macadam hidráulico 22.980,00 m².	274
14	Mayo 6	Miramar - Mar del Plata: Pavimentación ...	1.933.657,49	Longitud 33.084,33 metros; pavimento metros cuadrados 200.130,91; 6 puentes; luz total 134,40 metros; 47 alcantarillas con luz total de 61,40 metros.	387
15	Enero 14	Rojas - Colón - Acceso Carabelas: Alcantarillado	47.553,98	Longitud 46.521 metros; 43 alcantarillas; luz total 46,50 metros.	383
16	Junio 15	Necochea - Mar del Plata - Necochea - Balcarce: Mejoramiento	25.312,63	Longitud 15.100 metros; movimiento de tierra 27.665,84 m³.	378
17	Febrero 16	Juárez - Necochea: Mejoramiento	96.215,33	Longitud 64.200 metros; movimiento de tierra 156.253,02 m³.	356

Actualmente se encuentran en construcción 17 obras, con un importe contratado de $ 3.258.439,93 moneda nacional.

DIVISION TRAZADOS

Plan $ 70.000.000. — Ley 4540.

Durante este año la Oficina ha estado dedicada casi por completo al estudio de los caminos comprendidos en el Plan de pesos 70.000.000 (Ley 4540) en el terreno con 5 Comisiones de Estudios, las cuales con la colaboración prestada por las zonas, han estudiado 770 kilómetros.

En la Oficina se han ejecutado 1.235 kilómetros de proyecto, que comprende revisación, dibujo, cómputos métricos, presupuesto, memoria y elevación, por un importe de pesos 44.333.019 moneda nacional.

En el año 1938 se han licitado las siguientes obras comprendidas en el Plan: La Plata a Costa Sud, Mar del Plata a Necochea y Necochea a Juárez; que importan la suma de pesos 14.162.501,88 moneda nacional.

Para estas obras se ha adoptado el pavimento de hormigón armado de 3 metros de ancho decentrado con respecto al centro del terraplén, menos en el camino La Plata a Costa Sud, que por ser terraplén de 10 metros de ancho ya ejecutados, el pavimento de 3 metros se ha previsto en el centro del mismo y en el tramo comprendido entre el Puerto de Necochea y La Dulce que por ser de acceso al puerto de Necochea, se prevé pavimento de hormigón armado de 6 metros de ancho.

En los tramos Mar del Plata a Necochea y La Dulce a Juárez, se prevé el mejoramiento de 3 metros de ancho junto al pavimento de hormigón de 3 metros.

Los terraplenes de los caminos comprendidos en este Plan llevarán un recubrimiento de 30 centímetros de tierra seleccionada; los taludes serán de una inclinación suave, no se harán préstamos en las partes bajas, evitando con esto el estacionamiento de agua.

En la planilla número 1 se detallan los proyectos elevados.

SECCION URBANISMO

Esta Sección que funciona desde fines del año 1937, ha producido numerosos trabajos, colaborando directamente en los proyectos y en la ejecución de las obras.

Camino Miramar a Mar del Plata.

El presente camino que se desarrolla por la costa, será de características distintas de los otros caminos, ya en su trazado como en las obras de arte que serán de piedra de Mar del Plata y en arcos.

Se ha ejecutado un proyecto de urbanización previendo playas de estacionamiento para automóviles en los puntos que presenten buenas vistas sobre el mar, lugares adecuados para pic - nics, restaurantes y confiterías, reservas para la edificación y estaciones de servicios, etcétera.

Camino Dolores a Mar del Plata.

Se han propuesto algunas obras para completar el camino ya ejecutado, como ser: nivelación completa de los costados del camino y de las adyacencias; estudio en base de esta nivelación del desagüe de los préstamos y suavizar las pendientes de los taludes de los terraplenes altos; estudio del plan de arborización, con indicación de las especies a plantar, determinación de los lugares de descanso, etcétera; estudio de la provisión de agua para el riego de los árboles y arbustos y de su cuidado una vez plantados; estudio de los pasos transversales para la hacienda y de los accesos a los pueblos; y el estudio de la provisión de árboles y arbustos a plantar a lo largo de los caminos, ya sea creando viveros propios, en combinación con la Dirección de Agricultura o adquiriéndolos en viveros particulares.

Se ha proyectado el acondicionamiento de las cabeceras de los puentes, en tres tipos distintos, que se agregan a esta Memoria, y también playas para descanso.

Camino Capital Federal a Dolores.

En esta parte del camino general a Mar del Plata, se ha estudiado los puntos de peligro que ofrece el camino y aconsejado los medios de seguridad y soluciones del trazado en los referidos puntos.

Camino Necochea a Juárez.

Bosquejó esta Sección los tipos de puentes en el cruce del camino con el río Quequén Grande.

Camino General Belgrano (La Plata a Buenos Aires).

En el actual cruce de este camino con las vías del Ferrocarril Sud a 20 kilómetros de La Plata y del camino Centenario, se han estudiado varias soluciones evitando el cruce a nivel.

El cruce más conveniente por su economía es el que aprovecha la parte en que el ferrocarril va en terraplén para efectuar el cruce a bajo nivel.

Caminos de doble calzada.

Para algunos caminos comprendidos en el Plan de pesos 70.000.000 se había proyectado doble calzada, lo que no se ha llegado a realizar por su elevado costo y no siendo tan indispensable por el momento, en cambio se ha tomado un ancho tal para estos caminos, de manera que cuando sea necesario se pueda hacer la doble calzada sin mucho gasto.

Camino Olavarría a Tornquist.

En el proyecto de las obras para este camino comprendido en el Plan de los 70.000.000, la Sección ha intervenido recorriendo el trazado del camino y dando sus puntos de vista respecto a las obras de arte.

SECCION EXPROPIACIONES

Durante el año 1938 esta Sección ha conseguido la donación de 972 hectáreas valuadas en la suma de pesos 381.000 aproximadamente. En el mismo período se ha expropiado la superficie de 185 hectáreas, pagándose por ellas la suma de pesos 608.843 moneda nacional.

En las planillas y gráficos adjuntos se detalla cada expropiación con superficie, importe y camino y se representa en forma gráfica las expropiaciones ejecutadas durante los años 1935 al 1938.

Hacemos notar el porcentaje en superficie, que la tierra donada llega al 84,01 por ciento, en cambio la expropiada es de 15,99 por ciento.

Camino General Belgrano.

De acuerdo con lo dispuesto por la Superioridad, se está levantando el catastro del referido camino en un ancho de 300 metros (150 metros a cada lado) con la valuación de la tierra y mejoras, cálculos de superficie y confección de planos parcelarios.

En el año 1938 ha efectuado el levantamiento y valuación desde el kilómetro 6 hasta el kilómetro 36. En la planilla agregada se indica el costo de la expropiación a la izquierda y a la derecha del eje del camino.

Del kilómetro 3 a 4, el costo calculado para expropiación llega a la suma de pesos 796.025 moneda nacional, en cambio del kilómetro 22 a 23 alcanza a la cantidad de pesos 13.000. El costo por metro cuadrado de terreno varía de pesos 3,40 a pesos 0,95.

Proyectos elevados.

Durante el año 1938 se han elevado 27 proyectos para la construcción y mejoramiento de 1.379.345 kilómetros de caminos clasificados en la siguiente forma, según los fondos a que fueron imputados:

Plan pesos 70.000.000 (Ley 4540), 20 proyectos por pesos 44.333.019,77 moneda nacional.

Fondos de Ayuda Federal, 6 proyectos por pesos 1.097.830,63 moneda nacional.

Fondos de Vialidad Provincial, 1 proyecto por pesos 273.710,10 moneda nacional.

El detalle de los caminos elevados se encuentra en las planillas números 1 y 2; el gráfico número 1 muestra la distribución de los fondos y el gráfico número 2 la longitud e importe de los mismos mes por mes.

El importe total de los proyectos elevados, alcanza la suma de pesos 45.704.560,50 moneda nacional.

Resumen de obras proyectadas.

Se han proyectado 1.240.476 kilómetros de terraplenes con un volumen de 10.868.554,05 metros cúbicos y un costo calculado en pesos 5.492.329,58 moneda nacional.

Los proyectos comprenden el abovedamiento de 14 a 16 metros entre cunetas, en una extensión de 131.528 kilómetros con un presupuesto de pesos 61.402,21 moneda nacional.

La construcción de nuevos alambrados proyectados alcanza a una longitud de 2.116.047 kilómetros y un costo de pesos 2.141.792,20 moneda nacional.

Se ha previsto el traslado de 297.351 kilómetros de alambrados existentes, importando pesos 59.506,00 moneda nacional.

Han sido proyectados pavimentos de hormigón armado de 3 y 6 metros de ancho en una longitud de 787.745 kilómetros, una superficie de 2.553.271,80 metros cuadrados y un presupuesto de pesos 23.651.564,57 moneda nacional.

Además se han proyectado otros tipos de calzada de bajo costo, en una longitud de 482.077 kilómetros, con una superficie de 2.271.606,26 metros cuadrados y un costo de pesos 6.571.356,84 moneda nacional.

En la planilla número 3 se consignan las obras proyectadas zona por zona, con especificación de longitud, volúmenes y costo. En los gráficos números 3 y 4 puede verse la distribución de los distintos tipos de obras y las sumas a destinarse para cada una de ellas.

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROV. DE BUENOS AIRES

OBRAS PROYECTADAS LICITADAS Y CONTRATADAS

POR LA DIVISION TRAZADOS

—AÑO 1938—

RESUMEN GRAFICO

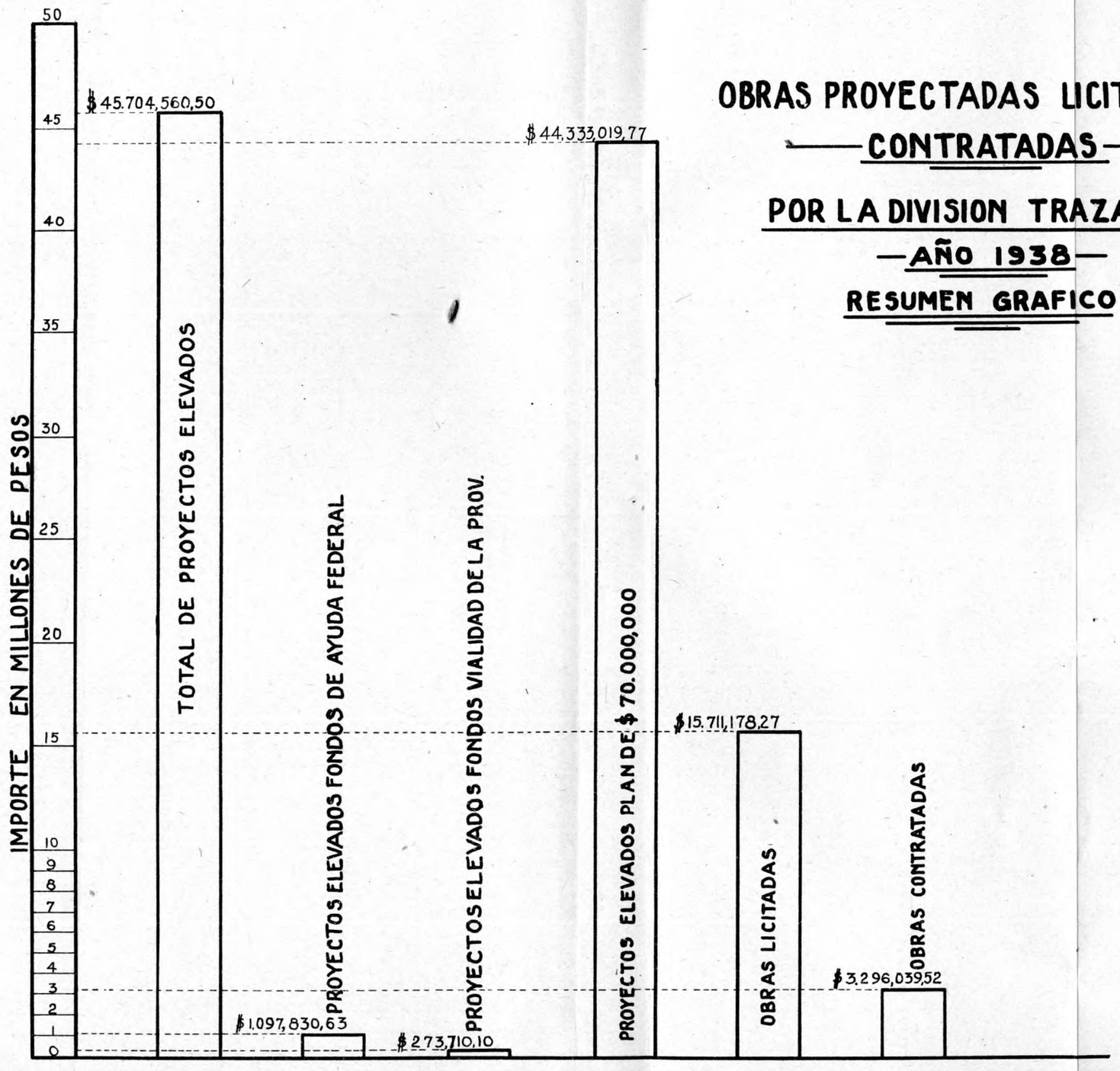
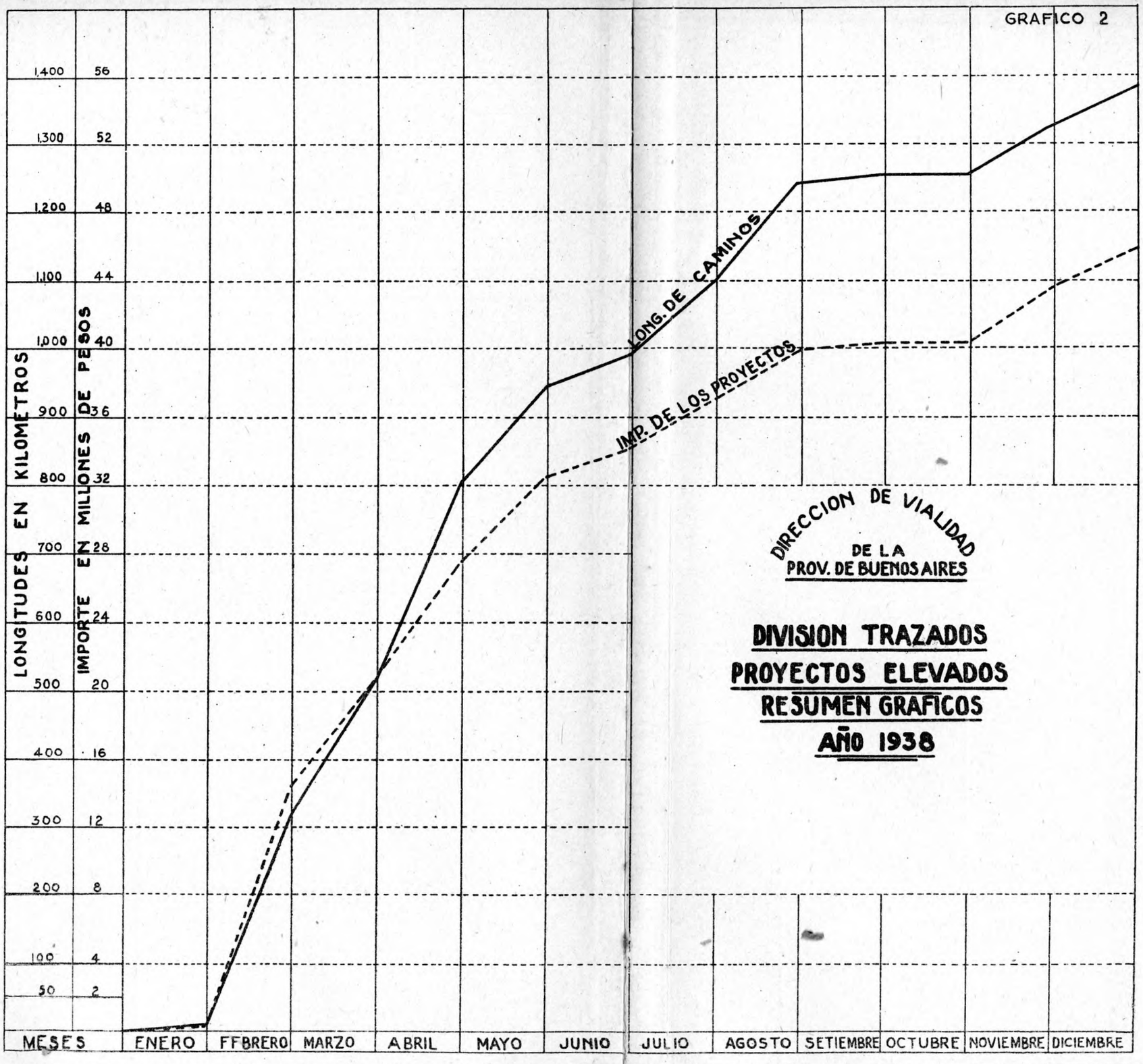
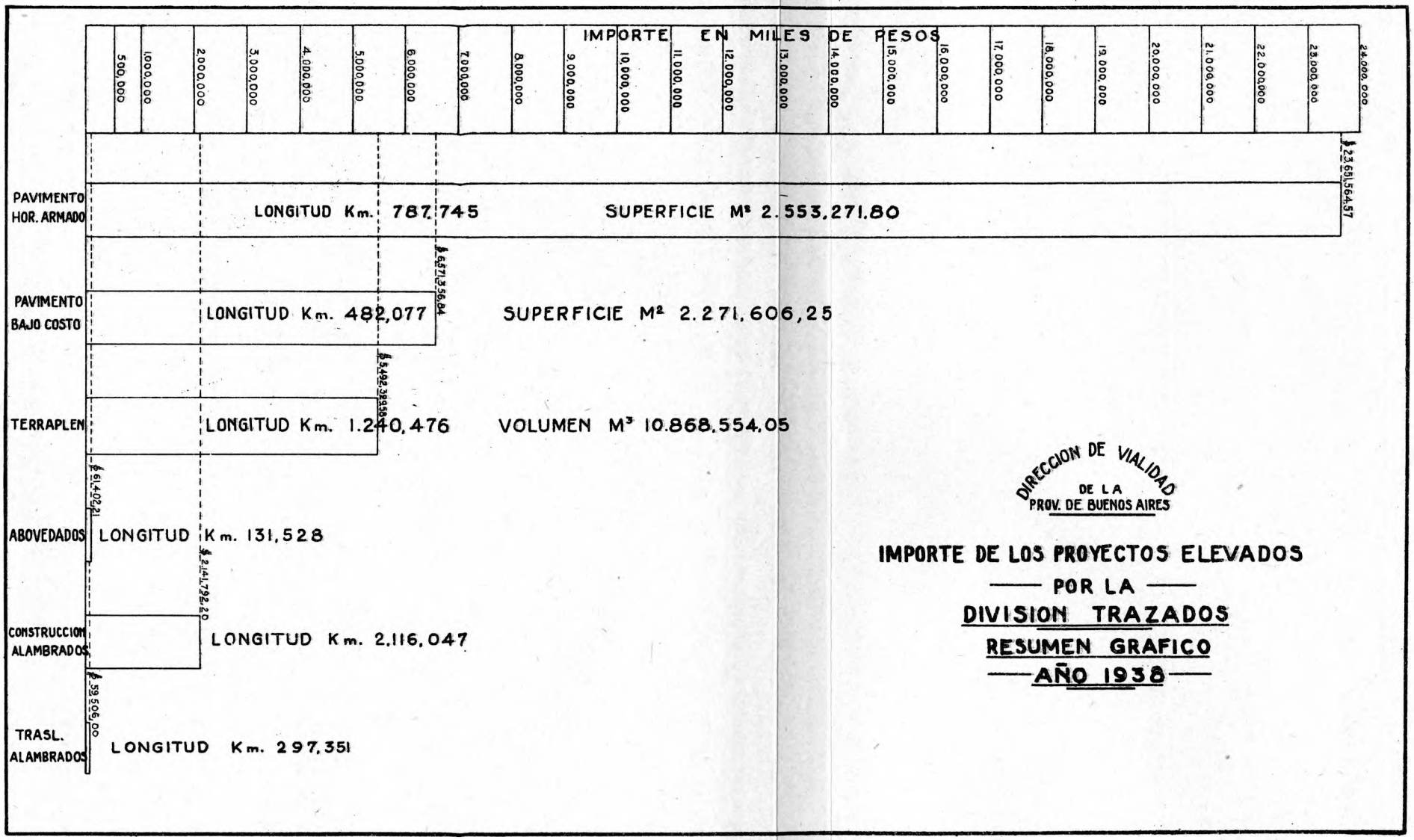


GRAFICO 2



DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROV. DE BUENOS AIRES

DIVISION TRAZADOS
PROYECTOS ELEVADOS
RESUMEN GRAFICOS
AÑO 1938



DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROV. DE BUENOS AIRES

IMPORTE DE LOS PROYECTOS ELEVADOS
POR LA
DIVISION TRAZADOS
RESUMEN GRAFICO
AÑO 1938

GRAFICO 4

DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROV. DE BUENOS AIRES

IMPORTE DE LOS PROYECTOS ELEVADOS POR LA DIVISION TRAZADOS

RESUMEN GRAFICO

AÑO 1938

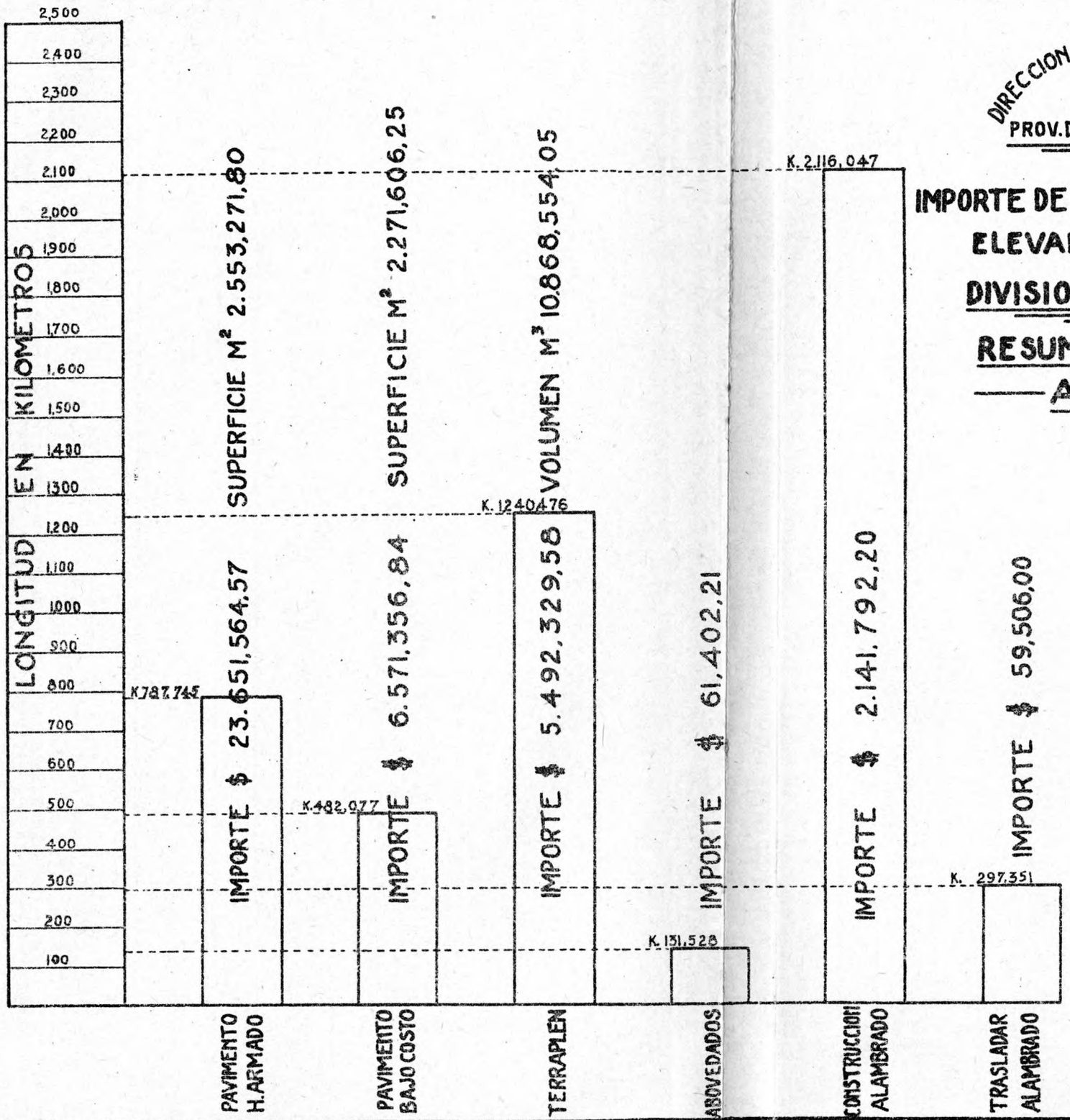


GRAFICO 5

DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROV. BUENOSAIRES

MOVIMIENTO DE TIERRA
TOTAL EN TERRAPLENES Y ABOVEDAMIENTOS
PROYECTOS ELEVADOS POR LA DIVISION TRAZADOS
AÑO 1938

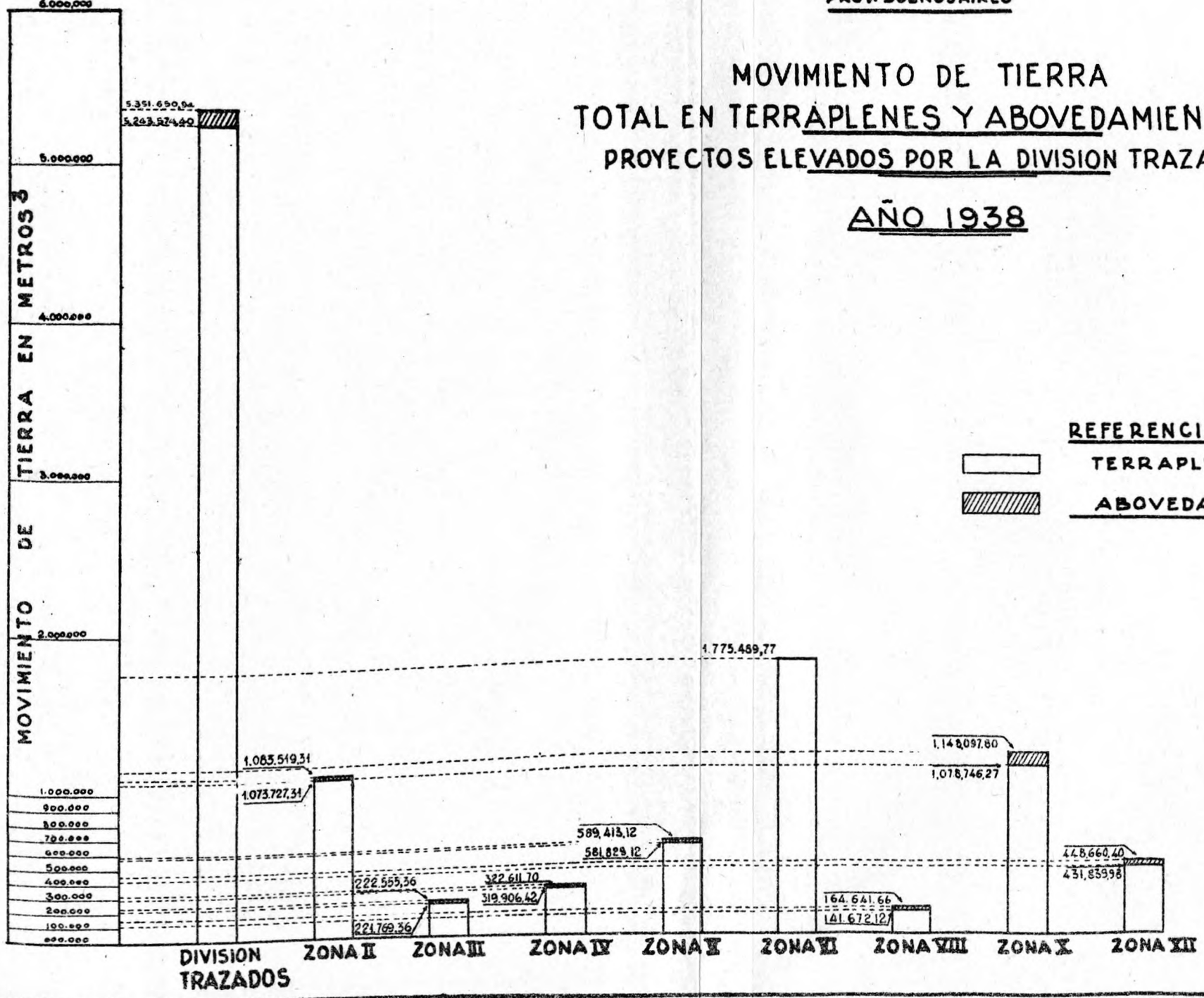


GRAFICO 6

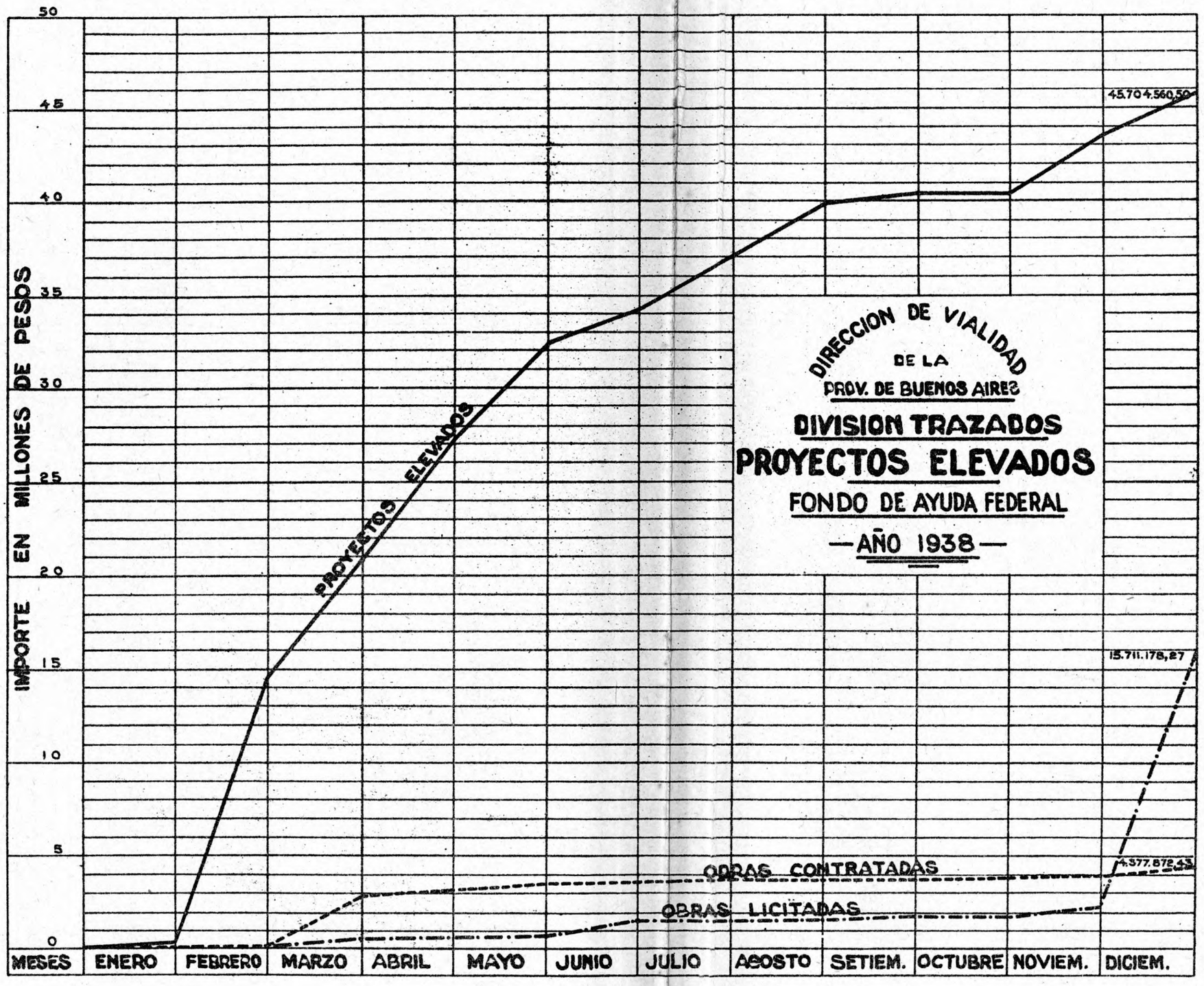

DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROV. DE BUENOS AIRES
DIVISION TRAZADOS
PROYECTOS ELEVADOS
FONDO DE AYUDA FEDERAL
—AÑO 1938—
IMPORTE EN MILLONES DE PESOS
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
PROYECTOS ELEVADOS
45.704.560,50
15.711.178,27
OBRAS CONTRATADAS
4.377.878,43
OBRAS LICITADAS
MESES
ENERO
FEBRERO
MARZO
ABRIL
MAYO
JUNIO
JULIO
AGOSTO
SETIEM.
OCTUBRE
NOVIEM.
DICIEM.

GRAFICO 7

DIRECCION DE VIALIDAD
—DE LA—
PROVINCIA DE BUENOS AIRES
DIVISION TRAZADOS

RELEVAMIENTO RAPIDO

RESUMEN GRAFICO

—AÑO 1938—

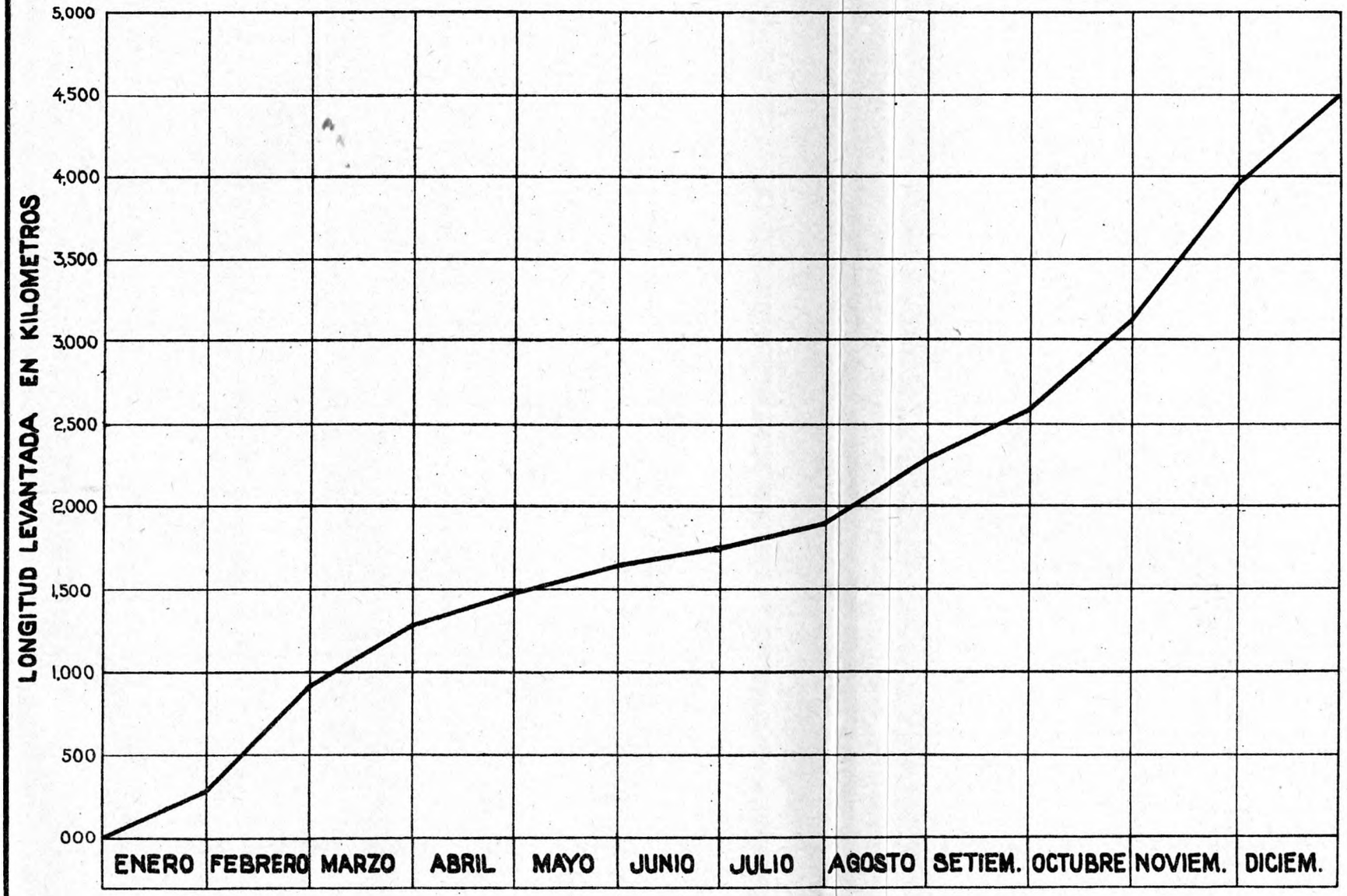


GRAFICO 8

DIRECCION DE VIALIDAD
— DE LA —
PROVINCIA DE BUENOS AIRES
DIVISION TRAZADOS

NIVELACION
RESUMEN GRAFICO
—AÑO 1938—

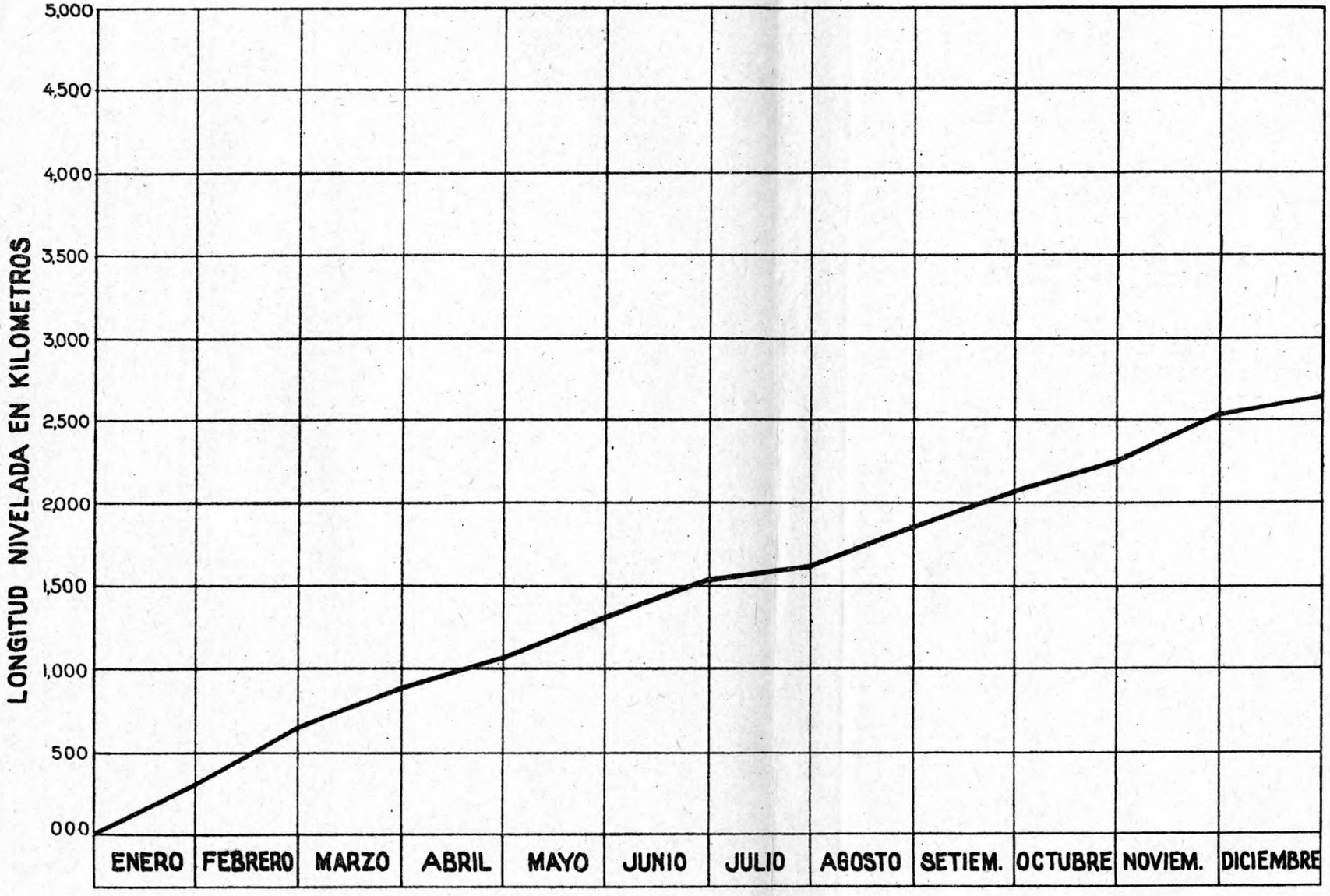
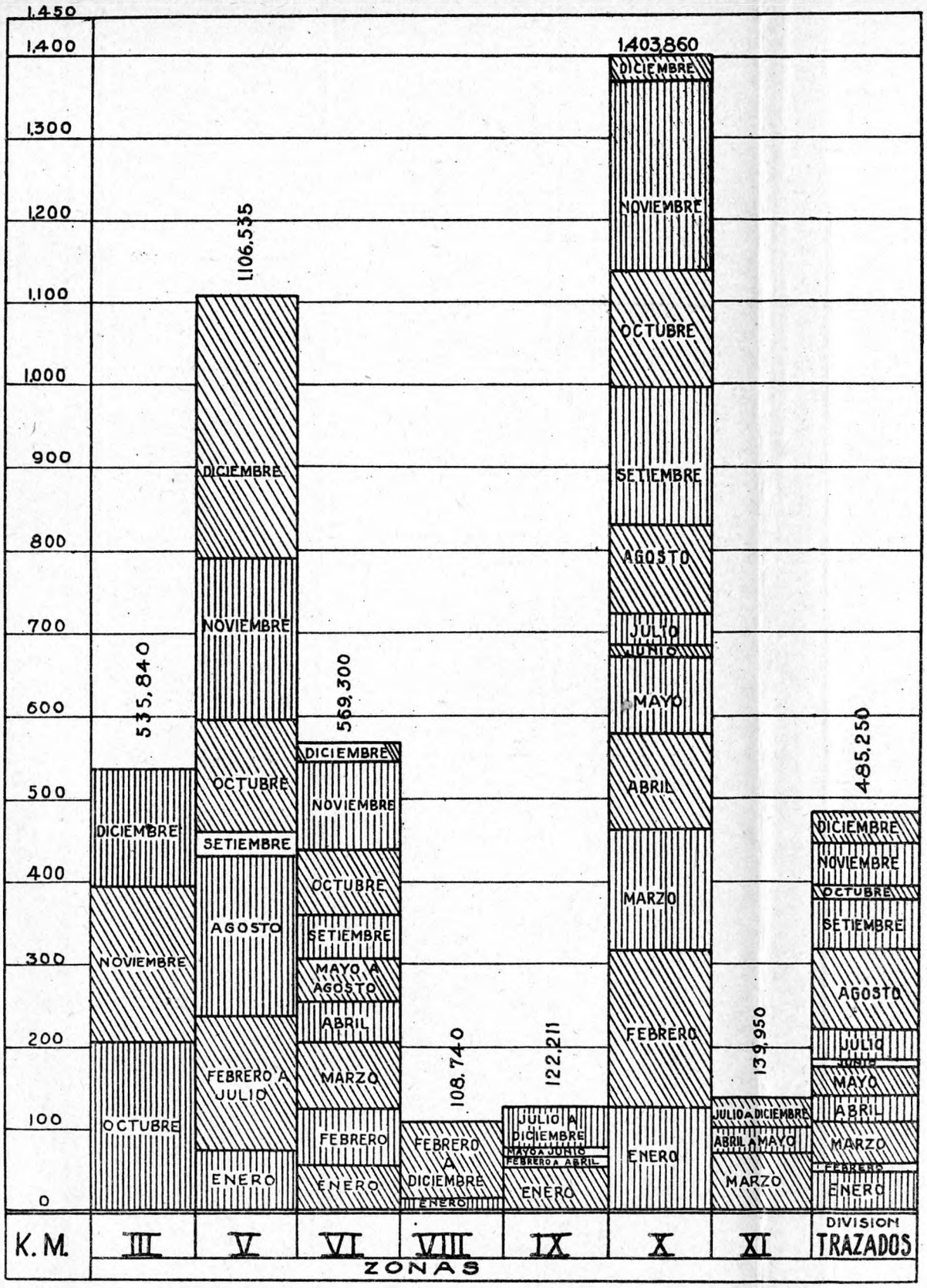


GRAFICO 9

DIRECCION DE VIALIDAD
—DE LA—
PROVINCIA DE BUENOS AIRES
DIVISION TRAZADOS

RELEVAMIENTO RAPIDO
EJECUTADO
POR LAS ZONAS
AÑO 1938



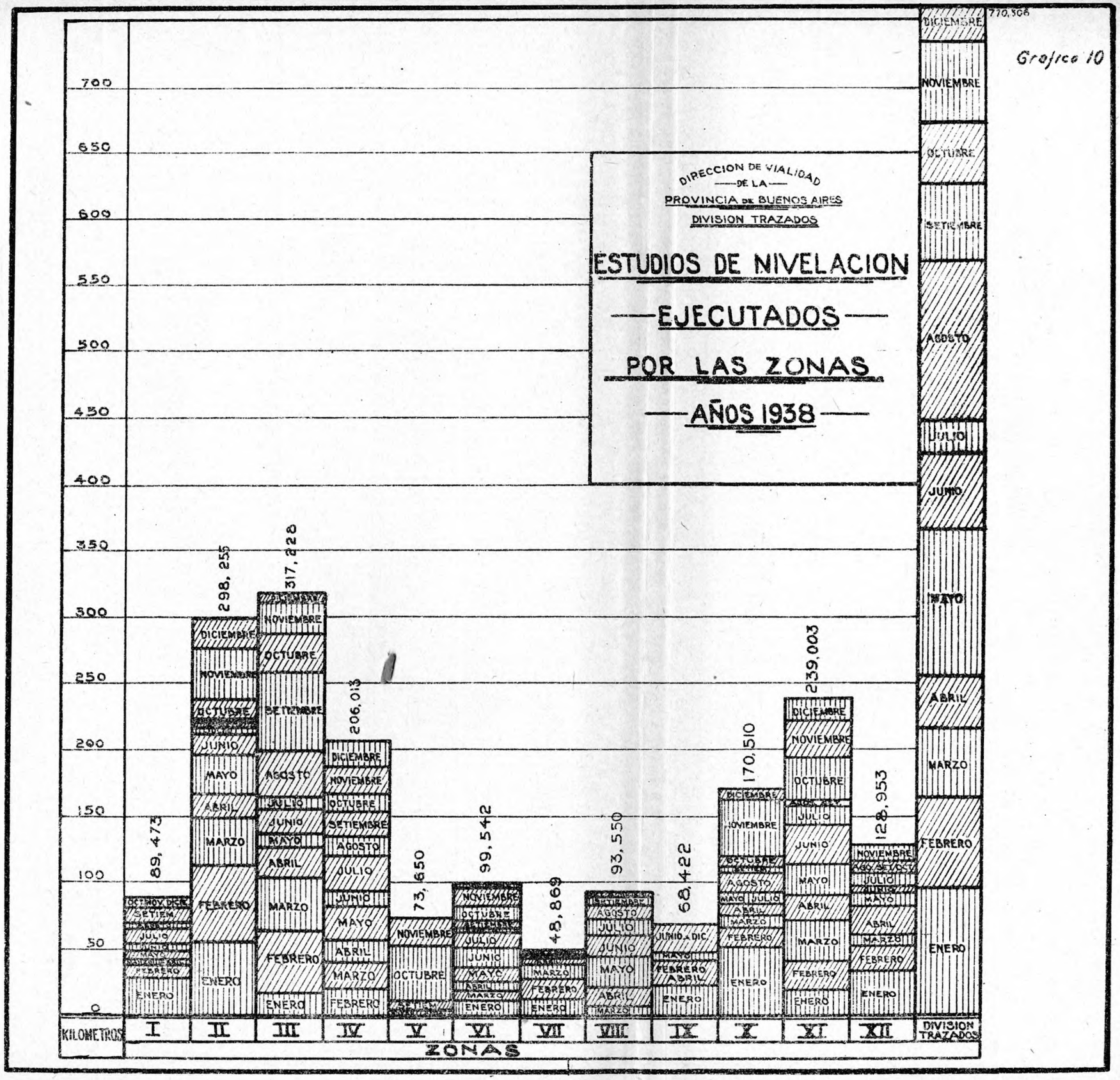

DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES
DIVISION TRAZADOS
ESTUDIOS DE NIVELACION
EJECUTADOS
POR LAS ZONAS
AÑOS 1938
770,506
Grafico 10
89,473
298,255
317,228
206,013
73,650
99,542
48,869
93,550
68,422
170,510
239,003
128,953
700
650
600
550
500
450
400
350
300
250
200
150
100
50
0
KILOMETROS
I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII
IX
X
XI
XII
DIVISION TRAZADOS
ZONAS
ENERO
FEBRERO
MARZO
ABRIL
MAYO
JUNIO
JULIO
AGOSTO
SETIEMBRE
OCTUBRE
NOVIEMBRE
DICIEMBRE

GRAFICO 11

DIRECCION DE VIALIDAD
—DE LA—
PROVINCIA DE BUENOS AIRES
DIVISION TRAZADOS

RELEVAMIENTO RAPIDO
—EJECUTADO—
-POR-
OPERADOR y ZONA
AÑO 1938

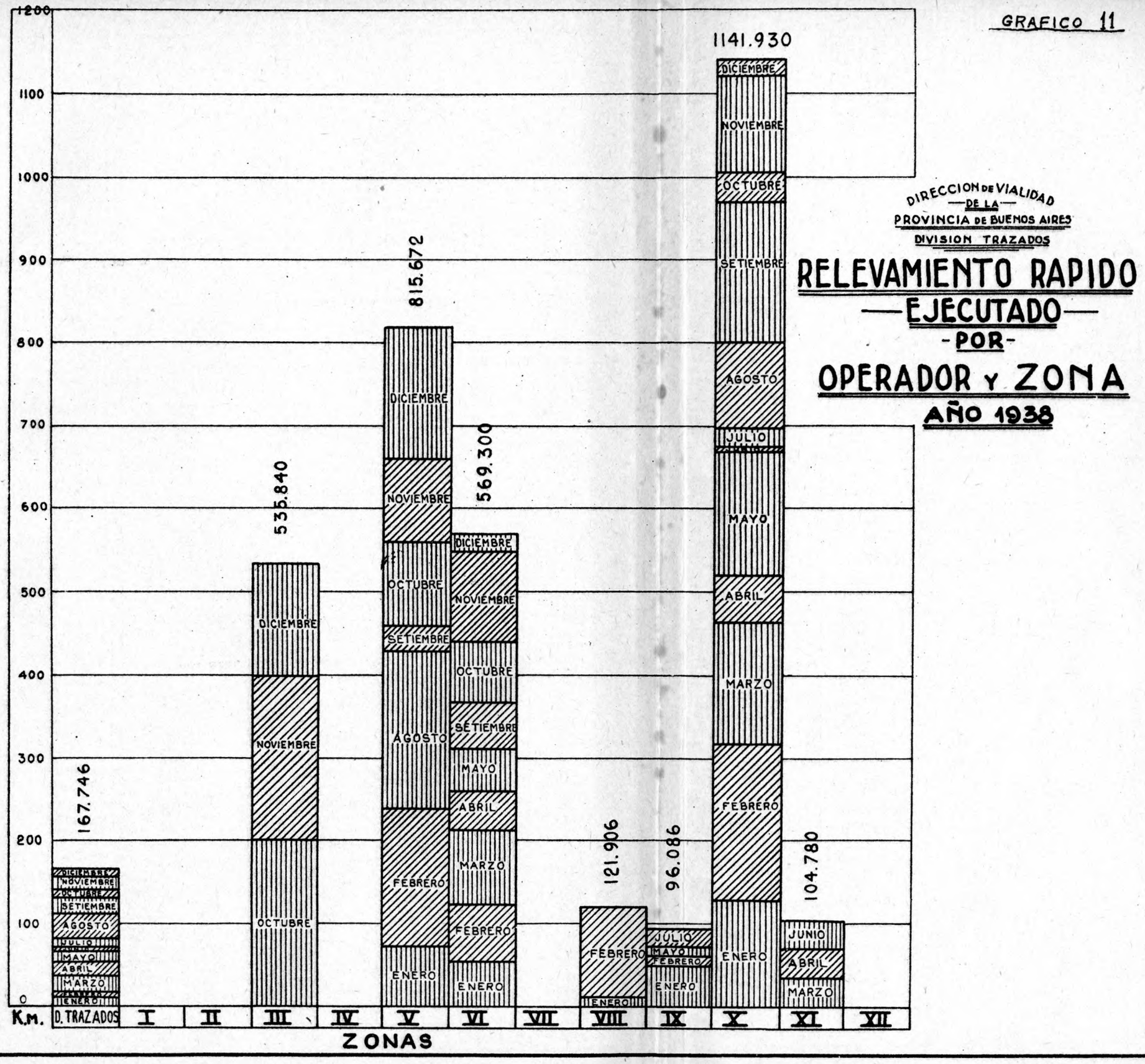
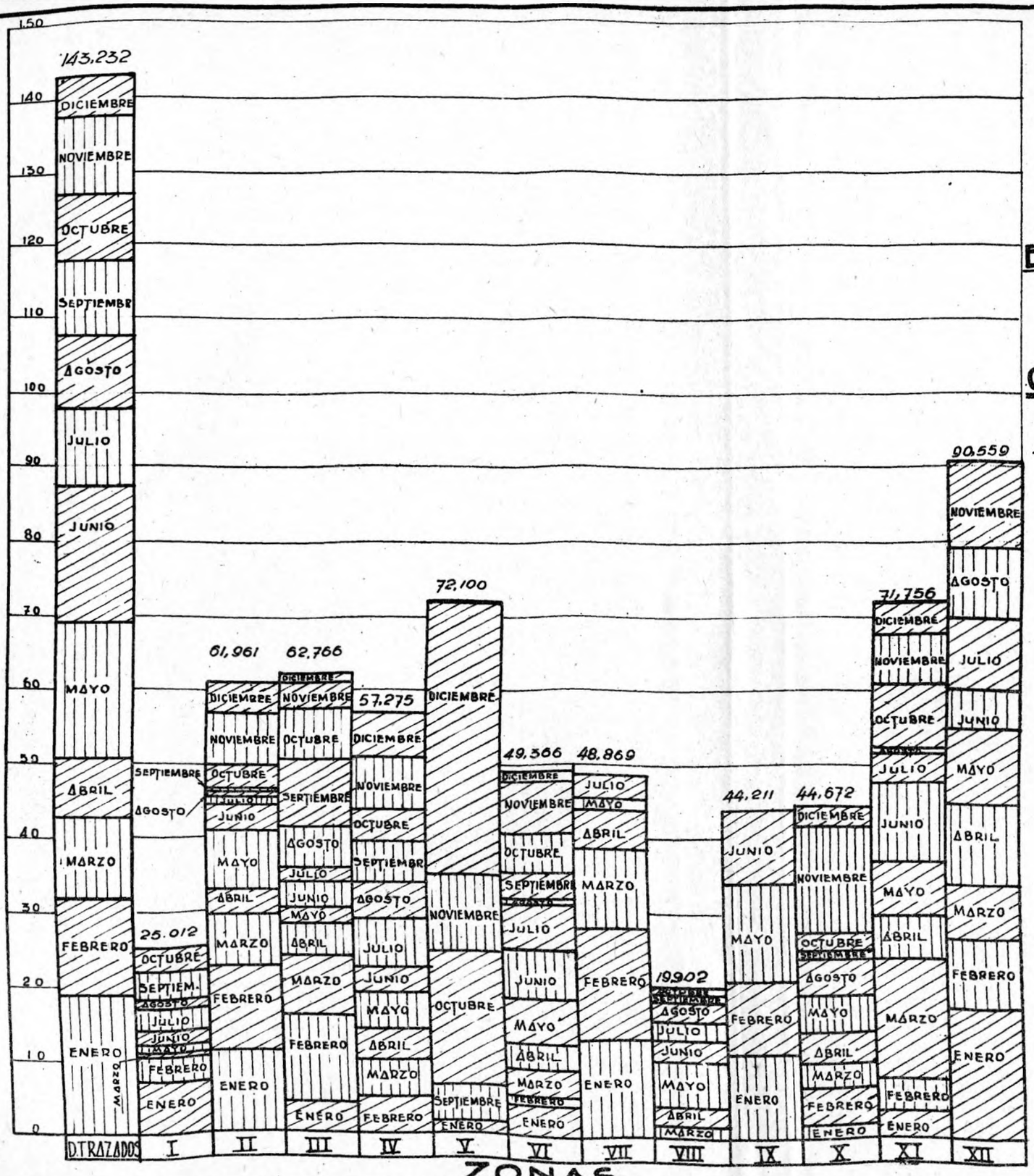


GRAFICO 12

DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES
DIVISION TRAZADOS

ESTUDIOS DE NIVELACION
— EJECUTADOS —
POR
OPERADOR Y ZONA
— AÑO 1938 —



Obras de arte por proyecto.

En la planilla número 4 figura la luz total y por kilómetro de camino de las obras de arte correspondientes a los caminos elevados durante el año próximo pasado. El promedio general de luz de obra de arte por kilómetro resulta 2,721 metros (dos metros con setecientos veintiún milímetros).

Movimiento de tierra.

El volumen de tierra en terraplén y abovedamiento clasificado por zonas y que corresponde a los proyectos elevados está consignado en la planilla número 5 y en el gráfico número 5 llegando a un total de 11.106.646,06 metros cúbicos.

Licitación de obras.

Los proyectos de obras elevados por esta División y que han sido licitados en el transcurso del año 1938, alcanza a 14, siendo el presupuesto oficial de los mismos de pesos 15.711.178,27 moneda nacional.

En la planilla número 6 se han anotado los resultados de las obras licitadas desde el 1º de enero al 31 de diciembre de 1938.

Precios unitarios.

En la planilla número 7 se han detallado los precios unitarios para terraplenes, abovedados y pavimentos previstos en los proyectos, y los obtenidos en las licitaciones públicas realizadas durante el año 1938, para la máxima rebaja o aumento obtenido; consignándose además la proporción en longitud del abovedamiento respecto a la longitud total de los caminos. La planilla número 8 consigna los precios unitarios obtenidos por zonas para terraplenes y abovedados.

Los promedios generales para los precios unitarios son de pesos 0,49 por metro cúbico de terraplén y pesos 0,44 por metro lineal de abovedado.

Contratos.

Durante el año 1938 se han firmado contratos de obras correspondientes a proyectos elevados por esta División, por valor de pesos 4.377.872,43 moneda nacional.

Trámite de los proyectos.

El gráfico número 6 muestra mes por mes el importe de las obras proyectadas, licitadas y contratadas.

Estudios de nivelación y relevamiento rápido.

Durante el año 1938 han sido efectuados por las zonas y por esta División 4.471.704 kilómetros de relevamiento rápido y 2.635.774 kilómetros de nivelación.

El total de los caminos relevados hasta el 31 de diciembre de 1938 es de 42.852.653 kilómetros y la parte nivelada 16.660.127 kilómetros.

Los gráficos números 7 y 8 indican los totales de dichos estudios mes por mes. Además en las planillas números 9 y 10 aparecen distribuídas por zonas.

Rendimientos.

Los gráficos números 9 y 10 muestran los estudios de Relevamiento Rápido y Nivelación efectuados por cada zona y mes por mes; los gráficos números 11 y 12 indican los promedios de estudios realizados por zonas y meses y por operador.

Proyectos en estudio.

Al 31 de diciembre de 1938 se encontraban en esta División 55 proyectos de caminos estudiados por las zonas y que comprendían una longitud de 2.369.945 kilómetros, cuyo detalle figura en la planilla número 11.

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES — Planilla Nº 1

PROYECTOS ELEVADOS POR LA DIVISION TRAZADOS DURANTE EL AÑO 1938

Plan de $ 70.000.000 — Ley 4540

Número	Fecha de elevación	CAMINOS	Longitud Km.	Presupuesto total	OBSERVACIONES
1	8/ 2/938	Juárez a Necochea	144,764	7.115.387,75	Calzada H. A. 6 y 3 m. Mejorada 3 m.
2	8/ 2/938	Mar del Plata a Necochea	119,781	4.856.084,62	Calzada H. A. 6 y 3 m. Mejorada 3 m.
3	22/ 2/938	Bartolomé Mitre a Carmen de Areco ..	48,496	2.153.402,61	Calzada H. A. 3 m. de ancho
4	7/ 3/938	Juárez a Tandil	73,359	2.221.979,91	Calzada mejorada 6 m. Carp. desg. 3,50
5	8/ 3/938	La Plata a Costa Sud	45,346	1.455.578,14	Calzada H. A. 3 m. de ancho
6	8/ 3/938	José C. Paz a General Rodríguez	19,027	634.324,47	Calzada H. A. 6 y 3 m. de ancho
7	28/ 3/938	Ramallo a Bartolomé Mitre	58,409	2.156.867,30	Calzada H. A. 3 m. de ancho
8	4/ 4/938	Juárez a Laprida	80,873	1.591.487,15	Calzada tierra seleccionada 6 m.
9	4/ 4/938	Bragado a Chacabuco	66,466	2.486.265,18	Calzada H. A. 3 m. de ancho
10	11/ 4/938	Carmen de Areco a Chivilcoy	56,816	2.098.896,44	Calzada H. A. 3 m. de ancho
11	16/ 5/938	Tapalqué a Saladillo	81,469	1.568.057,98	Obras básicas y correc. suelos
12	17/ 5/938	Crivilcoy a Veinticinco de Mayo	65,224	2.856.417,37	Calzada H. A. 3 m. de ancho
13	21/ 6/938	San Nicolás a Campana (II tramo)	42,952	1.828.759,13	Calzada H. A. 3 m. de ancho
14	26/ 7/938	Laprida a Lamadrid	54,517	710.810,79	Obras básicas y correc. suelos
15	26/ 7/938	Tandil a Ayacucho	53,801	2.097.604,52	Calzada bajo costo de 6 m. de ancho
16	6/ 8/938	Junín a Nueve de Julio	43,676	317.922,53	Obras básicas
17	29/ 8/938	San Antonio de Areco a Mercedes	50,851	2.377.813,38	Calzada H. A. 6 y 3 m. de ancho
18	5/ 9/938	Pilar a Escobar	15,184	557.700,95	Calzada H. A. 3 m. de ancho
19	29/11/938	Mercedes a Lobos	67,223	3.110.566,65	Calzada H. A. 6 m. de ancho
20	12/12/938	Moreno - Luján a Marcos Paz - Cañuelas	47,082	2.137.092,90	Calzada H. A. 3 m. de ancho
		Totales	1.235,316	44.333.019,77	

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES — Planilla Nº 2

PROYECTOS ELEVADOS POR LA DIVISION TRAZADOS DURANTE EL AÑO 1938

Fondos: Ayuda Federal y Vialidad Provincial

Nº	Fecha de elevación	CAMINOS	Longitud Km.	Presupuesto total	FONDOS		OBSERVACIONES
					Ayuda Federal	Vial. Prov.	
1	10/ 1/938	San Nicolás a Pte. A. del Medio ..	7,347	273.710,10	—	273.710,10	Pavimento H. A. 6 y 3 m. ancho
2	17/ 1/938	Boulogne a Bancalari	3,178	66.570,07	66.570,07	—	Movimiento de tierra y obras básicas
3	7/ 4/938	Vivoratá a Balcarce	26,385	67.430,63	67.430,63	—	Movimiento de tierra
4	30/ 4/938	Mercedes a Chacabuco	50,795	203.376,59	203.376,59	—	Movimiento de tierra
5	17/ 5/938	Alto Nivel en Luján	—	566.523,43	566.523,43	—	Rond - Point H. A. 4 y 6 m. Ilumin.
6	22/ 8/938	Corbett a Hale y Bolívar	48,724	106.040,46	106.040,46	—	Obras básicas
7	2/12/938	Villars - Plomer al Leprosario	7,600	87.889,45	87.889,45	—	Obras básicas
		Totales	144,029	1.371.540,73	1.097.830,63	273.710,10	

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DIVISION TRAZADOS

Resumen de obras proyectadas durante el año 1938. Distribuídas por zonas

Zona	PAVIMENTO HORMIGON ARMADO			PAVIMENTO BAJO COSTO			TERRAPLEN		
	Longitud km.	Superficie m²	Costo $ m/n	Longitud km.	Superficie m²	Costo $ m/n	Longitud km.	Volumen m³	Costo $ m/n
Trazados	406,925	1.387.116,68	12.912.120,15	226,951	1.083.184,65	2.538.711,73	593,620	5.243.574,40	2.659.956,02
I	7,347	28.333,50	272.001,60	—	—	—	—	—	—
II	85,063	255.586,05	2.640.227,34	67,224	403.341,60	2.299.047,12	154,791	1.073.727,31	536.883,65
III	45,347	136.039,83	1.224.358,47	—	—	—	44,747	221.769,36	121.973,15
IV	—	—	—	—	—	—	42,267	319.906,42	159.953,21
V	66,466	199.398,—	1.794.582,—	—	—	—	62,516	581.829,12	290.914,56
VI	56,816	170.448,90	1.534.040,10	—	—	—	138,285	1.775.489,77	887.744,88
VIII	—	—	—	—	—	—	31,191	141.672,12	63.752,45
X	61,435	200.061,86	1.740.538,18	129,556	608.973,50	1.575.102,14	123,474	1.078.746,27	546.595,24
XII	58,346	176.286,98	1.533.696,73	58,346	176.106,50	158.495,85	49,585	431.839,28	224.556,42
Totales	787,745	2.553.271,80	23.651.564,57	482,077	2.271.606,25	6.571.356,84	1.240,476	10.868.554,05	5.492.329,58

Zona	Abovedado		CONST. ALAMBRADOS		TRASL. ALAMBRADOS		Cons. casillas		Señalización		OBRAS DE ARTE	
	Long. km.	Costo $ m/n	Long. km.	Costo $ m/n	Long. km.	Costo $ m/n	Nº	Costo $ m/n	Nº	Costo $ m/n	Luz m.	Costo $ m/n
Trazados	56,469	26.398,70	1.132,582	1.153.563,20	78,911	15.806,—	37	222.000,—	1.026	24.840,—	1.900,45	2.866.036,57
I	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	5,100	2.295,—	285,963	280.881,90	4,800	960,—	8	48.000,—	303	7.540,—	609,30	708.615,27
III	0,600	300,—	20,262	20.262,—	9,248	1.849,60	2	12.000,—	134	3.560,—	49,95	64.855,42
IV	1,409	634,05	81,800	81.800,—	—	—	3	18.000,—	88	2.200,—	31,15	37.246,73
V	3,950	1.777,50	96,105	105.715,50	11,700	2.352,—	4	24.000,—	113	2.720,—	91,90	159.122,37
VI	—	—	259,041	259.041,60	11,671	2.334,20	9	54.000,—	222	5.470,—	395,—	724.157,67
VIII	17,534	7.013,44	1,170	1.404,—	39,120	7.824,—	—	—	—	—	24,35	22.049,07
X	37,705	18.603,15	178,485	178.485,—	90,647	18.129,40	9	54.000,—	263	6.530,—	406,90	532.870,95
XII	8,761	4.380,37	60,639	60.639,—	51,254	10.250,80	4	24.000,—	78	1.730,—	158,70	187.046,47
Totales	131,528	61.402,21	2.116,047	2.141.792,20	297,351	59.506,—	76	456.000,—	2.227	54.590,—	3.667,70	5.302.000,52

Planilla Nº 4

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

PROYECTOS ELEVADOS POR LA DIVISION TRAZADOS DURANTE EL AÑO 1938

Obras de arte por proyecto

Nº	Caminos	Longitud Km.	Luz total O. Arte m.	Luz O. Arte Por Km.
1.	Boulogne a Bancalari	3,178	18,—	5,66
2.	Juárez a Necochea	144,764	330,75	2,12
3.	Mar del Plata a Necochea ..	119,781	355,75	2,97
4.	B. Mitre a Carmen de Areco	48,496	308,65	6,36
5.	Juárez a Tandil	73,359	209,85	2,86
6.	La Plata a Costa Sud	45,346	49,95	1,10
7.	J. C. Paz a G. Rodríguez ..	19,027	29,90	1,57
8.	Ramallo a Bartolomé Mitre .	58,409	126,35	2,18
9.	Juárez a Laprida	80,873	153,40	1,90
10.	Bragado a Chacabuco	66,466	91,90	1,38
11.	Carmen de Areco a Chivilcoy	56,816	122,60	2,16
12.	Vivoratá a Balcarce	26,385	77,05	2,92
13.	Mercedes a Chacabuco	50,795	81,20	1,60
14.	Tapalqué a Saladillo	81,469	272,40	3,34
15.	Chivilcoy a 25 de Mayo	65,224	249,25	3,82
16.	San Nicolás a Campana (II tramo)	42,952	122,10	2,84
17.	Laprida a Lamadrid	54,517	169,20	3,10
18.	Tandil a Ayacucho	53,801	90,—	1,67
19.	Junín a Nueve de Julio	43,676	31,15	0,71
20.	Corbett a Hale y Bolívar ...	48,724	24,35	0,49
21.	S. A. de Areco a Mercedes ..	50,851	228,50	4,49
22.	Pilar a Escobar	15,184	71,05	4,68
23.	Mercedes a Lobos	67,223	230,95	3,43
24.	Villars - Plomer al Leprosario	7,600	48,90	6,43
25.	Moreno - Luján a Marcos Paz-Cañuelas	47,082	240,35	5,10
	Totales	1.371,998	3.733,55	—

Promedio de luz de obras de arte por kilómetro de camino: 2,721 metros

Planilla Nº 5

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MOVIMIENTO DE TIERRA EN TERRAPLEN Y ABOVEDADO

Proyectos elevados por la División Trazados en el año 1938

Zonas	Mov. de tierra en terraplén m³	Mov. de tierra en abovedado m³	Mov. de tierra total m³
División Trazados	5.243.574,40	108.082,54	5.351.656,94
Zona II	1.073.727,31	9.792,—	1.083.519,31
Zona III	221.769,36	786,—	222.555,36
Zona IV	319.906,42	2.705,28	322.611,70
Zona V	581.829,12	7.584,—	589.413,12
Zona VI	1.775.489,77	—	1.775.489,77
Zona VIII	141.672,12	22.969,54	164.641,66
Zona X	1.078.746,27	69.351,53	1.148.097,80
Zona XII	431.839,28	16.821,12	448.660,40
Totales	10.868.554,05	238.092,01	11.106.646,06

Planilla Nº 8

VALORES MEDIOS POR ZONAS OBTENIDOS EN LAS LICITACIONES REALIZADAS EN 1938

De los proyectos elevados por la División Trazados para la construcción de terraplenes y abovedados

Zonas	Precios unitarios obtenidos en las licitaciones	
	Terraplenes $ m³	Abovedado $ m³
Trazados	0,56	0,54
I	0,30	0,26
II	0,39	0,35
III	0,54	0,49
V	0,58	0,47
VIII	0,46	0,41
X	0,54	0,51
XII	0,53	0,50

PROMEDIOS GENERALES

Construcción de terraplenes: $/m.³ 0,49
Construcción de abovedados: $/m. 0,44

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES — Planilla Nº 6

DIVISION TRAZADOS

Obras licitadas en el año 1938

Número	Caminos	Terraplenes, abov. alamb. $ m/n	Obras de Arte $ m/n	Costo total	Long. camino Km.	Costo por Km. $ m/n	Observaciones
1	Av. Campana en La Tablada ..	74.388,63	—	74.388,63	1,266	58.758,79	O. Básicas y H. A. 6 m. ancho
2	Luján a Mercedes	373.041,51	—	373.041,51	5,712	65.308,38	O. Básicas y H. A. 6 m. ancho
3	Acceso Veinticinco de Mayo balneario Las Mulitas	57.983,07	—	57.983,07	1,050	55.221,97	O. Básicas y Calz. Macadam
4	Rojas a Colón	54.611,68	47.553,98	102.165,66	52,959	1.929,15	
5	Bolívar a Veinticinco de Mayo .	145.025,86	—	145.025,86	3,563	40.703,30	O. Básicas y Calz. Macadam
6	Dolores a M. del Plata (I tramo)	675.923,06	—	675.923,06	12,962	52.146,51	Pavimento Horm. Arm. 6 m.
7	Miramar al Vivero Dunícola ...	67.509,50	—	67.509,50	2,326	29.023,86	O. Básicas y Calz. Mejorada
8	Boulogne a Bancalari	52.457,22	—	52.457,22	3,178	16.506,64	Obras básicas
9	Sta. Lucía a B. Mitre-San Pedr	35.595,62	—	35.595,62	11,127	3.199,03	Obras básicas
10	Alto nivel cam. Luján-Mercede	441.435,01	—	441.435,01	—	—	Rond Point. Iluminación
11	La Plata a Costa Sur	1.429.814,41	—	1.429.814,41	45,346	31.531,21	O. Básicas y H. A. 3 m. ancho
12	Mar del Plata a Necochea	5.055.184,09	—	5.055.184,09	119,781	42.203,55	O. Básicas y H. A. 6 y 3 m.
13	Necochea a Juárez	7.677.503,38	—	7.677.503,38	144,764	53.034,61	O. Básicas y H. A. 6 y 3 m.
14	Necochea a Los Manantiales ..	15.092,10	—	15.092,10	4,350	3.469,44	Obras básicas

PRECIOS UNITARIOS PARA TERRAPLENES, ABOVEDADOS Y PAVIMENTOS

Planilla Nº 7

Obtenidos en las licitaciones realizadas en 1938

Número	Caminos	Rebaja máxima %	Terraplenamiento		Abovedamiento		% aboved. del recorrido	Pav. Horm. armado		Calzada macadám	
			Precio Ofic. $	Precio Reb. $	Precio Ofic. $	Precio Reb. $		Precio Ofic. $	Precio Reb. $	Precio Ofic. $	Precio Reb. $
1	Av. Campana en La Tablada ..	10,—	—	—	—	—	—	10,25	9,22	—	—
2	Luján a Mercedes	8,16	0,80	0,73	—	—	—	9,60	8,82	—	—
3	Acceso V. de Mayo .... Aumento	17,30	0,50	0,58	0,40	0,47	19,05	—	—	6,60	7,74
4	Rojas a Colón	26,75	0,40	0,29	0,35	0,26	62,32	—	—	—	—
5	Bolívar a Veinticinco de Mayo ..	8,22	0,50	0,46	0,45	0,41	22,49	—	—	6,—	5,50
6	Dolores a M. del Plata (I tramo)	9,37	0,50	0,45	—	—	—	9,—	8,16	—	—
7	Miramar al Vivero Dunícola ...	0,50	0,50	0,497	0,40	0,398	41,23	—	—	3,50	3,48
8	Boulogne a Bancalari	21,20	0,50	0,39	0,45	0,35	17,43	—	—	—	—
9	S. Lucía a B. Mitre-San Pedro .	27,17	0,45	0,33	0,35	0,25	69,07	—	—	—	—
10	Alto Nivel cam. Luján-Mercedes	22,08	1,—	0,78	—	—	—	10,—	7,79	—	—
11	La Plata a Costa Sur	1,77	0,55	0,54	0,50	0,49	13,23	9,—	8,84	—	—
12	M. del Plata a Necochea. Aum.	4,10	0,52	0,54	0,50	0,52	20,97	8,70	9,06	0,90	0,94
13	Necochea a Juárez ... Aumento	7,90	0,50	0,54	0,50	0,54	12,40	9,10	9,82	0,95	1,02
14	Necochea a Los Manantiales ...	14,56	0,40	0,34	0,30	0,26	11,28	—	—	—	—

Planilla Nº 9

RESUMEN MENSUAL

Levantamiento rápido

Zonas	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembr.	Octubre	Noviembre	Diciembre	Sumas
I	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III	—	—	—	—	—	—	—	—	—	203.000	192.020	140.820	535.840
IV	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V	75.140	165.930	—	—	—	—	—	195.350	22.700	139.555	196.412	311.466	1.106.553
VI	56.350	67.900	90.050	46.150	50.550	—	—	—	54.000	76.000	110.300	18.000	569.300
VII	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VIII	15.800	92.940	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108.740
IX	50.000	12.240	—	—	7.738	—	52.233	—	—	—	—	—	122.211
X	129.000	188.000	148.000	116.000	94.000	12.000	37.000	106.000	168.000	141.000	234.500	30.360	1.403.860
XI	—	—	70.340	33.550	—	36.060	—	—	—	—	—	—	139.950
XII	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D. T.	50.400	1.500	57.500	32.000	42.500	2.000	40.800	92.050	64.500	16.000	49.000	37.000	485.250
Total	376.690	528.510	365.890	227.700	194.788	50.060	130.033	393.400	309.200	575.555	782.232	537.646	4.471.704

RESUMEN MENSUAL

Planilla Nº 10

Nivelación y estudios

Zonas	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembr.	Octubre	Noviembre	Diciembre	Sumas
I	29.600	9.700	2.250	—	2.933	8.097	11.493	5.600	11.800	8.000	—	—	89.473
II	55.300	58.429	35.400	16.900	31.186	15.060	5.000	2.800	1.200	18.300	34.293	24.387	298.255
III	17.000	46.700	40.121	22.350	10.900	18.750	9.150	33.500	60.020	30.077	21.500	7.160	317.228
IV	—	20.000	20.200	16.100	25.600	12.865	26.600	14.520	17.900	13.200	21.200	17.828	206.013
V	1.550	—	—	—	—	—	—	—	9.700	41.600	20.800	32.000	105.650
VI	8.900	2.000	7.600	7.400	12.000	13.600	12.300	472	7.850	10.420	14.200	2.800	99.542
VII	13.300	14.700	10.900	5.338	1.324	—	3.307	—	—	—	—	—	48.869
VIII	—	—	7.550	13.650	23.850	15.400	13.000	10.350	5.950	3.800	—	—	93.550
IX	22.500	19.690	—	—	6.400	19.832	—	—	—	—	—	—	68.422
X	51.710	14.750	9.250	8.300	10.500	—	—	14.244	3.500	6.800	44.138	7.318	170.510
XI	19.500	21.700	31.385	19.150	21.800	30.930	15.408	1.324	—	34.700	26.574	16.532	239.003
XII	35.147	19.200	7.000	22.410	10.000	4.709	9.700	9.397	—	—	11.390	—	128.953
D. T.	96.050	68.040	53.236	39.600	109.777	58.132	74.151	68.688	60.246	45.853	64.300	32.233	770.306
Total	350.557	294.909	224.892	171.198	266.270	197.375	180.109	160.895	178.166	212.750	258.395	140.258	2.635.774

NOMINA DE PROYECTOS

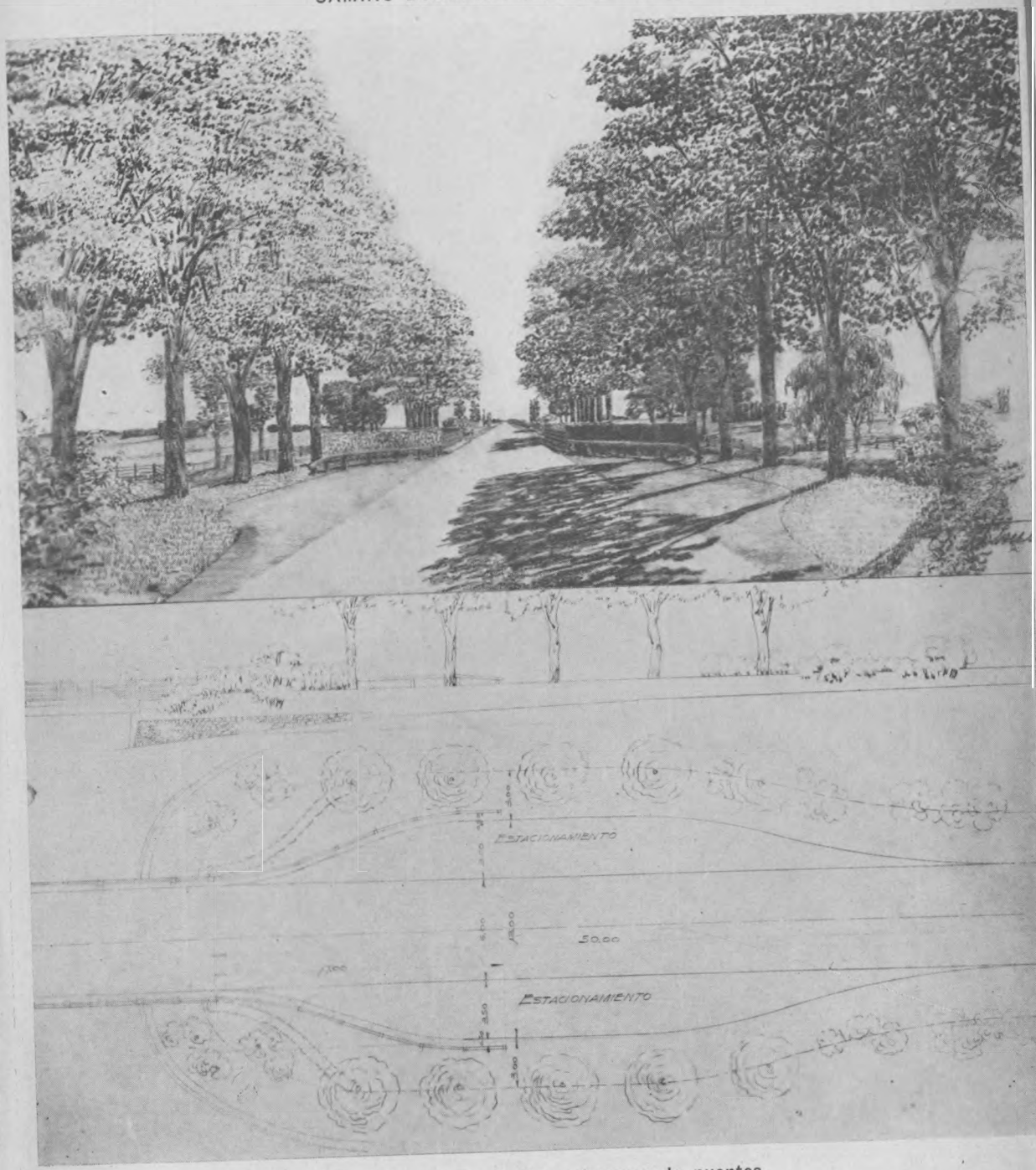
En estudio en la División Trazados al 31 de diciembre de 1938

Zona	Proyecto	Longitud Km.
I	San Pedro-Bmé. Mitre a Baradero-Portela y Acc. a Moneta	26.767
I	Bartolomé Mitre-San Pedro a La Luisa	11.325
I	San Nicolás a J. B. Molina, C. Salles, Erezcano y Conesa y Conesa-J. B. Molina	27.066
I	Bartolomé Mitre a Santa Lucía	30.171
I	Carmen de Areco a Capitán Sarmiento	36.348
I	Marcelino Ugarte a Rojas	44.425
I	R. Cano a Hunter	20.638
I	Arroyo del Medio a Pearson	25.978
I	Arroyo Luna a Gahan	23.000
I	Arroyo Dulce a Hunter	21.368
I	Bartolomé Mitre a Pérez Millán	17.558
I	Carabelas a Pergamino-Colón	10.727
I	Bmé. Mitre-San Nicolás a Bmé. Mitre-San Pedro	22.781
I	Desagüe La Vanguardia	12.600
II	Moreno a Villars	26.000
II	Pilar-Buenos Aires a Rodríguez-San Fernando	11.945
II	Pilar a Moreno	3.448
II	Pavón-Capilla	12.444
III	Brandsen-Ranchos	40.100
III	Cañuelas-San Vicente	31.708
IV	Km. 95 F. C. C. G. B. A. a Arribeños	13.800
IV	Junín a Nueve de Julio (II tramo)	52.761
V	Ing. de Madrid a Morea	8.000
VI	Acceso a la Laguna Lobos	3.750
VIII	Carhué a Rivera	46.180
VIII	Daireaux a Carhué	121.280
VIII	Pehuajó-Lincoln	55.400
VIII	Carlos Casares a Gobernador Arias	10.550
IX	Iturregui a Rocha	31.200
IX	Parish a Tapalqué	26.315
IX	Rauch a Dolores	39.752
IX	Rauch a Ayacucho	18.023
IX	Km. 294 a Azul-Tapalqué	10.600
X	Ayacucho a Vidal	71.480
X	Balcarce a Lobería	22.421
XI	Coronel Suárez a Pigüé por Pte. Campamento	57.282
XI	Coronel Pringles a Coronel Suárez	81.000
XI	J. B. Casas a Bahía San Blas	34.812
XI	Chasicó a Darragueira	88.000
XI	Estomba a Pringles	78.530
XI	Pringles a Oriente	111.300
XI	Puan a Pigüé	39.350
XI	Pigüé a Coronel Suárez	47.844
XI	Coronel Dorrego a Balneario Monte Hermoso	30.580
XI	Punta Alta a Punta Tejada	32.744
XII	Tres Arroyos a Indio Rico	65.000
XII	Juárez a Vela	36.179
XII	Tres Arroyos a Copetonas	48.030
XII	Orense a Oriente	86.000
XII	Tres Arroyos a Claromecó	54.709

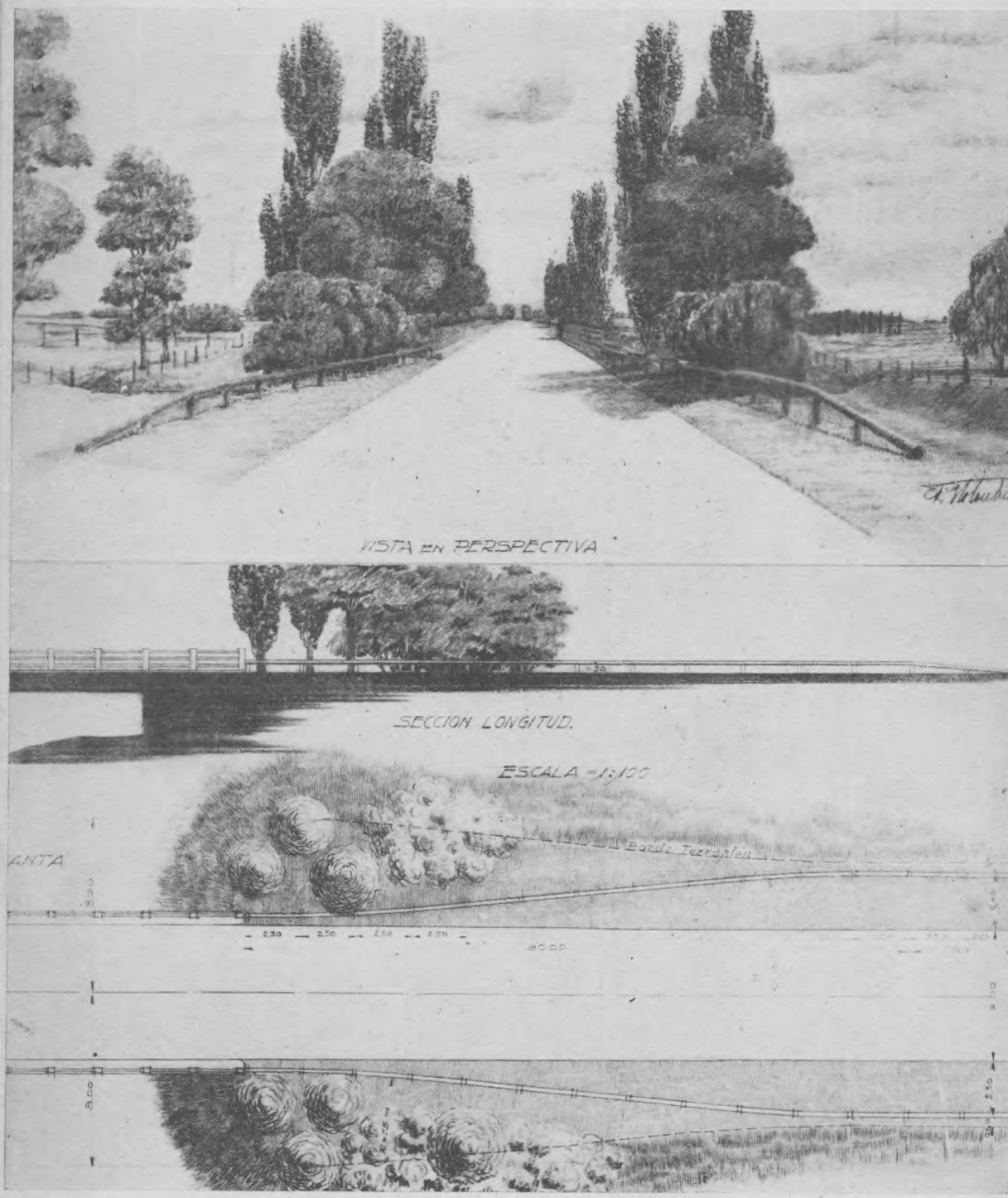
Proyectos en estudio

D. T.	Mercedes a Chacabuco	37.956
D. T.	Ayacucho a Maipú	70.144
D. T.	San Nicolás a Campana	64.000
D. T.	San Nicolás a Campana (IV tramo)	22.663
D. T.	Ayacucho a Madariaga	50.575
		2.369.945

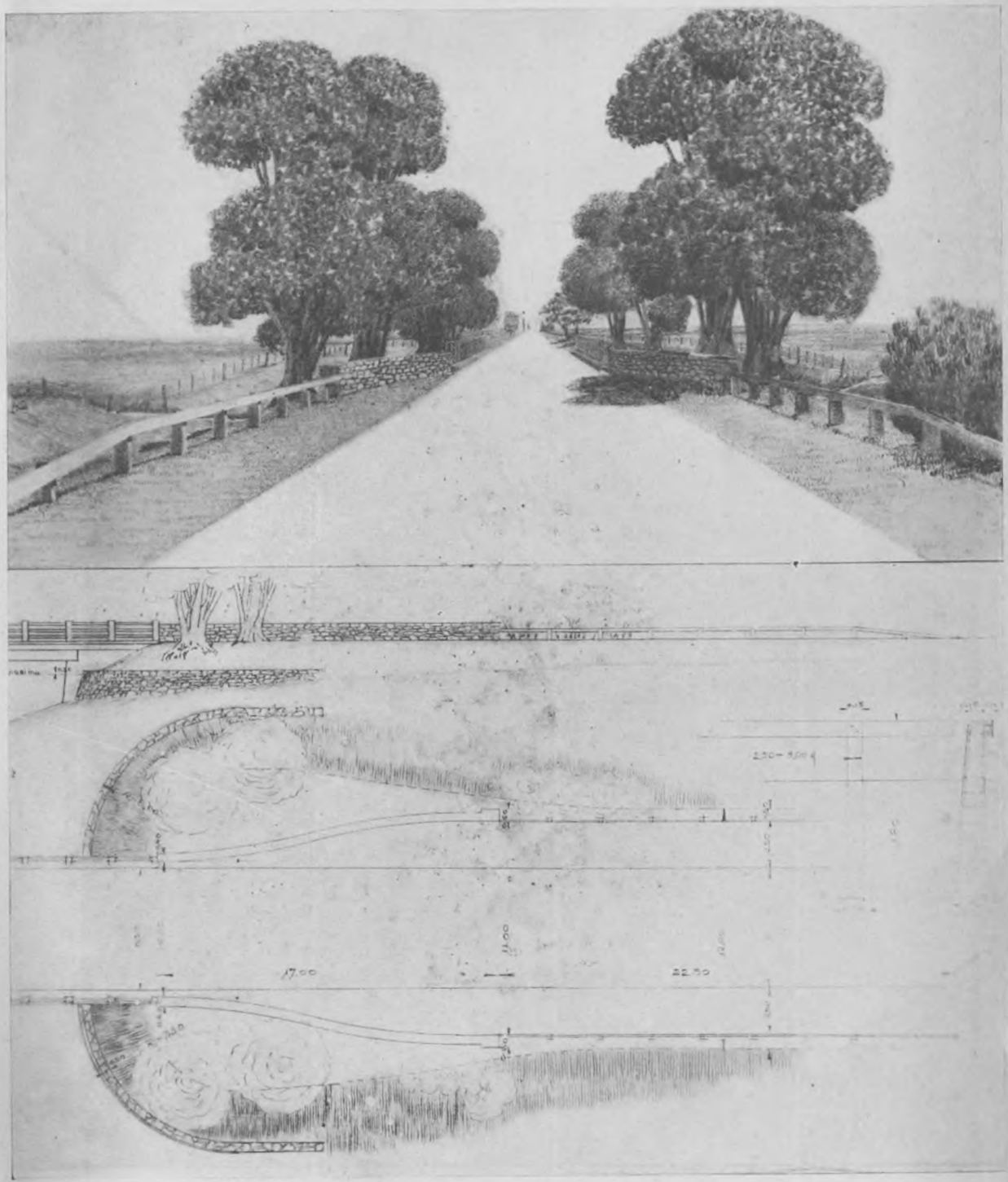
CAMINO DOLORES · MAR DEL PLATA



Acondicionamiento de las cabeceras de puentes

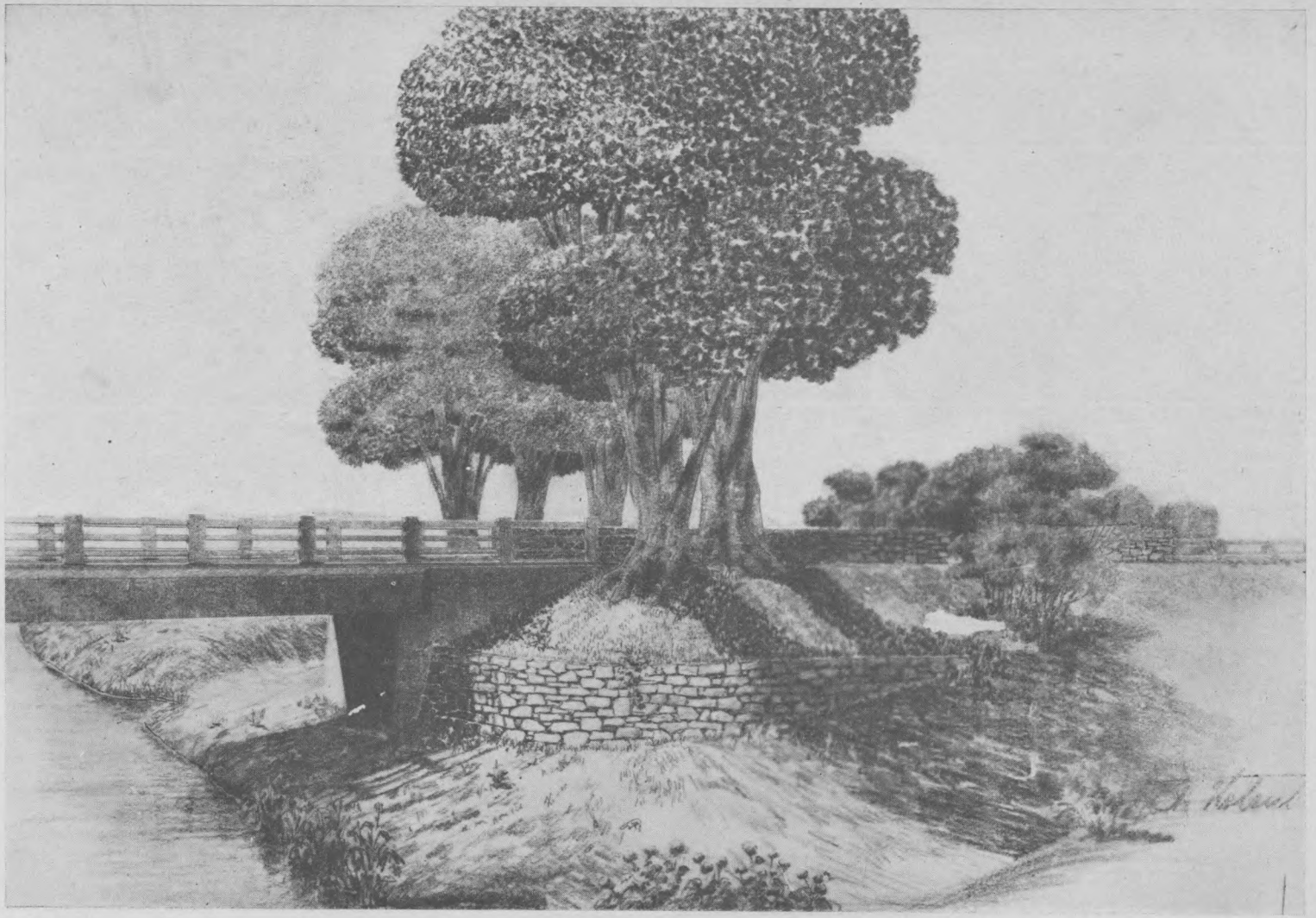


Acondicionamiento de las cabeceras de puentes

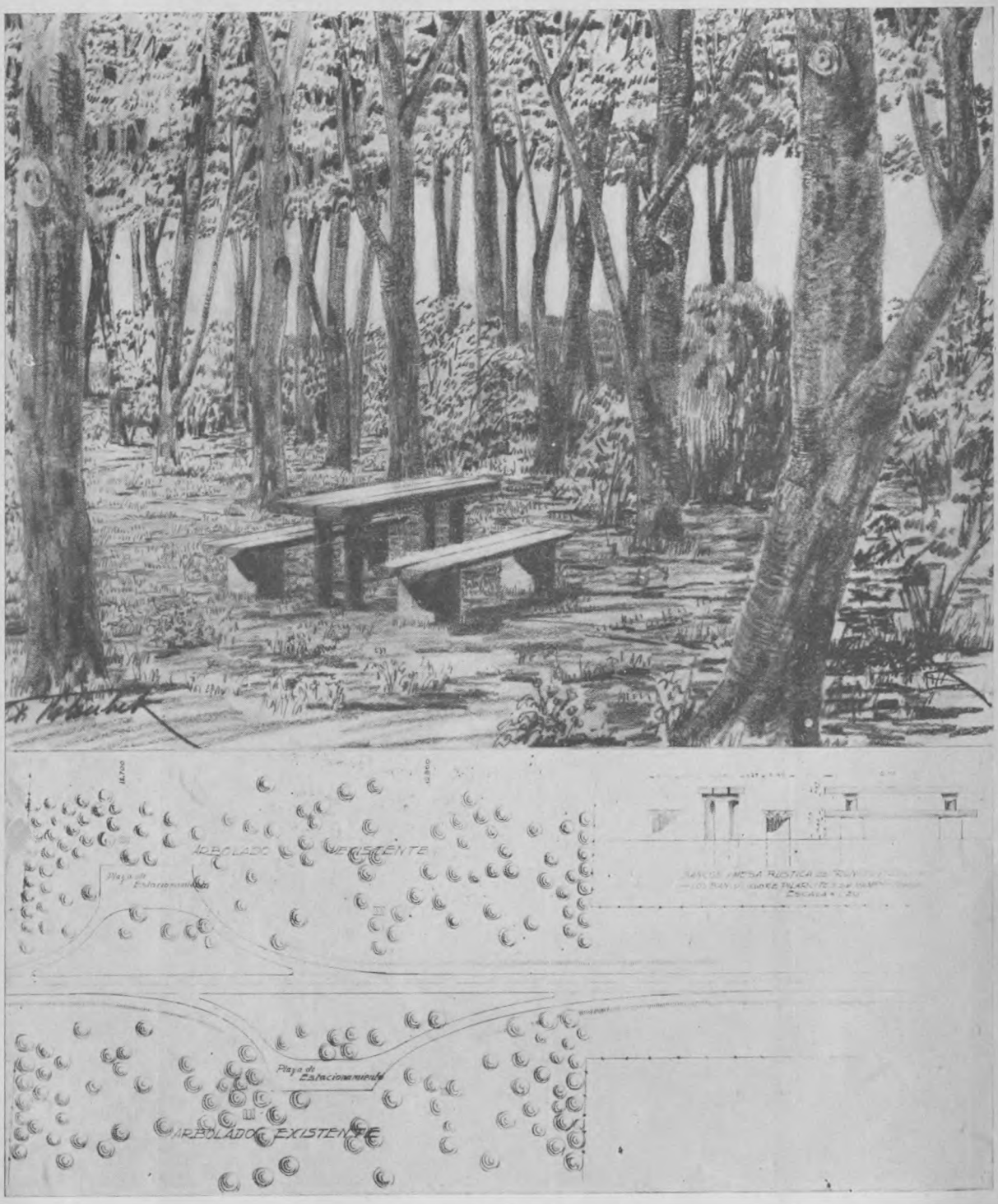


Acondicionamiento de las cabeceras de puentes

CAMINO DOLORES - MAR DEL PLATA



Acondicionamiento de márgenes



Playas de descanso

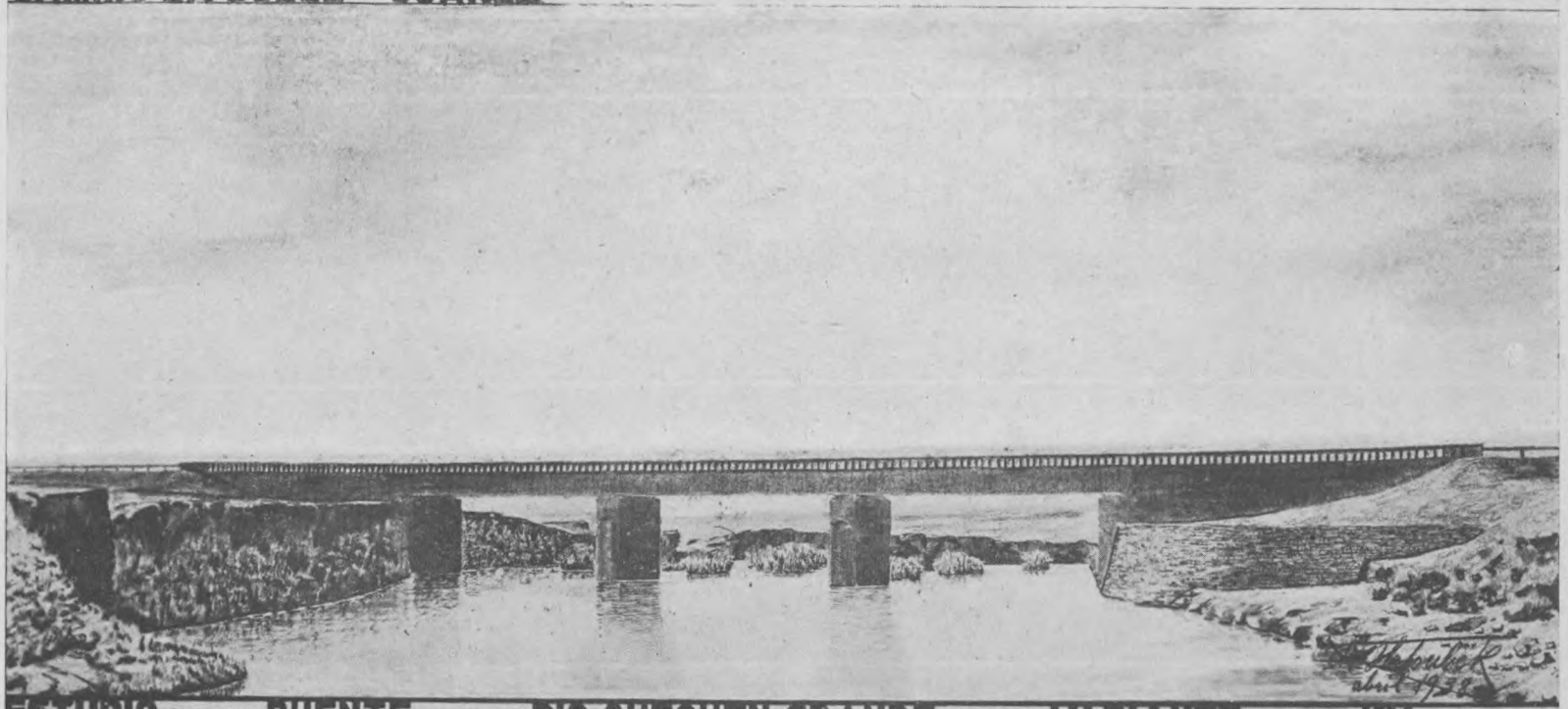
CAMINO LA DULCE — JUAREZ

ESTUDIO DE UN PUENTE SOBRE RIO QUEQUEN GRANDE EN LA VARIANTE ENTRE KM. 7.5 — 10.5

CAMINO LA DULCE — JUAREZ

ESTUDIO DE UN PUENTE SOBRE RIO QUEQUEN GRANDE EN LA VARIANTE ENTRE KM. 7.5 — 10.5

CAMINO LA DULCE — JUAREZ



ESTUDIO DE UN PUENTE SOBRE RIO QUEQUEN GRANDE EN LA VARIANTE ENTRE KM. 75—10.5

CAMINO «GENERAL BELGRANO» LA PLATA - BUENOS AIRES

V.B.A. DIV. TRAZADOS - SECC. URBANIZACION — ANTEPROYECTO DE UN CRUCE A ALTO NIVEL EN EL KM 20 DEL CAMINO GRAL BELGRANO

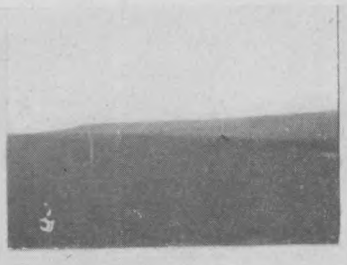
V.B.A. DIV. TRAZADOS - SECC. URBANIZACION — ANTEPROYECTO DE UN PUENTE METALICO EN EL CRUCE A DOS NIVELES EN EL KM 20 DEL CAMINO GRAL BELGRANO

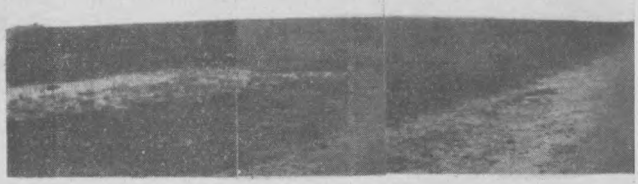
CAMINO «GENERAL BELGRANO» LA PLATA - BUENOS AIRES

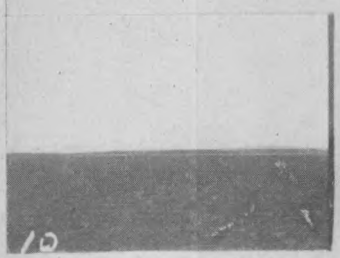
Anteproyecto del cruce en Kilómetro 20 a bajo nivel

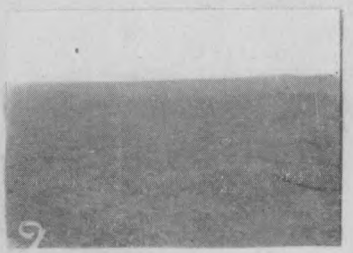
Vista de un camino de doble calzada con terraplén de 21 metros, talud 1:4

CAMINO OLAVARRIA - TORNQUIST









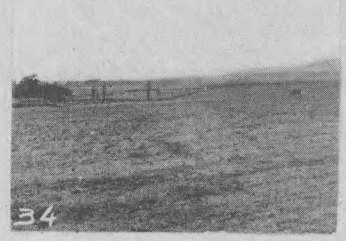
16
22
23
24
25

30

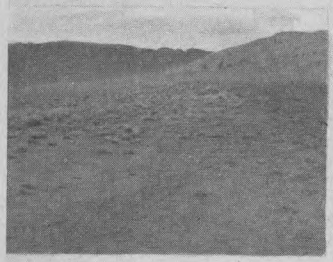
31

32

33


34

35



40

41

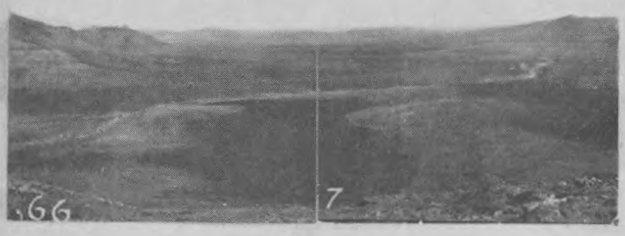
CAMINO OLAVARRIA - TORNQUIST

62

63

64

65


66
7

MEMORIA DE EXPROPIACIONES Y DONACIONES DE TIERRA

AÑO 1938

A los efectos de tener una idea más precisa y concreta del movimiento de expropiaciones y donaciones de tierra durante el transcurso del año 1938, se hace la presente memoria explicativa de los diferentes gráficos agregados.

Gráfico número 13.

Nos muestra las variaciones que ofrecen las expropiaciones año por año, pudiéndose apreciar que durante el año 1938 ha habido una disminución apreciable en la superficie e importe de la tierra expropiada, con respecto al año 1937.

Ello es debido, a que al aumentar considerablemente las cesiones de tierra, han traído aparejada una disminución en las expropiaciones. Tal puede verse en el gráfico número 18 que muestra cómo las donaciones tienen casi absorbidas a las expropiaciones.

Gráfico número 14.

En él se indican los diferentes valores de las expropiaciones, acumuladas mes por mes.

Gráfico número 15.

Este gráfico es similar en su forma al número 13, diferenciándose en que los valores se han agrupado mensualmente. Como puede verse, todos los meses han sufrido las mismas variaciones a excepción de octubre, que han aumentado debido a que se elevaron juntos todos los expedientes del ensanche del Boulevard Camet en Mar del Plata.

Como detalle explicativo y complementario puede consultarse la planilla número 12.

Gráficos números 16 y 17.

En el número 16, se han agrupado las expropiaciones de todo el año en dos semestres, para poder hacer una comparación con las donaciones también agrupadas en la misma forma, según consta en el gráfico número 17.

Como podrá apreciarse, durante el primer semestre se iniciaron 48 expedientes de expropiación, tomándose una superficie de tierra

de 70 hectáreas, 60 áreas, 26 decímetros cuadrados, y se hizo un depósito inicial de pesos 126.865,83 moneda nacional.

En cambio, en el mismo período, se obtenían 95 actas de cesión, que sumaban una superficie de 494 hectáreas, 77 áreas, 35 centiáreas, 15 decímetros cuadrados, vale decir, siete veces más que la tierra expropiada; pudiéndose valuar aproximadamente sin indemnización en pesos 235.620,46 moneda nacional.

Durante el segundo semestre, se notó un aumento de las expropiaciones, pero ello se debe, como expresara más arriba, a que se despacharon en una sola tanda todos los expedientes del ensanche del Boulevard Camet en Mar del Plata. Durante este período, el número de expedientes ascendió a 72, expropiándose una superficie de 114 hectáreas, 70 áreas, 44 centiáreas, 3645 centímetros cuadrados, con un importe de pesos 251.853,39 moneda nacional.

Con respecto a las cesiones, aumentaron en número, ya que se consiguieron 102, pero disminuyeron un tanto en la superficie ya que llegó a 477 hectáreas, 85 áreas, 89 centiáreas, 75 decímetros cuadrados y el importe que correspondería pagar si se hubieran expropiado, sería aproximadamente de pesos 144.965,79 moneda nacional.

Gráfico número 18.

Este gráfico lleva la finalidad de hacer resaltar en forma mucho más clara las diferencias de valores entre lo expropiado y lo donado.

En el pequeño círculo rayado, puede observarse cómo las donaciones han absorbido en forma notable a las expropiaciones, estando en una proporción de un 69,50 % donado y un 30,50 % expropiado.

En el círculo mayor pueden apreciarse mejor algunos detalles de interés.

Siendo la superficie donada cinco veces mayor que la expropiada, los importes deberían estar más o menos en la misma proporción, pero como se notará, lo donado apenas aventaja en menos de 1.000 pesos a lo expropiado.

Ello se debe, en parte, a que en la superficie donada no se ha tenido en cuenta el 20 % de indemnización, que hubiera hecho subir el importe en pesos 76.100 moneda nacional; y, por otra parte, a que en todos los casos el propietario dona la tierra libre de mejoras, y si las tiene hay que abonárselas; no sucediendo lo mismo con las expropiaciones, en las que en el 60 % de los casos, hay alguna mejora que indemnizar.

Por otra parte puede también tenerse en cuenta que la tierra donada es, por lo general, de inferior valor a la que se expropia, y

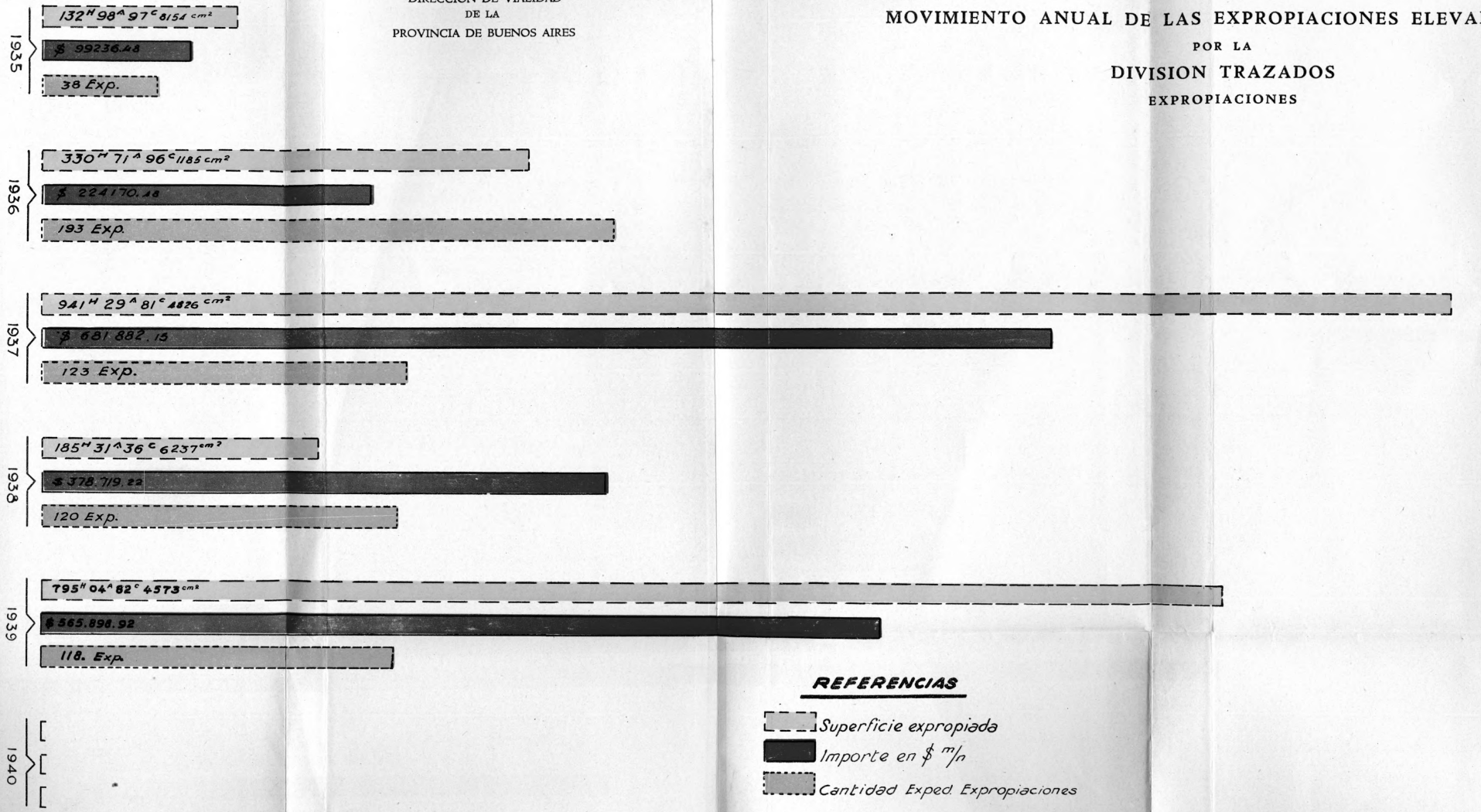
DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MOVIMIENTO ANUAL DE LAS EXPROPIACIONES ELEVADAS

POR LA

DIVISION TRAZADOS

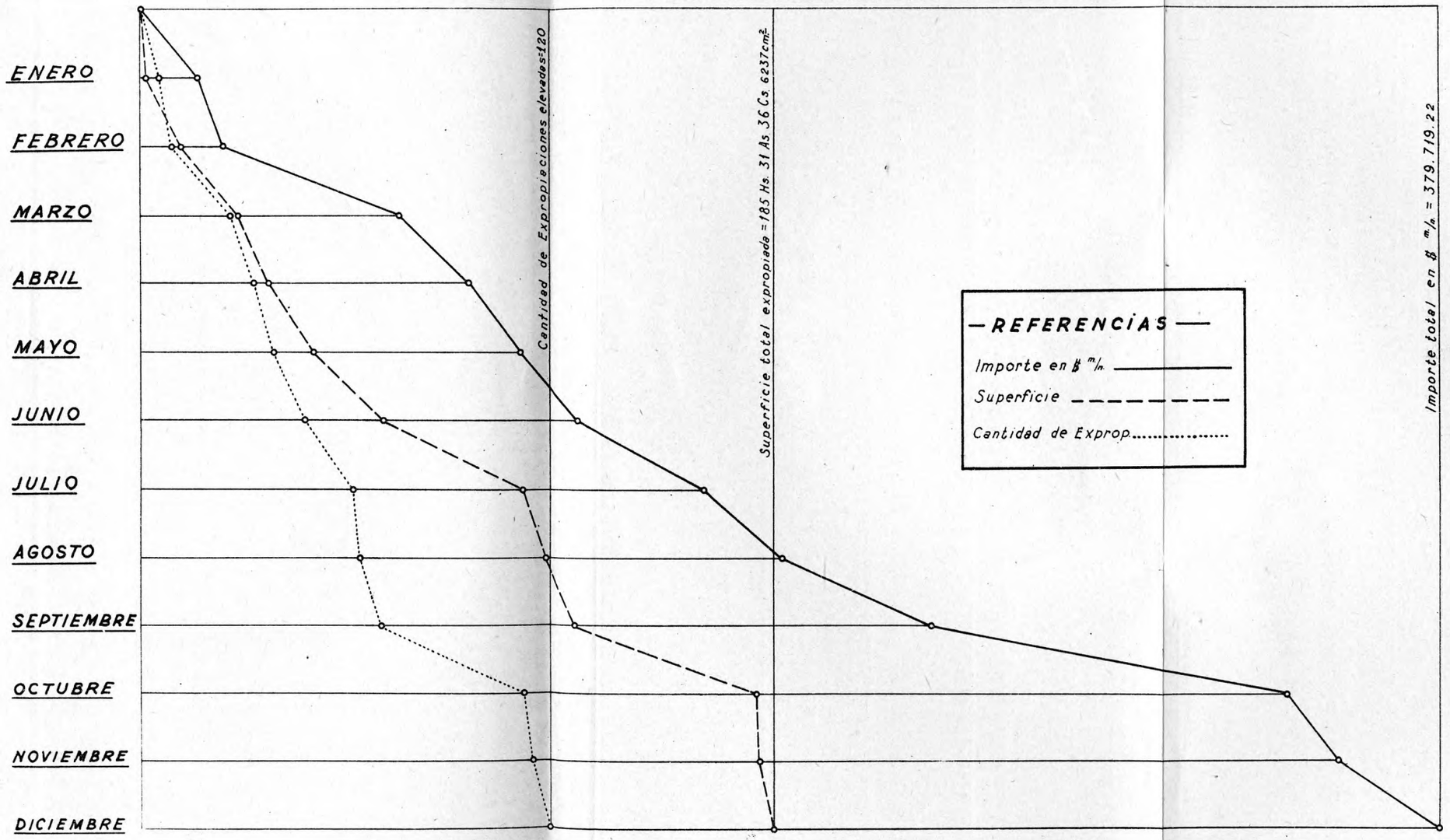
EXPROPIACIONES



DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

TOTAL DE EXPROPIACIONES ELEVADAS EN EL AÑO 1938 POR LA DIVISION TRAZADOS

EXPROPIACIONES

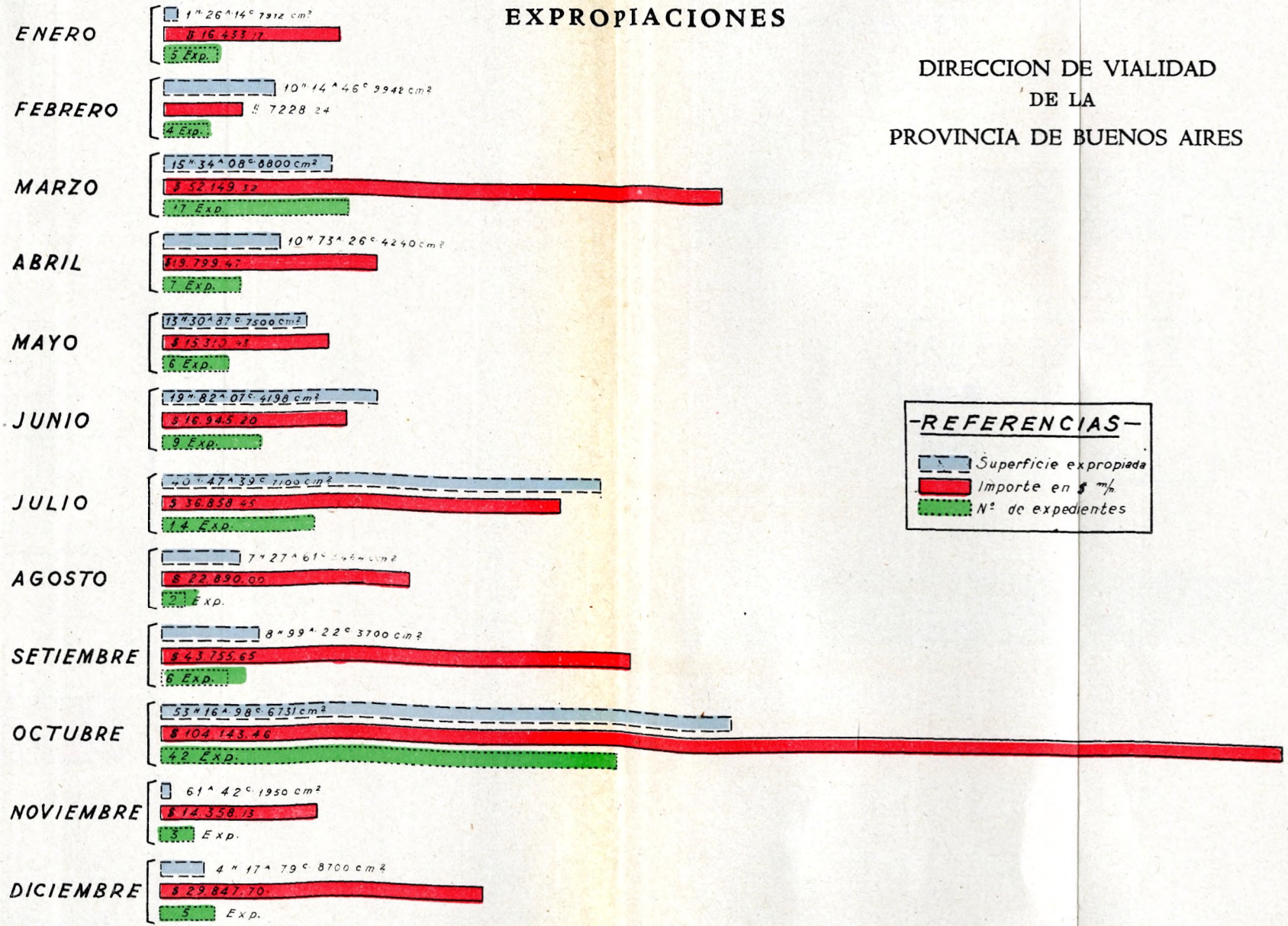


EXPROPIACIONES ELEVADAS EN EL AÑO 1937

DIVISION TRAZADOS

EXPROPIACIONES

DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES



EXPROPIACIONES ELEVADAS DURANTE EL 1º Y 2º SEMESTRE DE 1938

DIVISION TRAZADOS

EXPROPIACIONES

— 1er —
SEMESTRE
— 1938 —

70ª. 60ª. 92c. 2592 cm²

$ 126.865.83 m/n.

48 Expedientes

— 2º —
SEMESTRE
— 1938 —

114ª. 70ª. 44c. 3645 cm²

$ 251.853.39 m/n.

72 Expedientes

-REFERENCIAS-

- Superficie expropiada
- Importe en $ m/n.
- Nº de expedientes

DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DONACIONES DE TIERRA OBTENIDAS DURANTE EL 1º Y 2º SEMESTRE 1938

DIVISION TRAZADOS

EXPROPIACIONES

— 1er —
SEMESTRE
— 1938 —

494 N. 77 A. 35 C. 15 cm²

$ 235.620,46 m/n. aprox.

95 actas cesión

— 2º —
SEMESTRE
— 1938 —

477 N. 85 A. 89 C. 75 cm²

$ 144.965,79

102 actas cesión

-REFERENCIAS-

- Superficie expropiada
- Importe en $ m/n
- Nº de expedientes

DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

RESUMEN DE LAS EXPROPIACIONES ELEVADAS POR LA DIVISION TRAZADOS EN EL AÑO 1938

Nº de orden	Superficie				Importe $ m/n	Camino
	Hs.	As.	Cs.	cm.²		
ENERO						
1.	—	39	13	4600	288,31	Junín - O'Higgins.
2.	—	69	15	—	2.123,13	M. Ugarte - Los Angeles.
3.	—	—	—	—	477,20	» » » »
4.	—	14	58	—	13.380,36	» » » »
5.	—	03	28	3312	164,17	Cintura Capital Federal.
Total ..	1	26	14	7912	16.433,17	
FEBRERO						
6.	—	45	85	2000	2.017,49	Luján - Mercedes.
7.	2	45	79	7842	3.438,71	Cintura Capital Federal.
8.	3	21	22	0100	1.079,28	La Plata - Costa Sud.
9.	4	01	60	—	692,76	Dolores - Mar del Plata.
Total ..	10	14	46	9942	7.228,24	
MARZO						
10.	1	99	04	5000	6.231,85	Luro - Cincuentenario.
11.	5	36	60	6100	599,44	Pringles - Bahía Blanca.
12.	—	42	53	5000	1.239,59	Cintura Capital Federal.
13.	—	57	12	—	1.318,70	» » »
14.	—	57	12	—	1.318,70	» » »
15.	—	31	90	—	1.024,10	» » »
16.	—	29	50	5000	1.073,37	» » »
17.	—	41	86	2100	1.501,35	» » »
18.	—	40	93	6000	2.293,98	» » »
19.	—	51	15	—	2.510,84	» » »
20.	—	11	70	—	655,65	» » »
21.	—	41	89	3800	1.499,84	» » »
22.	—	49	93	5000	1.790,87	» » »
23.	1	81	71	3400	7.182,82	» » »
24.	—	33	43	5000	1.073,37	» » »
25.	—	44	66	5000	1.435,24	» » »
26.	—	82	96	7400	19.409,61	» » »
Total ..	15	34	08	8800	52.149,32	

Nº de orden	Superficie Hs.	As.	Cs.	cm.²	Importe $ m/n	Camino
ABRIL						
27.	2	62	42	0327	2.619,69	La Plata - Avellaneda.
28.	—	02	03	6832	299,41	» » »
29.	—	46	72	5156	5.626,48	» » »
30.	—	61	42	1925	5.447,03	» » »
31.	—	—	—	—	1.000,—	Acceso Puente Río S. Grande.
32.	2	73	21	—	1.239,03	Azul - Tapalqué.
33.	4	27	45	—	3.537,83	» »
	—	—	—	—		
	Total .. 10	73	26	4240	19.799,47	
MAYO						
34.	—	—	—	—	500,—	Cintura Capital Federal.
35.	—	—	—	—	4.644,—	Luro - Cincuentenario.
36.	7	44	21	—	4.828,73	Auxil. G. Paz - G. Belgrano.
37.	2	01	11	5000	1.447,48	Azul - Tapalqué.
38.	—	59	16	5000	1.443,68	» »
39.	3	26	38	7500	2.446,54	Centenario (Tour. Club)
	—	—	—	—		
	Total .. 13	30	87	7500	15.310,43	
JUNIO						
40.	—	26	84	5100	248,24	Boulogne - Bancalari.
41.	—	82	93	2500	1.434,84	» »
42.	—	39	63	5000	215,70	Azul - Tapalqué.
43.	1	32	15	—	1.297,70	» »
44.	13	26	30	—	2.863,75	Lobería - Las Nutrias.
45.	—	07	89	0024	48,—	Rojas - Colón.
46.	—	07	89	0024	48,—	» »
47.	—	98	70	7550	3.331,77	Cintura Capital Federal.
48.	2	59	72	4000	7.457,20	» » »
	—	—	—	—		
	Total .. 19	82	07	4198	16.945,20	
JULIO						
49.	—	40	93	6000	5.149,49	Cintura Capital Federal.
50.	—	13	87	6500	11.252,06	» » »
51.	—	—	29	5000	236,—	» » »
52.	4	04	05	5000	2.198,92	Azul - Tapalqué.
53.	2	39	53	5000	1.303,58	» »
54.	1	29	38	0200	1.104,79	» »
55.	—	—	—	—	5.674,—	Ac. calle 7 a Est. Arana.
56.	1	34	80	—	916,29	» » 7 » » »
57.	2	73	52	—	2.302,03	» » 7 » » »
58.	—	04	08	—	307,92	Berisso - La Balandra.
59.	—	13	53	5500	135,36	» » »

tan es así, que tenemos el caso de las expropiaciones para el cruce a alto nivel sobre las vías del Ferrocarril Oeste en el camino Luján a Mercedes, en las que para una superficie relativamente pequeña de terreno, se han pagado precios sumamente elevados, debido a la ubicación estratégica en que se encuentran. (Para mayor detalle puede verse la planilla número 14).

Gráfico número 19.

En este último gráfico también se hace un estudio comparativo entre las donaciones y expropiaciones, habiéndose dividido estas últimas en expropiaciones iniciadas en 1938 y en expropiaciones iniciadas en años anteriores, pero revaluadas en 1938.

Como uno de los objetos que guiara al hacer esta memoria, fué poder comparar qué cantidad de pesos moneda nacional se han invertido en expropiaciones y en cuántos había sido beneficiada la Provincia en el transcurso del año próximo pasado, fué esa la razón por la cual se dividieron las expropiaciones en dos grupos.

Al explicar el gráfico número 18, decía que para poder considerar el valor de la tierra donada, se había tenido en cuenta la valuación fiscal únicamente, sin considerar las indemnizaciones ni mejoras, pues entonces correspondía que se comparara con las expropiaciones recién iniciadas que se elevan en las mismas condiciones (grupo 1 del gráfico número 19).

Y es así, como por separado se consignan las revaluaciones (grupo 2 del gráfico número 19).

Con respecto a esta columna, es interesante observar en la planilla complementaria número 14, cómo han aumentado los importes a abonarse, desde la iniciación del expediente hasta su revaluación.

Así se observa, que sobre un total de pesos 39.954,95 moneda nacional con que fueron iniciados los expedientes, al revaluarse han ascendido a la suma de pesos 229.123,93 moneda nacional, vale decir, han experimentado un aumento de un 575 %.

Claro está, que este caso no es muy frecuente, por cuanto las expropiaciones que han influído para elevar esos precios, son las del alto nivel sobre las vías del Ferrocarril Oeste en el camino Luján a Mercedes, que se encuentran ubicadas en una zona valiosa y algunas con mejoras de consideración.

En el mismo gráfico (columna 1 más 2) se han acumulado los valores para expropiaciones, alcanzando la suma de pesos 608.843,15 moneda nacional.

En términos generales, mientras por un lado, el Gobierno de la Provincia ha tenido que depositar durante el año 1938 la suma de pesos 608.843,15 moneda nacional para expropiar una superficie de 185 hectáreas, 31 áreas, 36 centiáreas, 6237 centímetros cuadrados; por otro lado ha sido beneficiado en la suma de pesos 380.586,25 moneda nacional aproximadamente, importe de 972 hectáreas, 63 áreas, 20 centiáreas, 9.000 centímetros cuadrados de tierra donada.

Planilla Nº 12

TOTALES MENSUALES DEL AÑO 1938

Cantidad de expropiaciones		Superficie				Importe $ m/n
		Hs.	As.	Cs.	cm²	
Enero	5	1	26	14	7912	16.433,17
Febrero	9	11	40	61	7854	23.661,41
Marzo	26	26	74	70	6654	75.810,73
Abril	33	37	47	97	0894	95.610,20
Mayo	39	50	78	84	8394	110.920,63
Junio	48	70	60	92	2592	127.865,83
Julio	62	111	08	31	9692	164.724,28
Agosto	64	118	35	93	5156	187.614,28
Septiembre	70	127	35	15	8856	231.369,93
Octubre	112	180	52	14	5587	335.513,39
Noviembre	115	181	13	56	7537	349.871,52
Diciembre	120	185	31	36	6237	379.719,22

Nº de orden	Superficie Hs.	As.	Cs.	cm.²	Importe $ %	Camino
60.	—	19	77	3500	197,74	Berisso - La Balandra.
61.	26	09	02	—	5.657,40	Mar del Plata - Necochea.
62.	1	64	59	0400	422,87	» » » »
Total ..	40	47	39	7100	36.858,45	
AGOSTO						
63.	—	83	68	9600	21.277,80	Cintura Capital Federal.
64.	6	43	92	5864	1.612,20	Mar del Plata - Necochea.
Total ..	7	27	61	5464	22.890,—	
SEPTIEMBRE						
65.	—	47	77	2900	1.098,70	Av. Costanera. P. Camet.
66.	—	23	65	1300	70,96	Mar del Plata - Necochea.
67.	—	58	72	0800	190,46	» » » »
68.	—	77	49	3700	2.181,24	M. Ugarte - Los Angeles.
69.	6	23	38	—	30.233,95	Alto Nivel Luján - Mercedes.
70.	—	68	20	5000	9.980,34	Calle 7 a Estación Arana.
Total ..	8	99	22	3700	43.755,65	
OCTUBRE						
71.	—	49	70	8400	286,38	Rojas - Colón.
72.	—	26	05	0500	2.865,55	Avda. Costanera - P. Camet.
73.	—	69	12	2600	5.668,05	» » » »
74.	—	—	94	0500	463,67	» » » »
75.	—	46	36	9100	2.040,24	» » » »
76.	—	—	63	4300	274,02	» » » »
77.	—	09	51	7700	2.807,72	» » » »
78.	—	22	48	2400	2.293,20	» » » »
79.	—	08	62	9100	2.442,04	» » » »
80.	—	27	40	1000	1.205,64	» » » »
81.	—	12	28	—	1.473,60	» » » »
82.	—	76	37	7500	3.360,61	» » » »
83.	—	96	14	3900	4.230,33	» » » »
84.	—	04	07	3300	4.545,80	» » » »
85.	—	07	42	9700	326,91	» » » »
86.	—	04	70	6900	564,82	» » » »
87.	—	—	03	7100	44,52	» » » »
88.	—	03	76	9200	1.021,45	» » » »
89.	—	64	68	9700	2.328,83	» » » »
90.	—	01	53	5200	572,62	» » » »
91.	—	04	62	3600	1.317,73	» » » »
92.	—	01	84	9300	689,86	» » » »
93.	—	23	78	0400	2.853,65	» » » »
94.	—	—	90	0600	335,92	» » » »

Nº de orden	Superficie Hs.	As.	Cs.	cm.²	Importe $ m/n	Camino
95.	—	36	14	5600	23.169,33	Avda. Costanera - P. Camet.
96.	01	06	72	0900	2.668,02	» » » »
97.	08	65	09	5000	2.167,58	» » » »
98.	—	01	21	7200	324,99	» » » »
99.	—	—	87	0700	121,90	» » » »
100.	—	12	14	5700	1.700,40	» » » »
101.	—	29	51	0500	1.051,58	» » » »
102.	—	04	97	7200	219,—	» » » »
103.	08	23	67	6200	5.990,08	» » » »
104.	—	08	60	3900	2.503,73	» » » »
105.	—	07	75	5900	3.358,30	» » » »
106.	—	04	05	1200	800,73	Sta. Lucía - Pte. Chacón.
107.	01	41	69	—	779,30	» » » »
108.	—	59	25	—	338,50	» » » »
109.	—	17	51	1031	566,52	Cintura Capital Federal.
110.	—	29	69	3700	3.309,16	Rond-point Av. Constitución y Boulevard Camet.
111.	0,2	89	20	—	3.325,80	Luján - Mercedes.
112.	29	15	82	—	7.735,38	Necochea - La Dulce - Juárez.
Total ..	53	16	98	6731	104.143,46	

NOVIEMBRE

113.	—	02	31	8700	248,10	Avda. Costanera - P. Camet.
114.	—	12	03	5500	1.287,80	» » » »
115.	—	47	06	7750	12.822,23	Cintura Capital Federal.
Total ..	—	61	42	1950	14.358.13	

DICIEMBRE

116.	—	16	92	3800	22.672,29	Avda. Costanera - P. Camet.
117.	—	04	83	2200	2.478,92	» » » »
118.	—	06	43	2700	958,47	» » » »
119.	2	49	—	—	2.482,24	Azul - Tapalqué.
120.	1	40	61	—	1.255,78	» »
Total ..	4	17	79	8700	29.847,70	

RESUMEN:

AÑO 1938

Cantidad de expedientes en expropiación: 120.
Importe en pesos: 379.719,22.
Superficie expropiada: 185 Hs. 31 As. 36 Cs. 6237 cm².

DIVISION MATERIALES

La actividad desarrollada por los laboratorios de la División Materiales han señalado un marcado y progresivo aumen o con respecto a años anteriores. ›s

Así es cómo se han extraído y ensayado por medios mecánin- 2254 testigos de hormigón de los diferentes pavimentos signif.bdo do un aumento aproximado de 94 % comparado con el pe so- anterior. El número de probetas confeccionadas fué de 1116n en bre el año anterior ha habido un aumento del 10 %erT,ıse cons- los ensayos y análisis de cemento, agua, alambre, etcét tató un aumento elevado. de control del

En el año se dió término a los ensayos normale importante pavimento Dolores-Mar del Plata. n sido en ge

Los resultados obtenidos en dichos ensayos po se supe pe- ral excelentes, dado que en numerosos tramos esistenci exigencias de los pliegos en lo que se refiere realizando sor del pavimento. ensame proyectados

El laboratorio de suelos ha trabajado os ca moneda nacional un estudio completo de los suelos de todo 00 muestras. correspondientes al Plan Vial de pesos 7 mentales como el del habiéndose analizado en el año que ex G. B. A.) donde actual-

Ha realizado asimismo estud strucción de una calzada en camino de acceso a Villa Numa pos de pavimentos. Se han efec- mente se está dando término a con cemento y de acuerdo a ellos la que se han empleado disti un tramo experimental de estabi- tuado ensayos de mezclas de entre Saladillo y Las Flores. se procederá en breve a re de pesos 70.000.000 moneda nacional, lización con cemento p realizará en las obras que ya comienzan a

En lo que re ayo de suelos en el terreno para lo cual cuenta el laboratorio os laboratorios de campaña. efectuarse e ya con e ios de suelos y su aplicación en la construcción de mos son de una importancia universalmente aceptada, no solamente para proyectar en forma racional la subrasante, sino las construcciones de calzada de bajo costo.

En todas las obras en construcción se realiza severo control en lo referente a los materiales empleados, resistencia del hormigón, espesores de las losas y la influencia de los agentes nocivos, como ser heladas, aguas salinas, etc.

A fin de reducir el costo de las obras, como asimismo ampliar o reparar éstas, se tiende actualmente a utilizar en ellas materiales locales.

Y así aplicando este criterio en la ejecución de las obras de arte y pavimento al camino Dolores - Mar del Plata, se estudiaron los materiales de la zona y una vez reconocida su posibilidad de empleo, se autorizó el uso opcional de éstos.

Se emplearon arenas de mar de las playas de Mar del Plata y Miramar, corrigiendo algún defecto, si fué necesario, con arena cuarcítica de Mar del Plata o Balcarce. Como agregado grueso se eligió el pedregullo cuarcítico de Mar del Plata. Sólo en un tramo se empleó como agregado grueso pedregullo granítico procedente de las Canteras de Tandil.

Se hicieron numerosos análisis de las aguas procedentes de distintas perforaciones a fin de poder usar aquellas que fueran menos perniciosas para el hormigón, puesto que muchas de ellas contenían cantidades apreciables de sulfato. Como complemento de los análisis se hicieron ensayos comparativos de laboratorio sobre mortero. Analizáronse en total 20 muestras de agua. Los hierros y alambres empleados no ofrecieron dificultades, ajustándose a las exigencias del pliego de bases y condiciones. Fueron ensayadas 16 ...stras de estos materiales.

se ...rante todo el desarrollo de las obras se analizaron frecuen-
que lus agregados inertes y demás materiales, como también
En ...maron probetas del hormigón empleado en las obras
si ndo los ...on sometidas a los ensayos pertinentes.
En cuar...tomaron 98 muestras de agregados y 415 probetas,
hormigón vibr...os obtenidos satisfactorios.
cemento por metr...imento, en los tramos en que se empleó el
Al mismo tiempo ...nzó trabajando a razón de 330 kilos de
dado que en esta técnica hormigón elaborado.
periencia, y a medida que los...n las condiciones de trabajo,
progreso paulatino y constante de la ca...ba, con muy poca ex-
reduciendo la cantidad de cemento, hasta lleg... mostraban el
por metro cúbico establecidos en las especificacion...igón, se fué
Por medios mecánicos se extrajeron 1160 testig... 315 kilos
tieron comprobar el espesor y resistencia del pavimento.

Los resultados han sido halagüeños al punto ... mostrar en numerosos tramos de 500 metros de longitud, resisten... ...omedio a la compresión, superiores a los 350 kilos por centíme... ...dra- do a la edad de 28 días.

En el primer tramo que arranca de Dolores (trecho de 50 kilómetros) se empleó hormigón sin vibrar con un dosaje de 350 kilos de cemento por metro cúbico de hormigón, se tomaron 287 testigos y cabe decir, lo mismo respecto a sus resultados.

Además en una parte del tramo, entre las estaciones Pirán y Vidal, se observó que la subrasante no ofrecía las características adecuadas para el soporte del pavimento, se adicionó a la subrasante una capa de arena esperándose haber conseguido los resultados deseados.

En atención a las previsiones de la ley 4539 se han proyectado la modernización de la Fábrica de Caños, Adoquines y Pedregullo de Sierra Chica y la instalación de una cantera de granito en «El Cerrito», partido de Balcarce, aprovechándose el material allí existente para fabricar cordones y adoquines, destinados a obras de pavimentación y trabajos afines.

Se modernizó la Fábrica de Sierra Chica, consistiendo en: ampliación de la Usina Eléctrica existente, reemplazando un grupo electrógeno fuera de uso de un motor diesel de 300 caballos de fuerza, por otro de 800 caballos, de acuerdo a las necesidades del futuro inmediato.

Al mismo tiempo se modernizó la planta de trituración mediante el emplazamiento de máquinas retrituradoras de tipo moderno.

En la actualidad, se encuentran ya instaladas las maquinarias adquiridas para Sierra Chica y la Cantera de Balcarce se encuentra en principio de funcionamiento.

Se ha iniciado la explotación de la Cantera de Granito «El Cerrito», en Balcarce, habiéndose fabricado granitullos, adoquines y cordones.

Se está trabajando en la instalación de la planta para la producción de pedregullo y arena.

La construcción del silo para almacenaje de estos materiales está próximo a terminarse.

En dicha planta se instalarán próximamente dos trituradoras y un elevador que quedaron disponibles al realizarse las obras de ampliación en la Cantera de Sierra Chica.

Se han emitido las órdenes de compra por los motores eléctricos necesarios para accionar dichas máquinas y también por la zaranda para los materiales antes mencionados. Dichos motores y zaranda deberán ser provistos próximamente.

Está terminada la instalación de la línea principal para la producción de energía eléctrica para fuerza y luz en la Cantera. Dicha provisión estará a cargo de la Compañía Suizo Argentina de Electricidad.

A tono con el aumento constante de las necesidades y a fin de llevar sobre las obras viales un control más efectivo y al mismo tiempo obtener el máximo de eficiencia en tales construcciones se ha aumentado el número de maquinarias e instrumentales del Laboratorio de Ensayo de Materiales que funciona actualmente en la Dirección.

El Ministerio de Obras Públicas por gestiones de la Dirección de Vialidad proyecta instalar en el terreno de las calles 52 y 122 (Paseo del Bosque de La Plata), un amplísimo edificio cuya obra ya ha sido comenzada, destinado a Laboratorio de Ensayos de Materiales.

Esta iniciativa fué debida al incesante incremento de las obras viales, como así también al progreso en el estudio de los materiales de construcción, se hizo necesaria la instalación de un laboratorio de ensayos de los mismos, para así lograrse un control racional de las obras, y al mismo tiempo, una economía en los gastos de construcción por la utilización de materiales locales hoy no usados en la cantidad posible, por ignorarse sus cualidades y comportamiento.

Este Laboratorio contará con un edificio especialmente proyectado por la Dirección de Arquitectura, de acuerdo a la modalidad de los trabajos. El costo presupuestado del edificio es de pesos 339.000 moneda nacional.

En cuanto al criterio adoptado al adquirir las maquinarias y elementos de ensayos para el mismo laboratorio, ha sido de acuerdo a la naturaleza y urgente necesidad de las mismas.

Para su mejor funcionamiento se dividirá en tres secciones principales:

Primera. — Sección Administrativa: con locales destinados al Jefe, encargado de laboratorio, personal, biblioteca, sala de conferencias, etc.

Segunda. — Sección cementos, morteros de hormigones, en la que se encuentra la sala de máquinas donde se instalarán la máquina Universal de 200 toneladas; el martinete Amsler para ensayos al choque, la máquina de torsión, etc.

Otra sala será la de rocas con sus máquinas al impacto, perforadora con trépano de diamante y sierra.

GRAFICO 18

P.B.A. - M.O.P.

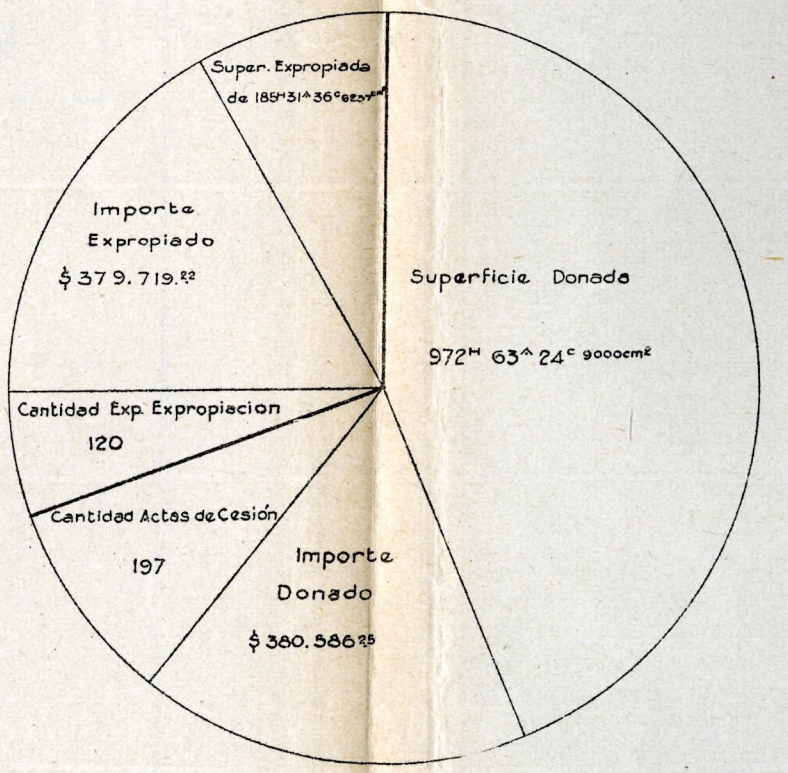
— DIRECCION DE VIALIDAD —

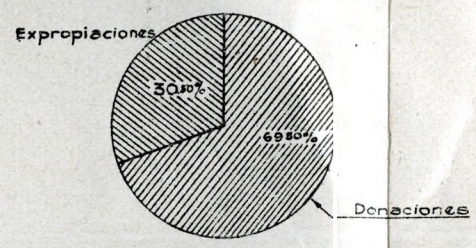
CUADRO COMPARATIVO ENTRE EXPROPIACIONES Y DONACIONES DE TIERRAS

DURANTE EL AÑO 1938

— DIVISION TRAZADOS —

EXPROPIACIONES





—GRAFICO COMPARATIVO ENTRE EXPROPIACIONES Y DONACIONES—

— 1938 —

—DIVISION TRAZADOS—

—EXPROPIACIONES—

IMPORTES ACUMULADOS

1 + 2 — IMPORTE ABONADO EN CONCEPTO DE EXPROPIACIONES INICIADAS Y REVALUADAS: 608.843 15/100 $

IMPORTES PARCIALES

1 — EXPROPIACIONES INICIADAS: $ 379,719,22

2 — EXPROPIACIONES REVALUADAS: $ 229,123,93

3 — DONACIONES: $ 380,586,25

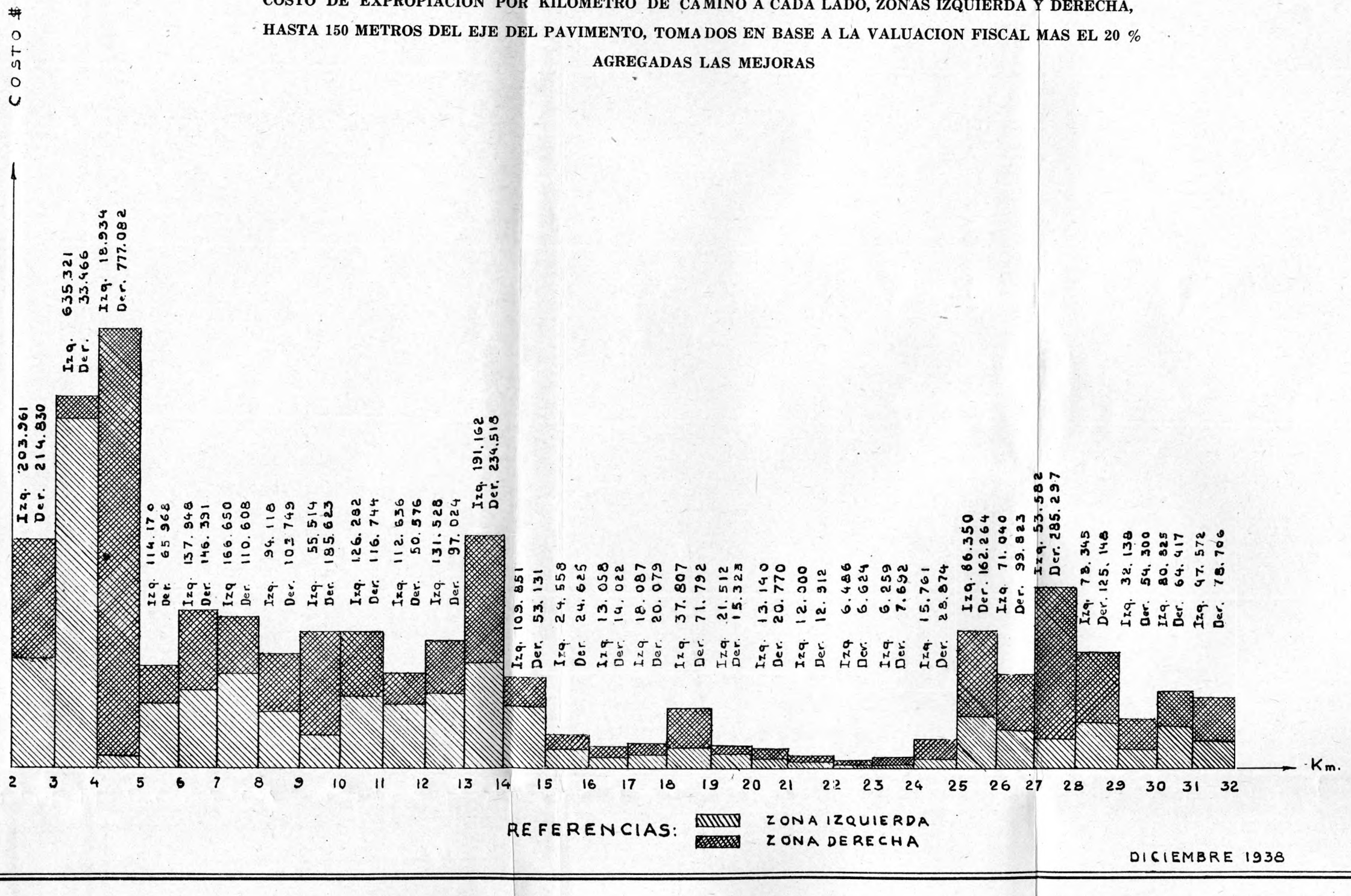
DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

P. B. A. — M. O. P.

DIRECCION DE VIALIDAD — DIVISION TRAZADOS

CAMINO GENERAL BELGRANO

COSTO DE EXPROPIACION POR KILOMETRO DE CAMINO A CADA LADO, ZONAS IZQUIERDA Y DERECHA, HASTA 150 METROS DEL EJE DEL PAVIMENTO, TOMADOS EN BASE A LA VALUACION FISCAL MAS EL 20 % AGREGADAS LAS MEJORAS



DICIEMBRE 1938

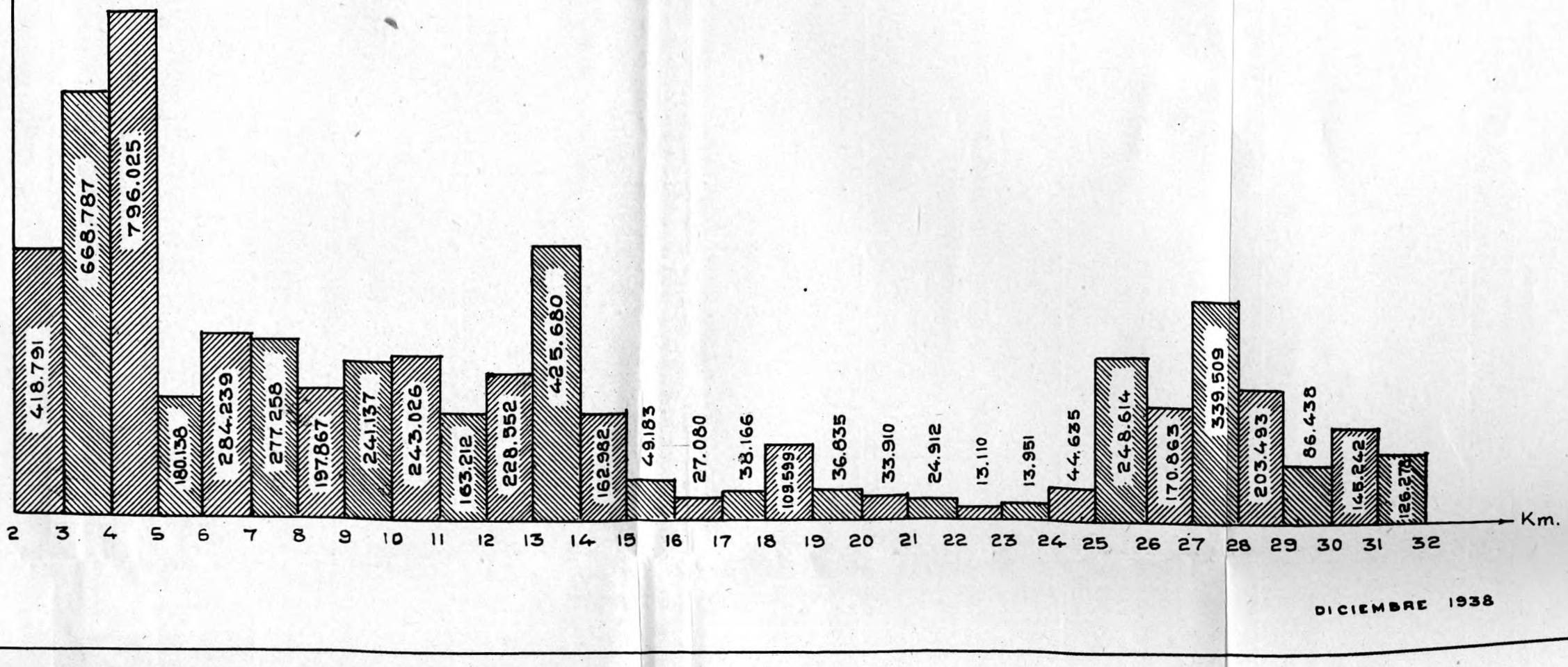
P. B. A. — M. O. P.

DIRECCION DE VIALIDAD — DIVISION TRAZADOS

CAMINO GENERAL BELGRANO

COSTO DE EXPROPIACION POR KILOMETRO DE CAMINO EN BASE A LA VALUACION FISCAL MAS EL 20 %

AGREGADAS LAS MEJORAS, HASTA 150 METROS A CADA LADO DEL EJE DEL PAVIMENTO



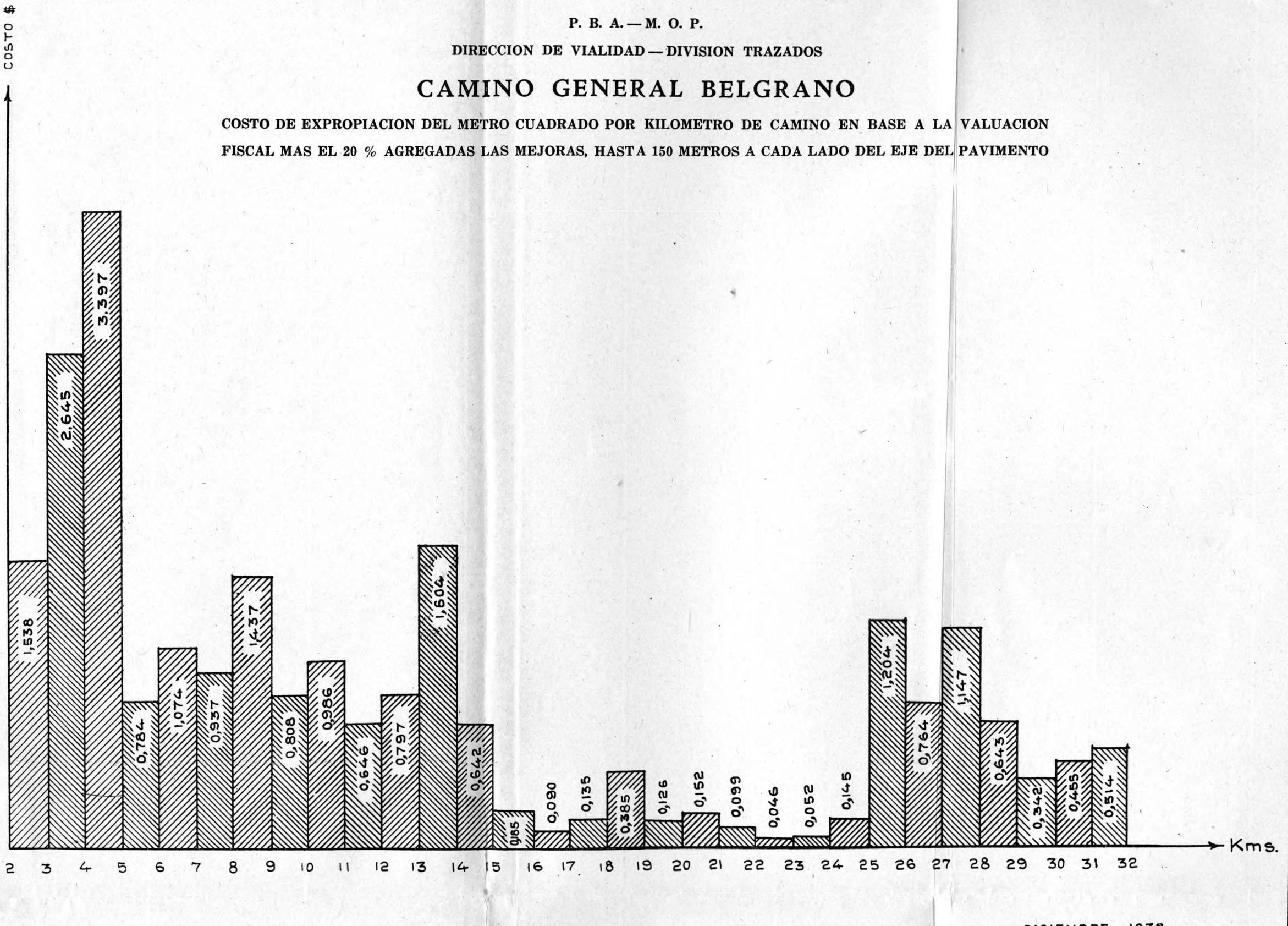
DICIEMBRE 1938

P. B. A. — M. O. P.

DIRECCION DE VIALIDAD — DIVISION TRAZADOS

CAMINO GENERAL BELGRANO

COSTO DE EXPROPIACION DEL METRO CUADRADO POR KILOMETRO DE CAMINO EN BASE A LA VALUACION FISCAL MAS EL 20 % AGREGADAS LAS MEJORAS, HASTA 150 METROS A CADA LADO DEL EJE DEL PAVIMENTO



DICIEMBRE 1938

Tercera. — Sección Química: con locales para análisis en general, ensayos de betunes, metalográficos, suelos, rocas, etc.

Con los elementos recientemente adquiridos y otros que habrán de adquirirse cuando las necesidades lo exijan, este laboratorio será sin duda uno de los más completos del país en lo relativo a ensayos sobre materiales de construcción.

El costo de las maquinarias adquiridas asciende a la suma de pesos 120.000 moneda nacional.

Planilla Nº 13

DONACIONES DE TIERRAS OBTENIDAS DURANTE EL AÑO 1938

Resumen primer semestre

Superficie donada 494 Hs., 77 As., 35 Cs., 15 dm².
Importe tierra donada $ 235.620,46 m/n aproximadamente.
Cantidad actas de cesión Nº 95.

Resumen segundo semestre

Superficie donada 477 Hs., 85 As., 89 Cs., 75 dm².
Importe tierra donada $ 144.965,79 m/n aproximadamente.
Cantidad actas de cesión Nº 102.

Resumen total

Superficie donada 972 Hs., 63 As., 24 Cs., 90 dm².
Importe tierra donada $ 380.586,25 m/n.
Cantidad actas de cesión Nº 197.

RESUMEN DE LAS CESIONES DE TIERRAS OBTENIDAS DURANTE EL AÑO 1938

Primer semestre

Núm.	PROPIETARIO	CAMINO	Superficie Hs.	As.	Cs.	dm²	Importe $ m/n
1	Etelvina D. de Aranda e h. ..	Cláypole - Burzaco		30	45	—	152,00
2	Eustaquio Muniagguren	» »		36	57	36	182,00
3	José Calvo	» »			57	42	3,00
4	Adolfo Grodocki	» »		—	—	—	
5	Dapelo y Cía.	» »		55	77	—	279,00
6	José Moure	» »		01	14	84	6,00
7	Francisco Howatt	» »		—	—	—	
8	Raimundo Gómez	Mar del Plata - Necochea		55	41	92	222,00
9	María M. de Hoz de Gutiérrez Casares	» » »	21	09	—	—	8.436,00
10	María M. de Hoz de Gutiérrez Casares	» » »	20	24	31	60	8.097,26
11	Laide Hnos.	» » »		97	27	62	390,00
12	Lucio Romero	» » »		55	41	92	222,00
13	María Ch. de Steffens	» » »	3	08	85	—	1.235,00
14	María Ch. de Steffens	» » »	1	21	20	—	482,00
15	Ana A. de Hiriburu	» » »		73	83	04	295,00
16	Juan Altema	» » »	1	62	44	80	650,00
17	Adrián Saleres	» » »	2	26	35	—	905,40
18	Tomás Marcos	» » »	1	80	45	—	721,80
19	L. Errecaborde	» » »	1	57	81	20	789,00
20	Señoritas Errecaborde	» » »		29	76	50	148,00
21	C. Viera y Copes Hnos.	» » »		45	—	—	225,00
22	Manuel F. Campos	» » »	18	21	36	—	9.106,00
23	Manuel F. Campos	» » »	6	37	48	06	3.187,00
24	Manuel F. Campos	» » »	5	—	—	—	2.500,00
25	Manuel F. Campos	» » »		10	—	—	50,00
26	Manuel Recarés	» » »		84	15	—	420,00
27	J. Valentini	» » »		58	25	—	291,00
28	Juan B. Larraburu	» » »	1	17	12	75	1.585,00
29	Juan B. Cardeneu	» » »	5	—	—	—	2.000,00
30	Ricardo F. Guerrico	» » »		44	31	90	180.00
31	Joaquín B. Amoedo	» » »	3	62	26	85	1.450,00
32	Julia F. G. de M. de Hoz	» » »	4	38	21	11	1.755,00
33	Ricardo F. Guerrico	» » »		77	84	52	315,00
34	Héctor Ayerza	» » »		16	—	—	64,00
35	Juan B. Cardeneu y otra	» » »	20	86	10	46	10.430,00
36	Compañía «Agrifina»	» » »		51	50	—	206,00

Núm.	PROPIETARIO	CAMINO	Superficie Hs.	As.	Cs.	dm²	Importe $ m/n
37	Compañía «Agrifina»	Mar del Plata - Necochea	8	95	23	27	4.476,00
38	Compañía «Agrifina»	» » »	11	70	60	—	5.853,00
39	Compañía «Agrifina»	» » »	4	68	36	90	2.341,80
40	Compañía «Agrifina»	» » »	5	36	12	—	2.680,00
41	Cía. The Arg. Land.	» » »	5	55	—	—	2.775,00
42	Cía. The Arg. Land.	» » »	14	22	—	—	7.110,00
43	Baldomero López	» » »	1	05	98	70	424,00
44	Pedro Errecaborde	» » »	5	16	—	—	2.064,00
45	Pedro Errecaborde	» » »		79	81	30	319,00
46	Cornelio Viera	» » »		17	—	—	68,00
47	Joaquín A. González	La Plata - Brandsen		77	92	—	312,00
48	M. Goñi y Gastambide de García	La Dulce - Juárez	22	80	21	—	9.120,00
49	C. Goñi y Gastambide	» »	3	81	—	—	1.524,00
50	C. Goñi y Gastambide	» »	6	15	53	—	2.462,00
51	Juan Mena	» »	4	50	—	—	1.350,00
52	Suc. M. Saráchaga	» »	28	80	60	—	8.640,00
53	Suc. Pedro Pumará	» »	2	43	—	—	729,00
54	Angela O. de Pérez	» »	15	10	20	—	4.530,00
55	Alejandro Mancianelli	» »	3	30	—	—	990,00
56	María Mancianelli	» »	2	40	—	—	720,00
57	Municipio de Juárez	» »	4	87	20	—	1.460,00
58	Fortunata Changalini	» »	2	40	—	—	720,00
59	Eduardo Fanucci	» »	—	15	—	—	120,00
60	Laureano Fernández	» »	1	19	40	—	955,00
61	Ramón Vázquez Ley	» »	—	12	50	—	100,00
62	Laureano Fernández	» »	1	79	40	—	1.435,00
63	Villalba de Mesa	» »	2	43	—	—	1.944,00
64	Santa Rosa Estancias Ltda. .	» »	32	24	40	—	9.673,00
65	Santa Rosa Estancias Ltda. .	» »	5	—	—	—	1.500,00
66	Sra. J. S. de Devoto	» »	3	58	06	50	1.075,00
67	Sra. J. S. de Devoto	» »	24	17	07	40	7.251,00
68	Francisco Patheu	» »	14	18	10	—	4.254,00
69	Cipriana Goñi y otra	» »	14	26	20	—	4.278,00
70	Sucesión Madariaga	» »	8	07	60	—	2.422,00
71	Banco H. Franco Argentino .	» »	27	27	—	—	10.910,00
72	V. Landa de Embeitia	» »	20	55	60	—	6.166,00
73	Agustín Reguera	» »	25	63	40	—	7.540,00
74	Julio Pueyrredón	» »	5	—	—	—	2.000,00
75	Luis Deferrari	» »	14	96	40	—	7.482,00
76	S. A. de Hermanas	» »	25	76	40	—	12.882,00
77	Dr. Espil	» »		96	—	—	480,00
78	Juana González de Devoto ...	» »	—	18	—	—	75,00

Núm.	PROPIETARIO	CAMINO	Superficie Hs.	As.	Cs.	dm²	Importe $ m/n
79	Isabel Di Fiori de Rago	Juárez - Necochea	4	98	60	—	1.995,00
80	L. Pippo	Luján - Las Heras	4	78	50	—	1.435,00
81	Señor Magnasco	Luján - Las Heras	—	02	10	—	6,00
82	Eduardo Landa	La Dulce - Juárez	13	32	—	—	5.330,00
83	José Lázaro Costa	Boulogne - Bancalari	—	96	97	81	970,00
84	Luis Güemes	Rojas - Colón	—	98	46	90	492,00
85	Luis Güemes	» »	—	74	80	—	374,00
86	María F. de Irigaray	» »	—	71	82	—	215,00
87	María F. de Carrasco	» »	—	20	47	50	122,00
88	César González Alzaga	» »	1	45	—	—	580,00
89	José Poggio	Bolívar - Corbett	—	74	82	50	150,00
90	José Poggio	Bolívar - Corbett	—	96	14	—	195,00
91	José Poggio (1)	Bolívar - Corbett	23	14	20	—	20.058,00
92	Alejandro O'Farrel	Sta. Lucía - Pte. Chacón	—	16	50	—	50,00
93	J. J. y Alejandro O'Farrel ...	» » »	3	47	40	—	1.045,00
94	Higinia Nuñez de Ubilla	» » »	5	91	69	—	1.780,00
95	Higinia Nuñez de Ubilla	» » »	2	11	—	50	635,00
		Totales	494	77	35	15	235.620,46

(1) En esta cantidad hay incluídos $ 15.428 en concepto de alambrados, que el señor José Poggio se compromete a hacer por su cuenta.

RESUMEN

Superficie donada, 494 hectáreas, 77 áreas, 35 centiáreas, 15 decímetros cuadrados.

Importe tierra donada, pesos 235.620,46 moneda nacional aproximadamente.

Cantidad actas de cesión, número 95.

RESUMEN DE LAS CESIONES DE TIERRAS OBTENIDAS DURANTE EL AÑO 1938

Segundo semestre

Núm.	PROPIETARIO	CAMINO	Superficie Hs.	As.	Cs.	dm²	Importe $ m/n
1	Ana M. Lacaze de Alvarez ..	Cláypole - Burzaco	—	—	80	—	16,00
2	Pedro Ansaldo	» »	—	08	52	24	170,44
3	Adolfo Scotto	» »	—	02	—	—	40,00
4	Isabel S. de Galigniana Suc.	» »	2	47	10	32	1.976,83
5	Félix Alonso	» »	—	57	22	40	686,68
6	Suc. Juan B. Lacaze	» »	—	23	20	—	278,40
7	Sucesión Pastorini	» »	—	17	60	—	211,20
8	Suc. D. Maranghello	» »	—	28	70	—	344,40
9	Antonio J. Terragno	» »	—	03	14	76	37,77
10	Héctor Mari	» »	—	10	40	—	124,80
11	María R. de Pérez	» »	—	—	27	89	5,58
12	Francisco J. Ferrari	» »	—	01	71	—	25,65
13	Benigna S. de Paez y Hnos. .	» »	—	01	14	—	17,10
14	Francisco Cazolla	» »	—	—	97	50	19,50
15	Alberto Demattei	» »	—	01	75	04	35,00
16	Miguel Menta	» »	—	01	89	—	34,02
17	Carlos Bocquel	» »	—	01	35	—	24,30
18	Antonio M. Bengochea	» »	—	28	20	—	394,80
19	Carlos Vergara	» »	—	05	82	75	104,89
20	Liboria H. de Galigniana ...	» »	—	04	72	50	75,60
21	Guillermo R. Bunge	» »	—	15	24	—	228,60
22	Obra Divina Providencia	» »	—	08	—	—	144,00
23	Guillermo Poels	» »	—	06	30	—	113,40
24	Daniel Moreno	» »	—	33	—	—	495,00
25	María C. H. de Galarregui ..	» »	—	13	80	—	207,00
26	José Iturrat	» »	—	17	50	—	262,50
27	Enrique B. Demaría	Mar del Plata - Necochea	—	95	82	13	383,28
28	Norberto M. Fresco	» » »	12	19	14	30	3.657,43
29	Suc. Pedro Errecaborde	» » »	5	16	—	—	2.064,00
30	Suc. Pedro Errecaborde	» » »	—	79	81	30	319,25
31	Norberto M. Fresco	» » »	12	27	33	—	3.682,00
32	Juan Doyle	Sta. Lucía - Pte. Chacón	—	72	90	—	182,25
33	Juan Doyle	» » »	3	72	60	—	931,50
34	Enrique Morel	Tapalqué - Saladillo	—	02	47	50	9,90
35	Municipalidad de Tapalqué ..	» »	—	37	61	10	150,44
36	Municipalidad de Tapalqué ..	» »	—	05	06	—	20,24
37	Binda Hnos.	» »	—	12	—	—	48,00
38	Próspero Miglione	» »	—	83	22	67	332,91
39	Suc. Antonia G. de Fitipaldi	» »	—	15	71	94	62,88
40	Pedro Bordenave	» »	—	03	40	—	13,60
41	Cristóbal Capdevila	» »	—	02	64	—	10,56
42	Justo Mariano Avila	» »	1	17	24	—	410,34

Núm.	PROPIETARIO	CAMINO	Superficie Hs.	As.	Cs.	dm²	Importe $ m/n
43	María B. de Noseda	Tapalqué - Saladillo	—	85	08	—	297,78
44	M. Sardoy de Lagrave	J. C. Paz - G. Rodríguez	—	45	—	—	135,00
45	Miguel Aumenta	» »	—	78	—	—	234,00
46	Miguel Aumenta	» »	—	48	—	—	144,00
47	José Gaud	» »	1	24	50	—	373,50
48	Francisco Elgue	» »	1	62	—	—	486,00
49	Maschietti y Arhex	Juárez - Tandil	11	49	54	—	3.448,62
50	Angel Riganti	» »	10	02	12	—	3.006,36
51	Esteban Venturini	» »	5	43	12	—	1.629,36
52	Marcos Díaz	» »	10	26	42	—	3.079,26
53	Isidoro Elizondo	» »	1	—	—	—	300,00
54	Amalia Gardey de Lahore ..	» »	—	27	37	10	82,11
55	Amalia Gardey de Lahore ..	» »	34	61	58	—	11.077,06
56	Amalia Gardey de Lahore ..	» »	14	59	20	—	4.669,45
57	María A. y Pedro Noel Gardey	» »	16	21	14	—	5.349,76
58	María A. y Pedro Noel Gardey	» »	—	80	—	—	264,00
59	Bautista Etcheverry	» »	—	25	80	—	82,56
60	Rafael M. Amoedo	Brandsen - G. Belgrano	12	27	—	—	4.294,50
61	Ruiz Moreno	» »	1	68	—	—	504,00
62	Virginia B. de Aznarez	» »	7	35	—	—	2.205,00
63	Gregorio Aldaz	» »	5	55	—	—	1.942,50
64	Gregorio Aldaz	» »	2	43	—	—	729,00
65	Gregorio Aldaz	» »	4	71	—	—	1.055,70
66	Gregorio Aldaz	» »	3	51	90	—	1.413,00
67	Santiago Pereyra	» »	3	17	70	—	953,10
68	Fermina Aldaz	Brandsen - Ranchos	1	21	80	—	365,40
69	Josefina y L. Quiroga	» »	—	54	—	—	162,00
70	Josefina y L. Quiroga	» »	10	87	20	—	3.261,60
71	Virginia J. Broggi	» »	—	03	20	18	9,60
72	Juan Tagliabue	» »	—	32	66	—	97,98
73	Juan Tagliabue	» »	2	85	—	—	855,00
74	Gerónimo Amberd	» »	3	07	20	—	921,60
75	Romualda H. de Cánepa	» »	1	21	20	—	363,60
76	Marcelo Pereyra	» »	5	49	—	—	1.647,00
77	Marcelo Pereyra	» »	—	08	—	—	24,00
78	Florentina Vda. de Santi ...	» »	—	30	75	—	92,25
79	Juan Olhasso	» »	14	77	80	—	4.433,40
80	Petronila S. de Lezcano	» »	3	54	60	—	1.063,80
81	Petronila S. de Lezcano	Brandsen - Ranchos	—	18	75	—	56,25
82	Alberto F. Lezcano y Hnos. ..	» »	—	95	25	—	285,75
83	Margarita L. de Ariño	» »	3	23	10	—	969,30
84	Enrique Santamarina e hijos	Juárez - Lamadrid	60	05	49	—	12.010,98
85	Adela D. de Arecha	Juárez - Tandil	7	25	40	—	2.901,60
86	Nicolás Mos	» »	13	14	84	—	2.629,68
87	Miguel Alonso Fernández ...	La Dulce - Juárez	2	50	—	—	700,00
88	Manuel Gutiérrez	Juárez - Laprida	34	19	82	—	6.839,64
89	Alberto Leloir	» »	71	15	04	—	14.230,08
90	Alberto Leloir	» »	5	—	—	—	1.000,00
91	Alberto Leloir	» »	—	17	—	—	34,00

Núm.	PROPIETARIO	CAMINO	Superficie Hs.	As.	Cs.	dm²	Importe $ m/n
92	Heredero Suc. Whelan	J. C. Paz - G. Rodríguez	24	76	20	—	17.333,40
93	Vicente Capute	La Plata - C. Sud	—	68	40	—	205,20
94	José Oldani	» »	2	37	60	—	475,20
95	Antonio Zambano	» »	—	77	75	23	933,08
96	J. Esparraguera	» »	—	52	50	96	787,64
97	Antonia O. de Rollie	» »	—	06	44	48	96,67
98	Suc. Juan Cabalette	» »	—	71	21	66	569,73
99	Juan Gallardo	» »	—	21	14	70	169,18
100	Mateo Barrios	» »	—	39	69	—	317,52
101	Teófilo Morgades	» »	—	19	—	10	152,00
102	S. A. «Estancias Mauricio Braum Ltda.»	Peralta-S. de la Ventana	9	88	—	—	2.964,00
		Totales	477	85	89	75	144.965,79

RESUMEN

Superficie donada, 477 hectáreas, 85 áreas, 89 centiáreas, 75 decímetros cuadrados.
Importe de tierra donada, pesos 144.965,79 moneda nacional, aproximadamente.
Cantidad de actas de cesión, número 102.

Planilla Nº 14

EXPROPIACIONES ELEVADAS EN AÑOS ANTERIORES Y REVALUADAS EN 1938

Núm.	CAMINO	Superficie Hs.	As.	Cs.	dm²	Importe inicial	Importe final
1	Cintura Capital Federal	1	50	87	78	3.634,68	12.070,20
2	Cintura Capital Federal		57	12	00	1.318,70	2.857,75
3	Cintura Capital Federal		42	53	50	1.239,59	3.235,87
4	Luján - Mercedes	2	89	20	00	———	3.325,80
5	Dolores - Mar del Plata	1	12	71	80	8.839,80	12.585,35
6	Luján - Mercedes (a. n.) ...		67	97	70	5.114,08	17.590,48
7	Luján - Mercedes (a. n.) ...	1	79	12	90	5.653,30	53.278,20
8	Luján - Mercedes (a. n.) ...	6	09	97	04	5.855,70	30.233,95
9	Luján - Mercedes (a. n.) ...	10	44	40	25	7.188,80	50.000,00
10	Luján - Mercedes (a. n.) ...		45	85	20	600,00	2.017,49
11	Luján - Mercedes (a. n.) ...		38	66	00	510,30	41.928,84
						39.954,95	229.123,93

RESUMEN GENERAL DE IMPORTES

Donaciones	$ 380.586,25
Expropiaciones iniciadas 1938.....	» 379.719,22
Expropiaciones revaluadas 1938.....	» 229.123,93
Importe depositado en concepto de expropiaciones.....	» 608.843,15
Importe aproximado de las donaciones.....	» 380.586,25

COMISION DE ESTUDIOS Nº 6

CATASTRO A 150 M. A CADA LADO DEL CAMINO GENERAL BELGRANO

Trabajos realizados en el año 1938

ENERO

Camino General Belgrano. — Levantamiento catastral de Km. 24,500 a Km. 25,000 y Km. 10,000 a Km. 12,000. Referencias, valuaciones, cálculos de superficies, confección de planimetrías y planos parcelarios correspondientes.

Otros trabajos. — Estudio y nivelación del camino Boulogne a Bancalari e inspección y revisión del proyecto estudiado por la Zona III de La Plata a Costa Sud.

FEBRERO

Camino General Belgrano. — Levantamiento catastral de Km. 12,000 a Km. 13,600. Referencias, valuaciones, cálculos de superficies, confección de planimetrías y planos parcelarios correspondientes.

Otros trabajos. — Estudio y nivelación en tramos aislados, levantamiento de accesos, e informe proponiendo modificaciones al proyecto La Plata a Costa Sud.

MARZO

Camino General Belgrano. — Levantamiento catastral de Km. 13,600 a Km. 15,000. Referencias, valuaciones, cálculos de superficie, confección de planimetrías y planos parcelarios correspondientes.

ABRIL

Camino General Belgrano. — No se trabajó.

Otros trabajos. — Confección del proyecto Mercedes a Chacabuco correspondiente al segundo tramo, entre Km. 54,000 y Km. 90,000, con trazado de rasante.

Levantamiento topográfico de la zona de cruce del camino Centenario con el camino General Belgrano y F. C. Sud. Confección de planos acotados y de perfiles. Estudio y proyecto de una variante provisoria en el camino Centenario para empalme con el camino General Belgrano.

P. B. A. — M. O. P. Planilla Nº 1

DIRECCION DE VIALIDAD — DIVISION TRAZADOS

CAMINO GENERAL BELGRANO

PLANILLA DEMOSTRATIVA DEL COSTO DE LA EXPROPIACION ENTRE LOS KILOMETROS 2,000 Y 32,000 HASTA 150 METROS A CADA LADO DEL EJE DEL PAVIMENTO

Km. A Km.	SUPERFICIE HASTA 150 ms. A CADA LADO DEL EJE Hs.	COSTOS DE EXPROPIACION POR Km. DE CAMINO			
		COSTO DEL M² INCL. MEJORAS $	ZONA IZQUIERDA $	ZONA DERECHA $	TOTAL $
2-3	27	1,501	186.595	218.916	405.511
3-4	25	2,645	635.321	33.466	668.787
4-5	29	2.745	18.943	777.082	796.025
5-6	23	0,784	114.170	65.968	180.138
6-7	26	1,035	122.848	146.391	269.239
7-8	29	0,937	156.650	110.608	267.258
8-9	28	1,437	94.118	103.749	197.867
9-10	28	0,859	55.114	185.623	240.737
10-11	26	0,934	126.282	116.744	243.026
11-12	27	0,646	112.636	50.576	163.212
12-13	29	0,681	130.611	97.024	197.635
13-14	28	1,604	191.162	234.518	425.680
14-15	25	0,642	109.851	53.131	162.982
15-16	27	0,185	24.558	25.425	49.983
16-17	29	0,095	13.058	14.022	27.080
17-18	28	0,135	18.087	20.079	38.166
18-19	28	0,385	37.807	71.792	109.599
19-20	24	0,126	21.512	15.323	36.835
20-21	27	0,152	13.140	20.770	33.910
21-22	28	0,099	12.000	12.912	24.912
22-23	28	0,046	6.486	6.624	13.110
23-24	27	0,052	6.259	7.692	13.951
24-25	28	0,145	15.761	28.874	44.635
25-26	23	1,204	86.350	162.264	248.614
26-27	24	0,784	71.040	99.823	170.863
27-28	29	1,147	53.582	285.927	339.509
28-29	28	0,643	78.345	125.148	203.493
29-30	28	0,342	32.138	54.300	86.438
30-31	26	0,455	80.825	64.417	145.242
31-32	25	0,514	47.572	78.706	126.278
		COSTO MEDIO			
TOTALES	Hs. 807	$ 0.764	$ 2.642.821	$ 3.287.894	$ 5.999.912

DICIEMBRE, 1938

MAYO

Camino General Belgrano. — Levantamiento catastral de Km. 9,000 a Km. 10,000. Referencias, valuaciones, cálculos de superficies, confección de planimetrías y planos parcelarios correspondientes.

Otros trabajos. — Levantamiento y confección del proyecto de acceso a Melchor Romero.

Estudio del trazado, nivelación y confección del proyecto de enlace entre el camino Centenario y camino a Mar del Plata.

JUNIO

Camino General Belgrano. — Levantamiento catastral entre los Km. 7,700 y Km. 9,000. Referencias, valuaciones, cálculos de superficies, confección d eplanimetrías y planos parcelarios correspondientes.

Otros trabajos. — Camino Capital Federal a Dolores. Inspección del trazado, estudio de curvas, cruces ferroviarios y accesos a puentes que significan peligros al tráfico. Estadísticas de accidentes. Confección en colaboración con el señor Francisco Holoubek de un plan de medidas de seguridad a realizar en el mismo.

JULIO

Camino General Belgrano. — Levantamiento catastral entre Km. 6,000 y Km. 7,700. Referencias, valuaciones, cálculo de superficie, confección de planimetrías y planos parcelarios correspondientes.

Otros trabajos. — Camino del Plan de $ 70.000.000 de San Antonio de Areco a Lobos. Estudio de una variante en el tramo San Andrés de Giles-Mercedes, con respecto al trazado general. Confección del anteproyecto y presupuesto de máxima respectivo.

AGOSTO

Camino General Belgrano. — Levantamiento catastral entre Km. 25,000 y Km. 26,000. Referencias, valuaciones, cálculo de superficies, confección de planimetrías y planos parcelarios correspondientes.

Estudio de desagüe para el anteproyecto del cruce a bajo nivel del camino General Belgrano con el F. C. Sud en el Km. 20.

SEPTIEMBRE

Camino General Belgrano. — Levantamiento catastral, entre Km. 26,000 y Km. 28,000. Referencias, valuaciones, cálculo de superficie, confección de planimetría y planos parcelarios correspondientes.

Replanteo de la traza general del anteproyecto del cruce a bajo nivel del camino General Belgrano y F. C. Sud.

OCTUBRE

Camino General Belgrano. — Levantamiento catastral entre Km. 28,000 y Km. 30,000. Referencias, valuaciones, cálculo de superficie, confección de planimetrías y planos parcelarios correspondientes.

NOVIEMBRE

Camino General Belgrano. — Levantamiento catastral entre Km. 30,000 y Km. 33,000. Referencias, valuaciones, cálculo de superficie, confección de planimetría y planos parcelarios correspondientes.

DICIEMBRE

Camino General Belgrano. — Levantamiento catastral entre Km. 33,000 y Km. 36,000. Referencias, valuaciones, cálculos de superficies. Levantamiento topográfico en las proximidades de la estación Gutiérrez, para empalmar los caminos Centenario y General Belgrano, cruzando en bajo nivel al F. C. Sud.

DIVISION PUENTES

1. *Proyectos elevados.*—Se han elevado durante el año 13 proyectos. La luz total suma 649,60 metros lineales de obra. El presupuesto asciende en conjunto a la suma de ochocientos veinte mil doscientos noventa y ocho pesos con noventa centavos moneda nacional (pesos 820.298,90 moneda nacional). Estas cifras se encuentran consignadas en las planillas números 1 y 4 y en el gráfico número 1.

2. *Licitaciones.* — Se licitaron en este ejercicio 8 obras a las que se presentaron en total 26 proponentes. (Ver gráfico número 2 y planilla número 1).

3. *Contratos.* — Durante este año se contrataron 19 obras cuyo importe asciende a la suma de ochocientos cincuenta y un mil setecientos cincuenta y cuatro pesos con setenta y dos centavos moneda nacional ($ 851.754,72 $^{m}/_{n}$).

4. *Certificados elevados.* — Se elevaron 73 certificados y que en conjunto ascienden a la suma de setecientos cinco mil seiscientos cuarenta y cinco pesos con treinta y cuatro centavos moneda nacional ($ 705.645,34 $^{m}/_{n}$). (Ver gráfico número 3 y planilla número 1).

5. *Obras en construcción.* — Se encuentran en construcción al 31 de diciembre 10 obras con una luz total de 816,59 metros. (Ver gráfico número 4 y planilla número 2).

6. *Obras terminadas.* — En el gráfico número 5 y en las planillas 1 y 2 se hallan consignadas en detalles las obras finalizadas en el transcurso de este año y que arrojan un total de 18 obras con una luz total de 876,80 metros.

7. *Comienzo de obras.* — Se han comenzado a construirse 16 obras con una luz total de 417,69 metros. (Ver planilla número 1 y gráfico número 6).

8. *Jornales.* — Se han utilizado para la construcción de las diversas obras los siguientes jornales: Oficiales 4.508; Medios Oficiales 1.054; Peones 12.753. (Ver gráfico número 7 y planilla número 3).

9. *Materiales entrados en obras.* — Los materiales entrados en obras en este año arrojan las siguientes cifras en toneladas: Pedregullo 6.446; Arena 3.237; cemento 1.602; hierro 350. (Ver gráfico número 8).

10. *Materiales utilizados.* — Se han empleado en la construcción de las diversas obras los siguientes materiales en toneladas: Pedregullo 4.070; Arena 2.499; Cemento 1.284; Hierro 236. (Ver planilla número 3 y gráfico número 9).

11. *Perforaciones.* — La comisión del rubro ha ejecutado durante este ejercicio 979 metros de perforaciones. (Ver gráfico número 10).

12. *Proyectos de obras de arte.* — Preparados por la División Puentes y elevados por División Trazados: Número 25, metros de luz 3.733,55; presupuesto oficial cuatro millones quinientos noventa y tres mil seiscientos sesenta y un pesos con noventa centavos moneda nacional ($ 4.593.661,90 $^{m}/_{n}$).

Planilla Nº 1

OBRAS

MES	INICIADAS		TERMINADAS		EN CONSTRUCCION		LICITACIONES			CERTIF. ELEVADOS		PROYECTOS ELEVADOS		
	Nº	Metros de luz	Nº	Metros de luz	Nº	Metros de luz	Nº	Proponentes	Desiertas	Nº	Importe	Nº	Mts. de luz	Presup. ofic.
Enero	2	40,25	1	27,—	13	1.288,95	—	—	—	8	123.614,19	—	—	—
Febrero	2	75,—	4	463,47	11	900,48	1	3	—	9	109.639,44	—	—	—
Marzo	1	16,20	4	92,—	8	824,68	1	2	—	4	54.080,63	3	389,76	455.077,41
Abril	2	102,60	1	14,—	9	913,28	—	—	—	9	73.479,24	2	65,75	85.534,44
Mayo	3	47,64	1	48,18	11	912,74	—	—	—	4	30.226,28	—	—	—
Junio	1	15,—	—	—	12	927,74	—	—	—	4	28.244,42	4	125,20	181.436,76
Julio	—	—	—	—	12	927,74	3	7	—	8	74.107,11	—	—	—
Agosto	1	15,—	2	64,70	11	878,04	2	9	—	8	56.684,07	—	—	—
Septiembre	1	28,—	1	36,25	11	869,79	1	5	—	5	33.421,32	1	10,00	11.303,66
Octubre	1	15,—	3	71,20	9	813,59	—	—	—	9	64.156,81	1	7,00	18.034,50
Noviembre	2	63,—	1	60,—	10	816,59	—	—	—	4	37.828,44	—	—	—
Diciembre	—	—	—	—	10	816,59	—	—	—	3	20.163,39	2	50,60	65.961,40
Totales	16	417,69	18	876,80	127	10.890,21	8	26	—	75	705.645,34	13	648,31	817.348,17

Planilla Nº 2

OBRAS TERMINADAS Y EN EJECUCION A CARGO DE DIVISION PUENTES (1938)

Tipo de obra	Camino	Vía de agua	Luz mts	Presupuesto adjudicación	Contratista	Fecha de replanteo	Fecha de recepción	Costo total	Partido
Obras básicas	Pila - Lezama	Río Salado	282,30	328.167,04	Ing. Guillermo Buzón .	1/4/936	23/5/938	346.077,27	Pila
» »	Baradero - Río Tala	Tala nuevo y viejo ...	350,70	452.651,07	Grüen y Bilfinger	11/2/936	5/2/938	435.152,59	Baradero
Pte. en arco de horm. arm. .	B. Blanca - Cnel. Pringles. ..	Río Sauce Grande	51,60	128.573,60	A. Latham Urumbey ..	22/1/937	26/2/938	131.444,58	Tornquist
» oblicuo de horm. arm. ..	Chacabuco - Irala	Río Salado	60,00	81.935,76	Page. Suero y Donatti .	24/8/937	20/2/938		Chacabuco
» de hormigón armado ...	Gral. Belgrano - Pila - Villan..	Río Salado	60,00	83.333,23	Ing. Ernesto J. Pasman.	8/8/937	3/3/938	86.109,23	Gral. Belgrano
» y alc. de horm. arm. ...	Cnel. Pringles - I. Rico - B. B..	Arroyo Pillahuincó ..	21,30	48.599,60	Ing. Alberto Portinari.	10/1/938	9/9/938	42.543,30	Cnel. Pringles
» de hormigón armado ...	Roque Pérez - La Reforma ...	Arroyo Saladillo	105,00	82.676,27	Ing. David Cuayat	8/11/937	3/6/938		Roque Pérez
» oblicuo de horm. arm. ..	San Cayetano - Energía	Arroyo Zabala	30,00	31.484,34	Ing. Alberto Porticani.	2/10/937	1/3/938		Necochea
» de metal corrugado	Tandil - Rauch	Arroyo Langueyú	4,87	14.355,38	Sr. Vicente Yancarlo .	1/12/937	24/2/938	14.352,97	Tandil
» y alc. de horm. arm. ...	Ramallo - Gdor. Castro	Arroyo Las Herm. Los Cuervos	77,04	91.239,26	Bugone y Cía. Ltda. ..	3/11/937	30/8/938	94.301,42	Ramallo - San Pedro
Alcant. de horm. armado	Campana - Exalt. de la Cruz .	Cda. Romero	14,00	14.043,69	Sr. Serafín Rodríguez .	27/8/937	7/4/938		Campana
Pte. y alc. de horm. arm.	Rauch - Ayacucho	Langueyú y Pantan. ..	46,00	53.902,61	Ing. Carlos G. Gerstrom	1/9/937	18/5/938		Rauch
Arreglo puentes de horm. arm.	Dolores - Mar del Plata	Bajo del Tigre		34.413,10	Ings. Suero y Donatti .	8/9/938			Dolores
Pte. de horm. arm.	Balcarce - Tandil	Arroyo El Invierno ...	15,00	22.052,46	Ing. Héctor Fernández	23/10/938			Balcarce
» » » »	Acceso Cooperativa Agraria .	Arroyo Tapalqué	45,00	49.802,50	Ing. Tomás I. Alberdi .	15/12/938			Olavarría
Alcant. de horm. armado	Berisso - La Balandra	Arroyo El Pescado ...	18,00	22.095,32	Sr. Abel Daufí	21/10/938			La Plata
Pte. y alcant. de horm. arm. .	Tandil - Necochea	Arroyo El Puente ...	16,20	28.985,68	Sr. Antonio Srian	10/6/938	17/8/938	24.927,60	Tandil
» de horm. arm.	Balcarce - Méchongué	Arroyo San Pedro ...	15,00	23.863,66	Ing. Carlos G. Gerstrom	11/7/938	10/10/938	23.863,76	Balcarce
» » » »	Mercedes - S. A. de Giles	Arroyo Frías	30,00	34.358,18	Ings. Suero y Donatti .	18/4/938	15/10/938	35.086,82	Mercedes
» » » »	Dorrego - Monte Hermoso ...	Río Sauce Grande	45,00	76.501,35	Sr. Serafín Rodríguez .	4/2/938		67.868,30	Dorrego
Alcant. de horm. armado	Tandil - Necochea	La Manga, La Amistad, etc.	8,00	12.338,58	Sr. Pedro Magnani ...	18/5/936	14/10/938	12.728,66	Tandil
Pte. en arco de horm. arm. ..	S. A. de Areco - Uriburu	Río Areco	30,00	77.825,90	Ing. A. O. Latham Urtubey	4/6/938			S. A. de Areco
» de horm. arm.	Claromecó - S. F. Bellocq	Arroyo Claromecó ...	60,00	55.296,56	Ing. Tomás J. Alberdi	5/4/938	1/11/938	55.301,81	Tres Arroyos
» » » »	Cnel. Pringles - B. Blanca ...	Arroyo Las Mostazas .	15,00	31.528,70	Ing. Alberto Portinari	8/9/938	30/11/938	30.788,55	Cnel. Pringles
Alcant. de horm. armado	Mercedes - González Rissos ..		4,00	3.643,00	Ings. Suero y Donatti .	27/5/938		3.643,00	Mercedes
		Totales mts.	1.405,01	1.681.156,87					

Planilla Nº 3

MATERIALES Y MANO DE OBRA UTILIZADOS POR LA DIVISION PUENTES DURANTE EL AÑO 1938

MES	Cemento Kg.	Pedregullo Kg.	Arena Kg.	Hierro Kg.	Oficiales	Medios ofic.	Peones
Enero	187.581	640.832	385.419	44.361	332	56	905
Febrero	138.720	483.139	279.635	23.741	285	62	573
Marzo	92.550	214.730	161.100	3.551	269	105	502
Abril	224.600	349.596	265.117	23.466	252	109	876
Mayo	164.884	623.829	380.619	36.613	331	120	997
Junio	128.250	521.406	279.464	25.585	541	144	1.110
Julio	54.288	99.280	202.345	10.195	141	110	564
Agosto	76.250	260.955	115.302	33.474	205	154	900
Setiembre ...	109.303	309.400	163.785	9.931	1.493	136	4.571
Octubre	15.350	204.800	87.650	5.700	111	46	96
Noviembre ..	26.750	86.200	49.000	6.250	168	—	342
Diciembre ...	51.660	269.800	130.400	374	380	12	1.317
Totales	1.270.186	4.063.967	2.499.836	223.241	4.508	1.054	12.753

PROYECTOS ELEVADOS

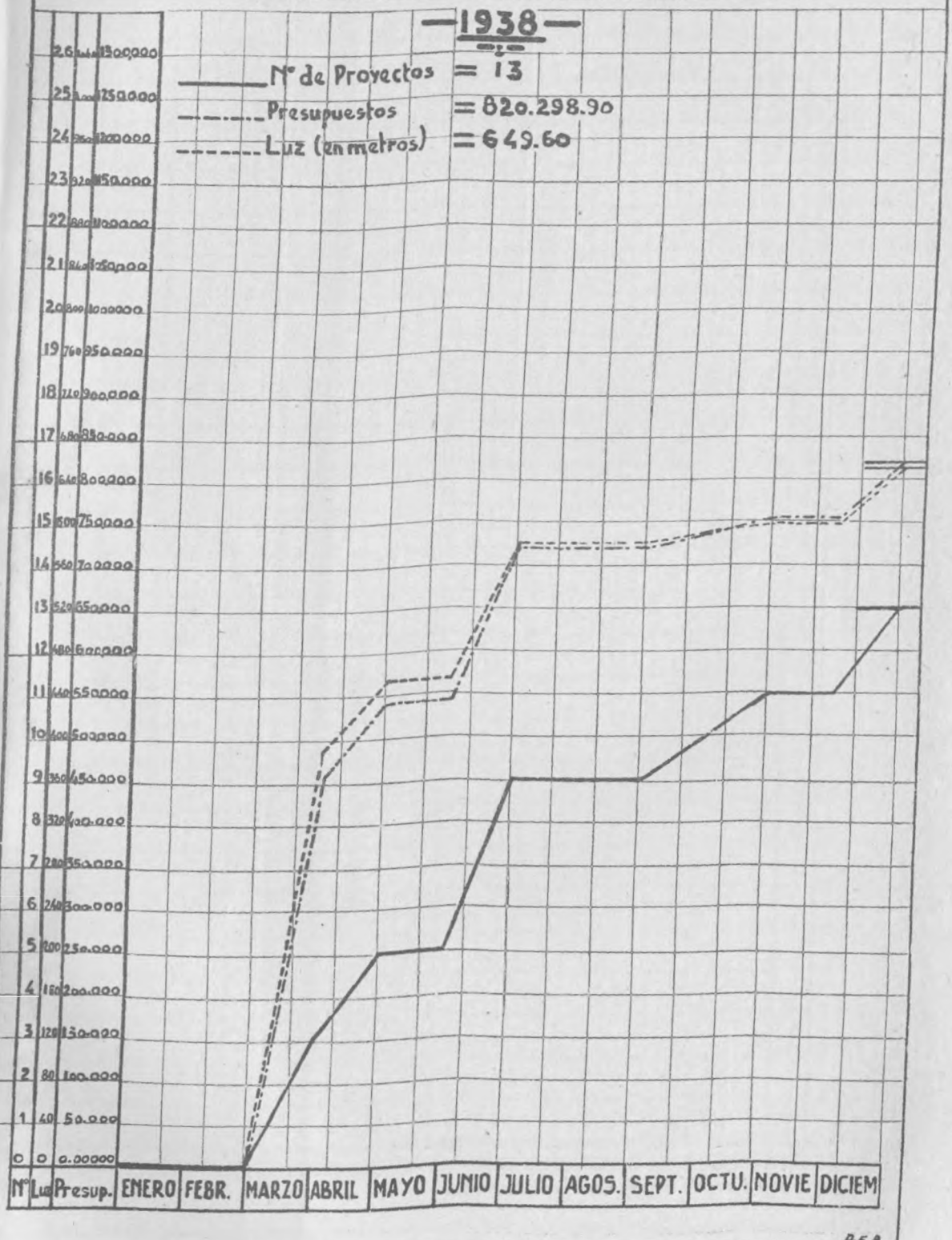
Planilla Nº 4

Tipo de obra	Camino	Vía de agua	Luz total	Presupuesto oficial $ m/n	Fecha de licitación	Adjudicatario	Fecha de replanteo
Marzo:							
Ampliación calzada puentes «Bajo del Tigre»	Dolores - Mar del Plata, (Primer tramo)	Arroyo Tigre Grande .	290,00	43.560,88	5/7/938	Ing. Suero y Donatti ..	8/9/938
Alcant. de caños de H. A. ..	Claraz a Negra	Bajo Claraz	9,00	6.142,47			
Puente en arco atiezado ...	La Dulce - Juárez	Río Quequén Grande .	100,00	405.374,06			
		Total de marzo		455.077,41			
Abril:							
Alcant. de horm. armado ..	Gdor. Arias - I. Sosa .		28,75	16.721,83			
Puente de horm. armado ..	Acceso a la Coop. Agr.	Arroyo Tapalqué	45,00	68.812,61	19/7/938	Ing. Tomás J. Alberdi .	15/11/938
		Total de abril		85.534,44			
Junio:							
Alcant. de horm. armado ..	Mercedes - Rawson ...		81,20	112.277,10			
Alcant. de metal corrugado .	Monte - Ranchos		13,00	13.721,93			
Alcant. de horm. armado ..	Berisso - La Balandra	Arroyo El Pescado ...	15,00	28.374,63	13/9/938	Sr. Abel Daufí	22/11/938
» » » » ..	J. N. Fernández-Juárez	Arroyo El Pardo	14,00	27.063,10			
		Total de junio		181.436,76			
Setiembre:							
Reparación camino	Uriburu - Baradero ..	Paso del Turco		11.303,66			
		Total de setiembre		11.303,66			
Octubre:							
Puente de metal corrugado.	B. Mitre - C. de Areco	Río Arrecifes	7,00	10.034,50			
		Total de octubre		10.034,50			
Diciembre:							
Alc. y Pte. de horm. arm. ..	Tres Arroyos - C. Prin.	R. Q. Salado y Arroyo Pillahuincó	40,60	65.961,40			
		Total de diciembre		65.961,40			

DIVISION PUENTES

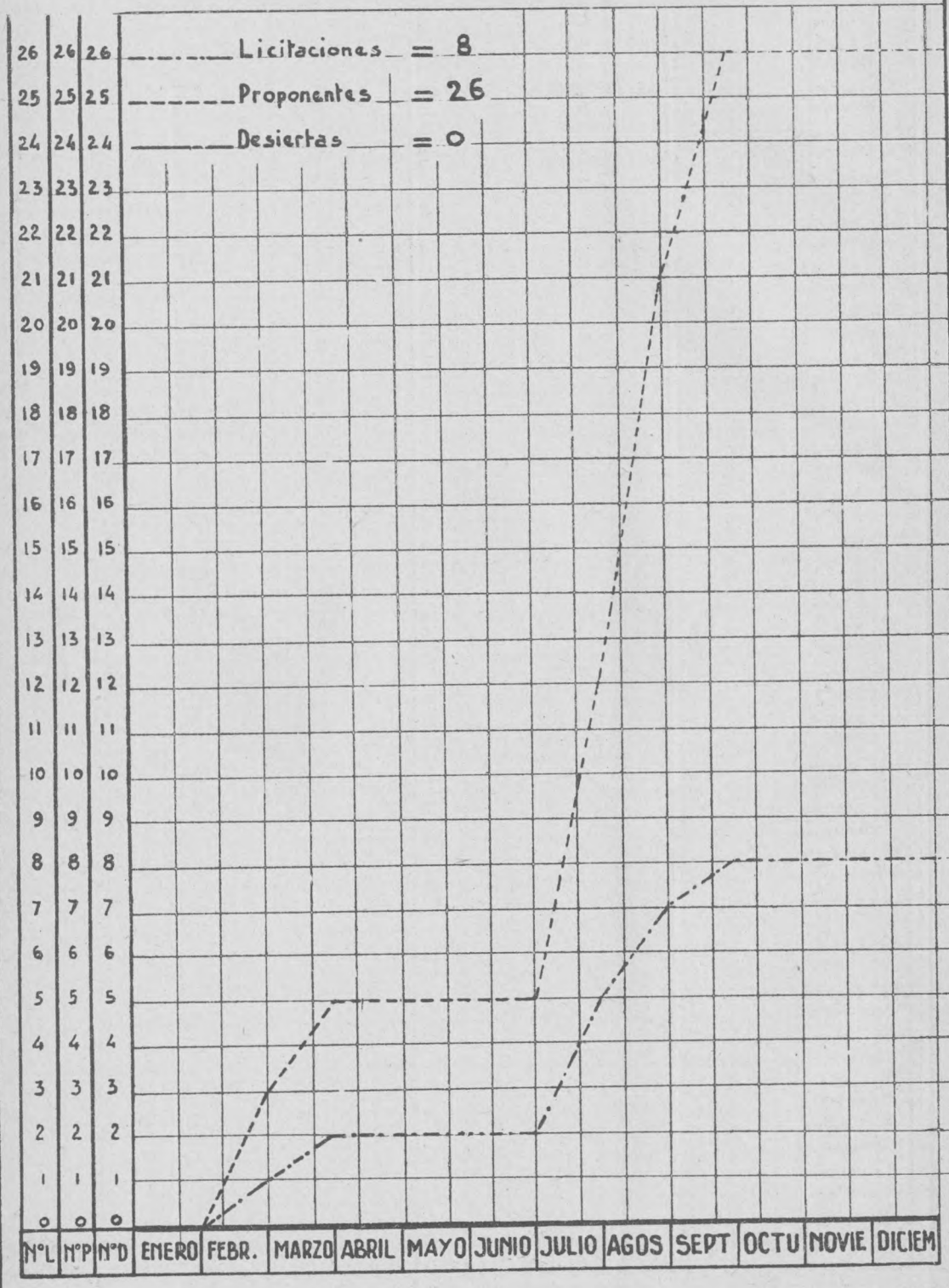
PROYECTOS DE OBRAS ELEVADOS

1938



DIVISION PUENTES

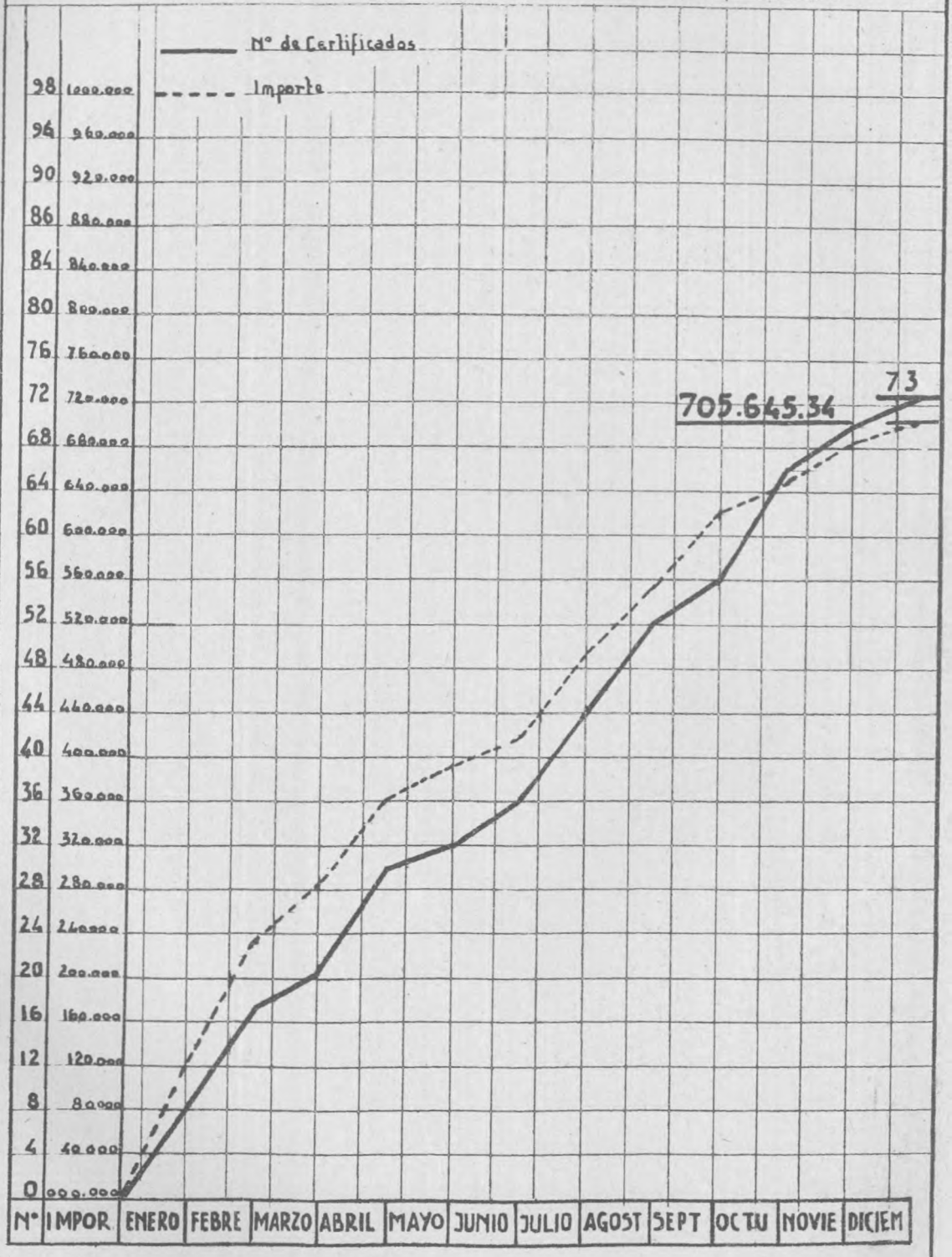
LICITACIONES -1.938-



D.F.B

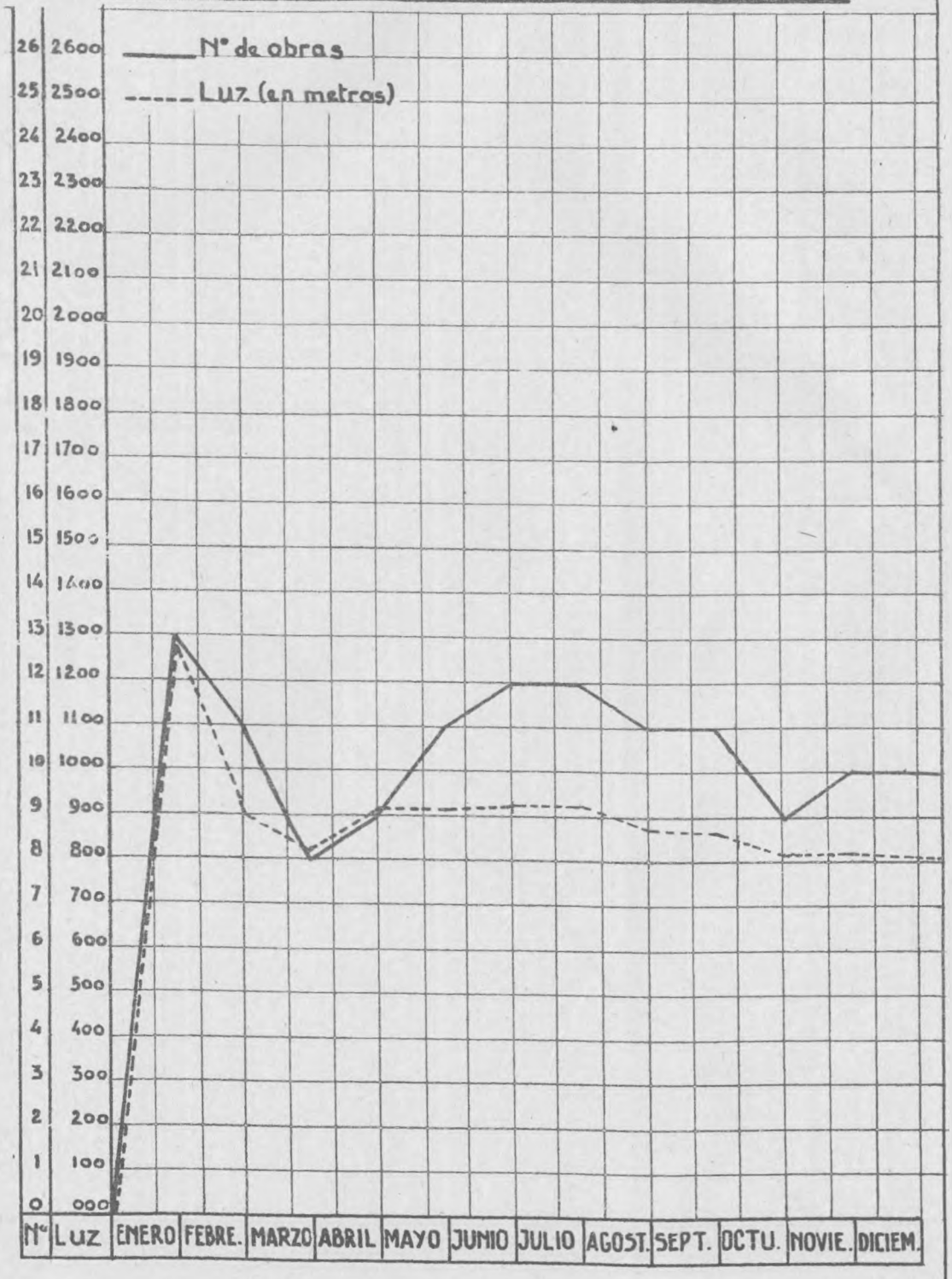
DIVISION PUENTES

CERTIFICADOS ELEVADOS – 1938



DIVISION PUENTES

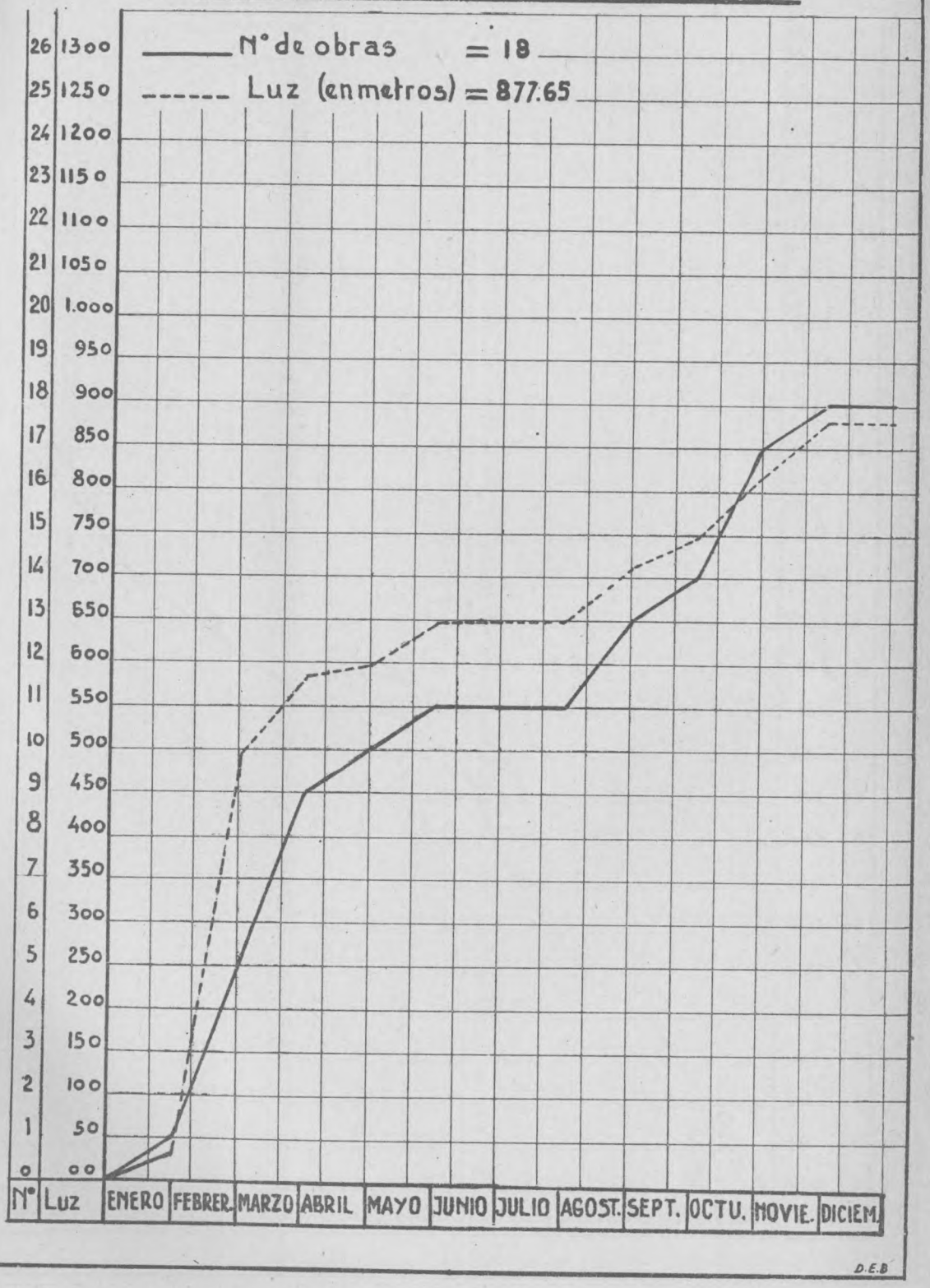
OBRAS EN CONSTRUCCION-1938



D.E.B

DIVISION PUENTES

OBRAS TERMINADAS -1938



D.E.B

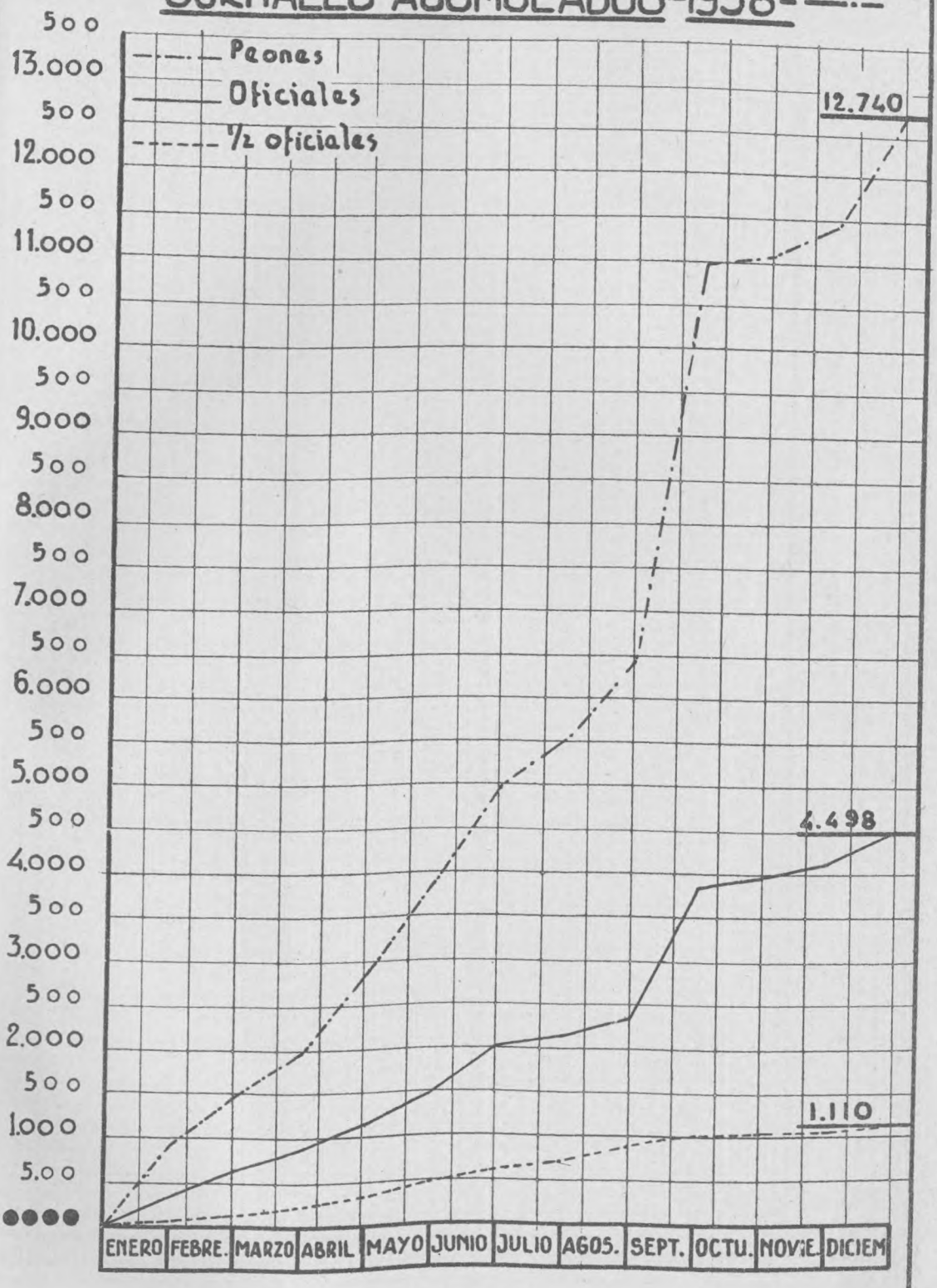
DIVISION PUENTES

OBRAS INICIADAS - 1938

D.E.B

DIVISION PUENTES

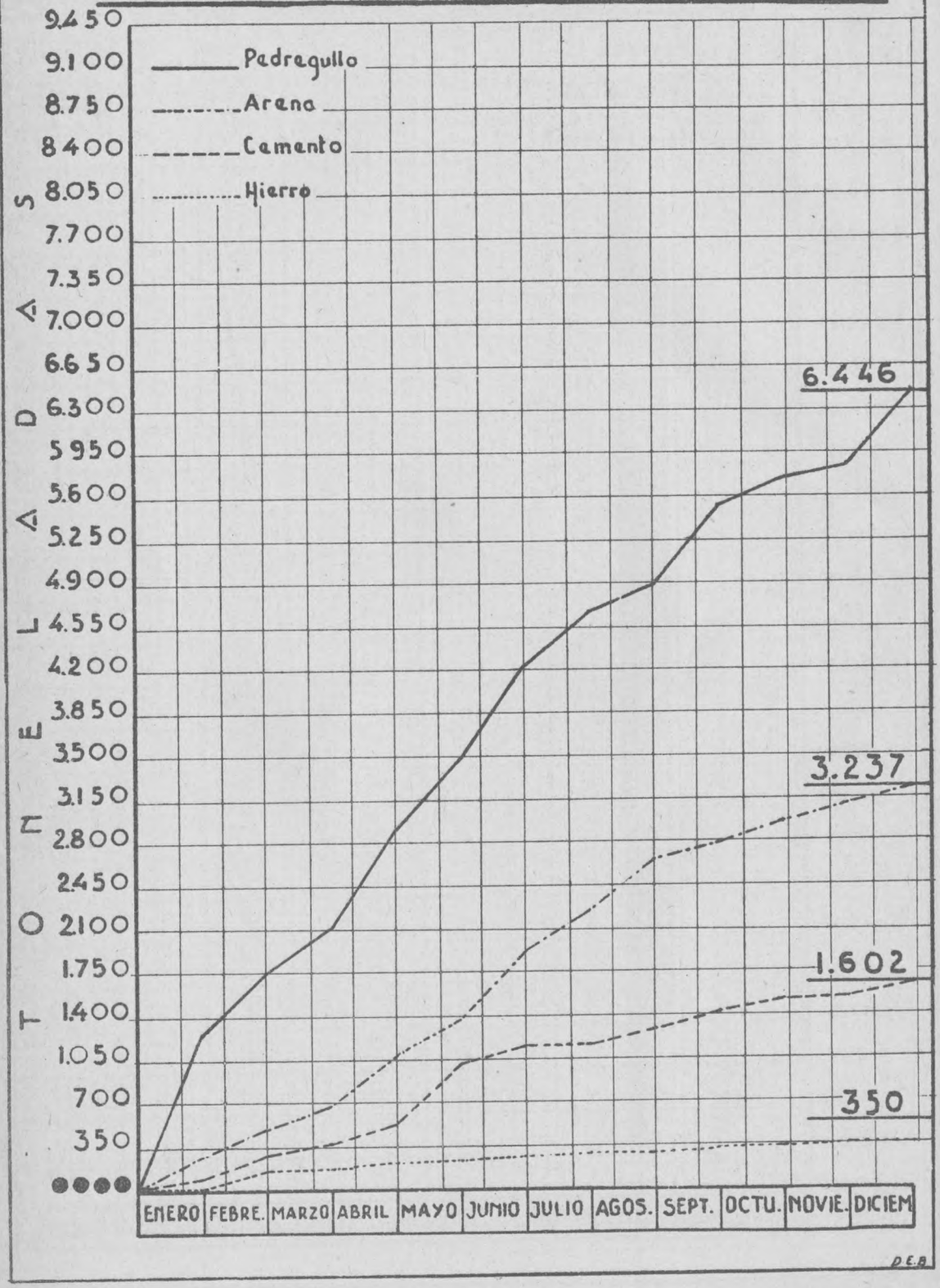
JORNALES ACUMULADOS-1938-



D.E.B

DIVISION PUENTES

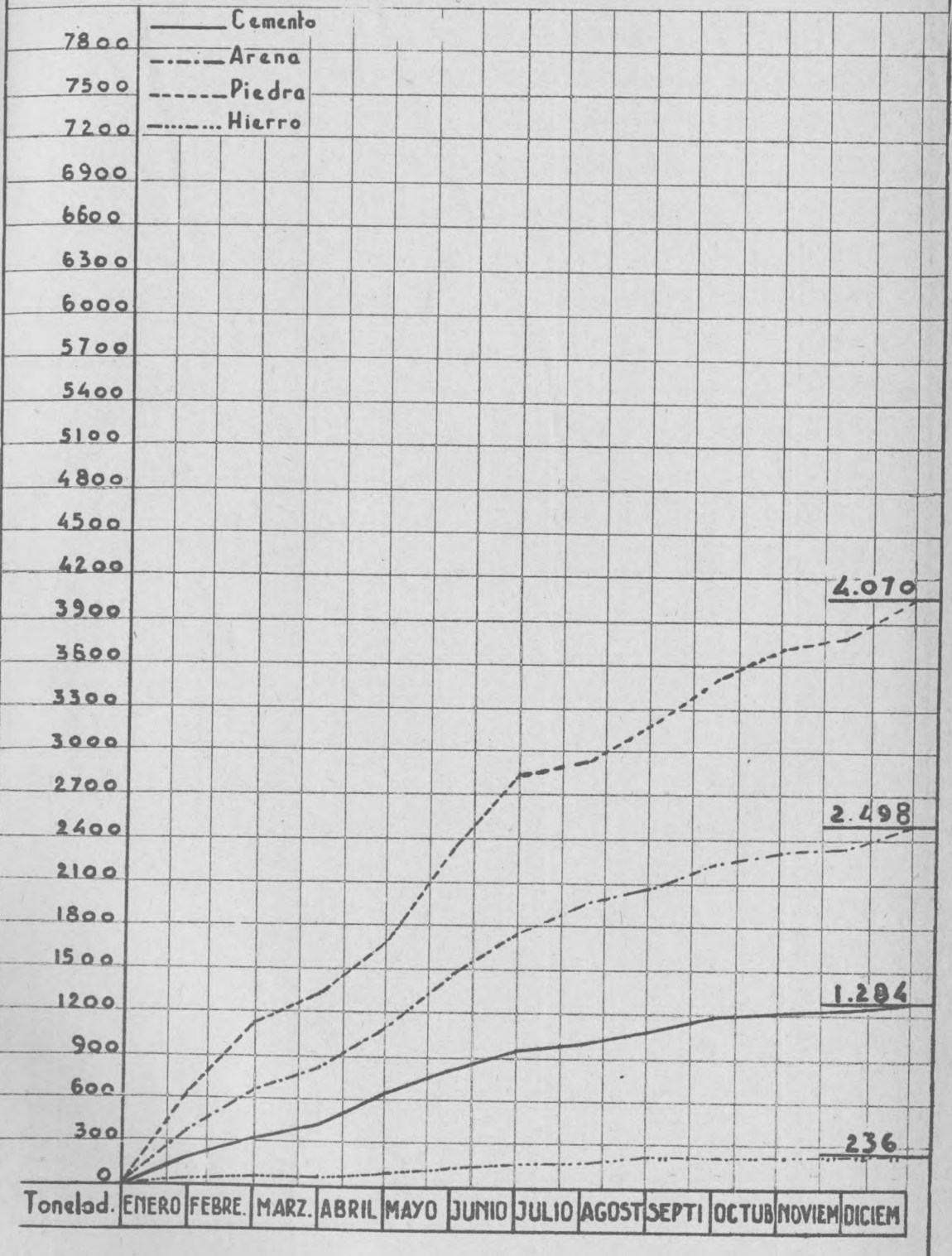
MATERIALES ENTRADOS EN OBRA-1938



D.E.B.

DIVISION PUENTES

MATERIALES UTILIZADOS EN OBRAS-1938

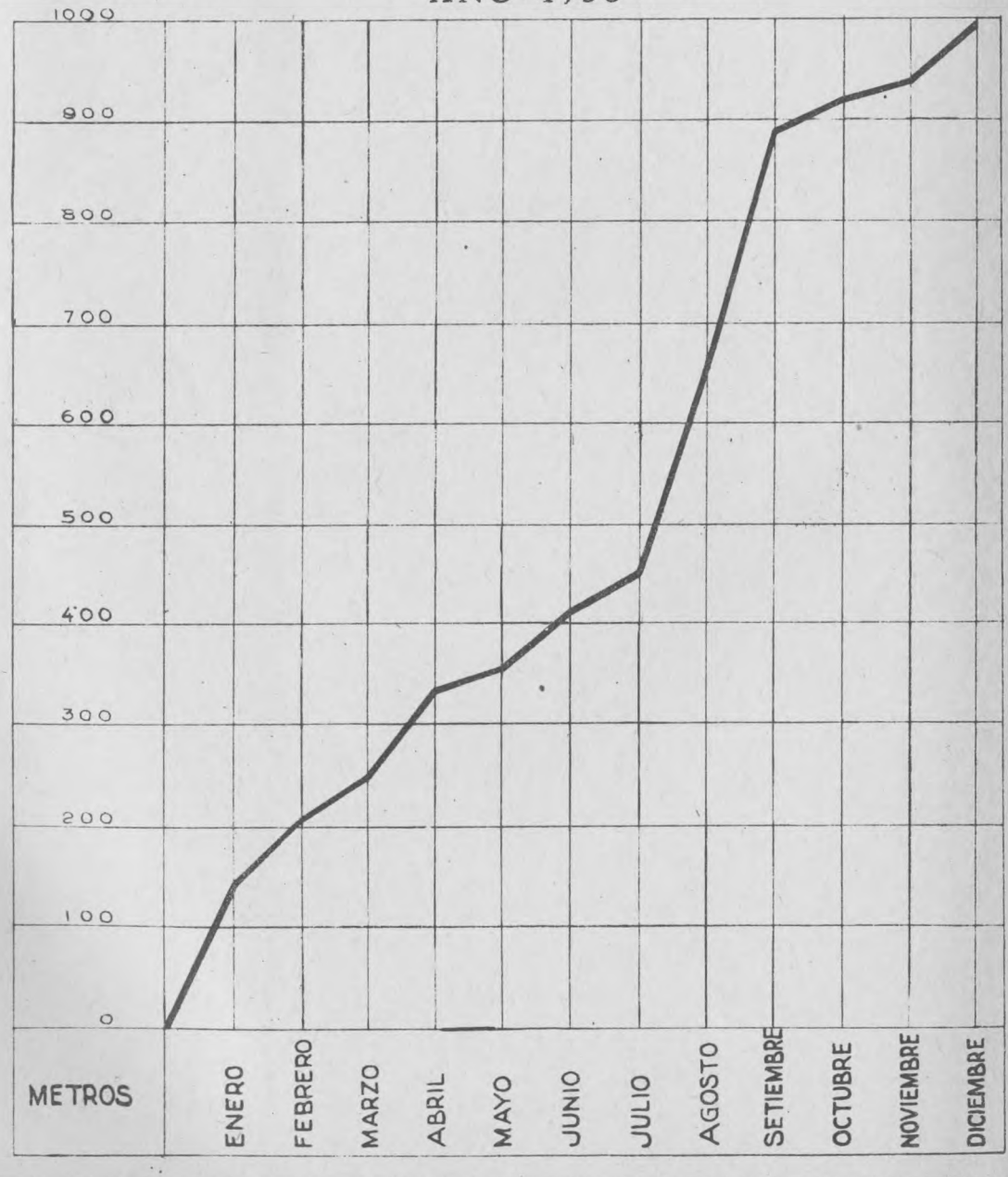


DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DIVISION PUENTES

PERFORACIONES

AÑO 1938



DIVISION MATERIALES

FABRICA DE CAÑOS LA PLATA

Materiales producidos durante el período febrero 1938 a febrero 1939

Caños 0.40 m. diámetro	2088
Caños 0,60 m. diámetro	3819
Losas de hormigón armado	461

Importe gastado ..... $ 46.023

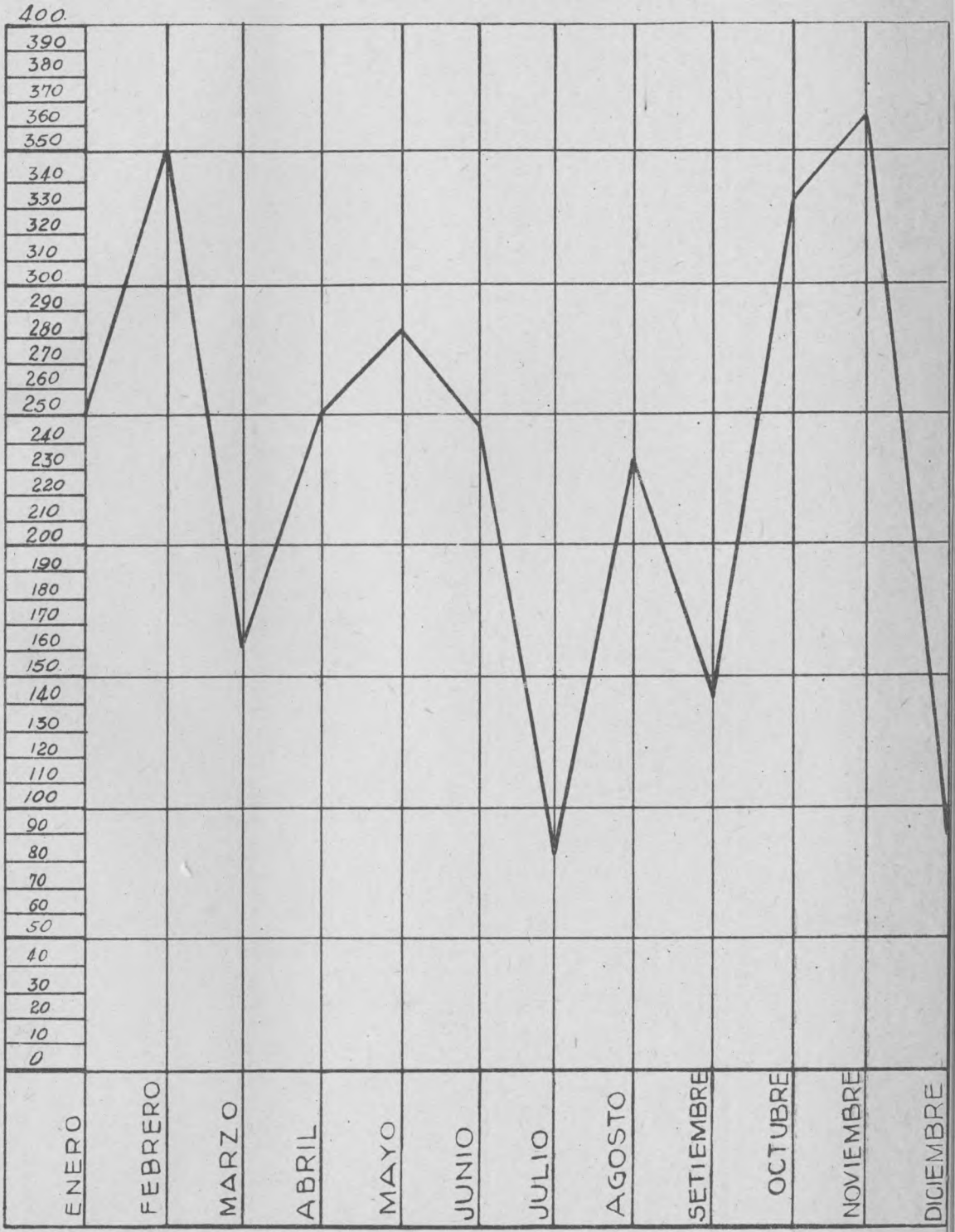
PLANILLA RESUMEN DEL IMPORTE PRODUCCION PERIODO FEBRERO 1938 A FEBRERO 1939

FABRICA DE ADOQUINES Y PEDREGULLO DE SIERRA CHICA

MATERIAL	UNIDAD	CANTIDAD	IMPORTE $ m/n
Pedregullo fino	Tonelada	31.859.566	
Pedregullo binder	»	25.349.220	
Pedregullo mediano	»	59.164.962	
Pedregullo grueso	»	22.704.095	382.221,36
Piedra bruta	»	21.784.080	
Adoquines granitullo	Número	494.655	
Adoquines comunes	»	370.531	
Pilastrines	»	15.270	
Bloques de granito en bruto	metro^3	80.621	91.736,22
Caños hormigón armado 0,15, 0,40 y 0,50 m. diámetro	Número	2.060	
Caños hormigón armado 0,60	»	5.596	
Caños hormigón armado 0,80	»	3.435	
Caños hormigón armado de 1,00	»	214	
Cordón recto de cemento armado 0,75 × 0,35 × 0,10	»	426	
Bancos cemento armado sin respaldo	»	92	
Bancos cemento armado con respaldo	»	179	82.714,40
		Suma total .	556.671,98

DIRECCION DE VIALIDAD
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

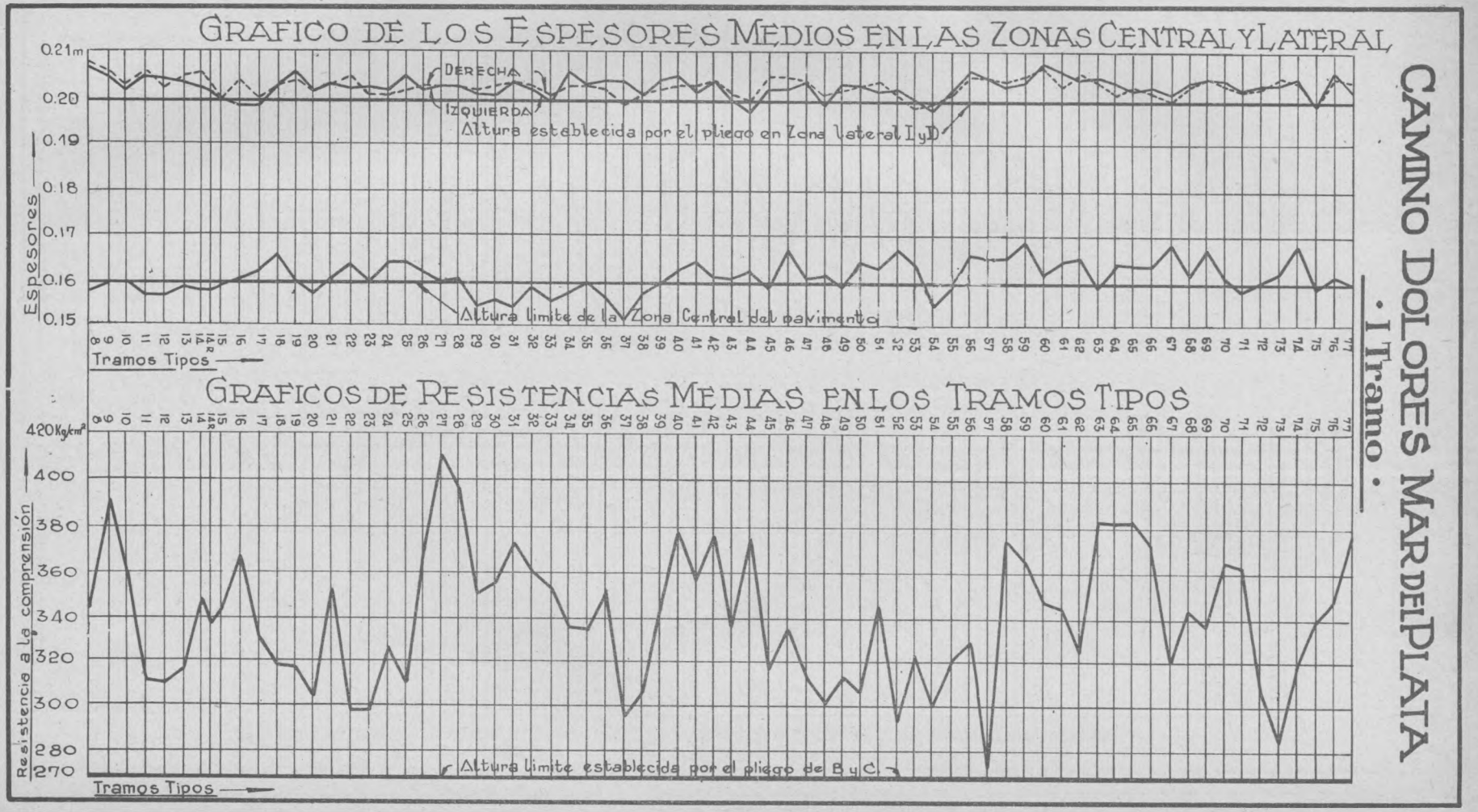
PROBETAS DE HORMIGON ENSAYADAS EN EL AÑO 1938



TESTIGOS ENSAYADOS = 2254
TOTAL DE PROBETAS ENSAYADAS = 3370

CAMINO DOLORES MAR DEL PLATA

· I Tramo ·



CAMINO DOLORES MAR DEL PLATA

· Tramo II° ·

GRAFICO DE LOS ESPESORES MEDIOS EN LAS ZONAS CENTRAL Y LATERAL

Derecha

Izquierda

Altura establecida por el pliego en zona lateral I y D.

Altura límite de la Zona Central del pavimento

TRAMOS TIPOS

ESPESORES

0.21 0.20 0.19 0.18 0.17 0.16 0.15

GRAFICO DE RESISTENCIA MEDIAS EN LOS TRAMOS TIPOS

Altura límite establecida por el pliego de B y C.

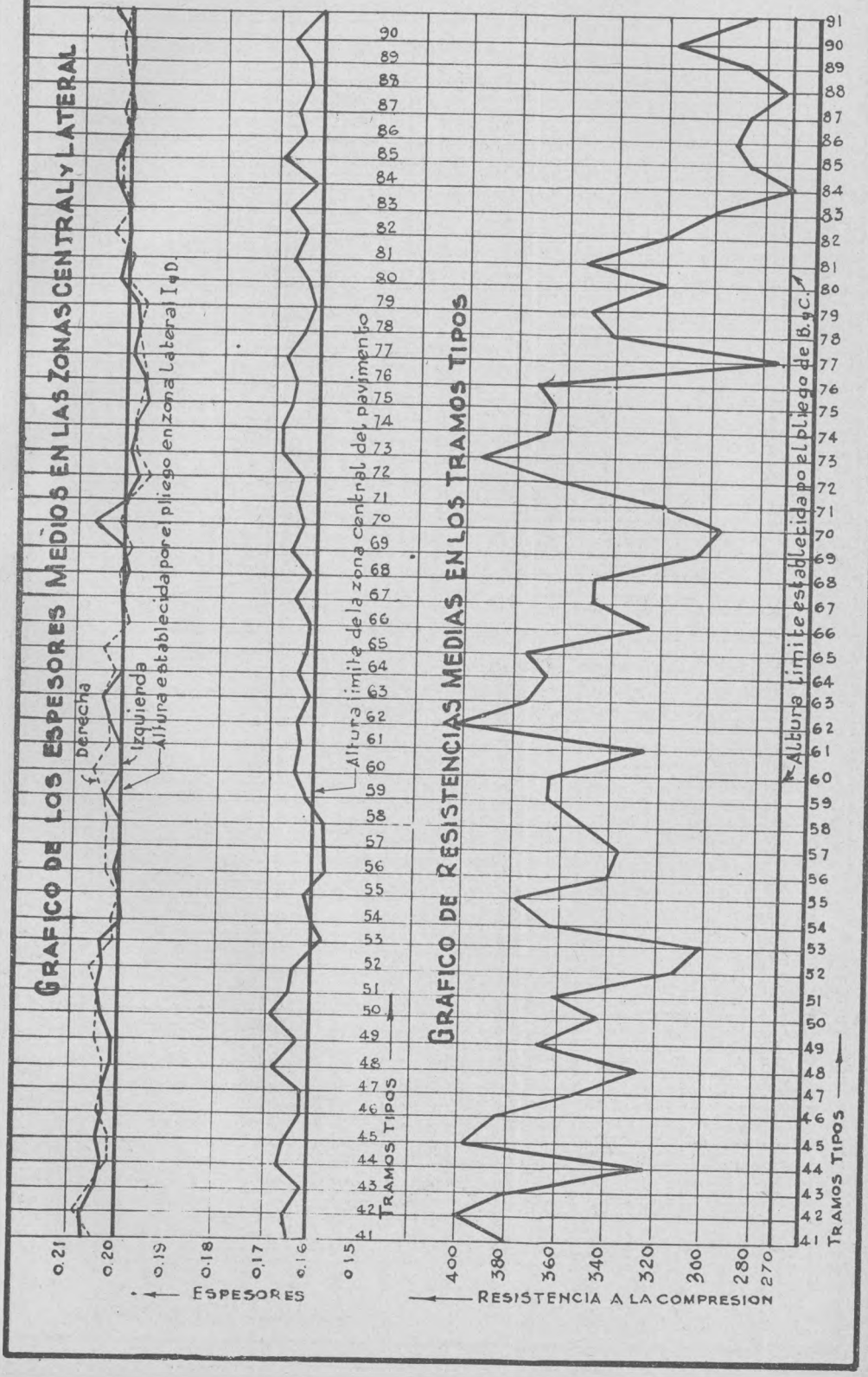
TRAMOS TIPOS

RESISTENCIA A LA COMPRESION

390 380 360 340 320 300 280 260 240

CAMINO DOLORES MAR DEL PLATA

· Tramo III ·



CAMINO DOLORES MAR DEL PLATA

TRAMO IV

GRAFICO DE LOS ESPESORES MEDIOS EN LAS ZONAS CENTRAL Y LATERAL

Derecha

Izquierda

Altura establecida por el pliego en Zona lateral L y D.

Altura límite de la Zona Central del pavimento

Espesores

0.21 0.20 0.19 0.18 0.17 0.16 0.15

TRAMOS TIPOS

99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60 59 58 57 56 55 54 53 52 51 50 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33 32 31 30 29 28

GRAFICO DE RESISTENCIAS MEDIAS EN LOS TRAMOS TIPOS

Altura límite establecida por el pliego de B. y C.

Resistencia a la compresión

400 380 360 340 320 300 280 270

TRAMOS TIPOS

99 98 97 96 95 94 93 92 91 90 89 88 87 86 85 84 83 82 81 80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69 68 67 66 65 64 63 62 61 60 59 58 57 56 55 54 53 52 51 50 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33 32 31 30 29 28

DIVISION MANTENIMIENTO

Ensanche del camino afirmado General Manuel Belgrano.

Un problema de fundamental importancia para las comunicaciones entre la Capital Federal y La Plata, y que requería una solución inmediata, era la falta de espacio vial del Camino Afirmado General Manuel Belgrano, dado que sus características originales, en lo que respecta al ancho de la calzada, bombeo unilateral, etc., eran incompatibles con las velocidades que pueden desarrollar actualmente los automotores.

Ante tal situación, esta División creyó oportuno, ya en el año 1937, efectuar como ensayo, entre los kilómetros 30 y 32 del camino aludido, una serie de modificaciones que darían como consecuencia, mayor seguridad y comodidad al tráfico y a tal efecto, procedió por vía administrativa a extraer el cordón cara - vista volviéndolo a colocar nuevamente, pero totalmente embutido y desplazado lateralmente en 0,50 metros; a ensanchar a 7,00 metros la calzada tomándole la junta con material bituminoso, corrigiendo, también, el excesivo bombeo que tenía, 0,22 metros, hasta llegar solamente a los 0,17 m.

Como dicho tramo experimental, una vez librado al tráfico daba resultados óptimos al tránsito vehicular, se procedió, en virtud de la Ley número 4655, a confeccionar un proyecto por el cual se encaraba la ejecución de un tipo de obra similar a la efectuada en el tramo experimental, como asimismo, el ensanche de todos los puentes que no fueran de estructura metálica. Por otra parte, dada la gran congestión de tráfico, en la zona de Avellaneda, entre las vías del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires y el puente Gerli — kilómetros 44,2 - 46 — se encaró la proyección de un nuevo acceso al aludido puente, por la calle Bustamante, teniendo así la oportunidad de dedicar la calzada existente (Camino General Belgrano) al tráfico pesado y la proyectada al tráfico rápido o ligero. Lo previsto para el acceso aludido, que consiste en una calzada de 6,50 metros de ancho con toma de junta asfáltica y un puente sobre el arroyo Sarandí, es parte integral de la futura Avenida Bustamante, de 35 metros de ancho y que contendrá dos calzadas laterales, para el tráfico lento y una central para el tráfico ligero, separada de las anteriores por dos refugios longitudinales. Como solución complementaria a la bifurcación del kilómetro 44,2 se encaró la construcción de un rond-point en el cual se tiene en cuenta las dos corrientes de tráfico a originarse, y la creada por la pavimentación de la calle Suipacha.

Concebido el proyecto según lo expresado, fraccionando la longitud total en dos tramos, y aprobado por la Superioridad, con los

presupuestos de $ 873.838 m/n (1er. tramo) y $ 857.757,07 m/n) (2º tramo), se procedió a efectuar un pedido de precios llevándose a cabo la apertura de las propuestas el día 27 de enero de 1938. La cotización más baja la efectuó la S. A. Italo Argentina Puricelli, con el 49,54 y el 46,38 % de aumento, para el primero y segundo tramos, respectivamente.

Como la cotización dada con respecto al presupuesto oficial, era prácticamente inaceptable, se procedió a efectuar un segundo llamado de precios, si bien es cierto que los precios oficiales habían sido analizados en base a un tiempo constructivo de aproximadamente doce meses y en las Especificaciones se consideró de cuatro meses, cosa que cambia fundamentalmente el régimen de financiar la obra.

En este segundo llamado de precios, vuelve a presentarse la S. A. Italo Argentina Puricelli, con la cotización anterior siendo también en esta oportunidad la más favorable y no satisfaciendo las variantes presentadas. Como los precios se sostenían y por otra parte urgía la ejecución del ensanche, se dispuso la aceptación de la cotización aludida, y a tal efecto el Poder Ejecutivo, por decreto de fecha 25 de marzo de 1938 aprobó la licitación efectuada, adjudicando las obras a la ya mencionada empresa que firma contrato el día 5 de abril del mismo año, por la suma de $ 2.502.322,15 m/n. Como la Ley 4655 arbitraba fondos de Rentas Generales hasta la suma de pesos 2.000.000,00 moneda nacional de los cuales pesos 200.000,00 se destinaban a expropiaciones, inferior al costo en sí de la obra, hubo necesidad de elevar por intermedio del Poder Ejecutivo un proyecto de Ley a la Honorable Legislatura ampliando la cantidad dispuesta en la suma de $ 800.000 m/n, proyecto que quedó convertido en Ley.

Las obras comenzaron a ejecutarse el día 18 de abril, con una celeridad digna de mención. La empresa, a fin de coordinar sus trabajos, sin afectar su ritmo, seccionó todo el trayecto a ensanchar en cuatro tramos, teniendo cada uno de ellos un plantel de operación de relativa independencia.

Cabe manifestar que a pesar de la gran movilización constructiva efectuada, como asimismo los grandes congestionamientos de tráfico habidos, no se han registrado, durante el proceso de ejecución, accidentes notables, si bien es cierto conviene destacar la labor de la policía caminera, que tuvo un rol primordial en lo que respecta a la disciplina y control de los conductores que circulaban por el camino.

Las obras de ensanche fueron finalizadas los primeros días del mes de octubre, siendo inauguradas el Día del Camino, 5 de octubre, con la asistencia de las autoridades nacionales y provinciales.

Referente al nuevo acceso al Puente Gerli por la Avenida Bustamante, las cosas no han ido tan regularmente como hubiera sido de desear por esta División, ya que inconvenientes presentados en las expropiaciones efectuadas por la apertura de la citada Avenida, motivaron un retraso en la iniciación de las obras, estando recién ahora en vías de ser finalizadas.

Ensanche del camino afirmado «General Manuel Belgrano». Fundamentos que sirvieron para la sanción de la Ley.

El tráfico del camino afirmado «General Manuel Belgrano», que une las capitales de La Plata y Buenos Aires, crece rápidamente, de forma que aplicando criterios de predicción de tráfico para el futuro, de acuerdo con la experiencia producida y observada en los últimos diez años, nos llevaría a admitir que él será de una magnitud extraordinaria.

Pero no solamente es el volumen de tráfico el que crece; la velocidad de circulación va aumentando rápidamente a medida que la industria automotriz lanza al mercado nuevos tipos vehiculares cada vez más perfeccionados, veloces y potentes.

De tal suerte que, estos factores combinados, producen una real superación del automotor sobre el tipo corriente de nuestras carreteras, trazadas y diseñadas con criterio técnico exento del factor de seguridad en las mismas, que preside y orienta ya francamente la tendencia moderna en la materia.

Hasta ahora fué común el criterio de los proyectistas de caminos tener en cuenta preponderantemente, consideraciones económicas de costo mínimo de transporte; racional tipo de calzada, etc., para un tipo y volumen dados de tráfico. Pero, el aumento progresivamente creciente de las velocidades de los vehículos automotores, la tendencia natural en aceptarlo por el conductor normal por una parte y por otra, la secuela de accidentes registrados en todo el mundo, hizo que la tendencia fuera de proyectarlos en función de una velocidad directriz determinada, considerándose factores de seguridad convenientes para reducir a un mínimo compatible y tolerable el número de aquéllos.

Esta moderna tendencia de construcción de carreteras especiales pónese de relieve en distintas partes del mundo, en las cuales toman fisonomía propia y se conocen bajo distintos nombres: «Autostradas» en Italia; «Autobahnen» en Alemania; «Highways» en Estados Unidos, a los cuales, en el lenguaje técnico vernáculo de nuestro país se los ha traducido por «autopistas» carreteras de tráfico rápido, etc.

Por sus características fundamentales, ellas tienden a establecer, entre grandes ciudades y capitales, circulación de máxima rapidez con un máximo de seguridad.

En Estados Unidos el año pasado se registra el siguiente dato: más de 35.000 muertes y de un millón de heridos han ocurrido en las carreteras del país, mientras que ni un solo accidente ferroviario registra la estadística similar del mismo país. El contraste es harto elocuente y significativo, desde el momento que permite deducir la observación que él produce en el mismo medio y con el mismo elemento humano. De él surge, sin ninguna duda, que las características del camino son muy inferiores a las del ferrocarril en cuanto se refiere a su organización, a sus condiciones de uso y a su seguridad.

Características de las «autopistas». — Las condiciones de seguridad que debe llenar una carretera moderna son las siguientes:

a) Supresión de cruces de líneas de tráfico, de cualquier naturaleza que ellas sean;

b) Doble mano en la calzada, separadas físicamente;

c) Velocidad de circulación uniforme o aproximadamente uniforme en cada vía;

d) Diseño de la calzada tal que el conductor tienda a mantenerse paralelo a su eje y diseño de las banquinas y zonas adyacentes tales que, supuesto el vehículo desviado de la calzada, no le ofrezcan obstáculo peligroso, hasta su completa detención (1).

El problema de la congestión del camino «General Manuel Belgrano». — Es éste un problema técnico difícil en sumo grado de discernir. La aplicación de fórmulas de algún valimiento nos hace llegar a la conclusión de que el camino no sufre, sino aisladamente, los efectos de la congestión, entendiendo por tal, según lo indica el especialista en estos asuntos, A. W. Johnson: «Cuando el número de vehículos es suficientemente alto como para hacer impracticable todo desvío, existe diminución de la velocidad directriz característica y los vehículos tienden a amontonarse».

La experiencia indica que no hay congestión alguna en un camino de seis metros de ancho, mientras el tráfico no exceda de 200 vehículos por hora en cada sentido, o sea de 400 vehículos por hora en ambos sentidos.

Y bien: el camino afirmado «General Manuel Belgrano» sufre una gran variación horaria en el tráfico. En espacios determinados

---

(1) Seguimos las directivas propugnadas por el ingeniero Pascual Palazo y trabajos extranjeros.

de tiempo que oscilan de media a una y media hora, se produce un tráfico «sui géneris» de mayor intensidad en un sentido que en otro —a la salida de las carreras del hipódromo de La Plata— que hace se sobrepase con holgura aquel número. En esos instantes, la peligrosidad del camino sobrecargado es evidente. El paso de los vehículos se produce no exento de peligro.

Además, por observaciones prácticas que no han escapado al espíritu menos avezado, en las fórmulas que dan la capacidad del camino de seis metros de ancho, no intervienen factores particulares que presenta este camino, como ser: presencia de cordones, árboles laterales próximos (que se están extrayendo) y especialmente, pendiente o bombeo fuerte hacia un solo sentido, todo lo cual reduce considerablemente el ancho teórico de la calzada de dos vías a uno práctico cuyo valor escapa a nuestro exacto conocimiento.

Conviene a este respecto agregar que el camino tiene varios accesos laterales peligrosos y que la velocidad vehicular *directriz* a que nos hemos referido, para dicho camino, no corresponde a la que en él se desarrolla. Diversidad de tipos de tráfico agravan el problema, especialmente a la salida de La Plata y en Avellaneda.

Conviene aquí extractar las conclusiones de un interesante trabajo del profesor de Ingeniería Vial y Transporte de la Universidad de Michigan, ingeniero Roger L. Morrison, titulado «Efecto del ancho de los pavimentos sobre los accidentes», que son:

1º Ocurren más accidentes en pavimentos de 15 y de 18 pies que en los de 20, que cuentan con un tráfico similar.

2º El mayor aumento en porcentaje de accidentes está en rozaduras al pasarse los vehículos.

3º Los ómnibus raramente ocasionan o sufren accidentes.

4º El porcentaje de aumento de accidentes en que intervienen camiones y de los que no intervienen éstos, es aproximadamente el mismo.

5º El aumento en el número de accidentes ocurridos a vehículos «no camiones» es mucho mayor que el aumento en accidentes ocurridos a camiones.

6º El costo adicional de accidentes sobre pavimentos de ancho de 18' parece ser mayor que el costo anual de dos pies adicionales de pavimento.

De estos ítems se infiere que se necesitan pavimentos más anchos, mucho más a causa de los accidentes en que intervienen automóviles que en los que intervienen camiones y ómnibus.

Debemos convenir que no existen muchas seguridades acerca de la exactitud de una investigación que sólo incluye 115 accidentes ocurridos en tres caminos de 20 pies, uno de 18 pies y otro de 14 a

16 pies. Estudios posteriores realizados en otros lugares pueden contradecirnos pero tienen cierta consistencia para ser refutados por simples opiniones o cómputos que no se hallen respaldados por datos reales. Se espera haber sugerido un método de aproximación que será adoptado o mejorado por otras investigaciones.

Soluciones aconsejables: Inmediata y mediata.

Inmediata. — Ensanche de la calzada actual y expropiaciones parciales. La Dirección de Vialidad de la Provincia, de acuerdo con una iniciativa del Ministerio, ha encarado con carácter experimental el ensanche entre los kilómetros 31 y 32, en las proximidades de Florencio Varela, desde 6 metros hasta 7,90 metros, transformando el fuerte bombeo de 22 centímetros en uno de 17 - 12 cms. y embutiendo los cordones laterales, pasibles de justificada crítica. En esta forma, se ha llevado la trocha o vía de camino de tres metros (teórico) a 3,65 metros, es decir, el ancho total de 6 metros (con cordones) a 7,30 metros. Además se construyen dos banquinas estabilizadas de 0,30 metros de ancho a cada lado (ver perfiles tipos).

Se amplían los puentes y alcantarillas existentes adecuándolos al nuevo ancho de la calzada, a excepción de los grandes puentes de alma llena o recticulados que se dejan tales cuales son, con el ulterior propósito de su ensanche.

Se produce la separación virtual del tráfico de peatones y tráfico vehicular, mediante la separación con postes señalizadores de hormigón convenientemente pintados (solución que, lógicamente, entraña algún peligro para los peatones).

Finalmente, se proyecta la toma de juntas asfálticas del camino y la señalización de las dos franjas de tránsito mediante pintura de bandas y ejes adecuados.

La observación directa ha demostrado —y en ese sentido se han recibido juicios alentadores y auspiciosos— que el kilómetro ensanchado cumple un rol interesante en la actualidad.

La obra inmediata se completaría expropiando las zonas necesarias para los cruces con accesos laterales, las que constituirán partes alícuotas de la zona total a expropiar para el plan de ejecución mediato de que se habla seguidamente.

Solución mediata: Carretera de tráfico rápido o autopista entre La Plata y Buenos Aires. — Por todo lo expuesto, por la experiencia ajena aleccionadora, por la propia balbuceante que ha puesto su jalón inicial en el trazado de la Avenida General Paz de Buenos Aires, por el incremento de tráfico que se constata a través de los censos de tráfico que se acompañan, incompletos es cierto, pero que constituyen

índices certeros de la evolución del mismo, la solución futura deberá ser una carretera que cumpla con las premisas esbozadas en estos fundamentos. Esta solución la estudia en la actualidad el Poder Ejecutivo por medio del organismo vial correspondiente, encarándose asimismo, como es lógico, la financiación más conveniente.

Se diseñará la carretera teniendo en cuenta los principios fundamentales que rigen para este novísimo tipo de carreteras de tráfico rápido: separación de tráfico lento o local y rápido o general; separación de manos en este último; separación de peatones, ciclistas, jinetes y vehículos a sangre; separación de niveles en los cruces, etc.

La velocidad directriz será de un mínimo de cien kilómetros por hora; los cruces serán a distinto nivel o a nivel, pero reservando la tierra necesaria para el futuro cruce a dos niveles; el ancho de cada vía oscilará de 3,50 a 4 metros; ancho de las banquinas laterales de 3 metros y centrales de separación de manos de 5 metros, como mínimo; accesos a la propiedad privada, se proveerá a través de cruces racionalmente ubicados. Para el servicio de los propietarios ribereños podrá establecerse servidumbre de tránsito a ambos lados del camino.

Amplias zonas de visibilidad, curvas racionales tanto horizontales como verticales y, finalmente, arbolado a la vera de la autopista, completarán el conjunto del gran camino que deberá unir a ambas capitales.

Además se preverán futuros ensanches a medida que los fondos y necesidades lo reclamen, en un alcance mínimo de un siglo.

Así que, es de conveniencia subordinar este proyecto, el de la solución inmediata, al ulterior o mediato y ello habrá de hacerse con el criterio de no ocasionar gastos que después no se justifiquen al encarar el problema más general.

Expropiaciones. — A los efectos de expropiar zonas adecuadas para accesos, visibilidad, etc., necesarias para completar la obra del ensanche, sería conveniente invertir hasta la suma de $ 200.000 m/n en tal concepto.

Consideraciones finales. — Este proyecto de ampliación del camino afirmado «General Manuel Belgrano» no resuelve, como lo dejamos expuesto, definitivamente el problema vial entrambas capitales, pero brinda una solución de inmediata aplicación, con un costo mínimo para dotar a la carretera de elementos de seguridad para el tránsito de que carece actualmente.

En su oportunidad será estudiada la solución mediata, es decir, la carretera de tráfico rápido o autopista, que deberá vincular, en un futuro próximo, a La Plata con Buenos Aires, siguiendo así el ejem-

plo de otros países y atendiendo con previsión las necesidades viales del futuro.

Creemos firmemente que, la mejor solución sea estudiar una nueva traza vinculándola con un acceso adecuado a Buenos Aires —ya que el de La Plata no constituiría mayor problema— puesto que así y solamente así, se podrá arribar a grandes y felices soluciones, evitando los elevados costos de expropiación. Posiblemente su elección habrá de hacerse de manera que la traza se encuadre dentro de la franja que va desde las vías del F. C. Sud hasta el río (ver plano) con lo que de paso se acortaría el recorrido, se evitarían en lo posible los centros poblados y se crearían de paso vastas zonas arboladas, aprovechando las existentes, que constituirían vastos pulmones para las febriles poblaciones metropolitanas y ciudades adyacentes.

Agregado a los fundamentos de la Ley.

El proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo dió motivo a que el Honorable Senado, al ser tratado, calificara al mismo de «pobreza técnica y urbanística franciscanas».

Es necesario a este respecto recoger la imputación a efectos de analizarla brevemente y, por supuesto, rebatirla en cuanto ella sea posible, sacando, además, las observaciones que el organismo conceptúe útiles para su posterior aplicación, dando pruebas de respeto a las aspiraciones del cuerpo legislativo.

Leídos con algún detenimiento los fundamentos del proyecto, no puede haber duda que él encara solamente la solución inmediata, vale decir, el ensanche de la calzada únicamente: en este sentido no se concibe fácilmente qué cosa pueda agregarse a esa obra más que expropiaciones parciales en lugares difíciles o en los accesos laterales que aportan al camino un tráfico más o menos considerable.

La Provincia, lo dice en los fundamentos con claridad, no se ha desentendido ni se desentiende, de las soluciones complejas que la circulación de entrambas capitales reclama: al contrario, en trabajos elevados en otra oportunidad, ha encarado, por diversos conductos, o aconsejado una serie de medidas que tiendan a hacer factibles económicamente a aquéllas. En la actualidad, el Ingeniero Jefe de la Repartición y el autor de estas líneas estudian la factibilidad de la construcción de una autostrada entre La Plata y Buenos Aires.

Pero es que hay que ir con tiento y prudencia sumas en esta materia, so pena de que el proyecto más o menos fastuoso o sea irrealizable o incida gravosamente sobre los fondos viales o sobre el pueblo de la Provincia. Nadie ignora y va contra la más simple lógica, que

la Dirección por puro espíritu de oposición se oponga a considerar el problema.

Desde la redacción de los fundamentos que sirvieron para explicar y defender los alcances del proyecto de ensanche de la calzada acá, han llegado a nuestro conocimiento puntos de vista concordantes con el pensamiento de la Dirección, cautelosos en la inversión de fondos y en su racional distribución, que por provenir de acaso la más alta autoridad mundial en la materia, nos hemos referido a Thomas H. McDonald, Jefe de la Oficina de Caminos Públicos de Estados Unidos y Presidente de la Junta Nacional de Educación Vial, los reproducimos parcialmente, sin por ello atentar contra el espíritu del trabajo total en un retaceo malintencionado. Ellos están contenidos en una monografía presentada a fines de 1936 ante la Reunión Anual de la Asociación de Funcionarios Viales de los Estados Unidos titulada «Mirando hacia el futuro de la Vialidad» y dicen así:

«Normas para la construcción de caminos.

«Aunque el programa de vialidad fué iniciado con el propósito de proporcionar empleos, que según se informa en 1932 ascendió a uno de cada tres individuos capacitados para trabajar, la política de construcción vial representa una gran inversión de parte del gobierno, la cual no hay posibilidad inmediata de recobrar por medio de tributos impuestos a los que usan las carreteras.

«Puesto que las condiciones son tan distintas, ¿qué relaciones hay, de las cuales podamos tomar amonestación o que nosotros podamos emular?

«La más importante es que nosotros tenemos que comprender más firmemente el problema vial de este país. Tenemos que levantar nuestras normas hasta el nivel que demanda la universal utilidad del vehículo automotor. Se han indicado dos programas distintos. El primero consiste en rehabilitar sistemáticamente las carreteras existentes mediante la incorporación de construcción nueva, con el fin de obtener mayor seguridad y más utilidad. No es el propósito de esta disertación el discurrir sobre la relación que existe entre la seguridad y la traza vial, puesto que el señor Toms, Jefe de la División de Trazados de la Oficina discutirá ese asunto adecuadamente.

• «El segundo programa es el plan de un largo plazo, basado en las teorías que muestran esos ejemplos de otros países y basado también en la amplia experiencia de nuestra propia nación. Los deslindes de transportes viales que ahora se están haciendo son de una importancia fundamental. Yo abrigo la gran esperanza de que el despacho de

vialidad de cada Estado reconozca la calidad esencial de la información que se está recogiendo».

(El trabajo se halla inserto, en su totalidad, en el nº 12, volumen III, diciembre de 1936, del «Boletín Vial Panamericano»).

Vease pues, como en nuestro país, donde recién se empieza a trabajar orgánicamente con los planes viales, no debemos echar en saco roto las observaciones o consejos que nos llegan de países similares al nuestro por tantos motivos y en los que el plan vial nos lleva algunas décadas de adelanto.

Bien es cierto que la experiencia moderna —la que se está viviendo en estos momentos— demuestra que el vehículo automotor y la construcción de las carreteras que hacen posible su libre y regular circulación, ocasiona que la población se disponga filiformemente a lo largo de las mismas. Así, pues, deberemos encarar ya, creemos, con financiación especial, la unión entre La Plata y Buenos Aires, mediante una autostrada, previendo urgentemente las reservas de las tierras necesarias a esa impostergable necesidad futura.

Pero obsérvese, asimismo, que nuestro país debe resolver, primordialmente, su problema de la población, sin el cual no es posible admitir la proliferación de estos caminos cuyo costo kilométrico es del orden de más de medio millón de pesos.

Fundamentan el proyecto las siguientes observaciones concretas:

a) La Provincia considera actualmente la solución definitiva de la circulación de La Plata con Avellaneda y Buenos Aires mediante la construcción de una autostrada cuyo costo kilométrico nunca será inferior a $ 500.000 $\frac{m}{n}$. Además acaba de obtener, entre otras medidas, el cruce a alto nivel entre los caminos de La Plata - Avellaneda - Buenos Aires - Mar del Plata (Km. 32 a la altura de Florencio Varela).

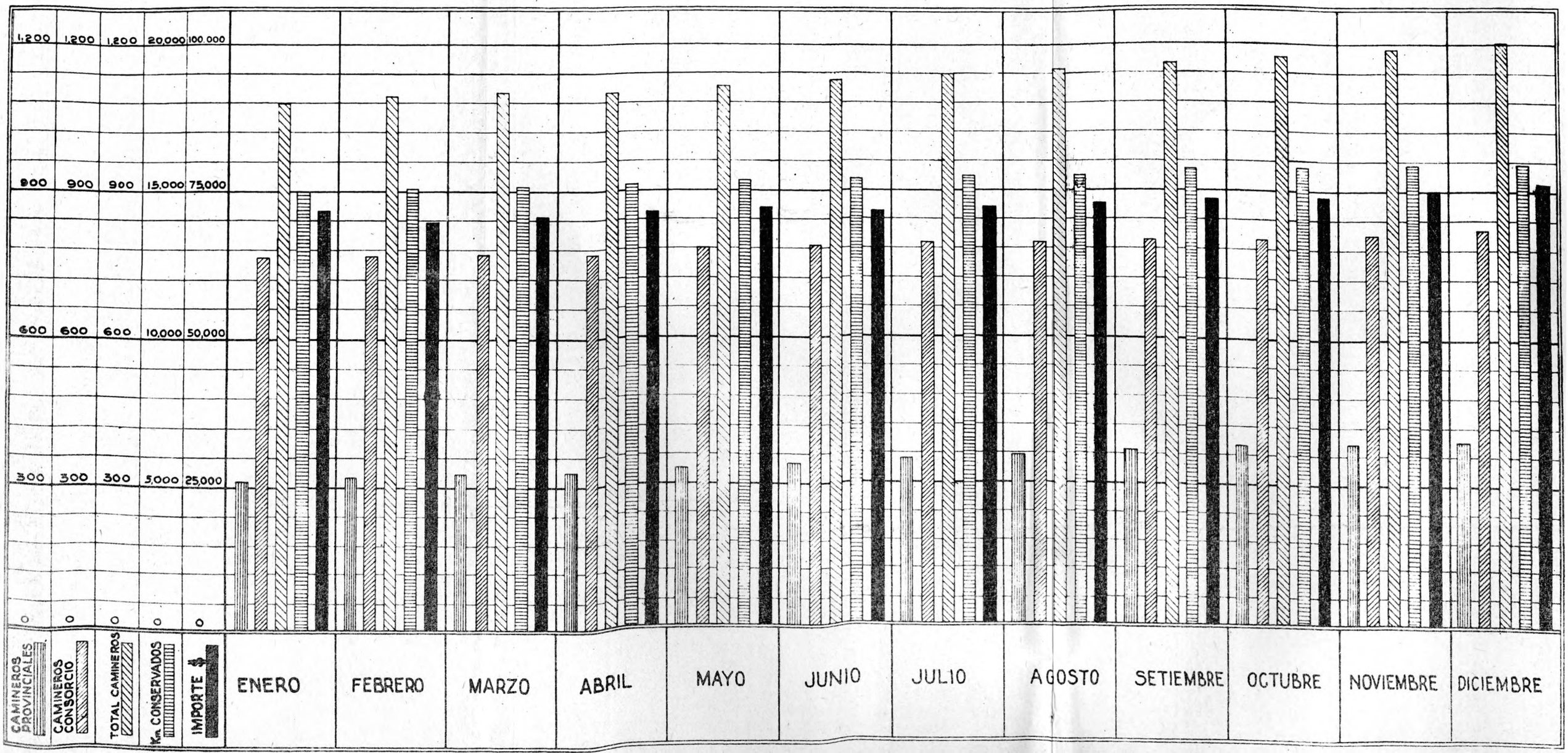
Anteriormente había proyectado y llamado a licitación el tramo de camino Florencio Varela - Avenida Mitre (conocido por el del Touring Club) con un ancho de 9 metros. Posteriormente lo llevó a cabo la Dirección Nacional de Vialidad por constituir el primer tramo del camino Buenos Aires - Mar del Plata;

b) El camino «General Manuel Belgrano» tiene un tránsito propio que hay que atender. Proyectado y construído hace un cuarto de siglo para una velocidad máxima de 40 kilóme-

CONSERVACION DE CAMINOS CON RASTRAS
TRABAJOS EJECUTADOS Y COSTOS
— AÑO 1938 —

DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DIVISION MANTENIMIENTO



tros por hora, con cordones, no está a la altura de las necesidades actuales, con velocidades máximas de 100 y 120 kilómetros. Hay que ensancharlo, pues;

c) Los cordones y el bombeo o caída transversal, constituyen sendos peligros, de que hablan elocuentemente las crónicas periodísticas, registrando accidentes horribles. Hay que suprimir los primeros y reducir el segundo, tal cual lo encara el proyecto;

d) Cuando se resuelva con fondos especiales más cuantiosos el problema en su complejidad, nada se habrá perdido, por cuanto se utilizaría para el tráfico local siempre creciente;

e) En las proximidades de Avellaneda este proyecto puede resolverse en el sentido de pavimentar la avenida Bustamante, desde el puente Gerli hasta el cruce con el F. C. Provincial de Buenos Aires, en una longitud de casi tres kilómetros, duplicándose así las rutas de acceso en la zona urbana de Avellaneda;

f) En la solución mediata o posterior se encarará con amplitud la solución de los problemas viales de Avellaneda, como corresponde a la con razón llamada la Manchester argentina;

g) No olvidar que el camino General Manuel Belgrano costó 11 millones de pesos y ha rendido frutos óptimos hasta ahora mediante una conservación no muy onerosa. Con 2 millones más se remozaría al mismo y se lo dejaría en condiciones de rendir buenos servicios por un período de años más;

h) No se encara el ensanche porque el camino está *congestionado* o mucho menos, se lo hace para disminuir a un mínimo compatible su peligrosidad. Vale decir, promedian razones de humanidad;

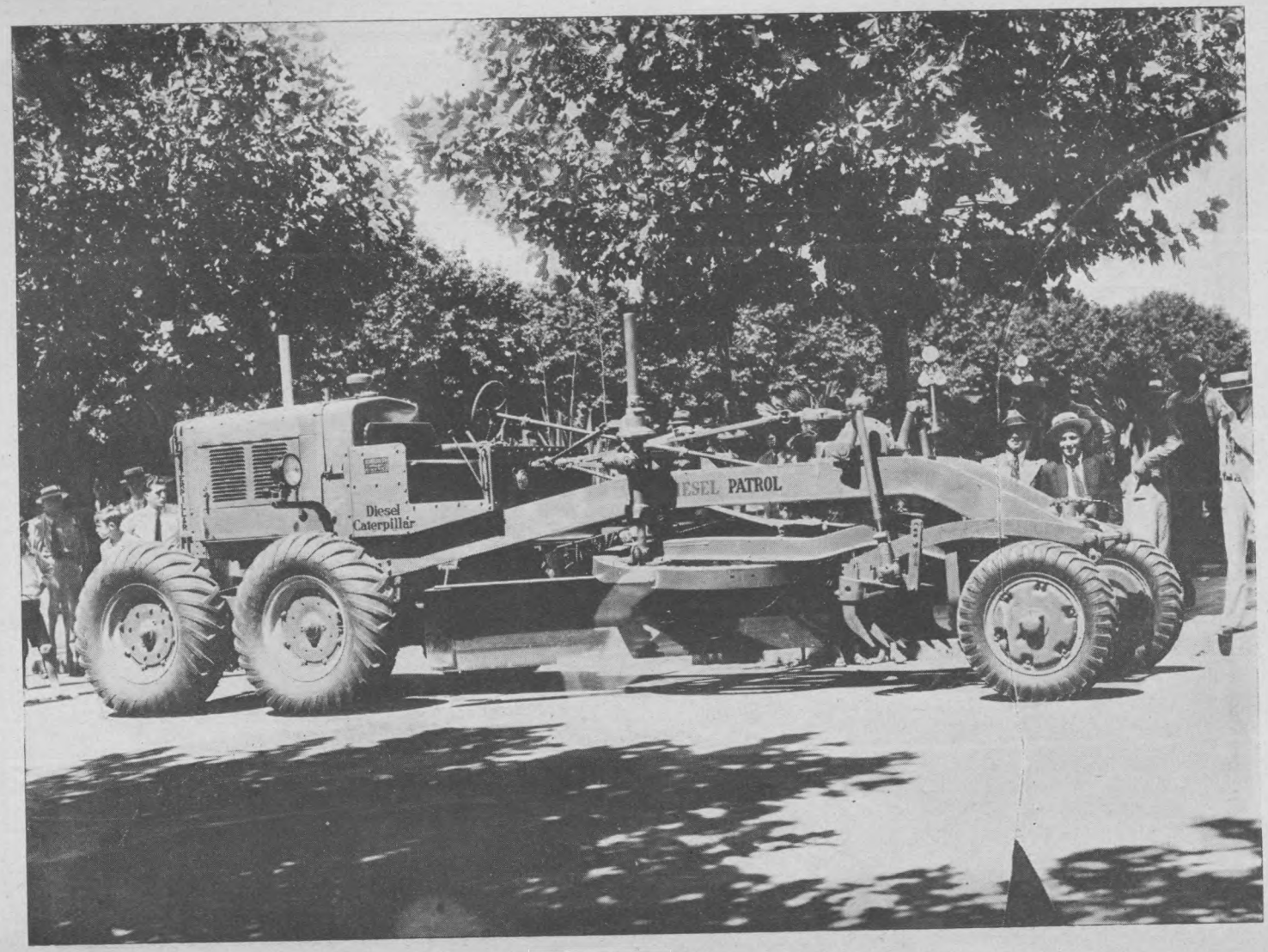
i) Otros caminos: la autostrada, la pavimentación del Touring Club entre La Plata y Gutiérrez, la construcción del camino de la Costa, la solución de los problemas de Avellaneda, hablan del deseo y propósito del gobierno por dar soluciones felices a la intercomunicación de las grandes capitales.

Creemos que en algunas zonas habrá necesidad de expropiar con urgencia en razón de que existe alguna peligrosidad para los peatones que transiten. Si bien se trata de un camino, no es posible cerrar los ojos a la evidencia, dejando de ver que la subdivisión de la propiedad, la ubicación de casas de negocio, etc., se ha traducido en la creación de un tráfico de peatones a tener en cuenta. La aplicación severa y estricta de la Reglamentación de Tráfico, ayudará a que se reduzcan al mínimo la producción de accidentes.

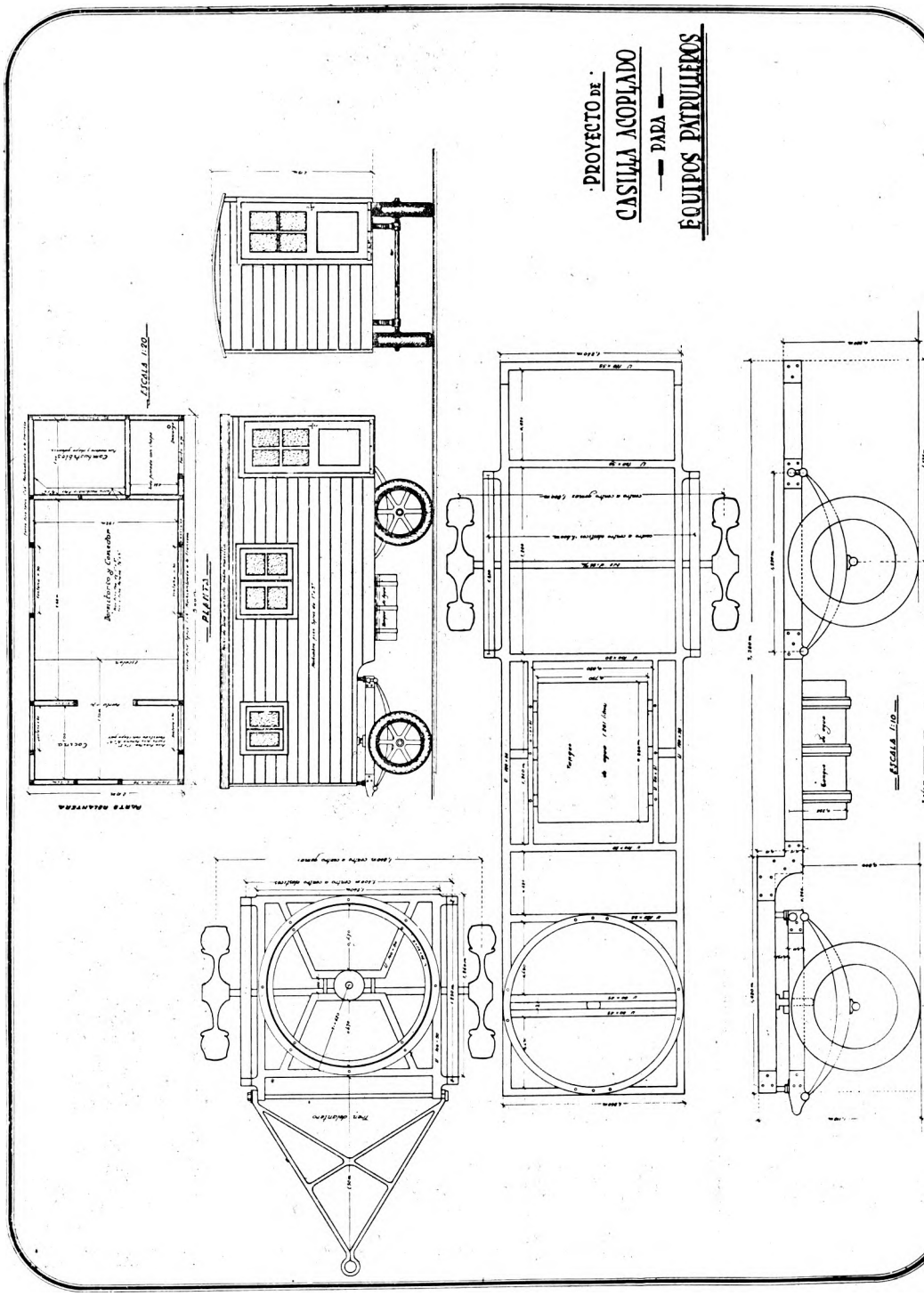
Se ha creído conveniente, de acuerdo con una vieja aspiración de la Dirección que viene siendo sustentada y auspiciada ante el Ministerio, prever entre el kilómetro 44,500 del camino afirmado y el Puente Gerli —zona del camino donde se superponen tráficos de diversa índole y en especial gran cantidad de tracción a sangre— la variante de la pavimentación de la Avenida Bustamante, que constituirá un nuevo acceso de una longitud de 2.281,90 metros. En esta zona, es conveniente un ensanche a 35,00 metros, uniformando el ancho ya existente, entre calles Lacarra y Elizalde. Esta solución es de amplia previsión, puesto que, en el futuro, podría ensancharse el puente Gerli, actualmente de dos trochas y se daría acceso a la Avenida Pavón, carretera que tendrá amplia zona de tráfico local y tráfico rápido.

Asimismo se daría satisfacción a esa populosa e importante ciudad y se atendería el reclamo oído en el Honorable Senado al respecto sobre la conveniencia de la pavimentación de la Avenida Bustamante que, si justificado desde el punto de vista del legislador, no lo era en realidad desde nuestro punto de vista, pues tal solución la venimos preconizando desde varios años atrás.

Por razones de buena marcha de la obra y por las que se verán en la Memoria Descriptiva, aconsejamos la ejecución de la obra en dos tramos.



Motoniveladora


PROYECTO DE
CASILLA ACOPLADO
— PARA —
EQUIPOS PATRULLEROS
PLANTA
ESCALA 1:20
ESCALA 1:10

Casilla rodante de los equipos patrulleros

DIVISION MANTENIMIENTO

Se ha encarado el problema de la conservación de los caminos y a este efecto se ha hecho un estudio completo sobre distribución de elementos, y se han proyectado planes amplios sobre la adquisición de los implementos necesarios, habiéndose adquirido doce Equipos Patrulleros constituídos por motoniveladoras con sus correspondientes casillas rodantes, que, con las existentes en la actualidad, forman un conjunto de diez y seis, previéndose para el año en curso el aumento de veinticuatro unidades más.

RESUMEN DE LOS TRABAJOS REALIZADOS POR LAS CUADRILLAS ADMINISTRATIVAS

Reparación de adoquinado, m².	39.193,00
Reparación de macadam, m².	9.320,00
Construcción de macadam, m².	28.049,00
Mejoramientos, m².	24.407,00
Toma de juntas, m. l.	7.650,00
Colocación de caños, nº	74

RESUMEN DE LOS GASTOS ORIGINADOS POR LAS CUADRILLAS ADMINISTRATIVAS

Jornales, m$n.	248.474,10
Materiales, m$n.	54.578,52
Combustibles y lubricantes, m$n. ...	18.962,07
Acarreos, m$n.	22.573,11
Fletes, m$n.	24.345,15
Gastos varios, m$n.	420,00
Total de lo gastado m$n.	369.352,95

Resumen de los gastos originados por las cuadrillas administrativas, año 1938

TRABAJOS REALIZADOS POR ADMINISTRACION A DESTAJO

Obra: Ensanche de terraplenes en el Camino Costanero.
Partido: La Plata.

Movimiento de tierra, m^3.	34.960,00
Transporte de tierra, Hm|m^3.	41.759,83
Costo total m$n.	19.965,59

Obra: Conservación de 40 kilómetros en el Camino Costanero.
Tramo: Magdalena - General Conesa.

Costo total m$n.	3.500,00

Obra: Construcción de macadam en el acceso a Ranelagh.
Partido: Quilmes.
Detalle:

Movimiento de tierra, m^3.	3.748,00
Construcción de banquinas, m^2.	4.575,00
Construcción de macadam en dos capas, con ejecución de dos riegos asfálticos a semi-penetración, recubrimiento con piedra y cilindrado, m^2.	4.575,00
Colocación de caños, nº	48,00
Costo total m$n.	14.038,38

Obra: Construcción de plataformas de hormigón en los Aeródromos «Los Patos» y «Presidente Rivadavia».
Partido: Seis de Setiembre.
Detalle:

Movimiento de tierra, m^3.	1.196,300
Construcción de plataforma de hormigón de 0,10 m. de espesor, con capa de concreto de 0,02 m. de espesor, incluso juntas de dilatación, cordón con armadura de hierro, etc., m^2. ..	2.463,26
Colocación de caños, nº	60
Construcción de cabeceras para alcantarillas m^3.	17,04
Costo total m$n.	14.086,11

Obra: Reparación de dos pilares centrales del puente sobre el arroyo Conchitas. Camino afirmado General Manuel Belgrano (Puente Almallena).

Partido: Quilmes.

Costo total m$n. 7.893,99

Obra: Ensanche de alcantarillas en el camino afirmado «General Manuel Belgrano».

Detalle:

Excavación c|bombeo, m^3.	797,380
Demolición de cabeceras, m^2.	244,84
Ensanche de alcantarillas, m. l.	172,00
Ensanche de puentes, m. l.	20,00
Costo total, m$n.	25.971,39

Obra: Ensanche y pintura de puentes en el Camino Costanero.

Detalle:

Rasqueteo y pintura, m^2.	1.979,01
Excavación, m^3.	802,85
Mampostería de ladrillos, m^3.	33,06
Mampostería de piedra, Tn.	280,08
Colocación de caños, nº	79,00
Escollerado de piedra bruta, m^2.	238,83
Const. de baranda de Hº Aº, m^2.	15,60
Reconst. de calzada de madera, m^2. ..	80,18
Demolición de puentes existentes, nº	5
Costo total m$n.	21.078,97

CAMINEROS

Zona	PARTIDO	Provincia	Consorcio	Total
I	Bartolomé Mitre	3	15	18
I	Carmen de Areco	1	6	7
I	Colón	1	7	8
I	Pergamino	1	14	15
I	Ramallo	3	9	12
I	Rojas	1	8	9
I	San Nicolás	10	8	18
I	San Pedro	1	17	18
I	Marcelino Ugarte	2	8	10
II	Baradero	1	9	10
II	Campana	—	3	3
II	Exaltación de la Cruz .	—	9	9
II	General Las Heras ...	4	4	8
II	General Rodríguez ...	2	2	4
II	General Sarmiento ...	1	5	6
II	General Uriburu	—	14	14
II	Luján	—	13	13
II	Marcos Paz	9	—	9
II	Mercedes	15	—	15
II	Merlo	4	—	4
II	Moreno	4	—	4
II	Pilar	2	3	5
II	San Antonio de Areco.	—	13	13
II	San Andrés de Giles .	—	12	12
II	Seis de Setiembre	4	3	7
III	Almirante Brown	—	2	2
III	Avellaneda	1	—	1
III	Coronel Brandsen	8	—	8
III	Cañuelas	—	4	4
III	Esteban Echeverría ..	1	5	6
III	Florencio Varela	6	—	6
III	General Paz	1	8	9
III	La Plata	21	1	22
III	Magdalena	19	4	23
III	Matanza	4	2	6
III	Monte	2	7	9
III	Quilmes	5	—	5
III	San Vicente	1	3	4
IV	General Arenales	—	8	8
IV	General Pinto	1	9	10
IV	General Viamonte	2	5	7
IV	General Villegas	—	7	7
IV	Leandro N. Alem	—	9	9

Zona	PARTIDO	Provincia	Consorcio	Total
IV	Lincoln	7	10	17
IV	Junín	—	8	8
IV	Carlos Tejedor	—	3	3
V	Alberti	2	16	18
V	Bragado	1	16	17
V	Chacabuco	4	8	12
V	Chivilcoy	6	14	20
V	Nueve de Julio	2	3	5
V	Suipacha	—	2	2
V	25 de Mayo	1	24	25
VI	General Alvear	1	3	4
VI	General Belgrano	1	6	7
VI	Las Flores	—	6	6
VI	Lobos	—	10	10
VI	Navarro	2	8	10
VI	Roque Pérez	11	2	13
VI	Saladillo	2	14	16
VII	Castelli	11	1	12
VII	Chascomús	10	7	17
VII	Dolores	11	3	14
VII	General Conesa	10	—	10
VII	General Guido	7	2	9
VII	General Lavalle	8	2	10
VII	General Madariaga ...	11	9	20
VII	Maipú	12	2	14
VII	Pila	—	4	4
VIII	Adolfo Alsina	5	4	9
VIII	Caseros	1	—	1
VIII	Bolívar	1	7	8
VIII	Guaminí	—	8	8
VIII	Pehuajó	1	2	3
VIII	Pellegrini	11	6	17
VIII	Trenque Lauquen	—	16	16
IX	Laprida	5	20	25
IX	Azul	2	19	21
IX	General Lamadrid ...	—	20	20
IX	Olavarría	4	24	28
IX	Tapalqué	2	14	16
IX	Rauch	1	3	4
X	Ayacucho	—	16	16
X	Balcarce	—	15	15
X	General Alvarado	3	7	10
X	General Pueyrredón ..	7	—	7
X	Mar Chiquita	11	1	12
X	Tandil	—	16	16

Zona	PARTIDO	Provincia	Consorcio	Total
XI	Coronel Suárez	—	20	20
XI	Coronel Dorrego	—	22	22
XI	Bahía Blanca	7	13	20
XI	Coronel Pringles	9	16	25
XI	Patagones	5	3	8
XI	Puan	7	15	22
XI	Saavedra	5	15	20
XI	Tornquist	—	9	9
XI	Villarino	2	2	4
XII	González Chaves	—	14	14
XII	Juárez	8	10	18
XII	Lobería	7	12	19
XII	Necochea	19	7	26
XII	Tres Arroyos	—	21	21
	Totales	384	816	1.200

CAMINEROS

Camineros cuya instalación está autorizada por el P. E. que aun no han sido instalados.

Zona	PARTIDO	Provincia	Consorcio	Total	Aut. por exped.
I	Marcelino Ugarte	1	—	1	V/757/1936
III	Cañuelas	1	—	1	V/737/1938
VII	General Madariaga ..	2	—	2	V/21/1937
IX	General Lamadrid	2	—	2	G/1401/1938
XI	Villarino	—	2	2	V/1330/1938
XII	Necochea	—	1	1	L/372/1936
		6	3	9	

CAMINEROS

Propuestas en trámite con informes favorables

Zona	PARTIDO	Consorcio	Provincia	Total	Nota o exped.
I	Rojas	1	—	1	R/1315/1937
III	Magdalena	—	1	1	V/5641/1939
V	Bragado	—	1	1	Nota Nº 24
V	Chacabuco	—	1	1	Nota Nº 121
V	Nueve de Julio	—	3	3	N/53/1936
VI	Saladillo	1	—	1	Nota Nº 217
VII	Chascomús	11	—	11	Ch/4955/1938
VII	Maipú	—	1	1	M/4841/1938
XII	Necochea	—	3	3	C/405/1937
XII	Tres Arroyos	1	—	1	Nota Nº 27
	Totales	14	10	24	

CAMINEROS

Camineros propuestos. En trámite. (Reservados en Div. Mantenimiento)

Zona	PARTIDO	Consorcio	Provincia	Total	Nota o exped.
I	Bartolomé Mitre	2	—	2	B/4349/938 (Int.)
I	Ramallo	2	—	2	R/3417/938 (Int.)
II	Luján	1	—	1	L/1393/936
II	Mercedes	—	1	1	M/554/938
II	Mercedes	—	1	1	Nota Nº 449
II	Mercedes	—	2	2	Nota Nº 451
II	Moreno	—	2	2	M/629/938
III	Magdalena	—	1	1	M/4321/938
IV	Junín	—	1	1	Nota Nº 405
IV	General Viamonte	1	—	1	Nota Nº 493
IV	General Villegas	1	—	1	G/1348/937
IV	General Arenales	2	—	2	G/5686/939 (I)
IV	Lincoln	2	—	2	L/5729/939 (I)
V	Nueve de Julio	—	2	2	Nota Nº 59
V	Chacabuco	—	1	1	Nota Nº 434
V	Bragado	—	1	1	Nota Nº 501
VI	Lobos	5	—	5	Nota Nº 596
VI	Lobos	1	—	1	L/6860/937 (I)
VI	Las Flores	—	4	4	L/1360/938
VI	General Alvear	—	1	1	Nota Nº 502
VI	General Alvear	—	1	1	Nota Nº 658
VII	Pila	—	2	2	V/5704/939 (I)
VII	General Guido	—	1	1	V/5705/939 (I)
VIII	Carlos Casares	—	1	1	V/3087/938 (I)
VIII	Bolívar	—	7	7	Nota B/44/938
X	Coronel Vidal	1	—	1	C/1305/939
X	Tandil	3	—	3	T/5862/939 (I)
XI	Coronel Suárez	—	1	1	C/209/1938
XI	Coronel Suárez	4	—	4	C/1336/938
XI	Coronel Pringles	2	—	2	C/1343/938
	Totales	27	30	57	

RESUMEN DE LOS TRABAJOS REALIZADOS EN LOS ACCESOS A LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL PROVINCIAL Y COSTOS DE LOS MISMOS.

Movimiento de tierra, m^3		146.238,100
Abovedamientos, ml		47.485,00
Construcción de alambrados, ml		13.089,00
Traslado de alambrados, ml		12.825,00
Alcantarillas colocadas, número		77
Zanjas de desagüe, ml		1.800,00
Importe gastado	m$n.	88.308,20

TRABAJOS REALIZADOS POR ADMINISTRACION A DESTAJO

Obra: Camino de acceso a la Estación Reynoso del Ferrocarril Provincial.

Expediente: V - 375/37.

Detalle:

Movimiento de tierra, m^3		5.775,230
Abovedamientos, ml		3.713,00
Alcantarillas colocadas, número		11
Alambrados construídos, ml		2.618,00
Tranqueras colocadas, número		3
Km. reparados		6
Costo total	m$n.	8.035,45

Obra: Camino de acceso entre las estaciones Carlos Beguerie y J. E. Tronconi del Ferrocarril Provincial.

Expediente: P - 946/36.

Detalle:

Movimiento de tierra, m^3		30.281,528
Abovedamiento, ml		8.000,00
Alcantarillas colocadas, número		8
Km. reparados		16
Costo total	m$n.	11.792,50

Obra: Camino de acceso a Desvío Garbarini del Ferrocarril Provincial.

Expediente: P - 457/36.

Detalle:

Movimiento de tierra		23.759,247
Abovedamientos, ml		3.310,00
Alcantarillas colocadas, número		11
Alambrados trasladados, ml		7.435,00
Km. reparados		12
Costo total	m$n.	10.356,—

Obra: Camino de acceso a la Estación Polvaredas del Ferrocarril Provincial.

Expediente: P - 721/37.

Detalle:

Movimiento de tierra, m^3		29.790,998
Abovedamientos, ml		3.225,00
Alcantarillas colocadas, número		22
Transporte de tierra, m^3		300,000
Traslado de alambrados, ml		4.300,00
Repaso de terraplenes, ml		3.900,00
Km. reparados		16
Costo total	m$n.	14.405,00

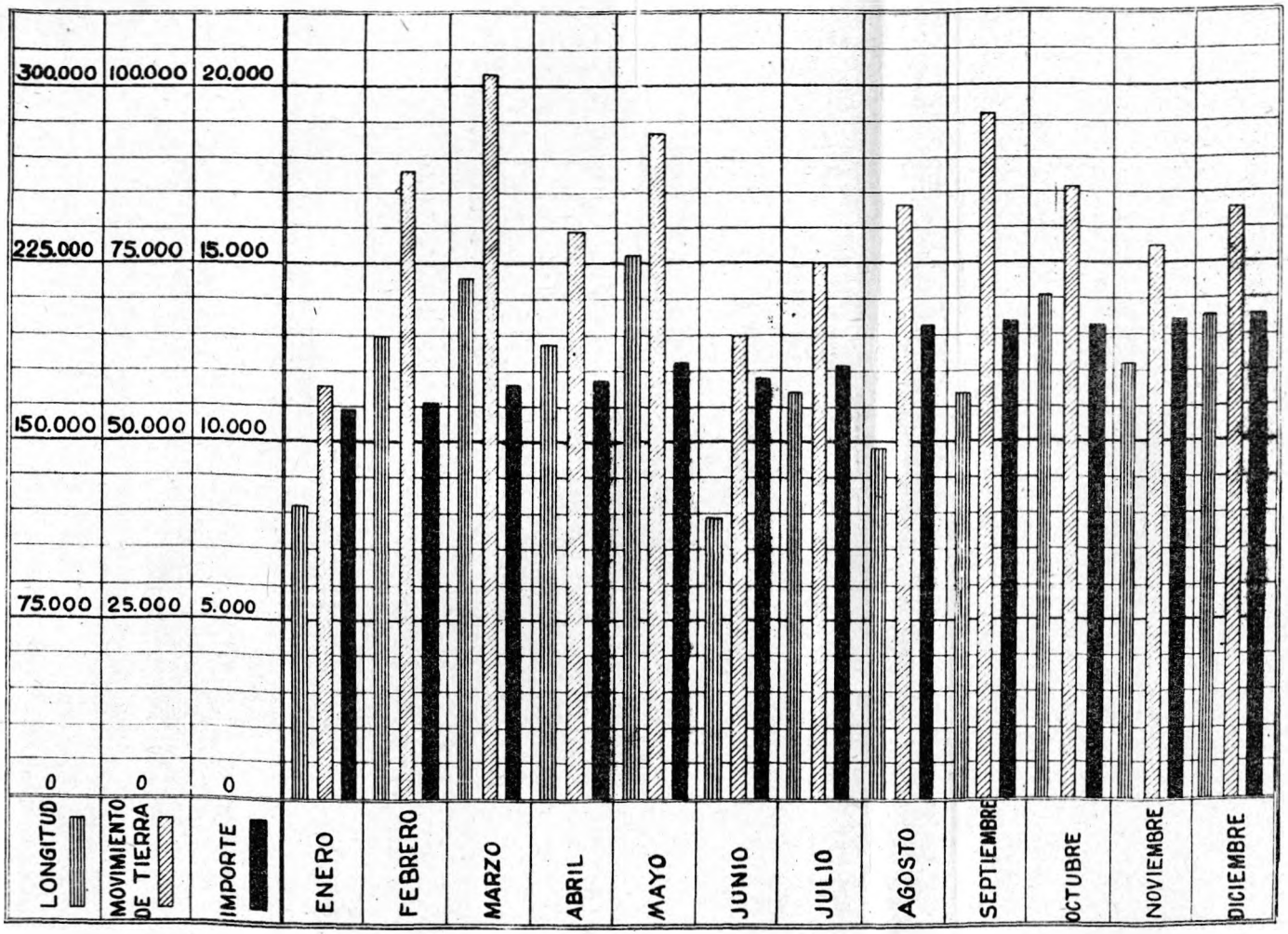
Obra: Camino de acceso a la Estación Durañona del Ferrocarril Provincial.

Expediente: P - 947/36.

Detalle:

Movimiento de tierra, m^3		32.621,539
Abovedamientos, ml		3.500,00
Traslado de alambrados, ml		1.090,00
Km. reparados		13
Costo total		11.545,00

TRABAJOS REALIZADOS POR LOS EQUIPOS ADMINISTRATIVOS Y COSTOS DE LOS MISMOS ZONAS CAMINERAS AÑO 1938

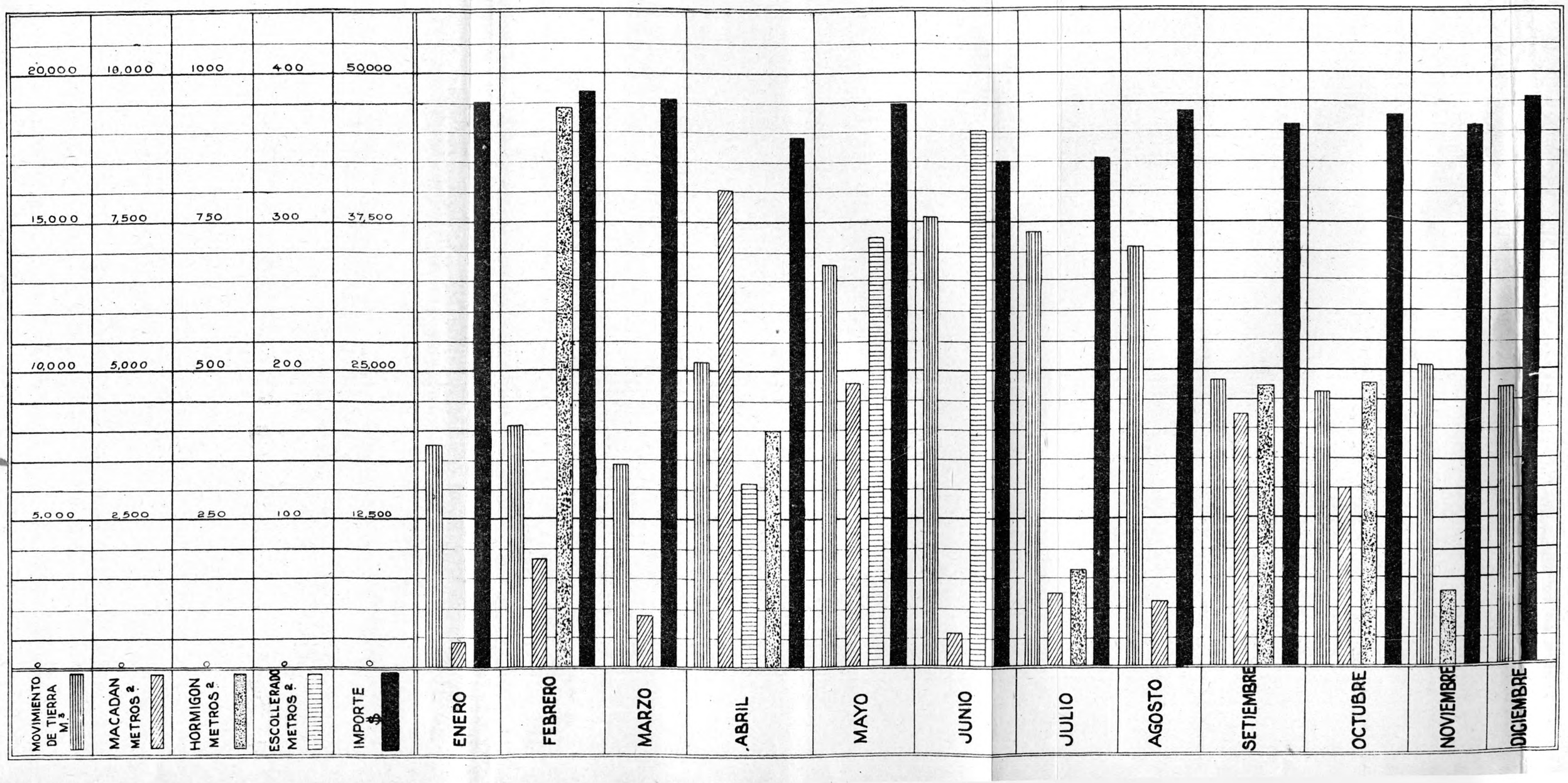


TRABAJOS REALIZADOS POR LAS CUADRILLAS ADMINISTRATIVAS DE LAS ZONAS CAMINERAS Y COSTOS DE LOS MISMOS

— AÑO 1938 —

DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DIVISION MANTENIMIENTO



Obra: Camino de acceso a la Estación Alvarez de Toledo del Ferrocarril Provincial.

Expediente: A - 764/36.

Detalle:

Movimiento de tierra, m³		6.791,394
Abovedamientos ml		7.583,00
Colocación de alcantarillas, número		6
Km. reparados		10
Costo total	m$n.	3.840,—

Obra: Camino de acceso a la Estación Ariel del Ferrocarril Provincial.

Expediente: P - 756/38.

Detalle:

Movimiento de tierra, m³		7.395,255
Colocación de alcantarillas, número		2
Construcción de zanjas de desagüe		1.800,00
Km. reparados		2
Costo total	m$n.	5.112,62

Obra: Camino de acceso a la Estación Obligado del Ferrocarril Provincial.

Expediente: P - 1150/36.

Detalle:

Movimiento de tierra, m³		12.000,000
Abovedamientos, ml		5.000,00
Alcantarillas colocadas, número		8
Km. reparados		8
Costo total	m$n.	6.142,90

Obra: Camino de acceso a Santiago Garbarini, estación del Ferrocarril Provincial.

Expediente: P - 642/38.

Detalle:

Movimiento de tierra, m³		8.623,060
Alcantarillas colocadas, número		9
Abovedamientos, ml		8.954,00
Construcción de alambrados, ml		10.471,00
Km. reparados		10,471
Costo total	m$n.	17.078,74

TRABAJOS REALIZADOS CON MOTONIVELADORAS

Estación Gorina ...	Camino Afirmado ..	—	4 Km. de construcción.
hacia	Circunvalación	—	1 Km. de construcción.
Loma Verde hacia .	San Vicente	—	15 Km. de construcción.
	acceso	—	5 Km. de construcción.
I. Sosa hacia	Pehuajó	—	30 Km. de repaso.
	Pehuajó	—	7 Km. de construcción.
	Madero	—	5,5 Km. de repaso.
	Abel	—	17 Km. de reconstrucción.
	Curarú	—	10 Km. de reconstrucción.
	E. de Luca	—	17 Km. de construcción.
	Circunvalación	—	2 Km. de construcción.
Pehuajó hacia	Madero	—	13 Km. de reconstrucción.
	Gamen	—	12 Km. de repaso.
	Gamen	—	7 Km. de construcción.
	Gnecco	—	6 Km. de repaso.
	Circunvalación	—	2 Km. de construcción.
	Ancón	—	16 Km. de reconstrucción.
Esteban de Luca ..	Húsares	—	7 Km. de construcción.
hacia	Passo	—	10 Km. de construcción.
	Magnano	—	15 Km. de construcción.
	Tejedor	—	5 Km. de construcción.
	Marucha	—	15 Km. de construcción.
	Circunvalación	—	2 Km. de construcción.

Resumen:

Construcción	170 Km.
Repaso	54 »

Estación Udaondo .	Camino a Cañuelas .	—	20 Km. de repaso.
	Camino Montes	—	10 Km. de repaso.
Estación Beguerie .	Camino a Lobos	—	20 Km. de construcción.
	Camino a R. Pérez ..	—	10 Km. de construcción.
	Camino a Trocadero .	—	5 Km. de construcción.
Estación Roosevelt .	Cam. a T. Lauquen .	—	20 Km. de construcción.
	Camino a M. Pampa	—	8 Km. de construcción.
	Camino a Agustoni .	—	20 Km. de construcción.
	Camino a C. Agrícola	—	10 Km. de construcción.
Est. Mira Pampa ..	Camino a G. Pico ..	—	5 Km. de construcción.
	Circunvalación	—	2 Km. de construcción.
	hacia Roosevelt	—	2 Km. de construcción.
E. Francisco de Victoria	Circunvalación	—	2 Km. de construcción.
	Cnia. M. Fierro	—	15 Km. de construcción.
	V. Sena	—	14 Km. de construcción.
	Camino a América ..	—	10 Km. de construcción.
	Cam. a Est. Guanaco	—	10 Km. de construcción.
	Cam. a Cnia. El Toro	—	13 Km. de construcción.

Resumen:

Conservación	30 Km.
Construcción	166 »

ZONAS CAMINERAS

Trabajos realizados por las cuadrillas administrativas de las zonas camineras y costos de los mismos. — (1938)

Mes	Mov. tierra	Macadam	Hormigón	Escollerado	Importe $ m/n
Enero	7.510,000	420,00	—	—	47.500,00
Febrero	8.120,600	1.780,00	—	378,00	48.468,85
Marzo	6.892,000	900,00	—	—	47.858,25
Abril	10.255,000	8.000,00	316,20	160,00	44.549,10
Mayo	13.577,000	4.800,00	720,00	—	47.340,60
Junio	15.091,000	610,00	905,80	—	42.555,55
Julio	14.692,000	1.235,00	—	67,00	42.776,65
Agosto	14.163,000	1.100,00	—	—	46.744,05
Setiembre	9.696,000	4.200,00	—	192,00	45.644,20
Octubre	9.221,000	3.000,00	—	195,00	46.384,15
Noviembre ...	10.157,000	—	—	54,00	45.486,93
Diciembre	9.441,000	—	—	—	47.882,65
Totales	128.815,600	26.045,00	1942,00	1046,00	ɔɔɔ.191,—

Trabajos realizados por los equipos administrativos y costos de los mismos. Zonas camineras.

AÑO 1938

Mes	Longitud	Mov. tierra	Importe $ m/n
Enero	123.350,00	57.573,820	10.959,—
Febrero	194.930,00	87.521,340	11.111,50
Marzo	218.025,00	101.364,970	11.619,10
Abril	190.132.00	79.562,360	11.709,60
Mayo	227.739,00	93.487,960	12.395,—
Junio	118.778,00	64.869,450	11.811,80
Julio	171.154,00	75.171,630	12.119,40
Agosto	148.763,00	82.916,450	13.338,—
Setiembre	170.325,00	96.217,460	13.413,10
Octubre	211.369,00	85.727,400	13.383,80
Noviembre	183.914,00	77.428,910	13.442,90
Diciembre	203.103,00	82.988,510	13.514,40
Totales	2.161.582,00	984.840,260	148.817,60

Conservación de caminos con rastras. Trabajos ejecutados y costos.

AÑO 1938

Mes	Cam. Prov.	Cam. Cons.	Tot. Cam.	Km. Conserv.	Importe $ m/n
Enero	320	763	1083	14.987	71.552,00
Febrero	324	769	1093	15.063	69.911,00
Marzo	331	771	1102	15.133	70.084,00
Abril	332	772	1104	15.192	71.181,00
Mayo	337	780	1117	15.284	71.083,00
Junio	345	784	1129	15.379	71.271,00
Julio	351	791	1142	15.455	71.960,00
Agosto	358	791	1149	15.571	72.512,00
Setiembre	367	795	1162	15.687	73.343,00
Octubre	374	802	1176	15.802	73.957,00
Noviembre	379	808	1187	15.875	75.112,00
Diciembre	384	816	1200	15.937	76.312,00
Total del importe gastado pesos moneda nacional					868.278,00

Administración a destajo. Movimiento de tierra y alcantarillado.

AÑOS 1937 Y 1938

Zona	Año	Mov. de tierra m³	Alcantarillado Alc. o cañ.	Importe $ m/n
I	1937	57.850,000	63 cañ.	14.620,26
	1938	2.639,000	—	827,59
II	1937	3.961,600	—	6.746,21
	1938	12.786,137	18 cañ.	6.726,32
III	1937	336.481,930	116 cañ.	134.592,41
	1938	42.962,710	198 cañ. y alc.	26.601,77
IV	1937	154.409,000	39 cañ.	58.729,95
	1938	76.830,362	39 c. y 11,25 lz.	23.013,18
V	1937	185.800,130	—	60.926,17
	1938	55.817,590	—	17.977,03
VI	1937	128.261,270	—	39.418,—
	1938	110.329,956	492 cañ.	48.188,49
VII	1937	151.974,215	—	98.398,07
	1938	—	—	—
VIII	1937	249.900,000	—	75.568,—
	1938	62.636,800	60 c. y 3 alc. c/c.	18.555,67
IX	1937	20.524,930	—	5.280,65
	1938	91.251,180	1259 cañ.	31.373,59
X	1937	147.885.292	—	54.468,05
	1938	63.265,652	24 alc.	29.184,61
XI	1937	38.401,200	—	11.620,44
	1938	9.055,925	—	2.831,87
XII	1937	101.666,970	4 alc.	16.478,—
	1938	58.689,340	39 cañ.	17.751,51

Administración a destajo. — Abovedamiento

AÑOS 1937 Y 1938

Zona	Año	Longitud ml.	Importe $ m/n
I	1937	238.215,00	38.101,15
	1938	—	—
II	1937	215.760,00	33.657,75
	1938	114.730,00	9.146,80
III	1937	20.890,00	7.103,60
	1938	—	—
IV	1937	354.489,00	47.852,98
	1938	272.991,70	26.414,32
V	1937	141.075,00	20.069,—
	1938	110.120,00	13.991,67
VI	1937	57.033,00	6.411,—
	1938	49.690,84	7.883,95
VII	1937	66.519,00	4.773,64
	1938	71.350,00	9.708,—
VIII	1937	525.000,00 (1)	12.334,—
	1938	323.874,00	48.048,55
IX	1937	400.760,00	48.837,74
	1938	258.000,00	36.037,65
X	1937	—	—
	1938	2.253,00	2.631,—
XI	1937	163.805,00	27.364,43
	1938	77.207,50	6.920,—
XII	1937	85.790,00	31.072,67
	1938	68.454,00	9.749,01

(1) Incluído conservación con equipos.

Administración a destajo. — Resumen

MOVIMIENTO DE TIERRA Y ALCANTARILLADO

Año	Mov. de tierra m³	Importe $ m/n
1936	1.352.789,140	513.619,49
1937	1.577.115,637	566.846,21
1938	586.314,659	222.283,63

Abovedamientos

Año	Longitud m³	Importe $ m/n
1936	886.855,33	108.611,47
1937	2.269.536,00	277.577,96
1938	1.348.671,04	170.531,—

ADMINISTRACION A DESTAJO

TRABAJOS VARIOS

Si bien no se confeccionan planillas especiales, ya que estos trabajos no se realizan en gran escala, débese consignar por su innegable importancia los siguientes:

Zona II. — 4.500 m.² de macadam que insumieron la cantidad de $ 9.900 m/n.

Zona III. — 33.950 m.² de macadam en el que se ha invertido la cantidad de $ 95.052,96 m/n.

18.060 m.² de macadam con escollerado y otros trabajos que importan la cantidad de $ 65.058,76 m/n.

4.400 metros lineales de escollerado que ha originado gastos por valor de $ 290.996,10 m/n.

Zona VIII. — 366.000 metros lineales de conservación que importan la cantidad de $ 15.080 m/n.

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

OFICINA DE RECAUDACIONES

Resumen comparativo de venta y recaudación del impuesto a la nafta desde el 1º de enero al 31 de diciembre, entre los años 1937 - 1938

MES	AÑO 1937				AÑO 1938				Diferencia
	Litros vendidos	Recaudado $ m/n	3 % para gasto	Recaudado neto	Litros vendidos	Recaudado $ m/n	3 % para gasto	Recaudado neto	
Enero	29.336.735	586.734,70	17.602,04	569.132,66	30.621.673 ½	612.433,47	18.373,00	594.060,47	+ 24.927,81
Febrero	29.633.086 ½	592.661,73	17.779,85	574.881,88	32.599.743 ½	651.994,87	19.559,83	632.435,04	+ 57.553,16
Marzo	29.363.688	587.273,76	17.618,20	569.655,56	32.886.667 ½	657.733,35	19.731,97	638.001,38	+ 68.345,82
Abril	30.432.497 ½	608.649,95	18.259,47	590.390,48	30.924.084 ½	618.481,69	18.553,66	599.928,03	+ 9.537,55
Mayo	29.599.361 ½	591.987,23	17.759,63	574.227,60	26.836.104 ½	536.722,09	16.101,64	520.620,45	— 53.607,15
Junio	27.248.072	544.961,44	16.348,82	528.612,62	27.350.747	547.014,94	16.410,43	530.604,51	+ 1.991,89
Julio	24.449.720 ½	488.994,41	14.669,84	474.324,57	26.364.789 ½	527.295,79	15.818,85	511.476,94	+ 37.152,37
Agosto	26.355.275 ½	527.105,51	15.813,16	511.292,35	27.918.792	558.375,84	16.751,26	541.624,58	+ 30.332,23
Setiembre ...	25.348.572	506.971,44	15.209,21	491.762,23	28.552.569	571.051,38	17.131,52	553.919,86	+ 62.157,63
Octubre	27.641.933	552.838,66	16.585,15	536.253,51	28.596.176 ½	571.923,53	17.157,69	554.765,84	+ 18.512,33
Noviembre ..	31.116.541	622.330,82	18.669,83	603.660,99	32.240.418	644.808,36	19.344,25	625.464,11	+ 21.803,12
Diciembre ...	58.994.306 ½	1.179.886,13	35.396,57	1.144.489,56	57.502.656	1.150.053,12	34.501,58	1.115.551,54	— 28.938,02
Totales	369.519.789	7.390.395,78	221.711,77	7.168.684,01	382.394.421 ½	7.647.888,43	229.435,68	7.418.452,75	+ 249.768,74

Año 1937, recaudado neto ..... $ 7.168.684,01 m/n
Año 1938, recaudado neto ..... » 7.418.452,75 »
Año 1938, diferencia en más ..... » 249.768,74 »

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

OFICINA DE RECAUDACIONES

Venta y recaudación del impuesto a la nafta durante el año 1938

DISTRIBUCIÓN POR COMPAÑÍAS

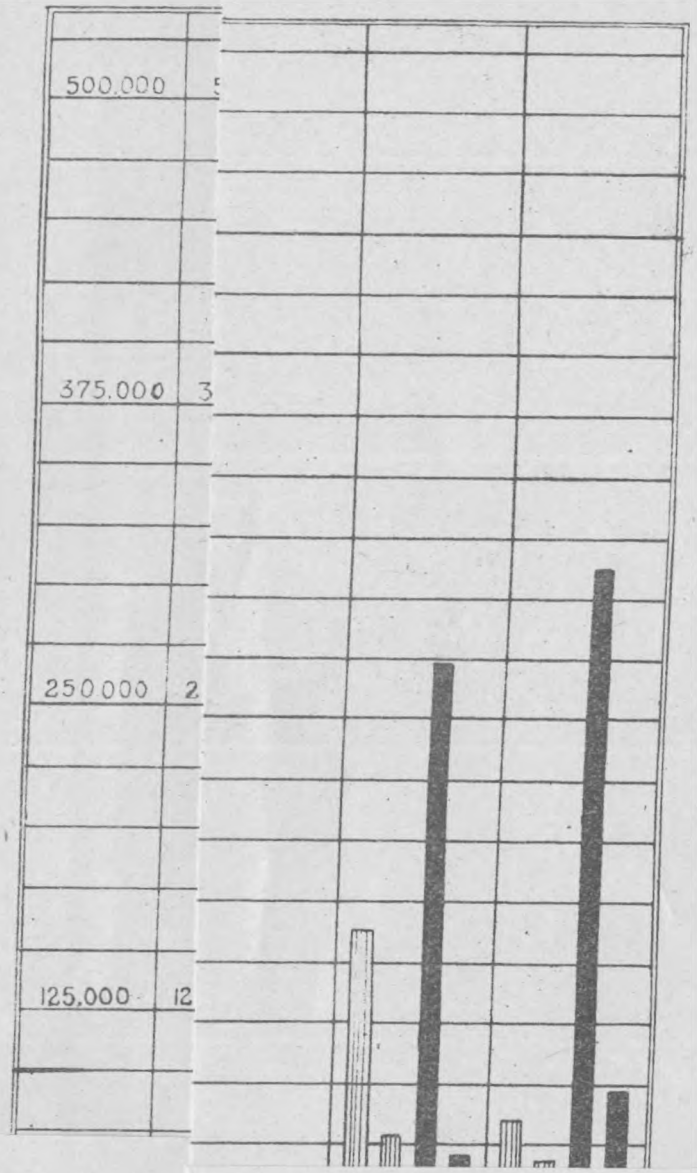
COMPAÑIAS	Litros vendidos	Recaudado $ m/n	3 % para gastos, merma, etc.	Recaudado neto $ m/n
Yacimientos Petrolíferos Fiscales	118.390.228 ½	2.367.804,57	71.034,12	2.296.770,45
West India Oil Co., S. A. P. A.	90.984.949	1.819.698,98	54.590,92	1.765.108,06
Shell Mex Argentina Limitada	94.670.463	1.893.409,26	56.802,27	1.836.606,99
Refinerías de Petróleo «La Isaura»	12.696.783	253.935,66	7.618,03	246.317,63
Mignaquy y Compañía	13.862.048 ½	277.240,97	8.317,22	268.923,75
Pan American Cía. Argentina de Petróleos	23.557.475 ½	471.149,51	14.134,48	457.015,03
Ultramar, S. A. P. A.	19.390.183 ½	387.803,67	11.634,40	376.169,27
«Itaca», Cía. Arg. de Productos Petrolíferos	1.417.847	28.356,94	850,71	27.506.23
Cía. General de Combustibles, S. A.	4.141.130	82.822,60	2.484,67	80.337,93
Cities Service Oil Co. Argentina	2.914.412 ½	58.288,25	1.748,64	56.539,61
«El Cóndor», Dest. Arg. de Petróleo	43.295	865.90	25,98	839,92
Lottero, Papini y Compañía	43.578	871,56	26,10	845,46
Ing. C. Verando y Compañía	261.828	5.236,56	156,08	5.080,48
«Ragor», Destilería de Petróleo	20.200	404,00	12,06	391,94
Totales	382.394.421 ½	7.647.888,43	229.435,68	7.418.452,75

DIRECCION DE VIALIDAD

DE LA

'ROVINCIA DE BUENOS AIRES

DIVISION MANTENIMIENTO



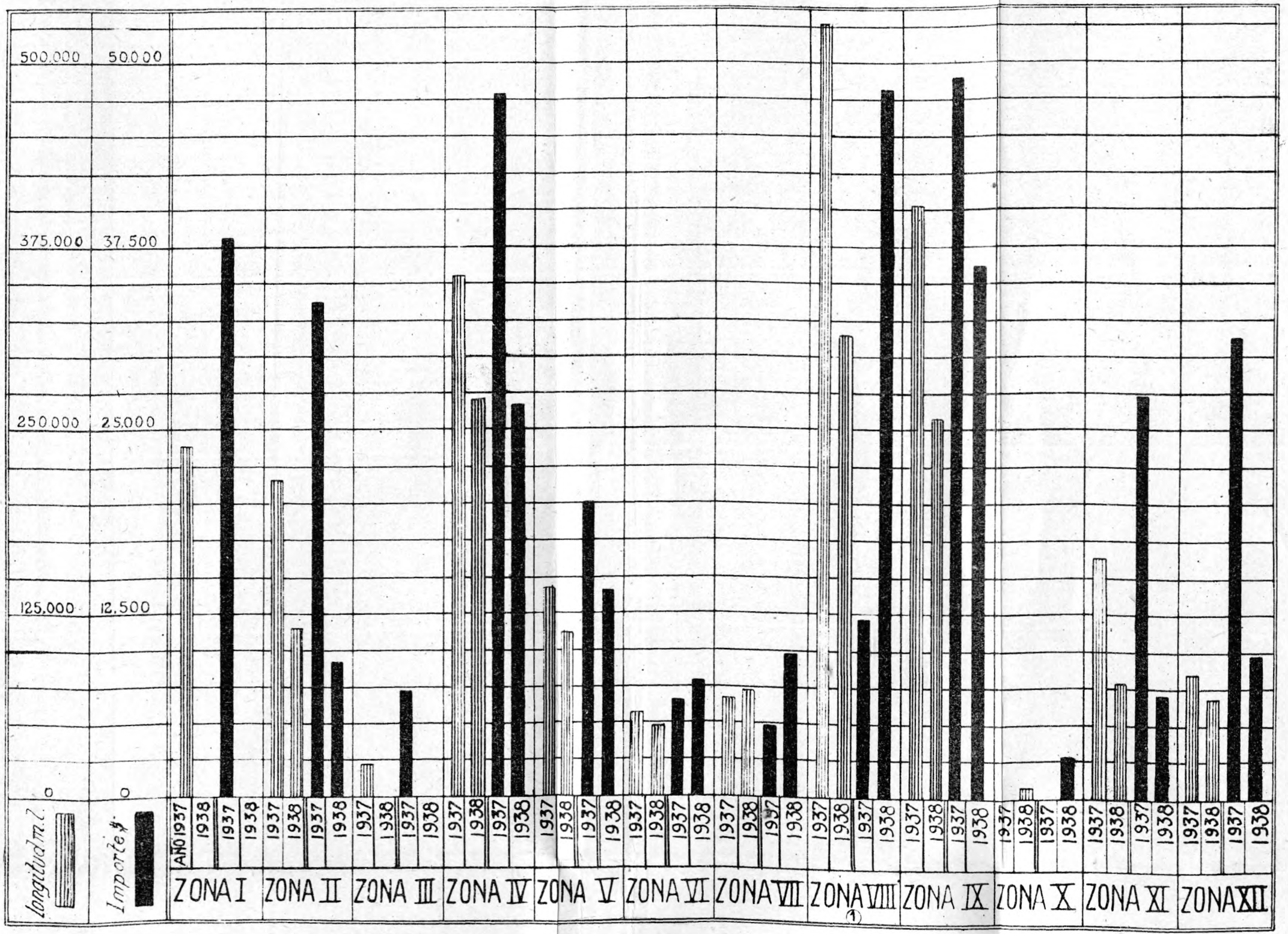
DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DIVISION MANTENIMIENTO

ADMINISTRACION A DESTAJO

ABOVEDAMIENTOS

AÑOS 1937 Y 1938



(1) Incluido conservación con equipos

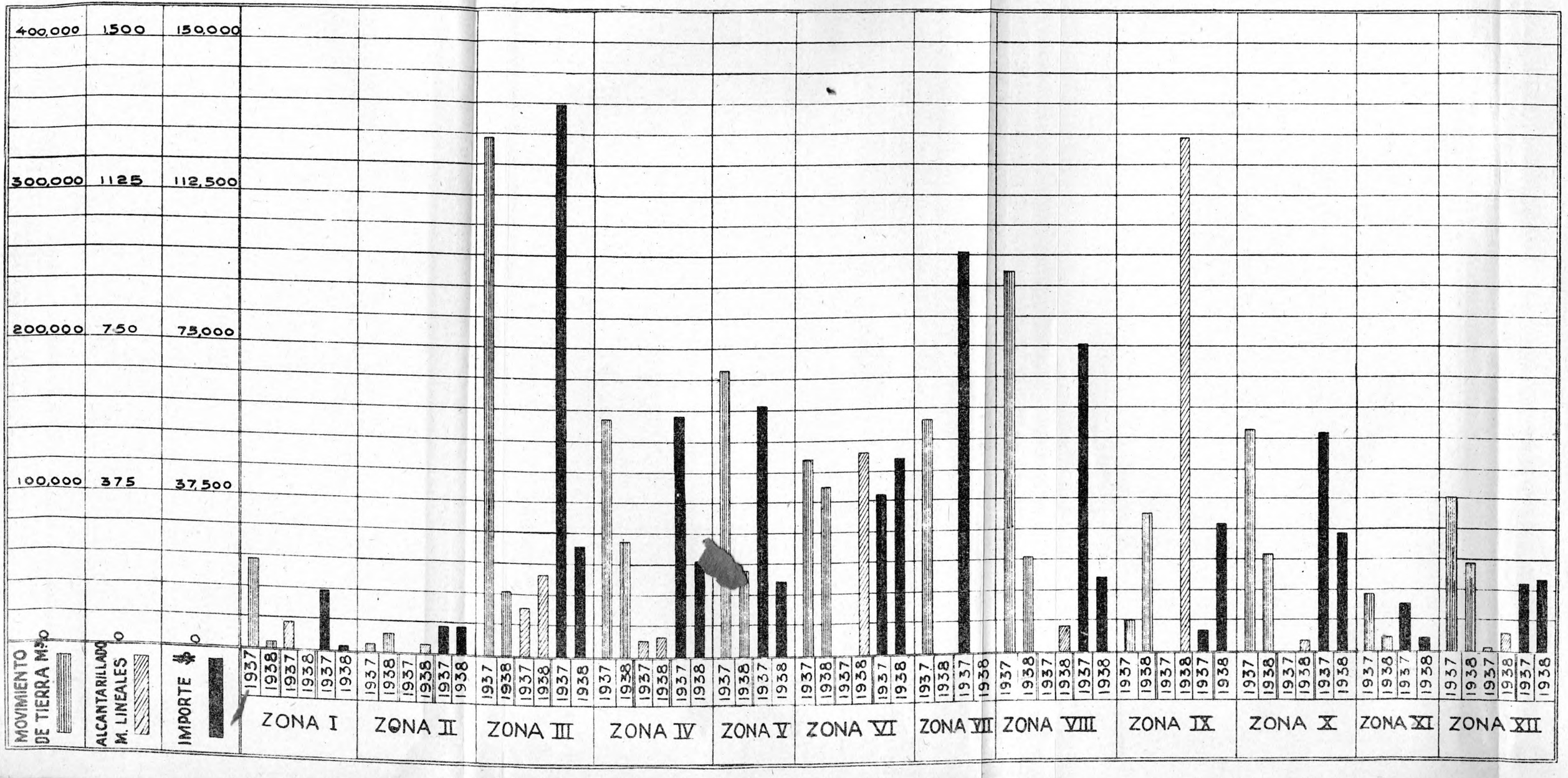
ADMINISTRACION A DESTAJO

MOVIMIENTO DE TIERRA Y ALCANTARILLADO

AÑOS 1937 - 1938

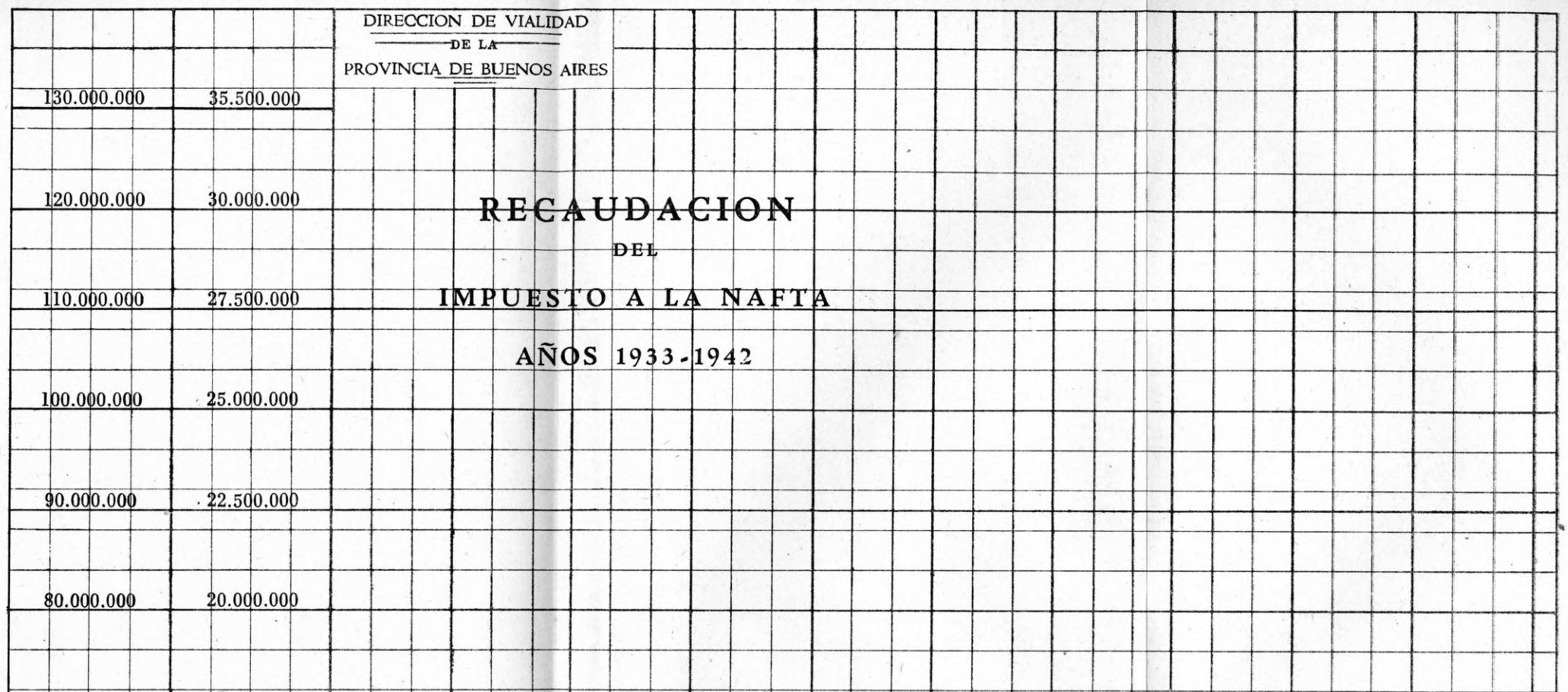
DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DIVISION MANTENIMIENTO



DIRECCION DE VIALIDAD
DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

RECAUDACION
DEL
IMPUESTO A LA NAFTA
AÑOS 1933-1942



CAPITULO XVIII

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

INFORME GENERAL

El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires ha desarrollado otro año de intensa y proficua labor. Si bien los ingresos, expresión concordante de sus actividades, fueron algo inferiores a los del año anterior, en que marcaron la entrada anual mayor registrada, se mantuvieron por encima de los del año 1936, que habían sido hasta entonces los superiores anotados en la vida de la Empresa.

El activo movimiento que reflejan tales ingresos, ha exigido del personal y del material del Ferrocarril, el mayor rendimiento desde que no se produjo aumento sensible en uno, ni en el otro renglón. Los servicios han sido eficientes, debiendo atribuirse la disminución de ingresos a una cosecha inferior en cantidad y precio de colocación.

La conocida situación desventajosa de la línea provincial con respecto a otras líneas ferroviarias particulares, dada la excesiva proximidad de sus recorridos paralelos en un tramo de doscientos kilómetros en las zonas de mayor producción, imponen una lucha de competencia a la que se suma la provocada por los transportes camioneros, determinando ambas a mantener constantemente despiertas la atención del personal y en excelentes condiciones las instalaciones y el material, para no perder el favor público.

Los beneficios que obtienen las zonas servidas por el Ferrocarril Provincial son indudables, y tienen la ventaja de extenderse a las zonas de influencia de las

líneas particulares cercanas, en razón de que las tarifas de la empresa provincial, son las más bajas vigentes y los otros ferrocarriles se han visto obligados a adoptarlas para impedir desviaciones de tráfico de sus líneas. Así, pues, el Ferrocarril Provincial, actúa como regulador de los fletes en una extensa zona de la Provincia, extendiendo los beneficios de sus bajos transportes no sólo a sus clientes sino a los de las líneas próximas, con lo que se beneficia a una importantísima extensión de la Provincia.

Si bien en los últimos tres años se puede notar un aumento sensible de transportes, lo cierto es que la Provincia no puede recoger directamente con un aumento de ingresos del Ferrocarril, la justa retribución a los beneficios que acuerda. La razón de tal anomalía acaba de apuntarse. Ahora bien, el buen servicio y la merecida retribución a quienes lo prestan, por una parte, y el mantenimiento en buen estado de las instalaciones y el material, exigen un aumento de gastos que insumen el mayor producido, lo que da por resultado que subsistan los déficit, por deficiencia de ingresos directos. Es indudable que el beneficio indirecto que recibe la población favorecida por el Ferrocarril, compensa con creces dichos déficit.

La autorización dada por la Ley 4539 de trabajos públicos y la utilización de saldos de la 3876, han permitido introducir algunas mejoras en las vías, edificios, instalaciones de seguridad y en el material rodante, que se apreciarán al leer los diversos capítulos de la Memoria. Razones de economía no han permitido por ahora, desarrollar otros planes de mejoras que se tienen estudiados.

Cabe destacar entre las mejoras alcanzadas, la habilitación de dos nuevas estaciones: Santiago Garbarini y Gerente Cilley, situadas en los partidos de Veinticinco de Mayo y Nueve de Julio, en zonas de gran producción.

Estos puntos estuvieron servidos hasta ahora, por simples desvíos, con instalaciones muy inferiores a las necesidades e importancia del tráfico.

Al personal se han acordado beneficios, aprobando escalafones que corresponden a grupos de empleados y obreros que aun no estaban amparados por ellos, y en general, han obtenido mejoras en sus retribuciones, cuya importancia se constatará en la planilla correspondiente.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACION

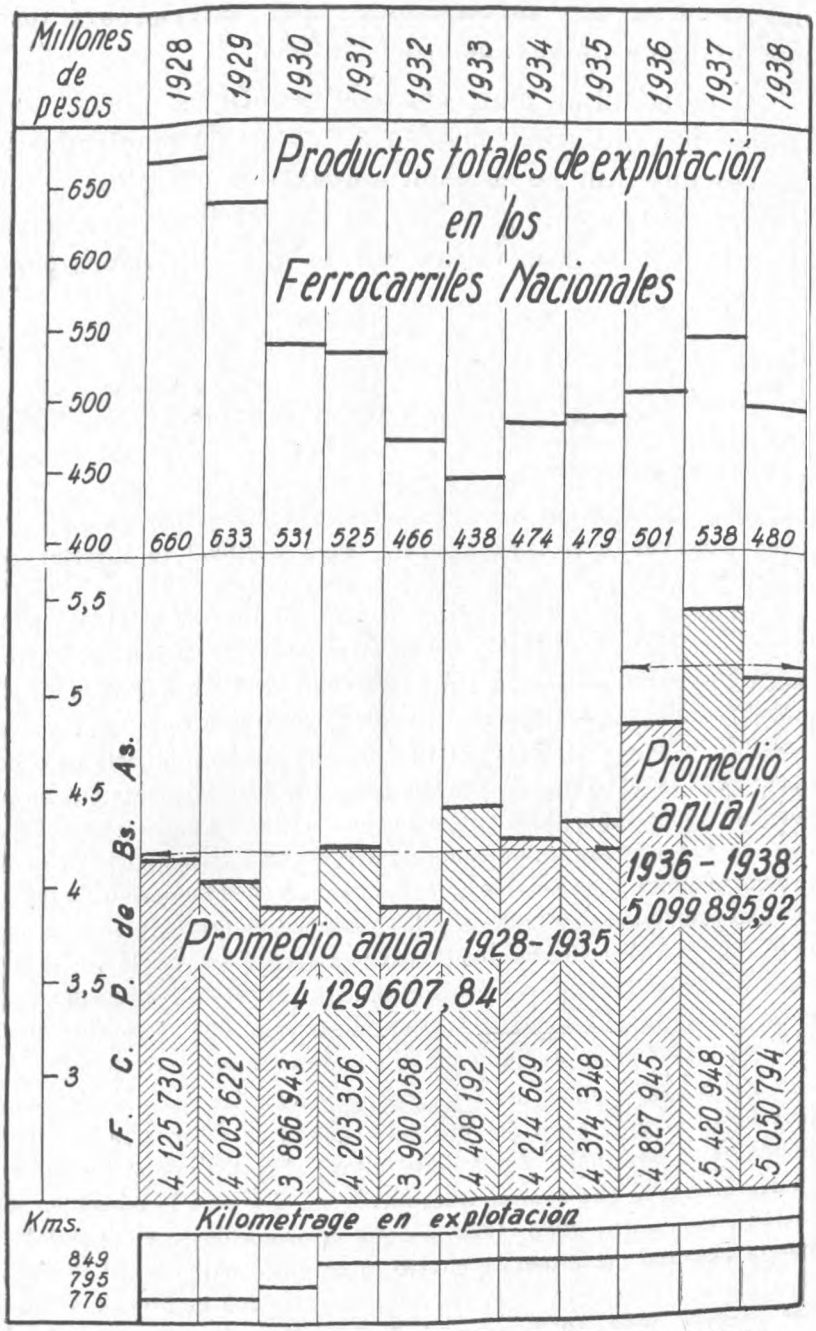
I. Productos generales:

En el año 1938, se han contabilizado productos por un valor de pesos 5.050.794,10 moneda nacional, cuya cantidad es inferior en pesos 370.154,31 moneda nacional a la recaudada en 1937, pero superior en pesos 222.848,86 moneda nacional al ingreso total de 1936.

Se acompaña un gráfico comparativo de los productos del Ferrocarril Provincial en los once años corridos de 1928 a 1938 y en el mismo período en los ferrocarriles de jurisdicción nacional.

En el Ferrocarril Provincial se observa que el promedio de ocho años: 1928-1935, es de 4.129.607,84 pesos por año, mientras que en el período: 1936 - 1938, dicho promedio anual se elevó a pesos 5.099.895,92 moneda nacional con un aumento de 970.288,08 moneda nacional en el promedio anual. Este notable aumento de productos ha permitido mejorar las condiciones de trabajo y las remuneraciones del personal que eran muy bajas y aun se mantienen por debajo del sueldo medio del personal de los ferrocarriles nacionales. Ha permitido igualmente, mejoras en las instalaciones fijas y en el material que se consideraban indispensables para proporcionar al cliente el mejor servicio.

En los años 1928 - 1935 los productos totales de la explotación han diferido muy poco del promedio anual, es decir, que la explotación se ha efectuado sin mayores altas y bajas, como si dijéramos, indiferente a lo que ocurría a su alrededor. No pasa lo mismo en los últimos tres años: 1936 - 1938, en que el promedio se eleva notablemente pasando del orden de cuatro al de cinco millones. Si expresamos los productos por números índices referidos al promedio anual del período 1928 - 1935, se verá de inmediato lo que se acaba de expresar:



Productos totales de explotación en el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires y en los ferrocarriles de jurisdicción nacional

Comparación de productos de explotación del Ferrocarril Provincial en el período 1928 - 1938

AÑOS	Números índices Base $ 4.129.607.84 Promedio anual 1928/35	Diferencias
1928	99	— 1
1929	97	— 3
1930	94	— 6
1931	102	+ 2
1932	94	— 6
1933	107	+ 7
1934	102	+ 2
1935	104	+ 4
1936	117	+ 17
1937	131	+ 31
1938	122	+ 22

Si se comparan los ingresos del Ferrocarril Provincial con los correspondientes a los obtenidos por el conjunto de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, el examen de los gráficos pone de manifiesto que mientras que en el período 1928 - 1933, los ingresos del Ferrocarril permanecen estacionados y sin relación con los correspondientes de los ferrocarriles nacionales que pasan de 660.000.000 en 1928 a 428, los más bajos, en 1933; en el período siguiente 1934 a 1938, los productos del Ferrocarril Provincial siguen un movimiento análogo al de los ferrocarriles nacionales, es decir, de constante ascenso de 1934 a 1937 y un descenso en 1938; pero más acentuado aquél, en el Ferrocarril Provincial. Lo que queda dicho se pondrá rápidamente de manifiesto con números índices que referiremos esta vez a la base de 474.000.000 de pesos de productos de los ferrocarriles nacionales en 1934:

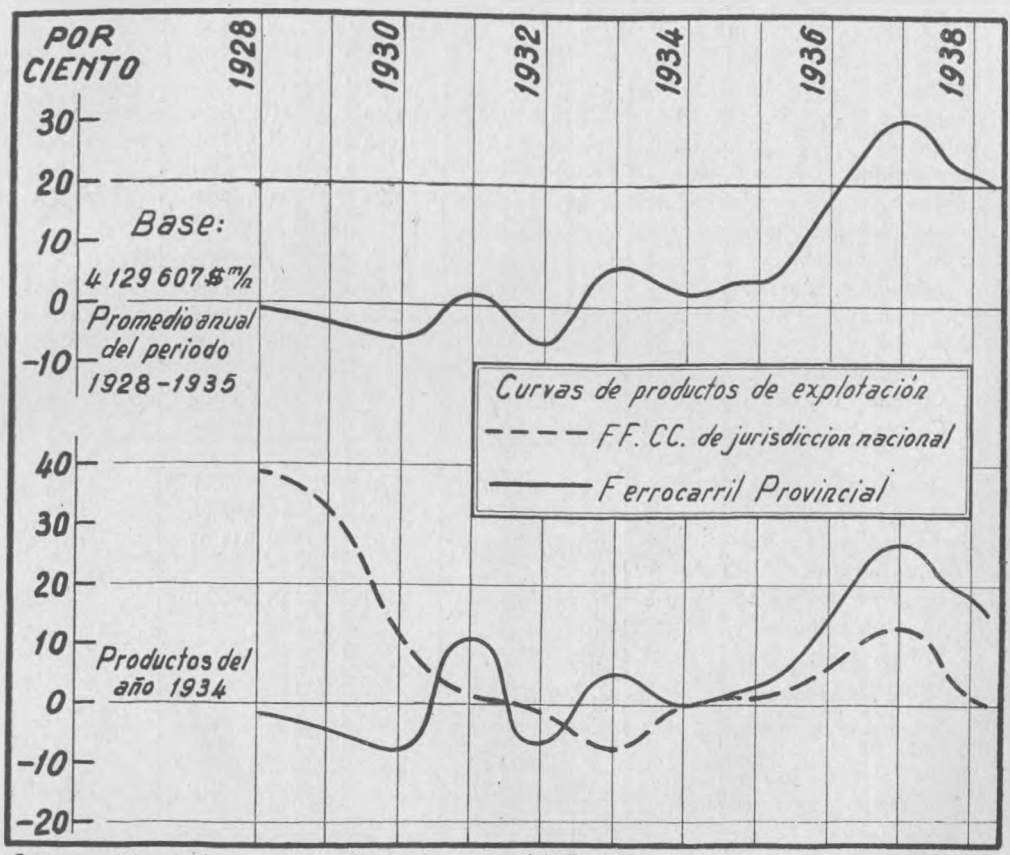
Comparación de los productos de explotación del Ferrocarril Provincial y los Ferrocarriles nacionales en el período 1928 - 1938

AÑO	Números índices — Base 474 millones de pesos Productos de los ferrocarriles nacionales en 1934			
	Ferrocarriles nacionales		Ferrocarril Provincial	
	Núm. índices	Diferencia	Núm. índices	Diferencia
1928	139	+ 39	0,87	— 1
1929	133	+ 33	0,84	— 4
1930	112	+ 12	0,81	— 7
1931	111	+ 11	0,89	+ 1
1932	99	— 1	0,82	— 6
1933	92	— 8	0,93	+ 5
1934	*100*	*0*	*0,88*	*0*
1935	101	+ 1	0,91	+ 3
1936	106	+ 6	1,02	+ 14
1937	113	+ 13	1,15	+ 27
1938	101	+ 1	1,07	+ 19

En el gráfico que se acompaña se muestra en tres curvas las variaciones del tráfico de acuerdo a los resultados que arrojan los dos cuadros de números índices que anteceden.

El siguiente cuadro informa sobre el cálculo de recursos previstos en la Ley 4605 (Presupuesto para 1938) y los resultados obtenidos en los distintos rubros:

	Cálculo Ley de Presup.	Productos realizados	DIFERENCIAS	
			Más	Menos
a) Pasajeros	800.000,—	681.220,30	—	118.779,70
b) Exceso de equipajes	5.000,—	2.377,95	—	2.622,05
c) Encomiendas	300.000,—	184.654,31	—	115.345,69
d) Cargas	4.400.000,—	4.103.749,18	—	296.250,82
e) Trenes especiales ...	4.000,—	1.401,50	—	2.598,50
f) Telegramas	12.000,—	11.122,13	—	877,87
g) Almacenaje	40.000,—	30.107,50	—	9.892,50
h) Arrendamientos	10.000,—	6.050,—	—	3.950,—
i) Varios	15.000,—	19.777,69	4.777,69	—
j) Cuentas anexas	15.000,—	10.333,54	—	4.666,46
	5.601.000,—	5.050.794,10	—	554.983,59
	5.050.794,10		—	4.777,69
Diferencia en menos	550.205,90			550.205,90



Comparación de los productos de explotación del Ferrocarril Provincial en el periodo 1928-1938 y de estos con los productos de los ferrocarriles nacionales en igual periodo.-

El cuadro siguiente detalla los productos recaudados en los años 1937 y 1938, estableciéndose las diferencias anotadas en cada rubro que en resumen importan pesos 370.154,31 moneda nacional menos, en el último de los ejercicios nombrados:

	AÑO 1937		AÑO 1938		Diferencias
	%	Importe	%	Importe	
a) Pasajeros	12,53	679.970,55	13,49	681.220,30	+ 1.249,75
b) Equipajes	0,05	2.624,10	0,05	2.377,95	— 246,15
c) Encomiendas	3,54	191.979,85	3,66	184.654,31	— 7.325,54
d) Cargas	81,94	4.441.741,48	81,25	4.103.749,18	— 337.992,30
e) Trenes extraordinar.					
1. Servicio Gobierno	—	———	—	———	
2. Servicio a Partic.	—	160,00	0,03	1.401,50	+ 1.241,50
f) Telegramas	0,21	11.127,02	0,22	11.122,13	— 4,89
g) Almacenajes	0,74	39.940,40	0,60	30.107,50	— 9.832,90
h) Arrendamientos.					
1. Confitería y Buf.	0,06	3.150,00	0,06	3.025,00	— 125,—
2. Coches Restaur. .	0,06	3.150,00	0,06	3.025,00	— 125,—
i) Varios.					
1. Colocación avisos.	0,01	560,00	0,01	280,00	— 280,00
2. Ganancias varias	0,77	41.477,27	0,33	16.686,02	— 24.791,25
j) Accesorios de explot.	0,10	(1) 5.435,91	0,05	2.811,67	+ 8.247,58
k) Cuentas anexas.					
1. Alquiler terrenos.	0,19	10.493,95	0,21	10.309,30	— 184,65
2. Id. tren rodante .					
3. Kilom. coches y vagones		(1) 40,30		(1) 80,28	+ 39,98
4. Demora coches y vagones				104,52	+ 104,52
		5.420.948,41		5.050.794,10	— 370.154,31

(1) Valores negativos

Pasajeros. — El tráfico de pasajeros se ha desarrollado como sigue:

	1937	1938	Diferencias
Tráfico público 1ª clase	77.834	86.480	+ 8.646
» » 2ª »	382.417	379.676	— 2.741
Por cuenta del Gobierno			
1ª clase	3.522	3.055	— 467
2ª clase	7.612	7.666	+ 54
Total de pasajeros .	471.385	476.877	+ 5.492

	PASAJEROS - KILOMETROS		Recorrido medio por pasajero	
	1937	1938	1937	1938
Tráfico público 1ª clase	11.257.794	12.366.834	145	143
» » 2ª »	26.710.165	26.173.160	70	69
Por cuenta del Gobierno				
1ª clase	914.456	823.628	259	270
2ª clase	870.182	802.071	114	105

Del total mencionado en el primero de los cuadros que precede, 102.388 pasajeros, viajaron durante el año 1938, en las automotrices Diesel. Como en el año 1937 lo hicieron así: 109.155, se registró una disminución de 6.767 pasajeros en este servicio.

Encomiendas y Equipajes. — El movimiento en estos servicios fué el siguiente:

	1937	1938	Diferencias
Toneladas transportadas	12.819,00	12.140,00	— 679,00
Producido en $ m/n.....	194.603,95	187.032,26	— 7.571,69

Cargas. — En el transporte de cargas incluído el ganado hubo en el año 1938 una disminución de 30.826 toneladas, de acuerdo al siguiente detalle:

	1937	%	1938	%	Diferencias	
					más	menos
Ganado	200.656	35,4	270.813	52,4	70.157	—
Mercaderías ..	219.987	38,8	170.327	31,8	—	49.660
Cereales	145.091	25,8	93.768	17,5	—	51.323
	565.734	—	534.908	—	70.157	100.983
						70.157
En menos....						30.826

Como se ve, la mayor proporción corresponde al ganado (52,4 %), le sigue en orden las mercaderías generales (31,8 %), y luego el transporte de cereales y lino con (17,5 %).

Clasificadas las haciendas por especie se tiene el siguiente resultado, comparado con el año 1937 con las oscilaciones en más o en menos que se registra en estos transportes.

	Cabezas 1937	Cabezas 1938	Diferencias	Porcentaje s/ el año anterior
Yeguarizos	2.240	1.587	— 653	— 29,2
Vacunos	378.395	393.088	+ 14.693	+ 3,9
Ovinos	1.019.020	1.353.725	+ 334.705	+ 32,8
Porcinos	94.412	59.195	— 35.217	— 37,3
Varios	4.986	341	— 4.645	— 93,2
	1.499.053	1.807.936	+ 308.883	+ 20,6

	En peso reducido a toneladas		Diferencias	% sobre año 1937	TONELADAS - KILOMETROS	
	1937	1938			1937	1938
Yeguarizos	889	648	— 241	27,1	320.122	202.034
Vacunos	139.242	196.550	+ 57.308	41,2	40.368.774	60.493.957
Ovinos	50.995	67.692	+ 16.697	32,7	5.822.298	7.020.125
Porcinos	9.490	5.290	— 3.570	37,6	2.124.735	1.253.067
Varios	40	3	— 37	92,5	13.490	255

El transporte de cereales y lino registra 93.768 toneladas en el año 1938 y 145.091 en 1937, de lo que resulta una disminución en el último ejercicio de 51.323.

La distribución por grano es como sigue:

	1937	1938	Diferencias
Trigo	61.460	36.316	— 25.144
Maíz	30.074	3.535	— 26.539
Avena	9.604	10.480	+ 876
Cebada	6.898	4.473	— 2.425
Centeno	2.133	392	— 1.741
Girasol	12.419	20.596	+ 8.177
Lino	22.503	17.976	— 4.527
	145.091	93.768	— 51.323

En el capítulo correspondiente al Departamento de Tráfico se darán mayores detalles sobre este particular.

II. Gastos:

Los gastos alcanzaron en 1938, la suma de pesos 5.780.954,94 moneda nacional, superando en pesos 184.302,50 moneda nacional a los de 1937, que llegaron a pesos 5.596.652,44 moneda nacional. Tal aumento se explica como ya se ha indicado, por una pequeña elevación de sueldos —un peso sesenta y cuatro centavos, mensual, por empleado— y un crecimiento en su número de 3,7 por ciento y por la mayor importancia de los gastos para cumplir un plan de mejoras en las instalaciones y el material. Como el año pasado, ha sido la causa más importante del mayor gasto, el precio más elevado del carbón de piedra, pues en cantidad, el consumo se mantiene en los mismos términos que en años anteriores.

El cuadro de gastos comparativo entre los dos ejercicios de 1937 y 1938, pondrá de manifiesto los renglones en donde se han producido las mayores erogaciones:

GASTOS	1938		1937		Diferencias
	%	Importe $ m/n	%	Importe $ m/n	
Conservación y renovación:					
A. Vía y obras ...	15,04	869.715,76	13,88	776.394,89	+ 93.320,87
B. Locomotoras ..	6,44	372.013,05	6,47	361.804,71	+ 10.208,34
BM. Coches motores.	0,36	20.772,63	0,50	27.406,19	— 6.633,56
C. Vehículos para servicio de pasajeros	3,00	173.247,81	3,04	173.157,23	+ 90,58
D. Vehículos para cargas y haciendas	3,64	210.458,50	4,17	233.244,44	— 22.785,94
Transportes:					
E. Servicio de locomotoras	31,79	1.837.719,17	31,72	1.775.061,85	+ 62.657,32
EM. Servicio de coches motores ..	1,—	57.731,12	0,95	53.230,91	+ 4.500,21
F. Servicio de vehículos	1,36	78.724,12	1,31	73.429,26	+ 5.294,86
G. Servicio de tráfico	18,18	1.051.268,06	18,47	1.033.144,19	+ 18.123,87
GA. Servicio de trenes	6,07	350.909,49	5,94	332.297,63	+ 18.611,86
H. Dirección	6,03	348.501,51	5,73	320.407,96	+ 28.093,55
J. Varios	7,05	407.805,00	7,77	434.509,55	— 26.704,55
L. Cuentas anexas.	0,04	2.088,72	0,05	2.563,63	— 474,91
Totales	100,—	5.780.954,94	100,00	5.596.652,44	+ 184.302,50

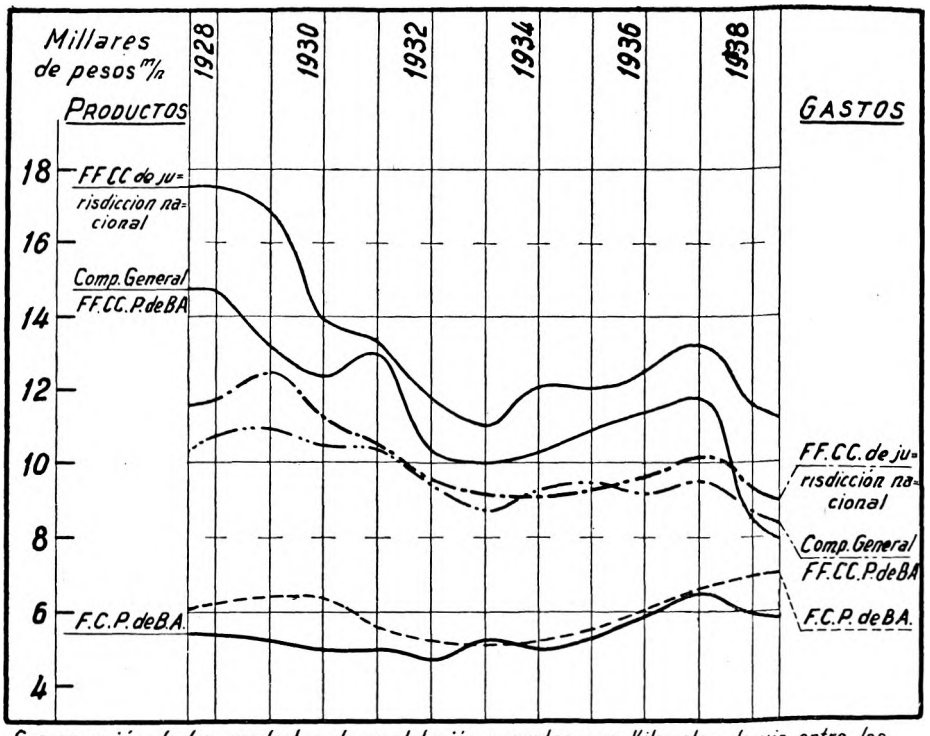
He considerado conveniente establecer una comparación de los productos y gastos por kilómetro de vía en explotación, entre los ferrocarriles de jurisdicción nacional, la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires por ser una línea de trocha angosta, que sirve una zona semejante a la del Ferrocarril Provincial, y éste. Los resultados se consignan en el siguiente cuadro. La comparación se hace para el período de once años: 1928 - 1938:

AÑOS	FF. CC. DE JURISDICCION NACIONAL				Compañía General de FF. CC. de la Provincia de Buenos Aires		F. C. Provincial de Buenos Aires	
	Productos		Gastos					
	Totales en millones $ m/n	Por km. explotado $ m/n	Totales en millones $ m/n	Por km. explotado $ m/n	Productos por km. $ m/n	Gastos por km. $ m/n	Productos por km. $ m/n	Gastos por km. $ m/n
1928 ..	660	17.560	460	11.693	14.786	10.727	5.316	6.217
1929 ..	633	16.981	469	12.588	13.312	10.930	5.159	6.380
1930 ..	531	13.919	419	11.002	12.319	10.535	4.864	6.339
1931 ..	525	13.376	411	10.468	13.010	10.458	4.951	5.368
1932 ..	466	11.742	375	9.454	10.311	9.487	4.593	5.214
1933 ..	438	11.006	362	9.097	10.011	8.578	5.192	5.086
1934 ..	474	11.959	355	8.956	10.234	9.136	4.964	5.173
1935 ..	479	11.959	365	9.124	10.924	9.463	5.081	5.467
1936 ..	501	12.503	384	9.586	11.266	9.213	5.686	6.019
1937 ..	538	13.274	414	10.218	11.790	9.517	6.386	6.592
1938 ..	480	11.654	386	9.371	8.250	8.809	5.948	6.808

Un gráfico pone de relieve en dos curvas, para cada caso, correspondientes a los productos y gastos de explotación, la información contenida en el cuadro anterior.

Se puede observar que no obstante el mayor gasto originado por la explotación del Ferrocarril Provincial, y que se debe a las causas ya apuntadas, dicho gasto se mantiene en mucho, por debajo del que efectúan los demás ferrocarriles. Los productos igualmente, están por debajo de los que obtienen los otros ferrocarriles, lo que se debe al reducido transporte que produce una buena parte de la zona que recorren sus líneas y en el resto, a la proximidad de otros ferrocarriles que se distribuyen las cargas de una zona que aunque más productiva, es demasiado estrecha. Se puede asimismo observar el sensible aumento obtenido en los tres últimos años. Los gastos que se relacionan sin duda con el volumen del transporte, tienen sin embargo, una parte independiente que hace que sean mayores en proporción para las empresas de menor transporte; pero, por otra razón, no pueden disminuir en el Ferrocarril Provincial en relación directa con el transporte en comparación con los otros ferrocarriles y

es porque presta sus servicios de manera a conformar a su clientela, como realmente ocurre, lo que importa un mayor gasto. Si no se procediera así, se correría el riesgo de perder buena parte de los transportes, que por la proximidad de otros ferrocarriles podría



Comparación de los productos de explotación y gastos por Kilometro de vía, entre los ferrocarriles de jurisdicción nacional, la Compañía General de FF. CC. en la Provincia de Buenos Aires y el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.

desviarse hacia éstos. El cuadro pone de manifiesto que a un mayor gasto por kilómetro se obtuvo un mayor ingreso aunque no alcanzara a cubrir aquél.

Recursos de Presupuesto y Leyes Especiales. — En el cuadro siguiente se encontrará un resumen de los recursos con que contó el Ferrocarril, en los últimos cinco años, sean provenientes del Presupuesto anual o de Leyes Especiales. Se encontrará en el mismo cuadro la indicación de los gastos que se hicieran con imputación a tales recursos, de donde resultan las economías realizadas, o, las sumas no invertidas, de las acordadas con cargo a Leyes Especiales:

	1934	1935	1936	1937	1938
Recursos:					
Presupuesto	4.507.010,00	4.696.780,00	5.007.820,00	5.290.950,00	5.585.905,00
Ampliaciones	——	82.000,00	—	150.200,00	20.436,76
Leyes especiales .	8.956,59	82.042,00	129.102,54	445.468,32	2.197.101,78
Total	4.515.966,59	4.860.822,00	5.136.922,54	5.886.618,32	7.803.443,54
Imputaciones:					
Presupuesto	4.306.264,26	4.662.055,99	4.870.000,00	5.360.000,00	5.356.274,59
Leyes especiales .	8.956,59	80.805,40	128.502,15	253.475,49	1.009.383,85
Total	4.315.220,85	4.742.861,39	4.998.502,15	5.613.475,49	6.365.658,44
Economía de Presupuesto ...	200.745,74	116.724,01	137.820,00	81.150,00	250.067,17
No gastado de lo autorizado por leyes especiales.	—	1.236,60	600,39	191.992,83	1.187.717,93

Personal. — Puede repetirse con respecto al personal del Ferrocarril Provincial lo que se decía en la Memoria anterior, como perfectamente aplicable al año 1938. Las conquistas realizadas por el personal han sido de todo orden. El número de empleados ha aumentado, la remuneración media ha aumentado igualmente y es mayor el número de empleados que gozan de las vestajas y privilegios de los escalafones.

Las mejoras con que se ha beneficiado al personal del Ferrocarril, eran de estricta justicia. Las remuneraciones, salvo contadas excepciones, eran bajas y hasta muy bajas en relación a lo que es habitual pagar por tareas análogas. Si el número aumentó es debido a que siendo muy reducido el existente, los servicios se resentían como consecuencia. En cuanto a los escalafones, se tuvo el propósito de darlos para todas las especialidades; pero no fué posible realizarlos sino por etapas. Con los que ya han sido aprobados y los que están en preparación será muy poco el personal que no esté cubierto por sus beneficios. Con respecto al personal administrativo, estará comprendido en términos generales, dentro de las disposiciones del proyecto de ley preparado por el Poder Ejecutivo para el personal de la Administración. Dictada esa ley, quedaría por agregar las disposiciones relativas a escalas de sueldos y privilegios propios de los empleados ferroviarios.

Se acompaña un cuadro referente a la remuneración del personal. En él se encontrará, comparado con 1937, el número y remuneración de los empleados administrativos (partidas individuales del Presu-

Remuneración del personal

AÑOS	Empleados administrativos			Empleados de partidas globales			Total de empleados		
	Importe anual de sueldos	Nº de empleados	Promedio mensual	Importe anual de sueldos	Nº de empleados	Promedio mensual	Importe anual de sueldos	Nº de empleados	Promedio mensual
				ADMINISTRACIÓN - SECRETARÍA					
1937	123.400	38	269,70	17.400	13	111,53	140.400	51	229,41
1938	141.540	40	294,87	19.200	14	114,28	160.740	54	248,05
				CONTADURÍA					
1937	136.080	50	226,80	—	—	—	136.080	50	226,80
1938	153.000	50	255,00	—	—	—	153.000	50	255,00
				VÍA Y OBRAS					
1937	67.680	25	225,60	573.600	470	101,70	641.280	495	107,96
1938	76.440	27	235,98	595.020	512	96,84	671.460	539	103,80
				TRACCIÓN Y TALLERES					
1937	186.300	61	252,20	1.433.200	659	181,23	1.619.500	720	187,44
1938	121.560	43	235,58	1.559.040	696	186,66	1.680.600	739	189,51
				TRÁFICO					
1937	128.286	61	187,50	1.023.540	579	146,62	1.151.826	640	149,97
1938	138.660	50	231,10	1.049.940	596	146,80	1.188.600	646	153,32
				ALMACENES					
1937	65.790	27	202,96	19.140	15	106,33	84.930	42	168,51
1938	71.940	28	214,10	21.540	16	112,18	93.480	44	176,89
				RESUMEN GENERAL					
1937	705.900	262	224,52	3.062.076	1.736	146,98	3.767.976	1.998	157,15
1938	703.140	238	246,19	3.244.740	1.834	147,43	3.947.880	2.072	158,79

puesto), de los de partidas globales, comprendiendo al personal de inspección, vigilancia al obrero y de maestranza y finalmente la suma de ambos grupos. La información se presenta clasificando al personal por Departamentos.

Agrupados el personal administrativo con el de partida global, se tiene:

Años	Importe total de sueldos en el año	Número de empleados	Promedio de sueldo mensual
1934	3.304.980,—	1.968,—	139,94
1935	3.314.700,—	1.946,—	141,94
1936	3.578.820,—	1.986,—	150,17
1937	3.767.820,—	1.998,—	157,15
1938	3.947.880,—	2.072,—	158,79

Siempre resultará interesante comparar el número de empleados y su remuneración con el número de empleados y su respectiva remuneración en los ferrocarriles particulares de jurisdicción nacional. Un trabajo publicado en el «Boletín de la Asociación Internacional Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles», titulado: Los salarios en los ferrocarriles particulares de jurisdicción nacional y de que es autor el Instituto de estudios económicos del transporte, nos da los elementos para dicha comparación.

Tomando los datos relativos a los últimos cinco años, se tiene el siguiente cuadro comparativo:

Remuneración media mensual de los empleados y obreros ferroviarios

	1934	1935	1936	1937	1938
En los ferrocarriles particulares de jurisdicción nacional.	174,08	182,42	186,83	186,66	185,25
En el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires	139,94	141,94	150,17	157,15	158,79
Diferencia	— 34,14	— 40,48	— 36,66	— 29,51	— 26,46

Como puede observarse, no obstante el aumento de remuneración que ha podido darse al personal del Ferrocarril Provincial, su sueldo medio mensual está muy por debajo del que tiene el personal ocupado por las empresas particulares de jurisdicción nacional.

Por lo que respecta al número de empleados, la información referida nos da el promedio de empleados ocupados por kilómetro de vía y nos permite la comparación con el Ferrocarril Provincial en el siguiente cuadro para los últimos cinco años:

Empleados y obreros ocupados por kilómetro de vía explotada

	1934	1935	1936	1937	1938
En los ferrocarriles particulares de jurisdicción nacional	3,4	3,4	3,4	3,5	3,4
En el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.	2,3	2,3	2,3	2,3	2,4
Diferencia	— 1,1	— 1,1	— 1,1	— 1,2	— 1,0

Con lo que queda demostrado que en el Ferrocarril Provincial no hay exceso de personal y su número respecto al de las empresas particulares, está en la misma relación que los productos de la explotación.

SECRETARIA, SERVICIOS ESPECIALES, CONTADURIA

Quedan expuestos en los párrafos anteriores, los resultados generales de la explotación en 1938; en los capítulos siguientes se hará referencia, en detalle, a la labor desarrollada por los diferentes Departamentos.

La Secretaría estuvo a cargo, como en el año anterior, del señor Juan C. Bianchi Bejarano, que contó con la colaboración inmediata de los señores César de Madrid y Miguel A. Rabassa. Al celo y competencia de los nombrados se debe la eficiencia con que han sido atendidas sus múltiples tareas.

Los servicios especiales han sido atendidos con dedicación por quienes los tienen a su cargo. Los servicios médicos estuvieron a cargo del doctor Francisco I. Curcio. La Asesoría Legal continuó teniendo a su frente al doctor ingeniero Alfredo della Croce.

El señor Florentino Guido, continuó como el año anterior, a cargo de los servicios policiales, prestándoles atención meritoria.

La Contaduría fué atendida con eficacia por el señor Alberto M. Cutó, quien tuvo la inmediata colaboración de los señores Cremaschi y González Fuentes y una eficiente ayuda en todo el personal a sus órdenes.

VIA Y OBRAS

Durante el año transcurrido este Departamento ha trabajado intensamente y con eficiencia bajo la Dirección del ingeniero Héctor Mosca, que en todo momento y sin descuidar ninguno de sus aspectos, ha dedicado a sus funciones una atención encomiable. Actuó en el cargo de segundo Jefe el agrimensor Edgardo Ramella y tanto él, como el resto del personal administrativo, han colaborado acertadamente en la labor desarrollada.

La enumeración que en seguida se hace de los trabajos realizados, pone de manifiesto que las actividades del Departamento se han aplicado a la mejora de las instalaciones en todo sentido, sin descuidar el servicio de conservación que ha sido atendido con especial dedicación.

I. Catastro e inventario.

Organización general. — Otra de las necesidades de este Departamento consideró imprescindible para el Ferrocarril, fué la de tener un archivo prolijo, que estableciera claramente su patrimonio a lo largo de la red ferroviaria, en la parte que está bajo la supervisión y control de Vía y Obras. Con este concepto proyectó un plan de trabajo para llevarlo a cabo con elementos propios, dentro de la mayor economía, y la Administración estimándolo conveniente y bien concebido, le prestó su aprobación. A continuación se exponen las bases del plan que ya se encuentra en ejecución.

El plan comprende:

1º El conocimiento de las tierras que ocupa la línea y otras que le pertenecen al Ferrocarril, dedicadas a otros fines, estableciendo simultáneamente la ubicación exacta de todas las instalaciones en esos terrenos.

2º La nivelación general de la vía a fin de conocer las rasantes actuales, pues las de origen han sido deformadas por los continuos «levantes» efectuados; como consecuencia, establecer una definitiva que será fijada en debida forma.

3º El inventario general de los bienes, incluyendo en ellos los planteles y equipos de las cuadrillas, de los operarios, etcétera, que dependen de este Departamento.

4º Catastro agropecuario de la zona de influencia, dejándola perfectamente deslindada. Esto traerá aparejado el conocimiento de algunas razones de desviación de cargas y servirá para hacer una propaganda racional de atracción, que amplíe aquella zona a su justo límite.

Este acopio de datos, cuya sola enunciación es suficiente para establecer su utilidad, no sólo dará un beneficio transitorio, sino que, puesto en conocimiento de todo el personal, éste se abstendrá de ejecutar mejoras, ampliaciones o modificaciones en los hechos que existan, sin previa autorización del Departamento y dando cuenta de ellas en momento oportuno, para tener actualizados todos los antecedentes que servirán para conocer con exactitud y permanentemente, lo que el Ferrocarril posee y en qué forma.

Sentado en los párrafos precedentes, la finalidad y beneficio de este catastro - inventario, se enumera a continuación, en rasgos rápidos, el procedimiento general para su ejecución y la forma en que se ha realizado una pequeña parte de él.

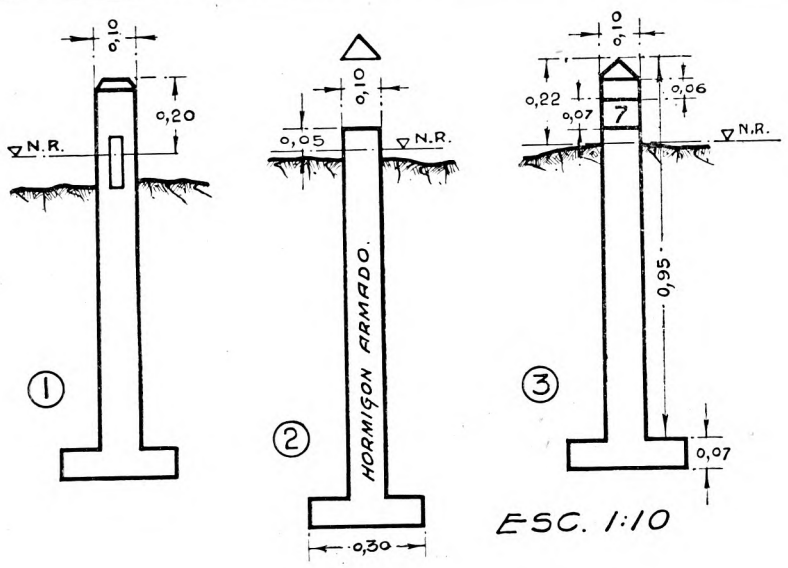
Marcas. — Se han confeccionado tres clases de postes de hormigón armado, de acuerdo al modelo que fija el plano agregado «C. T. 3». Estos postes se ubicarán enterrados al costado izquierdo de la vía principal, en el orden ascendente, a la distancia reglamentaria establecida en los perfiles del material rodante con respecto al eje de la vía. Estos postes tienen las siguientes aplicaciones:

1º Para marcar exactamente el kilometraje ya que, en la cara que presenten hacia el origen de la línea, llevarán una chapa de hierro fundido con el número del kilómetro correspondiente sobre relieve, pintado de amarillo.

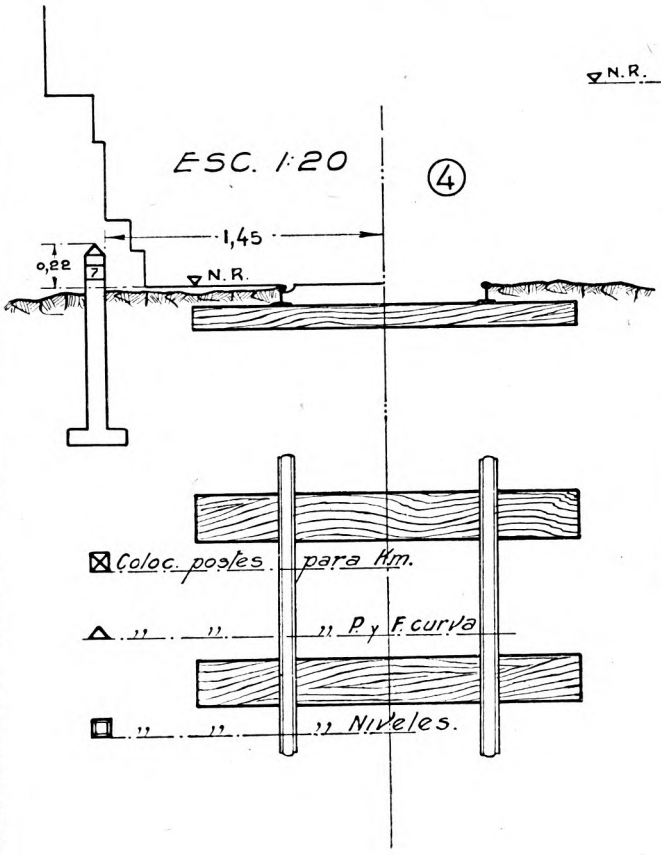
2º Para señalar el punto inicial y terminal de las curvas, para que quede establecido en forma exacta y no sean modificados los puntos de tangencia, en los continuos movimientos de los rieles. Actualmente se han desplazado la mayor parte de estos puntos.

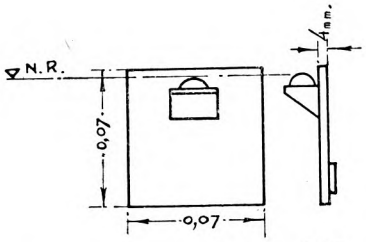
3º Para indicar los puntos en que las pendientes de las rasantes sufran algún cambio, estableciendo en una de las caras de estos postes un tetón de bronce que fija, invariablemente, el mismo nivel que debe tener el riel frente a donde está colocado el poste, para evitar, como ya se ha expresado, que las cuadrillas al efectuar los «Levantes» de las vías, lo hagan con un criterio desigual o erróneo.

Fichas. — Se han impreso al mimeógrafo, las «fichas» que se proyectaron para homologar los antecedentes que se obtengan en el terreno. Con ellas se evitará el olvido de datos que uniformemente se requieren. Se agrega al final, un modelo de cada una de ellas. De su lectura se desprende la cantidad de datos que se van a obtener de cada una de las instalaciones.

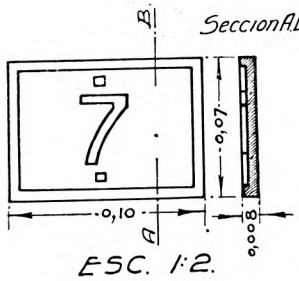


ESC. 1:10





ESC. 1:2



ESC. 1:2.

MARCAS_ SU COLOCACION

Ficha Nº 162

EXPROPIADO A. ~~O DONADO POR:~~

.....S. Nicanor..... Iglesia.....

DATOS OBTENIDOS DE: OFICINA DE EXPROPIACIONES (1)
REGISTRO DE LA PROPIEDAD (2)
~~ESCRIBANIA DE GOBIERNO~~ (3)
DIRECCION DE GEODESIA (4)

-----o--O--o-----

SUPERFICIE..600 m²./(15x40) FECHA DE ESCRITURA 10/8/16.

UBICACION: PARTIDO..La Plata.....CUARTEL.....
SECCION.....MANZANA..D.....CHACRA...QUINTA.....
LOTES...27.y.28.....
RAMAL Troncal..PROGRESIVA {I.....
T.....

CALLE..65.,120.y.121.....
PRECIO TOTAL M/N 2600...INDEMINIZACION M/N.....
DESTINO. Zona vía.....
R° DE LA PROP: INSCRIP.N°35643..FECHA. 6/9/16...
POSESION TOMADA: FECHA..8/12/14.....
EXP.M.O.P. LETRA..S.....N°..1.....AÑO..1914....
EXP.E.M.G. LETRA..I.....N°..5.....AÑO.1916.....
PLANOS.....

.OBSERVACIONES.

Linderos..S.E. calle 65.....
.....S.O. lote 26 (Cortelezzi y Lyraghi)..
.....N.O. parte del lote 31 id id.....
.....N.E. lote 29 (C. Presta).....
.....
.....
.....

MODELO DE FICHA PARA REUNIR ANTECEDENTES SOBRE TERRENOS OCUPADOS PARA ZONA-VIA, ETC.

CATASTRO-INVENTARIO.VIA Y OBRAS.

EXPROPIADO A ~~O DONADO POR~~ : NICANOR INSÚA

EXPEDIENTE DEL M.O.P. LETRA. E ... N° 1 ... AÑO 1914

UBICACION	SUPERFICIE OCUPADA				
PARTIDO La Plata	Hs.	As.	Cs.	(1)	DESTINO
CUARTEL	....	6	00	--	Zona vía
CHACRA	....	....	....	....	....
QUINTA	....	....	....	....	....
SECCION	....	....	....	....	....
MANZANA D	....	....	....	....	....
LOTES 27 x 28	....	....	....	....	....
Calles 65, 120 y 121					

RAMAL: Línea Troncal

PROGRESIVA { I ..... T .....

POSESION TOMADA

FECHA 8/10/914

IMPORTES

PRECIO $	.....
INDEMNIZ. "	.....
INTERESES "	.....
MEJORAS "	.....
TOTAL $	3600.-

DATOS DE LA ESCRIBANIA MAYOR DE GOBIERNO

EXPEDIENTE. LETRA. I .. N°. 5 .. AÑO. 1916

FECHA DE LA ESCRITURA. 10/8/916

INSCRIPCION EN EL REGISTRO DE LA PROPIEDAD:

FECHA. 6/9/916. N° 35643. SERIE .....

PARTIDO. La Plata .....

ANTECEDENTES ARCHIVADOS

DETALLE	ARM.	EST.	CAS.	CAR.	LEG.	FOL
Plano C.T. 11	8		17			

OBSERVACIONES

1) 15m x 40m:

Ver ficha n° 162 de la Escribanía Mayor de Gobierno

MODELO DE FICHA PARA CLASIFICAR, ALFABETICAMENTE, LOS DISTINTOS PROPIETARIOS QUE ENAJENARON TERRENOS PARA EL FERROCARRIL, Y ANTECEDENTES RELACIONADOS.

CATASTRO-INVENTARIO.-VIA Y OBRAS.

ALAMBRADOS y ACCESORIOS

EN EL TRAMO.....EN LA ESTACION.....

POSTES: DE MADERA .....
.....
DE HIERRO.....
.....

TORNIQUETES:.....

VARILLAS: DE MADERA.....
.....
DE HIERRO.....
.....

ALAMBRES: LISO.....
PUA.....
TEJIDO.....

TRANQUERAS			PORTONES			MOLINETES		
PROGRES	C	LONGIT	PROGRES	C	TIPO	PROGRES	C	TIPO
.....		.....	.....		.....	.....		.....
.....		.....	.....		.....	.....		.....
.....		.....	.....		.....	.....		.....
.....		.....	.....		.....	.....		.....
.....		.....	.....		.....	.....		.....
.....		.....	.....		.....	.....		.....
.....		.....	.....		.....	.....		.....
.....		.....	.....		.....	.....		.....

OBSERVACIONES.

.....
.....
.....
.....
.....

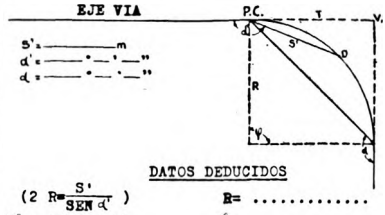
CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 1.-

CURVAS

PROGRESIVA DE P.C.....

CURVA: A LA DERECHA - A LA IZQUIERDA

DATOS TOMADOS



DATOS DEDUCIDOS

$(2\ R=\frac{S'}{SEN\ d'})$	R= .....
$(\varphi = 360°-2d)$	φ= .....
(D.=0,017453 R. φ)	D= .....
(T.= R COT. d')	T= .....

PROGRESIVA DE T.C.....

OBSERVACIONES

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 2.-

LINDEROS DE LA ZONA VIA

PROGRESIVAS (1) { INICIAL KM.....ANGULO.....
TERMINAL KM.....ANGULO.....

A LA DERECHA O A LA IZQUIERDA

PROPIETARIO ACTUAL: NOMBRE.....
DESDE FECHA.....

PROPIETARIO ANTERIOR: NOMBRE.....
SUPERFICIE TOTAL DEL CAMPO.....
UBICACION: PARTIDO.....
CUARTEL.....SECCION.....MANZANA.....
CHACRA.....QUINTA.....LOTES.....

DONO O SE LE EXPROPIÓ ALGUNA PORCIÓN DE TERRENO PARA EL F.C.?.....

QUE SUPERFICIE ?.....
FECHA QUE SE TOMÓ POSESIÓN.....
FIRMO LA ESCRITURA TRASLATIVA DE DOMINIO ?.....
FECHA.....
O ESTÁ AUN EN TRÁMITE.....
.....

OBSERVACIONES

.....
.....
.....

(1) LAS PROGRESIVAS SE TOMARAN EN EL PUNTO VIRTUAL DE CONCURRENCIA ENTRE EL EJE DE LA VIA Y LA PROLONGACION DE LOS DESLINDE DE LOS CAMPOS.SUS ANGULOS SE MEDIRAN COLOCANDO 0º EN LA ALINEACION DEL EJE DE VIA HACIA ATRAS Y LUEGO HACIA LA DERECHA.-

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 3.-

EDIFICIOS

EN EL TRAMO.....
EN LA ESTACION.....
PROGRESIVA DEL EJE.....
DESTINO.....

CARACTERISTICAS

MUROS.....
PISOS.....
CIELOS RASOS.....
TECHOS.....
CARPINTERIA.....
CAMARA SEPTICA-POZO NEGRO.....
W.C. { PUBLICO / PRIVADO
MINGITORIOS.....
BAÑO.....
COCINA.....
VARIOS.....

OBSERVACIONES

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 6.-

MODELO DE FICHAS PARA

ANOTACIONES EN EL TERRENO

CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS

CONJUNTO DEL TRAMO

CROQUIS	PROGRE	OBSERVACIONES	F
.....	.....	.....	..
.....	.....	.....	..

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO A.-

VARIOS

.....
.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 14.

NIVELACION

PROGRESIVA.	ZONA VIA			LECTURAS AT	LECTURAS INT	LECTURAS AD.	DIFER. +	DIFER. -	COTAS
.....	.....								.....
.....	.....								.....
.....	.....								.....

CATASTRO-INVENTARIO. FICHA DE CAMPO B.-

CONJUNTO DE LA ESTACION

CROQUIS GENERAL DE LA PLAYA	HECHO	P°	PROGRE.
.....	.....	..	.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO B.-

OBRAS DE ARTE

EN EL TRAMO.....
EN LA ESTACION.....
PROGRESIVAS INICIAL.....
TERMINAL.....
CLASE DE LA OBRA.....
OBJETO DE LA MISMA.....

CARACTERISTICAS:

LUZ.....
TRAMOS.....
TIPO.....
DIAMETRO.....
CANTIDAD DE CAÑOS.....

OBSERVACIONES

.....
.....
.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 4.-

MATERIALES HALLADOS etc.

EN EL TRAMO.....
EN LA ESTACION.....

PROGRESIVA	CLASE Y CANTIDAD	DESTINO
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 11.

PLANTEL Y EQUIPO DE CUADRILLAS

EN EL TRAMO.....
EN LA ESTACION.....
CUADRILLA Nº .....

ARTICULOS

A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
.....											

NOTA: (A) NUMERO DE ORDEN DEL ELEMENTO, DE ACUERDO AL CLASIFICADOR. (B) CANTIDAD DE ELEMENTOS.-

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 12.

PASOS

A NIVEL.....BAJO NIVEL.....ALTO NIVEL.....

PROGRESIVAS
INICIAL.....ANG°.....
DEL EJE..... " .....
FINAL..... " .....

PUBLICO..... PRIVADO.....

CAMINO C CALLE
NOMBRE.....
PUNTOS QUE UNE: DERECHA.....
IZQUIERDA.....
TIPO DE PAVIMENTO.....

ELEMENTOS EXISTENTES

BARRERAS: CANTIDAD DE BRAZOS.....LONGITUD.....
PIE DE GALLO.....
INDICADORES: DE SILBATO.....DE PASOS A NIVEL....
CAMPANA DE ALARMA.....
FOCOS INTERMITENTES.....
GARITAS.....

GUARDA GANADOS (VER FICHA "OBRA DE ARTE ")
CONTRARIELES (" " "MATERIAL DE VIA")
MOLINETES (" " "ALAMBRADOS")
TRANQUERAS (" " "ALAMBRADOS")

OBSERVACIONES

.....
.....
.....
.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 13.

MODELO DE FICHAS PARA ANOTACIONES EN EL TERRENO.

CATASTRO INVENTARIO VIA Y OBRAS

SEÑALIZACION

EN EL TRAMO-.....

EN LA ESTACION-.....

APARATO INTERLOCKING.....PALANCAS S.F.N°.....
PALANCAS.....
CERRADURAS.....
ESCUADRAS.....
COMPENSADOR.....
BARRAS DE TRASMISION.....
RODILLOS DE TRASMISION.....
JUNTAS.....
CUELLOS.....
SEÑALES.....
INDICADORES DE CAMBIO.....
DETECTORES.....
BARRAS DE DETECTORES.....
PIQUETES DE H° G°.....
POLEAS PARA CABLES.....
ROLDANAS.....
CABLES.....
CADENA.....
DISCOS DE APROXIMACION.....
FAROLES.....
VARIOS.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 7.-

SERVICIO de AGUA

EN EL TRAMO-.....

EN LA ESTACION-.....

MOLINO.....
.....
BOMBAS.....
.....
BEBEDEROS.....
.....
GRUAS.....
.....
TANQUES.....
.....
CAÑERIAS.....
.....
BOCAS.....

MUESTRA DE AGUA PARA ANALISIS

N° DE LA MUESTRA.....CANTIDAD EXTRAIDA.....
FECHA DE LA EXTRACCION.....
REMITIDA PARA ANALIZAR FECHA.....

OBSERVACIONES

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 8.-

MATERIALES VIA, ACCESORIOS

EN EL TRAMO .....

EN LA ESTACION.....

.....
VIA PRINCIPAL, LONGITUD.....
VIAS AUXILIARES.....
.....

CONTRA RIELES

PROGRESIVA	LONGITUD	RAZON
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

CAMBIOS, CON O SIN RAMAPO

PROGRESIVA (1)	TIPO	(2)	(3)	OBSERVACIONES
.....	.....	...	....	.....
.....	.....	...	....	.....
.....	.....	...	....	.....
.....	.....	...	....	.....
.....	.....	...	....	.....
.....	.....	...	....	.....

MESA GIRATORIA.....

PARAGOLPES.....
TRIANGULOS.....

NOTA: 1) REFERIDA A LA VIA PRINCIPAL (PUNTO DE INICIACION DEL CAMBIO). 2) SI EL CAMBIO ES HACIA ADELANTE "AD", SI ES HACIA ATRAS "AT". 3) SI ES DERECHO "D", SI ES IZQUIERDO "I".-

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 9.-

GALPONES

EN EL TRAMO.....

EN LA ESTACION.....

PROGRESIVA DEL EJE.....

CARACTERISTICAS:

LARGO..... } SUPERFICIE.....
ANCHO..... }
FORRO.....
PISO.....
TECHO: N° DE CABRIADAS.....
TIPO.....
PUERTAS: CANTIDAD.....TIPO.....

QUE CONTIENE EL GALPON.....
.....

OBSERVACIONES.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 10.-

MODELO DE FICHAS PARA

ANOTACIONES EN EL TERRENO

CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS

CATASTRO AGROPECUARIO.

APELLIDO Y NOMBRE DEL PROP.ACTUAL.....
.....
FECHA QUE LO ADQUIRIO.....
DIRECCION POSTAL.....F.C.....
APELLIDO Y NOMBRE DEL PROP.ANTERIOR.....
.....
NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO.....
DISTANCIA DE LA ESTACION.....
SUP.DEL CAMPO.....

UBICACION { PARTIDO.....SECCION.....
CUARTEL.....MANZANA.....
CHACRA.....LOTES.....
QUINTA.....

CLASE DE CAMINOS.....ESTADO.....
PLAYA O ESTACIONES DONDE OPERA O CARGA.....
.....
CLASE DE OPERACION.....
CLIENTE DEL F.C.P.Bs.As.DESDE.....
CANTIDAD DE HECT.DE CADA CULTIVO.....
.....
.....
CANTIDAD Y CLASE DE PRODUCTOS DE GRANJA.....
.....
.....
CANTIDAD Y CLASE DE FRUTOS DEL PAIS.....
.....
RENDIMIENTO POR HA.DE CADA CULTIVO.....
.....
.....
EPOCA DESDE QUE TRABAJA EL CAMPO.....
CANTIDAD DE PERSONAS.....
ARRENDATARIO: NOMBRE Y APELLIDO.....
.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO C°.-

CONDICIONES AGROLOGICAS.

TIERRAS	HAS.	CULT.Y PAST.	HAS.
ARABLES.....	.....	FRUTALES.....	.....
BAJAS UTILIZABLES		HUERTA.....	.....
BAJAS NO "		VIÑEDOS.....	.....
SALITROSAS		PRADOS NATUR.	
MEDAÑOS		" ARTIFIC.	

.CONDICIONES HIDROLOGICAS.

NAPAS DE AGUA.....PROFUNDIDAD.....
NATURALEZA.....
RIOS.....
ARROYOS.....
LAGUNAS.....
CAÑADONES.....
CANTIDAD DE HAS.DE MONTE { NATURALES.....
ARTIFICIALES.....

.CONDICIONES CLIMATERICAS.

TEMPERATURA MEDIA DEL LUGAR.....
PROMEDIO DE LLUVIAS DESDE.....AÑOS....MM.ANUALES..

.OBSERVACIONES.

.....
.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO C°.-

TELEGRAFO.TELEFONO.ELECTRICIDAD.

EN EL TRAMO.....
EN LA ESTACION.....

.TELEGRAFO.

POSTES { DE RIEL.....
DE MADERA.....
CRUCETAS.....
CANTIDAD DE CONDUCTORES.....
CANTIDAD DE AISLADORES.....

ENTRADAS { ALAMBRES.....
POSTES.....
CRUCETAS.....
PIPETAS.....

INSTALAC. INTERNA. { PARA-RAYOS.....
ALAMBRES.....
CONMUTADORES.....
APARATOS { TRASLADORES.....
TRASMISORES.....
RECEPTORES.....
TERMINALES.....
SONADORES.....

FUENTE DE ENERGIA { CORRIENTE.....
CONVERTIDOR.....
PILAS.....
BATERIAS.....

.TELEFONO.

APARATOS.....
PARA-RAYOS.....
PILAS.....
RELAIS.....
CONMUTADOR.....
VARIOS:.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N° 5.-

TELEGRAFO.TELEFONO.ELECTRICIDAD.

.ELECTRICIDAD.

CONDUCTORES.....
AISLADORES.....
FUSIBLES.....
LLAVES.....
CAÑOS.....
VARIOS.....

.CONTROLES.

APARATO CONTROL TRENES.....
PILAS.....
VARIOS.....

.CAMPANILLAS.

SONADORES.....
PILAS.....
TRANSFORMADORES.....
CONDUCTORES.....
BOTONES.....
CUADROS INDICADORES.....
CAMPANAS DE ALARMA.....
BATERIAS.....
VARIOS.....

.OBSERVACIONES.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

CATASTRO-INVENTARIO FICHA DE CAMPO N°5'.

MODELO DE FICHAS PARA

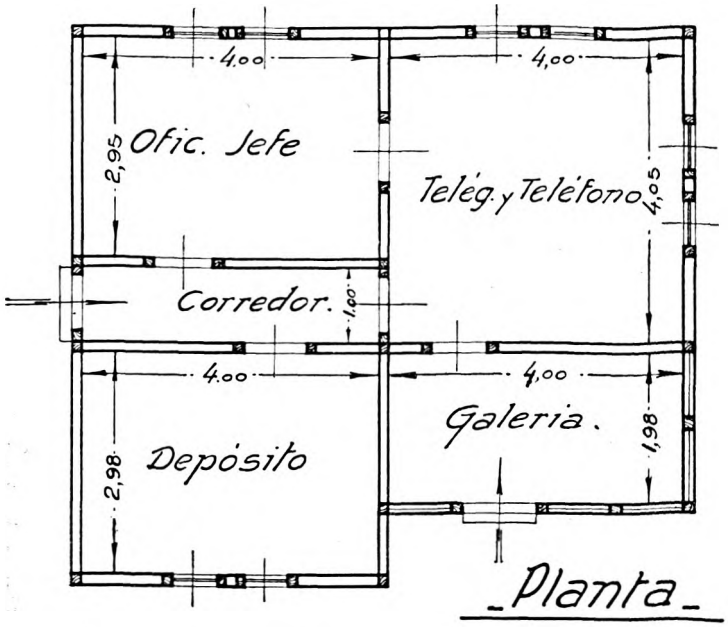
ANOTACIONES EN EL TERRENO.

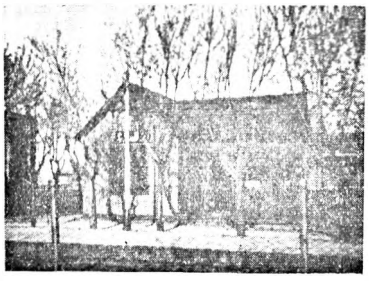
CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS.

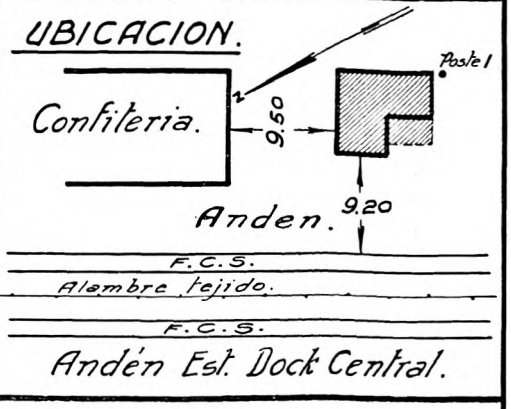
Fotografías. — Muchas veces se necesita tener una muestra objetiva de un hecho cualquiera, ya sea de un edificio, galpón, molino, etcétera. Con este objeto se agregarán a los planos que se confeccionen una vista de la mayor parte de los hechos, completando, en esa forma, los demás elementos reunidos.

PASO A NIVEL CALLE 7 Y 72

PASO A NIVEL CALLE 60 Y 122



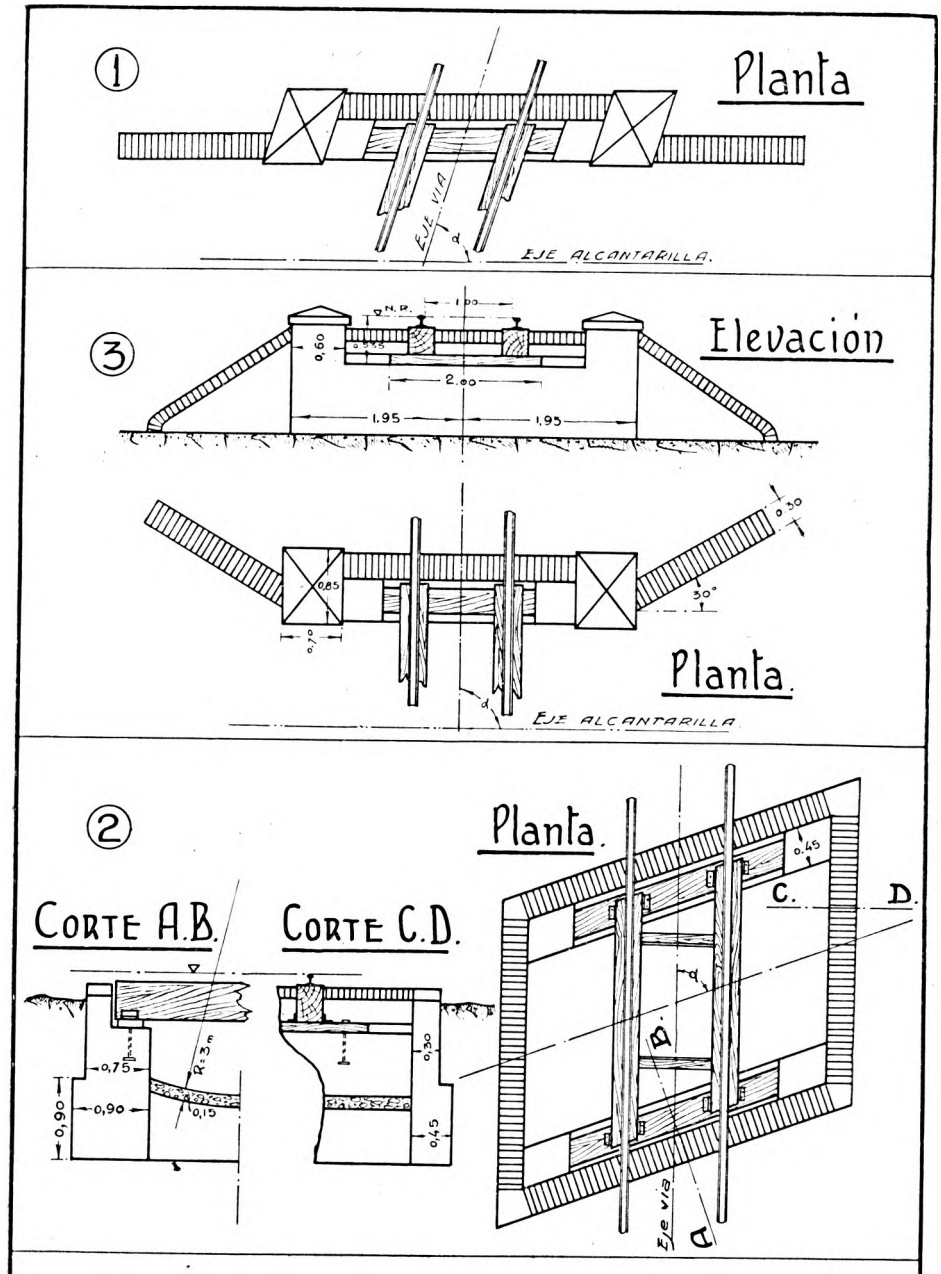




CASILLA DE MADERA EN PUERTO LA PLATA

ESTACION Y PUNTO INICIAL DE LA RED DE TRASMISION EN EL ANDEN EST. DOCK-CENTRAL F.C.S.

CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS

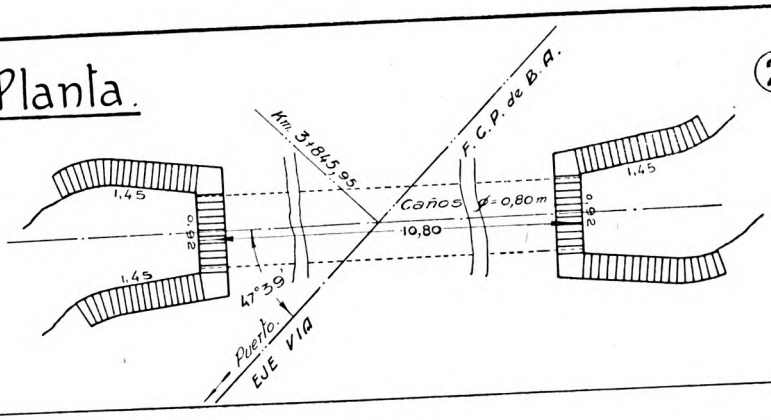


OBRAS DE ARTE - TIPOS

CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS.

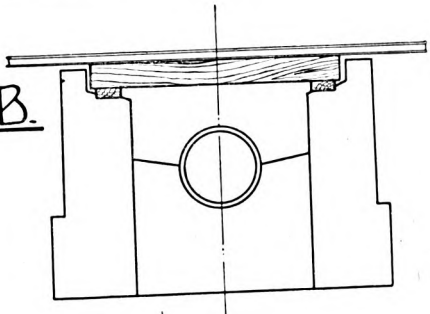
Planta.

②

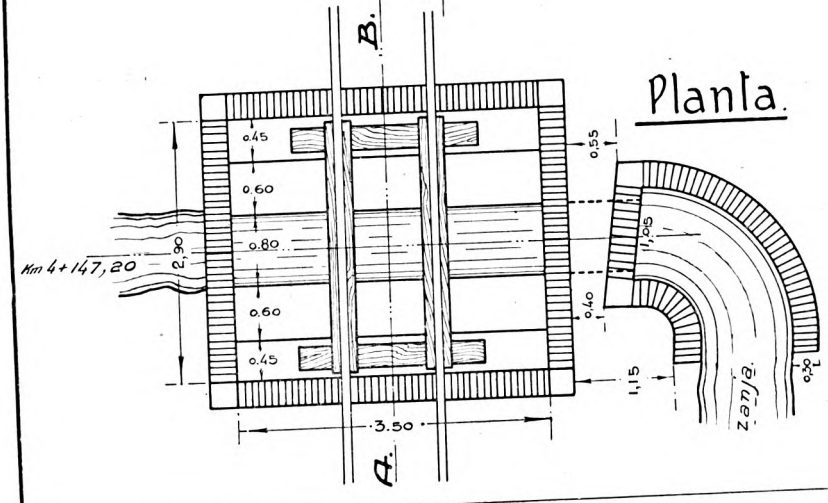


③

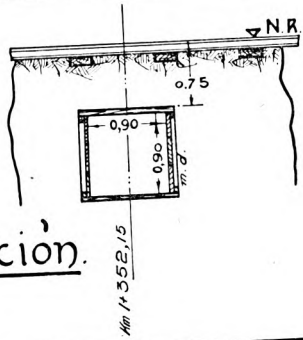
CORTE A.B.



Planta.



①



Sección.

Km 1+352,15

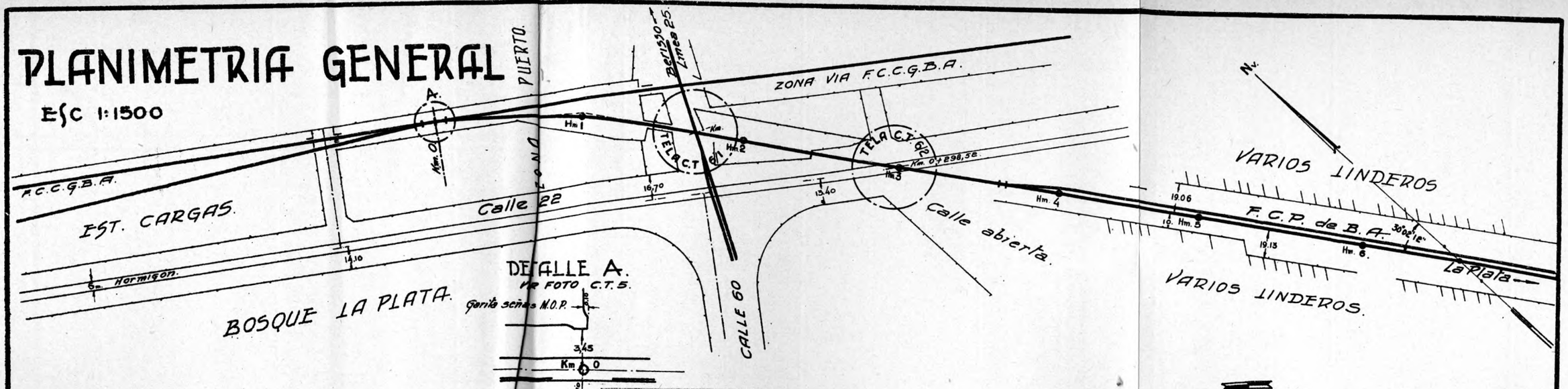
OBRAS DE ARTE ESPECIALES

TRAMO "M."

CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS

PLANIMETRIA GENERAL

Esc 1:1500

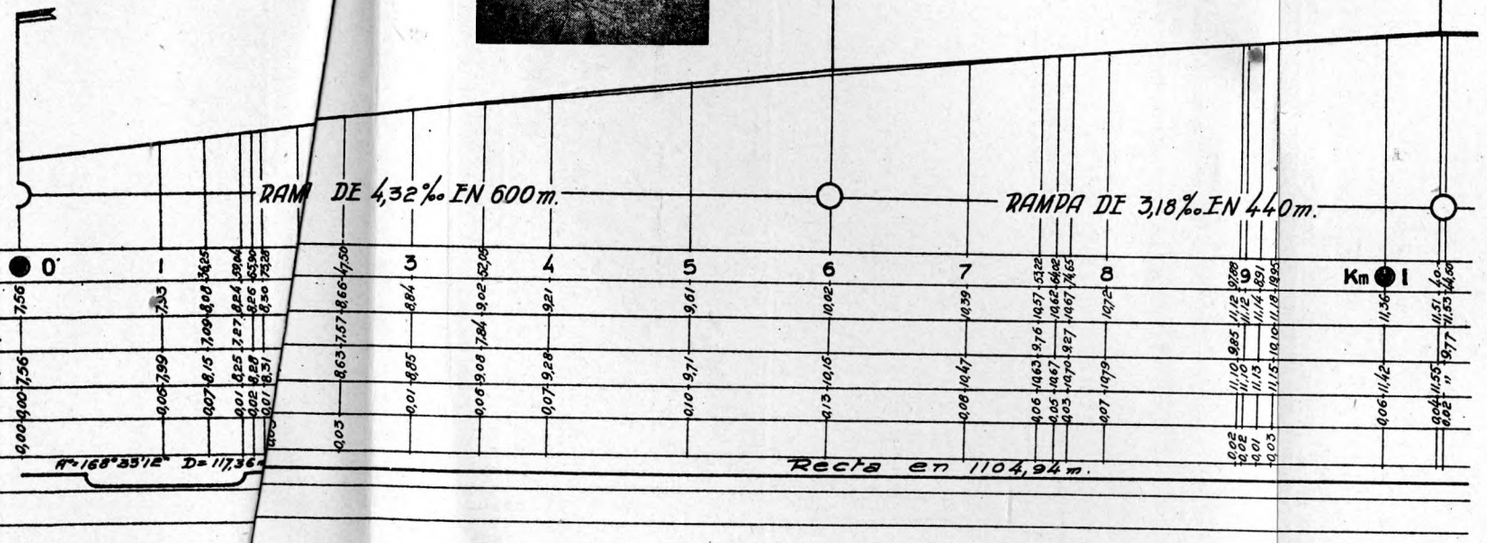


DETALLE A.

Ver FOTO C.T.5.

PERFIL LONGITUDINAL

Esc. HORIZONTAL 1:2500.
VERTICAL 1:100.



NOTA. Las cotas de nivel están referidas al trazo 0 del mareógrafo del Riachuelo.-

TRAMO "M"

CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS

ZONA DEL PUERTO

PAVIMENTO HORMIGON CALLE 122

6,00

34,98

16,70

90°

POSTE RIEL.

Km. 0+136,23

Puerto

10,40

2,10

21,70

N

TERRENO OCUPADO POR GUARDA BARRERA

2,2 m.

Km. 0+159,19

ADOQUINADO CALLE 60

101,46

90°

9,54

Berisso.

Cía TRANVIA LA NACIONAL Nº 25.

Km. 0+175,28

2,40

14,50

54°29'40"

Km. 0+176,92

10,95

3,76

61°02'30"

14,00

91°58'02"

7,24

F.C.P.de B.A.

Km. 0+184,31

16,85

F.C.G.B.A

52,90

La Plata

- BARRERAS -

1,57

2,87 × 0,20

1,70

1,00

3,15

2,35

16,68

PASO A NIVEL CALLE 60 y 122

FOTO C.T. 7.

CALLE 72.

7,55

0,75

0,11

28,05

27,37

11,48

34°38'23"

33°21'25"

85°46'39"

10,05

12,15

9,30

La Plata

Puerto

30°16'55"

17,82

119°21'13"

17,80

7,10

6,50

20,05

CALLE 7.

ZONA F. C. S. VIA

8,30

8,52

ZONA F. C. S. VIA

11,-

10,25

CASILLA F.C.S.

12,70

12,35

PASO A NIVEL CALLE 7 y 72

FOTO C.T. 16.

CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS

Planos y compilación de datos obtenidos. — Se confeccionará una carpeta para cada «Tramo», entendiéndose por «Tramo» al espacio de zona vía comprendido entre una y otra estación. En el proyecto primitivo no se habían establecido las medidas que tendrían estas carpetas; pero desde que la Ley Orgánica de Obras Públicas número 4538, establece el doblamiento de planos en las dimensiones de 22 por 32 centímetros, se confeccionarán todas con dichas medidas uniformes. Estas carpetas contendrán:

1º Planimetría general del «Tramo» con los hechos tal cual están en la fecha en que se realice la operación, completada con las cotas de nivel en transversales al eje de la vía, cada 100 metros u otras de interés.

2º Perfil longitudinal del eje de la vía y estudio de una rasante definitiva, la que será fijada —como ya se ha expresado— con los postes de hormigón armado correspondientes.

3º Planos parciales de obras de arte, señalización, edificios, pasos a nivel, etcétera.

4º Planimetría con la ubicación exacta de los terrenos que se expropiaron o que fueron donados para el establecimiento de las vías o de toda otra instalación.

5º Cuadros sinópticos de:

a) Clase y cantidad de elementos usados para telégrafo, teléfonos y electricidad;

b) Idem para señalización;

c) Idem de alambrados;

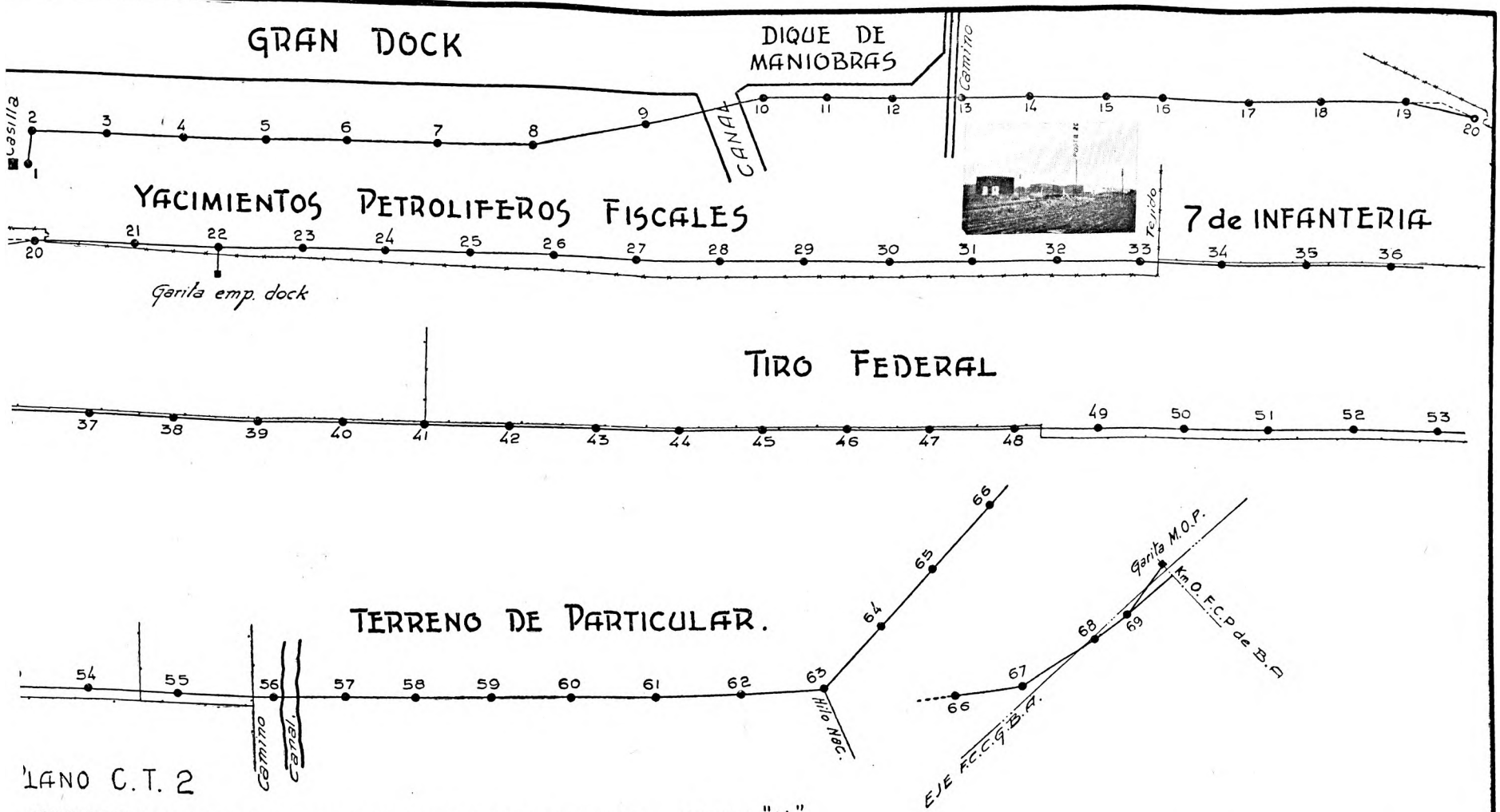
d) Cantidad y clasificación del material de vía, cambios, trampas, etcétera.

En las mismas condiciones se confeccionarán Carpetas individuales para las estaciones. La planimetría de cada una, comprenderá la playa con todos sus elementos y las calles de circunvalación y acceso. Además formará parte de estas carpetas, el catastro agropecuario de la zona que aporte sus productos a dicha estación.

Otras carpetas contendrán —clasificadamente— los planos tipos que han servido para instalaciones semejantes en varios puntos de la línea, haciendo constar en cada uno de éstos, dónde fué utilizado ese tipo de obra.

Lo que acaba de exponerse fija el procedimiento general que va a seguir el Departamento para el acopio de los antecedentes enumerados, y así lo ha hecho en la pequeña parte que tiene ejecutado, la que se expresa a continuación:

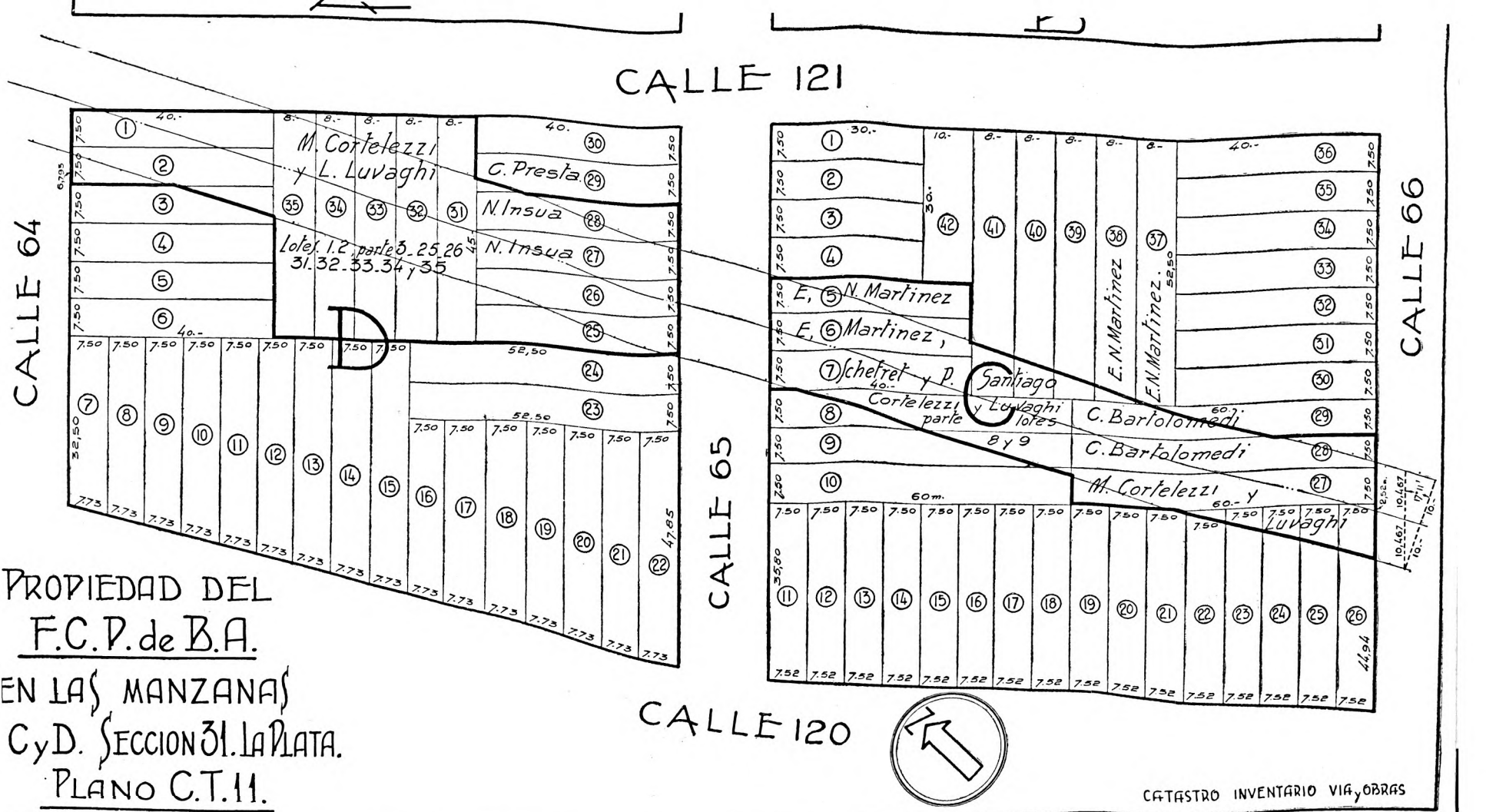
1º Una carpeta que contiene los planos generales de los partidos por los que atraviesa el Ferrocarril, cuya trayectoria se ha marcado en rojo. Estos planos se han pegado en una tela para su conservación.



PLANO C.T. 2

DERROTERO DE LINEAS TELEGRAFICAS-TELEFONICAS_TRAMO "M".

CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS


CALLE 121
CALLE 64
CALLE 65
CALLE 66
CALLE 120
M. Cortelezzi y L. Luvaghi
C. Presta
N. Insua
N. Insua
Lotes 1.2 parte 3. 25.26 31.32.33.34 y 35
E, N. Martinez
E, Martinez,
Schefret y P. Santiago
Cortelezzi y Luvaghi parte lotes 8 y 9
C. Bartolomedi
C. Bartolomedi
M. Cortelezzi y Luvaghi
E. N. Martinez
E. N. Martinez.
PROPIEDAD DEL
F.C.P. de B.A.
EN LAS MANZANAS
C y D. SECCION 31. LA PLATA.
PLANO C.T. 11.
CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS

2º Cinco carpetas de planos tipos:

a) De telégrafos y teléfonos, con un catálogo de elementos universales de la Western Electric, que salva la falta de planos especiales y dos folletos de especificaciones técnicas para las instalaciones de este género;

b) De alambrados y accesorios;

c) Obras de arte;

d) De señalización. También suple la falta de planos especiales, un catálogo universal de Saxby y Farmer número 2174. Igualmente se agrega a esta carpeta un folleto de especificaciones técnicas para esta clase de instalaciones;

e) Del material de vía, tipos de cambio, trampas, folletos de especificaciones técnicas para las mismas.

3º Carpeta que contiene los antecedentes recogidos en el levantamiento topográfico y altimétrico desde el puerto de esta ciudad hasta la estación La Plata; dividido en dos tramos: 1º que comprende entre la casilla instalada en Dock Sur y el kilómetro inicial de nuestra línea férrea. En esta porción sólo existe, de propiedad del Ferrocarril, la casilla mencionada (ver plano «C. T. 1» agregado), la que hace veces de estación, y la instalación de las comunicaciones desde ella hasta el kilómetro 0 de la línea (ver derrotero en plano adjunto «C. T. 2»). El segundo tramo comprende la vía y sus instalaciones desde el kilómetro 0 hasta la calle Circunvalación de la estación La Plata (kilómetro 4 + 149,02). De esta parte también se agregan al final, los siguientes datos:

Planos. — Planimetría acotada (C. T. 5).

Detalle de los pasos a nivel (C. T. 6 y C. T. 7).

De las obras de arte especiales en este tramo (C. T. 9). (Como ya se ha dicho, las características de las obras comunes están consignadas en los planos tipos respectivos, que no se agregan para no abultar esta Memoria).

Detalle del cruzamiento de vías, en el paso a nivel de la calle 60 de esta ciudad, con el tranvía de la Empresa «La Nacional» número 25 a Berisso. (259 A.).

Cuadros sinópticos:

De los pasos a nivel y sus elementos.
De los alambrados y accesorios.
De las alineaciones.
De la señalización.
Del telégrafo y teléfonos.
De las obras de arte.
Del material de vía.

MATERIAL DE VIA — TRAMO "M".

CLASE	PLANO TIPO	U	CANTIDAD VIA LISA	TRAMPA	CONTRA RIELES	CAMBIOS	VIA AUX.	TOTALES
RIELES	V.86	M	8030.		403.		1173.	9606
DURMIENTES:								
200X12X24CM.	V.257	C/U.	5946.	16		80	880	6922
220X12X24 "		"		4		25		29
240X12X24 "		"				25		25
260X12X24 "		"				25		25
290X12X24 "		"				25		25
330X12X24 "		"				25		25
350X12X24 "		"		4		10		14
ECLISAS.	V.86	"	1338	4		120	196	1658
TIRAFONDOS:								
COMUNES	V.86	"	24090	60	1208	1260	3520	30138
ESPECIALES	V.189C.	"		56		280		336
BULONES.	V.86	"	4015	12		360	587	4974
PALANCAS DE CAMBIO:								
TIPO RAMAPO	H.13	"				3		3
OTROS TIPOS	SF.29	"				1		1

TRAMPAS

UBICACION Y CARACTERISTICAS	CANTID	PLANO TIPO	PROGRESIVA	MANO	PUNTA TALON
	1	V.283	2+703,73	I	P
	1	V.283	2+763,67	I	T

CONTRA RIELES

UBICACION Y LONGITUDES	UBICACION	LONGITUDES
	CALLE 60 Y 122-LA PLATA	122,80
	" 61 Y 122- ID.	60,00
	DIAG. 73 Y 120- ID.	60,00
	CALLE 1 Y 72- ID.	60,00
	" 4 Y 72- ID.	40,00
	" 7 Y 72- ID.	60,00
	TOTAL.....	402,80

CAMBIOS

CANT	PROGRESIVA	TANG.	PLANO TIPO	MANO	PUNTA TALON	CLASE DE PALANCA
1	0+000,00	1/10	V.90	D	P	ACC.DESDE GARITA
1	0+359,25	"	"	I	P	RAMAPO (PLANO H.13)
1	0+743,60	"	"	D	T	" "
1	0+845,95	"	"	I	P	" "
1	4+144,22	"	"	D	T	TIPO SF.29
5						

VIAS AUXILIARES

UBICACION Y LONGITUDES	PROGRESIVA INICIAL	PROGRESIVA TERMINAL	MANO	LONGITUD UTIL
	0+359,25	0+743,60	I	320,45
	0+845,95	4+144,22	I	234,37

PROGRESIVA	CON	PLANO	BORRADOR
0+173,28	TRANVIA N° 25 CALLE 60	CT.6/1	13/1
2+730,65	F.C.S.LINEA A MAGDALENA.		
	CALLE 72,2 y 3.	CT.7/3	A/9
DE LOS EJES			

OBSERVACIONES : SF.SE REFIERE AL CATALOGO DE SAXBY Y FARMER N° 2174.- DIMENSIONES DE LAS VIAS AUXIIARES SON ENTRE SEÑALES DE ARRESTO.

UBICACION y COMPUTO DE ELEMENTOS

CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS.

PASOS PUBLICOS — TRAMO "M,"

KM.	CRUCE	MOTIVO Y ELEMENTOS	PLANOS DETALLE	PLANOS CONJUNTO	FICHA TERRENO	FOTO	OBSER.
0+166,36	a/n	CALLE 60 Y 122-LA PLATA (DE ADOQUIN) 4 BRAZOS DE BARRERAS 2 MOLINETES 1 GARITA CONTRA RIELES (VER MAT.VIA) CRUZAM.VIAS TRANVIA N°25	259 A	C/T.6/1	13/1 13/2	N°7	(1)
3+324,30	a/n	CALLE 7 Y 72-LA PLATA (PIEDRA) 2 MOLINETES " BARRERAS 1 GARITA CONTRA RIELES (VER MAT.VIA)		C/T.7/5	13/11	N°16	(5)

OBSERVACIONES: 1) PASO COMUN CON C.G.B.A.-5) ATENDIDO POR F.C.S.-PASO CONJUNTO.

SEÑALIZACION — TRAMO "M,"

SEMAFOROS C	KM.	TIPO	LADO	DIST. AL EJE VIA	PIQUETES HIE. TIPO S.F.121	PIQUETES MAD. TIPO S.F.138	POLEAS TIPO S.F.126	CABLES TIPO S.F. 62	CAÑOS TIPO S.F.83	OBSERVACIONES
1	0+229,95		D	2;89						
1	0+612,95		D	3,72						(1)
1	3+758,00	PL.V.85	I	2,80						
1	4+143,90	SF.908A.	I	2,55	37	2	39	385,90	6,15	(2)

OBSERVACIONES: 1) ESTAS SEÑALES Y SUS ELEMENTOS SON DE LA C.G.B.A. Y DEL F.C.S. Y ESTAN BAJO SU CONTROL.- 2) LOS CAÑOS ESTAN UBICADOS EN LA PROGRESIVA 3+947,10.
NOTA: SF/ SE REFIERE AL CATALOGO DE SAXBY Y FARMER N°2174.

OBRAS DE ARTE — TRAMO "M,"

KM.	LUZ	VIGAS MAD.	VIGAS HIE.	MATERIAL	PLANOS TIPOS	PLANOS ESP.	ANGULOS	FICHA DEL TERRENO	COTAS RIEL	COTAS FONDO	COTAS ROJA
				A L C A N T A R I L L A S							
0+136,25	2,00	2,80		MAMPOST.	CT.8/1		72°39'	4/1	8,08	7,09	8,15
0+753,22	2,00	2,90		"	CT.8/1		72°39'	4/5	10,57	9,76	10,63
				G U A R D A G A N A D O S.							
0+159,04	2,00	2,80		MAMPOST.	CT.8/2		70°04'	4/2	8,24	7,27	8,25
				P U E N T E S.							

ALINEACIONES — TRAMO "M,"

KM.	ALINEACION RECTA LONGITUD	ALINEACION RECTA RUMBO	ALINEACION CURVA DESARROLLO	ALINEACION CURVA TANGENTE		ALINEACION CURVA ANG.DE TANG.	ALINEACION CURVA RADIO	FICHA DEL TERRENO
0+000,00								
0+008,87	8,87	S.47°11'38"E.						
0+045,85	36,98	S.41°29'00"E.						
0+163,21			117,36	53,88				
1+265,15	1101,94	S.30°02'12"E.		63,94	D	168°33'12"		2/1
2+463,44			1198,29	723,65				
2+617,30	153,86	S.42°56'06"O.		665,90	D	107°01'42"		2/2
2+713,29			95,99	53,65				
2+746,57	33,88	S.67°02'41"O.		43,78	D	155°53'25"		2/3
2+844,66			98,09	33,35				
4+149,02	1304,36	S.42°57'41"O.		65,85	D	155°55'00"		2/4
	2639,29		1509,73					

UBICACION y COMPUTO DE ELEMENTOS.
CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS.

COMUNICACIONES y ELECTRICIDAD - ELEMENTOS EXTERNOS. TRAMO "M$_o$"

NUMERACION CORRELATIVA	PROGRESIVA	POSTES: RIEL BASE DURM.	POSTES: MADERA	POSTES: MAD. BASE DURM.	CONDUCTORES: TELEGRAFICO	CONDUCTORES: TELEFONICO	CONDUCTORES: APARATO STAFF	CRUCETAS	AISLADORES: PORCELANA	AISLADORES: DE ROLDANA	AISLADORES: NEGROS	RIENDAS	TENSORES: SIMPLES	TENSORES: DOBLES	PARA-RAYOS	DERIVACIONES
1	0,00	1			1	1		1	2			1				---A LA CASILLA DEL PUERTO
2	33,42	1						2	2			2				
3	107,48	1						1	2			2	2			
.	.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
21	1559,86	1						1	2			1	1			
22	1641,32		1					1		4		1	1			---TELEFONO A GARITA "EMPALME DOCK"
23	1724,57		1					1	2						1	
.	.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.....	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

COMUNICACIONES y ELECTRICIDAD - ELEMENTOS INTERNOS TRAMO "M$_o$"

EN LA CASILLA DEL PUERTO LA PLATA.

TELEGRAFO: 1 PIPETA DOBLE.- 1 TRASMISOR-RECEPTOR MORSE.- BATERIA DE 25 ELEMENTOS.- PILAS LECLANCHE.- 1 PARA-RAYOS.

TELEFONO: 1 APARATO WESTERN ELECTRIC 1317 N.- 3 PILAS "COLUMBIA" N° 6.

ELECTRICIDAD: 1 FUSIBLE GENERAL.- 5 INDIVIDUALES.- 1 LLAVE GENERAL.- 4 INDIVIDUALES 1 TOMA CORRIENTES.-(INSTALACION COMPLETA EN CAÑOS BERGHMAN. HAY TELEFONO Y TELEGRAFO PUBLICOS).

.....

ALAMBRADOS — TRAMO "M$_1$"

ELEMENTOS	UNIDAD	CANTIDAD	FICHA DEL TERRENO	OBSERVACIONES
POSTES DE MADERA, TIPO ESQUINERO	c/u.	28	1/1	
POSTES DE MADERA, INTERMEDIOS	"	453	"	
TORNIQUETES	"	67	"	
VARILLAS DE MADERA	"	7	"	
VARILLAS DE HIERRO	"	1437	"	
ALAMBRE LISO	M.	?	"	(1)
ALAMBRE DE PUA	"	?	"	(1)
ALAMBRE TEJIDO	"	310	"	(2)
MOLINETES	C/U	9	"	(3)

OBSERVACIONES:

1) NO SE CONSIGNA EL METRAJE TOTAL PORQUE ES MUY VARIABLE LA CANTIDAD DE HILOS; ADEMAS, ENTRE LAS CALLES 61 Y 64, LOS PROPIETARIOS COLINDANTES HAN CAMBIADO LA ESTRUCTURA DE LOS ALAMBRADOS.

2) EL ALAMBRE TEJIDO ESTA DISTRIBUIDO ASI:
ENTRE CALLES 60 Y 61.....90 metros
" " 64 Y 65.....100 "
" " 65 Y 66.....120 "

3) LOS MOLINETES ESTAN UBICADOS EN LAS SIGUIENTES PROGRESIVAS:
KM. 2+178,70; 2+772,37; 2+776,57; 3+042,85; 3+046,60; 3+603,80; 3+607,00; 3+889,45; 4+020,50.

NOTA: EN LA PARTE QUE NUESTRA VIA CORRE PARALELA Y CONTIGUA A LA DEL F.C.SUD, NO SE COMPUTAN LOS ELEMENTOS DE ALAMBRADOS QUE LA DESLINDAN
ESTOS ALAMBRADOS FUERON CONSTRUIDOS TOMANDO COMO BASE EL PLANO TIPO 448 A.

UBICACION y COMPUTO DE ELEMENTOS

CATASTRO INVENTARIO VIA y OBRAS.

Se ha recopilado y clasificado la mayor parte de los antecedentes sobre terrenos de propiedad del Ferrocarril, obtenidos de varias reparticiones públicas. La obtención y clasificación de estos datos se ha hecho en la siguiente forma:

1º Con una ficha —cuyo modelo se adjunta— llenada para un caso especial como ejemplo.

2º Otra ficha definitiva clasificada por orden correcto alfabético, suministra los datos parciales de cada expropiación o donación. Con éstas se han formado tres volúmenes que contienen 940 fichas.

3º Con este acopio —que aun no es completo— se ha conseguido establecer con suficiente aproximación las condiciones en que el Ferrocarril ocupa los terrenos con sus instalaciones.

4º Algunos planos especiales, como el C. T. 11, que va al final, determina la forma exacta cómo fueron escriturados a favor del Ferrocarril ciertos terrenos, la que no es —precisamente— como se los ocupa actualmente. Como éste, se irán confeccionando todos los demás, que servirán para conocer la verdadera ubicación y forma de las propiedades.

II. Obras nuevas y complementarias:

Estudios y proyectos preparados durante el año 1938. — El Departamento de Vía y Obras ha preparado durante el año una serie de estudios y proyectos cuya enumeración se hace en seguida. De estos proyectos la mayoría han sido aprobados y muchos están en ejecución:

Construcción de una vía en la playa de la estación Avellaneda para el servicio del patio número 1.

Construcción de un paso a nivel en la progresiva kilómetro 157 + 160 del ramal a Azul.

Modificación de vías para cargas en la estación Avellaneda.

Reparación de la cisterna torre para refrigeración en la usina de Talleres Generales.

Paso a nivel en la intersección de la calle 526 y terraplén de acceso.

Construcción de un cerco de alambre tejido en la estación Garbarini.

Construcción de una zanja cenicera en la estación Pehuajó.

Construcción de una parte de piso en hormigón armado, en el galpón de cargas de la estación Avellaneda.

Modificación y construcción de las vías carboneras en la playa de la estación La Plata.

Ampliación de vías en la playa de alzadores en los Talleres Generales.

Ampliación de la garita Oeste de la estación La Plata.

Vía provisoria para uso de un galpón desarmable.

Ampliación del servicio de luz en la playa de la estación Avellaneda.

Construcción de un cerco en la playa de Almacenes.

Instalación de luz en Carlos Beguerie.

Construcción de un taller y «petit store» para Vía y Obras en La Plata.

Ampliación y modificación de vías en la playa de la estación Avellaneda.

Construcción de una vía en la playa de la estación A. Etcheverry.

Construcción de una vía medialuna en la estación Desvío Atucha.

Construcción de un piso de hormigón de escoria en el galpón tipo desmontable instalado en la estación Avellaneda.

Ampliación de la vivienda para guardahilos en La Plata.

Colocación de malla tejida en los aleros del galpón para cereales en las estaciones Gnecco, F. de Victoria, Roosevelt y Villa Sena.

Construcción de un cuarto para herramientas en el galpón de locomotoras de la estación Nueve de Julio.

Construcción de un desvío al Mercado de Hacienda de la estación Angel Etcheverry.

Reconstrucción del piso del galpón para encomiendas en la estación Miñana.

Traslado del galpón para cereales de la estación F. Olavarría a la estación E. Reynoso.

Ampliación del embarcadero en la estación B. Durañona.

Construcción de piso en hormigón armado en el galpón para cereales de la estación Gnecco.

Construcción del corral en el embarcadero de la estación Monte Chingolo.

Prolongación de la vía tercera en la estación Gobernador Monteverde.

Construcción de piso en hormigón de escoria en el galpón desarmable instalado en la estación Avellaneda.

Construcción de un cerco en madera dura en los corrales para hacienda de la estación Avellaneda.

Construcción de garitas para guardabarreras en la avenida 60 y en la diagonal 74, La Plata.

Construcción de una casa para guardabarrera en el kilómetro 55 + 500 del ramal La Plata - Avellaneda y sobre el mismo ramal en La Plata.

Construcción de una vivienda para el personal de la cuadrilla de Vía y Obras en la estación Ariel; capacidad para 14 hombres.

Construcción de una casa para el 2º Capataz encargado de la zorra a motor en la estación Ariel.

Construcción de un galponcito para la zorra a motor en la estación Gobernador Arias.

Construcción de una casa para el guardabarreras del paso a nivel de la calle San Martín en la estación Gobernador Monteverde.

Construcción de una casa para el guardabarrera del paso a nivel del kilómetro 50 del ramal La Plata - Avellaneda.

Construcción de una vivienda transportable en la estación Azul, destinada al personal de Tracción y Talleres.

Renovación y mejoramiento de la vía en la línea troncal entre La Plata y la estación Berra. Primera parte de los trabajos a hacerse.

Construcción de un galponcito para zorra a motor y depósito de materiales en la estación Ariel.

Construcción de una vivienda para el Capataz de la cuadrilla de Vía y Obras en la estación Velloso.

Construcción de una vivienda para el encargado del galpón de locomotoras en la estación Nueve de Julio.

Instalación de teléfonos internos entre el Mercado de Hacienda de Avellaneda y el galpón de cargas.

Ampliación de la vivienda ocupada por el Capataz de la cuadrilla en la estación Santiago Larre.

Obras nuevas y complementarias autorizadas en el año 1938. — Las obras nuevas y complementarias autorizadas durante el año transcurrido, se enumeran en el cuadro siguiente separándolas según la imputación correspondiente:

Nº de orden	DESIGNACION Y UBICACION DE LAS OBRAS	Presupuestada en pesos
	CON PARTIDA GENERAL DE PRESUPUESTO	
657	Construcción de un paso a nivel en el kilómetro 82 + 281; cruce del camino Brandsen - Monte ..	2.033,78
662	Construcción de un desvío en la playa de la estación Avellaneda, patio número 1	13.517,82
663	Modificación en las vías para cargas en la estación Avellaneda	2.467,22
664	Reparación de la cisterna de la torre de refrigeración para la Usina de los Talleres Generales ..	3.179,32
666	Servicio de agua; conexión del molino y el aljibe en la estación I. Sosa	861,01
669	Construcción de un cerco de alambre tejido en la estación Garbarini	1.671,58

Nº de orden	DESIGNACION Y UBICACION DE LAS OBRAS	Presupuestada en pesos
670	Construcción de una zanja cenicera en la estación Pehuajó	1.087,37
671	Construcción de parte del piso en hormigón armado en el galpón para cargas de la estación Avellaneda	2.663,50
672	Modificación y construcción de las vías carboneras en la playa estación La Plata	21.908,05
674	Ampliación de la garita Oeste en la estación La Plata	766,80
675	Ampliación de vías en playa de alzadores en los Talleres Generales	14.037,91
677	Construcción de vías en el patio afirmado de la estación Avellaneda; servicio para el galpón desarmable allí instalado	4.990,54
678	Ampliación del servicio de luz en la playa de la estación Avellaneda	238,55
679	Depósito para arena y polvo de ladrillo en el servicio de Almacenes	839,43
680	Ampliación del alumbrado en la playa de estación Carlos Beguerie	547,59
681	Colocación de cerco tejido para resguardo en el Departamento de Almacenes	1.863,47
682	Ampliación y modificación de vías en la playa de la estación Avellaneda	17.693,23
683	Construcción de una vía de enlace en la estación Angel Etcheverry	13.854,89
685	Construcción de un cuarto para herramientas en el galpón para locomotoras de la estación Nueve de Julio	1.179,17
686	Apertura de un paso a nivel en el kilómetro 200 + 200 del ramal a Azul	1.477,66
687	Ampliación de la vivienda para guardahilos en la estación La Plata	1.303,03
688	Colocación de malla tejida en los aleros del galpón para cereales en la estación Villa Sena	199,37
689	Idem, ídem, en la estación Gnecco	100,16
690	Idem, ídem, en la estación F. de Victoria	199,16
691	Idem, ídem, en la estación Roosevelt	158,65

Nº de orden	DESIGNACION Y UBICACION DE LAS OBRAS	Presupuestada en pesos
692	Renovación del techo del galpón para locomotoras en la estación Nueve de Julio	8.913,97
693	Reconstrucción del piso del galpón para encomiendas en la estación T. C. Miñana	244,08
694	Construcción de un desvío al Mercado de Hacienda en la estación A. Etcheverry	9.763,69
695	Ampliación del embarcadero en la estación Durañona	662,59
696	Construcción de piso en hormigón de escoria en el galpón desarmable en la estación Avellaneda	1.625,81
697	Construcción de un cerco de madera dura en los corrales para hacienda en la estación Avellaneda	329,39
727	Instalación de teléfonos internos en el Mercado para hacienda de Avellanada y en el galpón para cargas	905,11
729	Construcción de vivienda para el encargado del galpón para locomotoras en la estación Nueve de Julio	519,88
730	Construcción de un galponcito para zorra a motor y depósito para materiales en la estación Ariel ..	1.580,64
731	Ampliación de la vivienda para personal de Vía y Obras en la estación Santiago Larre	440,38
732	Construcción de una vivienda para el Capataz de la cuadrilla de Vía y Obras en la estación Velloso	1.959,43
	CON FONDOS DE LA LEY 4539. (PLAN DE OBRAS PÚBLICAS)	
658	Construcción de un paso a nivel en la calle 31 y 66, La Plata	3.681,46
659	Construcción de un paso a nivel en el kilómetro 24 + 514,25 de la línea troncal	5.482,77
698	Construcción del corral embarcadero de la estación Monte Chingolo	10.732,16
699	Construcción de una vivienda tipo fijo, para el personal de Tráfico de la estación Velloso	4.965,64
700	Construcción de una vivienda tipo fijo para el personal de Tráfico de la estación G. Udaondo ..	4.787,85
701	Ampliación de la vivienda para el Capataz de cuadrilla de Vía y Obras en la estación Loma Verde	2.353.63

Nº de orden	DESIGNACION Y UBICACION DE LAS OBRAS	Presupuestada en pesos
702	Construcción de una vivienda transportable para el personal de Tráfico en la estación P. Gamen ..	4.645,97
703	Idem, ídem, en la estación B. Durañona	4.501,05
704	Idem, ídem, en la estación Velloso	4.497,03
705	Idem, ídem, en estación Goyeneche	4.470,30
706	Idem, ídem, en la estación Roosevelt	4.456,08
707	Idem, ídem, en la estación E. Uballes	4.511,30
708	Idem, ídem, en la estación Blaquier	4.486,78
709	Construcción de una vivienda de tipo fijo en la estación P. Gamen	5.128,30
710	Idem, ídem, en la estación B. Durañona	5.005,08
711	Construcción de una vivienda para el personal de Tracción y Talleres en la estación P. Gamen	3.706,28
712	Ampliación de la vivienda para personal de Tracción y Talleres en la estación B. Durañona	1.419,02
713	Construcción de una vivienda transportable para el personal de Tracción y Talleres en la estación P. Gamen	4.645,97
714	Construcción de una vivienda para el personal de la cuadrilla de Vía y Obras con capacidad para 14 hombres en la estación P. Gamen	7.792,70
715	Construcción de una vivienda para personal de la cuadrilla de Vía y Obras; capacidad para 14 hombres en la estación Garbarini	7.566,05
716	Construcción de una vivienda para el personal de la cuadrilla de Vía y Obras; capacidad 14 hombres en estación T. C. Miñana	7.517,13
717	Construcción de una vivienda de tipo fijo para el Capataz de la cuadrilla de Vía y Obras en la estación P. Gamen	5.128,30
718	Construcción de una vivienda de tipo fijo para el Capataz de la cuadrilla de Vía y Obras en la estación Garbarini	5.001,77
719	Construcción de una vivienda de tipo fijo para el 2º Capataz de la cuadrilla de Vía y Obras en la estación Garbarini	5.001,77
720	Construcción de una vivienda del tipo fijo para el 2º Capataz de la cuadrilla de Vía y Obras en la estación Miñana	4.974,89

Nº de orden	DESIGNACION Y UBICACION DE LAS OBRAS	Presupuestada en pesos
721	Costrucción de una vivienda transportable para el guardahilos de la estación Velloso	4.497,03
722	Construcción de un galpón para la zorra con acoplado para herramientas y materiales en la estación Pedro Gamen	1.656,21
723	Construcción de un galpón para la zorra con acoplado para herramientas y materiales en la estación Garbarini	1.598,16
724	Construcción de un galpón para la zorra con acoplado para herramientas y materiales en la estación T. C. Miñana	1.577,97
725	Obras de ampliación en la estación Reynoso	48.083,04
726	Traslado de un galpón para cereales de la estación F. Olavarría a la estación E. Reynoso	7.443,51
728	Construcción de 23 watercloset tipo transportable para las viviendas del personal	2.873,23
622	Terminación de la instalación del aparato Block Staff entre La Plata y Avellaneda	44.425,27
632	Terminación del edificio de la estación Garbarini	20.913,36
s/n.	Adquisición de 6 galpones metálicos desmontables y 9 tramos ampliatorios con 4 portones	29.971,40
	CON FONDOS DE LA LEY 4406. (PLAN DE TRABAJOS PARA 1936)	
661	Construcción de una pasarela sobre la playa de la estación La Plata	25.344,99
633	Construcción de la vía descendente desde kilómetro 5 +553 a kilómetro 8 + 718 en el ramal a Avellaneda	304.449,61
	POR CUENTA DE TERCEROS	
660	Construcción de un paso a nivel en la calle Madariaga en el ramal a Avellaneda	8.851,71

Obras nuevas y complementarias ejecutadas en el año 1938. — Las obras nuevas y complementarias efectuadas durante el año transcurrido van enumeradas en el cuadro que sigue, agrupándolas según el origen de los fondos con que se atendió a su construcción:

Nº de orden	DESIGNACION Y UBICACION DE LAS OBRAS	Presupuestada en pesos
	CON PARTIDA GENERAL DE PRESUPUESTO	
662	Construcción de un desvío en la playa de la estación Avellaneda en el patio número 1	13.517,82
663	Modificación de las vías para cargas en la estación Avellaneda	2.467,22
666	Servicio de agua. Conexión del molino y el aljibe en la estación I. Sosa	861,01
669	Construcción de un cerco de alambre tejido en la estación Garbarini	1.671,58
670	Construcción de una zanja cenicera en la estación Pehuajó	1.087,37
671	Construcción de parte del piso en hormigón armado en el galpón para cargas en la estación Avellaneda	2.663,50
672	Modificación y construcción de vías en la playa de la estación La Plata (carbonera)	21.908,05
674	Ampliación de la garita Oeste en la estación La Plata	766,80
675	Ampliación de las vías en la playa de alzadores en los Talleres Generales	14.037,91
677	Construcción de una vía en el patio afirmado de la estación Avellaneda, servicio del galpón desarmable	4.990,54
678	Ampliación del servicio de luz en la playa de la estación Avellaneda	238,55
679	Depósito para arena y polvo ladrillo en el servicio de Almacenes	839,43
680	Ampliación del alumbrado en la playa de la estación C. Beguerie	547,59
682	Ampliación y modificación de vías en la playa de la estación Avellaneda	17.693,23
683	Construcción de una vía de enlace en la estación A. Etcheverry	13.854,89
685	Construcción de un cuarto para herramientas y galpón para locomotoras en la estación Nueve de Julio	1.179,17
687	Ampliación de la vivienda para guardahilos en la estación La Plata	1.303,03

Nº de orden	DESIGNACION Y UBICACION DE LAS OBRAS	Presupuestada en pesos
693	Reconstrucción del piso del galpón para encomiendas en la estación T. C. Miñana	244,08
694	Construcción del desvío al Mercado de Hacienda en la estación A. Etcheverry	9.763,69
695	Ampliación del embarcadero de la estación Durañona	662,59
696	Construcción de piso en hormigón de escoria en el galpón desarmable instalado en la estación Avellaneda	1.625,81
697	Construcción del cerco en madera dura en los corrales para hacienda en la estación Avellaneda	329,39
727	Instalación de teléfonos internos en el Mercado de Hacienda de Avellaneda y en el galpón para cargas	905,11
730	Construcción de un galponcito para zorra y depósito de materiales en la estación Ariel	1.580,64
732	Construcción de vivienda para el Capataz de la cuadrilla de Vía y Obras en la estación Velloso ..	1.959,43
	CON CARGO A LA LEY 4539	
658	Construcción de un paso a nivel en la calle 31 y 66, La Plata	3.681,46
699	Construcción de una vivienda de tipo fijo para personal de Tráfico en la estación Velloso	4.965,64
700	Construcción de una vivienda de tipo fijo para personal de Tráfico en estación Udaondo	4.787,85
701	Ampliación de la vivienda para el Capataz de cuadrilla de Vía y Obras en la estación Loma Verde	2.353,63
	CON CARGO A LA LEY 4406	
661	Construcción de una pasarela a través de la playa de la estación La Plata	25.344,99
	A CUENTA DE TERCEROS	
660	Construcción de un paso a nivel en la calle Madariaga en el ramal a Avellaneda	8.851,71

III. Trabajos de conservación:

Información general relativa a obras nuevas y complementarias.— Los trabajos de conservación se han desarrollado durante el año, en forma eficiente, intensificándose especialmente los relacionados con el cuidado de la vía, a fin de mejorar su estado para la regular circulación de los trenes.

Con tal objeto se ha procedido a la renovación de durmientes, rieles, eclisas, bulones y tirafondos, así como también de corazones de cambio, por cuanto dado el largo tiempo en que el material de vía se encuentra en uso (26 años), su estado en algunos tramos es muy deficiente.

Por otra parte, a fin de reforzar aquellos puntos en que la vía se encuentra en malas condiciones, se ha colocado piedra, alcanzando la colocada en el año a 7.937 toneladas.

Sobre las demás instalaciones fijas, obras de arte, edificios, galpones, alambrados, mesas giratorias, zanjas ceniceras, galpones de locomotoras, telégrafo, señales, básculas, etcétera, se ha prestado una constante atención tanto para su conservación como para su funcionamiento.

Además el Departamento de Vía y Obras ha tenido a su cargo la ejecución de numerosas obras nuevas y complementarias, las que se han llevado a la práctica por administración, con personal propio, habiéndose tomado sólo una parte en carácter transitorio.

En planilla por separado se detallan las construcciones realizadas así como el costo de las mismas.

Las obras de referencia han sido encaradas, sea con recursos del Presupuesto ordinario, sea con fondos asignados por las leyes números 4406 y 4539, según se especifica en las planillas.

Entre los estudios y proyectos preparados, cabe destacar por su importancia y por la urgencia con que es reclamada su ejecución, el que se refiere a la renovación y mejoramiento de la vía entre La Plata y la estación F. A. Berra, habiéndose escogido entre varias soluciones aquella que mejor contribuirá a restablecer la estructura y condiciones de ese tramo de la línea troncal.

A fin de mejorar las viviendas del personal de cuadrilla en la línea, las que en su mayoría carecen de comodidades, se han construído y están en ejecución las siguientes: en la estación P. Gamen, una vivienda para 14 peones y una para el Capataz; en la estación Garbarini, una vivienda para 14 peones, una vivienda para el Capataz y otra para el 2º Capataz; en la estación T. C. Miñana, una vivienda para 14 peones y una para el 2º Capataz.

Además se están construyendo las siguientes viviendas para el personal de Tráfico y Tracción y Talleres.

Para el primero de los Departamentos nombrados, una vivienda tipo fijo, en cada una de las estaciones: Velloso, Udaondo, Pedro Gamen y B. Durañona; una vivienda transportable en cada una de las estaciones: P. Gamen, B. Durañona, Velloso, Goyeneche, Roosevelt, E. Uballes y J. Blaquier.

Para Tracción y Talleres, una vivienda fija y otra transportable en P. Gamen y la ampliación de la vivienda existente en P. Gamen.

Igualmente con el fin de mejorar las viviendas (vagones) del personal ambulante en la línea, se las ha sometido a reparaciones y modificaciones para hacerlas más habitables.

A efectos de una mejor conservación de las zorras a motor y de las herramientas y útiles de trabajo, se construyeron galponcitos en las estaciones Ariel, P. Gamen, Garbarini y Miñana, en las que se carecía de local apropiado para guardar esos elementos.

El servicio de agua en las estaciones ha sido objeto de una preferente atención para lograr su conveniente regularización, habiéndose cambiado por nuevas, las máquinas de los molinos de las estaciones Tronconi, Etcheverry, Polvaredas, G. Obligado y Las Juanitas.

Vía. — En general la vía ha sido mantenida en buen estado, intensificándose los trabajos relativos a su conservación.

Especialmente en aquellos puntos en que por la mala calidad de la tierra de los terraplenes y del mismo terreno, con más frecuencia se producen golpes, se ha efectuado colocación de pedregullo en las juntas.

Esta tarea ha sido realizada principalmente en el tramo de la línea troncal desde La Plata a la estación F. A. Berra. En dicho tramo se han colocado 7.937 toneladas de piedra, material que fué provisto durante el año por la Dirección de Vialidad de la Provincia, desde Sierra Chica.

Los demás trabajos relacionados con el cuidado de la vía han sido también objeto de una constante atención, procediéndose a la renovación de durmientes, rieles, eclisas, bulones y tirafondos, así como también aquellos corazones de cambio que por el mucho tiempo que llevan en uso (26 años) presentaban un desgaste muy pronunciado.

El desarrollo de los trabajos en la forma realizada, ha permitido la regular circulación de los trenes a las velocidades establecidas en los horarios, sin producirse inconveniente alguno.

Los gastos originados durante el año transcurrido, para la atención de este rubro, comparados con los del año anterior, han sido superiores como resulta del siguiente detalle:

Año	Mano de obra	Materiales	Totales
1937	357.173,20	58.104,10	415.277,30
1938	386.068,57	62.171,63	448.240,20

Balasto. — Como se enuncia en el renglón anterior, se ha colocado balasto de piedra en el tramo comprendido entre La Plata y F. A. Berra en las juntas, efectuándose también levantes en los puntos en que los terraplenes, debido al asentamiento sufrido y mala calidad de la tierra, frecuentemente son dañados por las lluvias.

En esta tarea fueron empleadas 7.937 toneladas de piedra, habiéndose invertido en la mano de obra para su colocación la cantidad de pesos 5.784,02 moneda nacional contra pesos 9.902,28 moneda nacional que se gastaron en el año 1937.

Obras de arte. — La cuadrilla especializada en los trabajos de conservación de los puentes (reparaciones y pintura) ha continuado desempeñando esa tarea de acuerdo al plan fijado al efecto, bajo la dirección y vigilancia de personal técnico.

Los gastos insumidos en este rubro en los años 1937 y 1938, fueron como se detallan:

Año	Mano de obra	Materiales	Gastos generales	Totales
1937 ...	12.419,24	3.776,19	6.184,27	22.379,70
1938 ...	9.225,78	2.557,28	4.029,46	15.812,52

Edificios, estaciones, etc. — Las reparaciones tendientes a la buena conservación de los edificios propiamente dichos, galpones en general, viviendas, corrales, embarcaderos, cercos, barreras, alambrados, servicio de agua, etcétera, se han realizado con amplitud y en mayor escala que en el año anterior.

En lo que respecta al servicio de agua y para obtener resultados eficientes de acuerdo a las necesidades, se han reemplazado con nuevas máquinas los correspondientes a los molinos de las estaciones Tronconi, Etcheverry, Polvaredas, G. Obligado y Las Juanitas, por cuanto las existentes por su desgaste, dado el mucho tiempo en uso, no admitían reparaciones que aseguraran su buen funcionamiento para poder proveer el consumo que requieren las citadas estaciones.

Los trabajos llevados a cabo en este capítulo, han requerido la intervención de operarios de carpintería, herrería, albañilería, pin-

tores, bomberos, electricistas, alambradores, etc., habiendo sido su costo superior comparado con los del año 1937, como lo establece el siguiente cuadro:

Año	Mano de obra	Materiales	Gastos generales	Totales
1937 ...	998,08	661,46	577,36	2.236,90
1938 ...	1.454,84	171,57	1.356,66	2.983,07

Telégrafo. — Esta Sección tiene a su cargo la atención y cuidado de las instalaciones telegráficas, aparato control de trenes, aparatos Block Staff, aparatos telefónicos e instalaciones eléctricas en toda la línea.

Los trabajos desarrollados durante el año han sido eficientes y han permitido que los servicios se cumplieran con regularidad.

El personal de la misma ha intervenido en los siguientes arreglos: contactos en líneas telegráficas, 89; tierras, 88; variaciones, 25; aislaciones, 30; arreglo y cambio de aparatos telegráficos, 35; arreglo de aparatos telefónicos, 65; arreglo de aparatos control trenes, 8; arreglo de luz eléctrica en las estaciones, 60; cambio de postes, 25; arreglo de campanillas de líneas y de alarma, 19; reparación de líneas telegráficas y telefónicas, 22; arreglo de aparatos Staff, 11; cambios de crucetas, 9; alimentaciones de baterías telegráficas, 213; revisaciones de baterías, 12; renovaciones de baterías telegráficas, 14; lavado de baterías telegráficas 16; y reparaciones parciales de baterías telegráficas, 7.

Los gastos originados han sido superiores al año 1937, como se establece por el siguiente detalle y ello se debe a la mayor extensión de las líneas y amplitud de las instalaciones que deben ser atendidas con motivo de la instalación del tren control y Block Staff:

Año	Mano de obra	Materiales	Gastos generales	Totales
1937 ...	21.735,18	12.325,41	5.251,02	39.311,61
1938 ...	22.468,28	17.503,60	4.966,06	44.937,94

Señales. — Los trabajos relacionados con la conservación y buen funcionamiento de las instalaciones cuyo cuidado está a cargo de esta Sección se han llevado a cabo satisfactoriamente.

Además de la revisación periódica que se realiza en las instalaciones, se han efectuado los siguientes trabajos: arreglo de brazos de

barrera por rotura, 6; arreglo de barras detectores, 2; arreglo de palancas de plataforma, 4; colocación de vidrios de señal, 27; arreglo de cables de barreras, 6; reparaciones de faroles de cambio, 34; y arreglo de candilejas, 55.

Los gastos originados por este concepto fueron:

Año	Mano de obra	Materiales	Gastos generales	Totales
1937 ...	14.837,35	1.340,41	1.252,35	17.430,11
1938 ...	9.302,14	3.281,67	1.480,21	14.064,02

Utiles de trabajo y plantel y equipo. — Los elementos de útiles de trabajo para el personal de cuadrillas —operarios ambulantes—, telégrafo y señales, han sido objeto de las reparaciones necesarias.

Además han sido renovados todos aquellos útiles cuyo estado de desgaste no admitía nuevos arreglos.

En cuanto al plantel y equipo se han incorporado nuevos elementos que eran imprescindibles para la atención de las exigencias del servicio.

Los gastos originados se distribuyen en el siguiente orden:

Año	Mano de obra	Materiales	Gastos generales	Totales
1937 ...	8.264,38	16.991,12	2.448,21	27.703,71
1938 ...	13.440,05	23.289,97	3.602,88	40.332,90

TRACCION Y TALLERES

I. Información general:

Este Departamento ha trabajado provechosamente durante el año trascurrido. Los servicios de tracción se han cumplido regularmente, poniendo de manifiesto en sus variados aspectos una buena organización y una atención siempre vigilante. Los Talleres se han desenvuelto con buenos rendimientos, aumentando su eficacia con los nuevos elementos mecánicos incorporados y las disposiciones de trabajo en vigor.

Como en el año precedente, este Departamento ha estado bajo la dirección de los ingenieros Mario S. Carri y Enrique Garat, Jefe y Segundo Jefe, respectivamente, que con su idoneidad y dedicación han obtenido aquel resultado, al par que se ven favorecidos por el respeto y colaboración del numeroso personal a sus órdenes.

Corresponde destacar al propio tiempo que la constante solicitación de los jefes, por el buen servicio y un mayor rendimiento del personal, que éste, tanto el administrativo, como el de inspección y vigilancia; el de tracción, como el de talleres, han respondido a aquella preocupación, con una decidida colaboración que se aprecia en todos los órdenes de sus actividades.

En la reseña que va a continuación se podrá apreciar en sus detalles, la importancia de la labor cumplida; las conquistas de orden material alcanzadas y las mejoras otorgadas al personal: de organización y justo aumento de remuneración, en lo que respecta al de dirección y vigilancia; y, de correcta aplicación de sus escalafones para los obreros en general.

Talleres, material rodante y reparado. — En el cuadro siguiente se encontrarán los datos numéricos correspondientes a las unidades del material rodante reparado en los años 1936, 1937 y 1938:

REPARACIONES		Generales	Parciales	De emerg	Totales
Locomotoras	1936	16	6	18	40
	1937	10	9	14	33
	1938	8	19	5	32
Automotrices	1936	—	3	4	7
	1937	—	3	3	6
	1938	2	1	5	8
Coches	1936	4	33	20	57
	1937	1	42	18	61
	1938	1	40	16	57
Furgones	1936	2	5	7	14
	1937	1	7	10	18
	1938	1	11	5	17
Vagones	1936	27	271	—	298
	1937	34	262	—	296
	1938	36	230	—	266

En 1938 con recursos autorizados por la Ley 3876 se han podido efectuar además las siguientes reparaciones de vagones: generales, 53; parciales, 41; reconstrucciones, 2 y conversiones, 12; en total, 108 unidades.

Reparados en Tráfico	1936	1.684	vehículos
	1937	1.644	»
	1938	1.684	»

Este resumen del material rodante reparado, muestra que en locomotoras se han efectuado dos reparaciones generales menos que el año anterior; pero esto se debe a la preferencia que se ha dado a las reparaciones parciales con prueba hidráulica de la caldera, a efectos de abreviar la puesta en servicio de locomotoras con certificado vencido.

Estas últimas reparaciones han sido once durante el año, que sumadas a ocho reparaciones parciales normales, elevan a 19 el total, en contra de nueve del año anterior. Las reparaciones de emergencia hechas en los talleres generales son menores que en años anteriores porque ahora se efectúan en mayor número en los galpones de la línea.

En el rubro automotrices, se han efectuado dos reparaciones generales y una parcial, no pudiéndose establecer comparaciones por cuanto se trata de material nuevo que el año anterior requirió solamente reparaciones parciales en tres de las cuatro unidades con que se cuenta. Las reparaciones de emergencia fueron cinco contra tres.

En las reparaciones generales de coches y furgones F no hubo diferencia con respecto al año anterior y en las parciales se produjo un pequeño aumento de dos unidades.

Las reparaciones generales de vagones en 1938, comprendieron a 94 vehículos, incluídos los que se repararon con cargo a la Ley 3876. Las reparaciones parciales alcanzaron a 312, incluyendo igualmente las que se efectuaron con fondos de la Ley 3876. Las diferencias en más en favor de 1938, fueron de 60 reparaciones generales y de 50 parciales.

Costo del personal. — El personal administrativo del Departamento constó de 43 empleados, cuya remuneración anual por presupuesto, importaba pesos 121.560 moneda nacional, con un promedio de pesos 235,50 moneda nacional mensuales. Lo realmente gastado, aumentado de los viáticos y valor locativo fueron pesos 125.414,08 moneda nacional, con un promedio de pesos 243,05 moneda nacional mensuales. En 1937 se computaron 61 empleados administrativos con un promedio por presupuesto de pesos 252,20 moneda nacional y con un gasto efectivo agregando viáticos y valor locativo de pesos 192.394,37 moneda nacional, con un promedio mensual de pesos 262,83 moneda nacional, pero se incluían bajo la denominación de empleados administrativos a 17, entre inspectores, contramaestres y capataces, con un promedio de 323,52 mensuales, que en 1938 han sido excluídos de dicha clasificación por no serles aplicable en razón de sus funciones y con ellos se ha formado un grupo de personal de inspección y vigilancia con su propio escalafón.

El personal de inspección y vigilancia a que se ha hecho alusión, más el que venía figurando en tal carácter, hace un total de 47 empleados, cuyos sueldos agregados los viáticos, valor locativo, horas extras, etcétera, ha insumido en el año pesos 164.991,10 moneda nacional, con un promedio de pesos 351,04 moneda nacional mensuales.

En los Talleres trabajaron 417 hombres, cuyos jornales sumaron pesos 747.706,65 moneda nacional, con un promedio mensual para cada uno de pesos 148,62 moneda nacional. En 1937 el total de hombres fué de 389, con un gasto de pesos 709.961,86 moneda nacional.

Las horas trabajadas por el personal se clasifican así:

	1936	1937	1938
Oficiales	590.944	688.926	710.607
Peones	250.928	177.208	252.125
Totales	841.872	866.134	962.732

El valor medio de la hora de trabajo fué de 77 centavos en 1938 y de 82 centavos en 1937.

El aumento de horas que se observa, tanto en los oficiales como en los peones, se debe al personal especial tomado con cargo a la Ley 3876 para la reparación extraordinaria de vagones. La mayor proporción corresponde a los peones, por ser éstos los que se aumentaron en mayor cantidad, debido a la naturaleza del trabajo, lo que explica también la diferencia en menos para 1938 del valor medio de la hora de trabajo.

Las horas extras, viáticos y licencia anual, han insumido:

	1936 $ m/n	1937 $ m/n	1938 $ m/n
Horas extras	3.059,22	4.241,87	3.774,15
Viáticos	833,80	1.835,15	2.424,60
Licencia anual	13.305,24	14.686,56	24.829,22

No obstante las restricciones impuestas por los aumentos registrados en años anteriores, se ve en el cuadro que antecede que sólo ha podido disminuir en algo el gasto por horas extras. Los aumentos en los viáticos han sido motivados por la necesidad de destacar personal en la línea para la reforma y ampliación del servicio de agua

en diversas estaciones. El aumento de lo invertido en licencia anual, se debe a la mayor duración acordada por el Poder Ejecutivo.

Los gastos de superintendencia en los Talleres fueron como sigue:

	1936 $ m/n	1937 $ m/n	1938 $ m/n
Sueldos	64.247,13	81.899,47	106.378,37
Materiales	3.720,55	3.560,57	4.803,77
Gastos generales	3.870,01	4.102,76	5.411,51

Los aumentos que resultan de la comparación en las inversiones en la superintendencia de Talleres, se debe a los aumentos de sueldos que se hizo en el Presupuesto y la creación de algunos puestos indispensables para la mejor atención y distribución del trabajo. En los gastos generales también se ha producido un aumento como consecuencia principalmente de la ampliación de funciones en este concepto.

En máquinas fijas y máquinas, útiles y herramientas, los gastos tuvieron la importancia que a continuación se indica:

	1936 $ m/n	1937 $ m/n	1938 $ m/n
Máquinas fijas - locomóviles			
Mano de obra	18.223,86	18.123,—	16.666,33
Materiales	4.760,57	13.245,42	5.388,62
Máquinas, útiles y herramientas			
Mano de obra	13.226,05	17.527,72	16.964,20
Materiales	22.048,11	9.510,90	14.088,08

Se ha registrado como puede verse, una reducción apreciable en los gastos por mano de obra y materiales, salvo en lo que respecta a materiales en las máquinas, útiles y herramientos, aumento motivado por renovación y mayor gasto de conservación.

Los gastos generales de talleres, tanto para locomotoras, como para coches motores, coches y vagones alcanzaron los siguientes valores en los tres últimos años:

	1936 $ m/n	1937 $ m/n	1938 $ m/n
Mano de obra	90.082,44	100.481,55	74.599,96
Materiales	55.665,81	55.610,41	57.722,80
Varios	7,14	12,86	442,63

En mano de obra la inversión ha sido sensiblemente menor que el año anterior. En materiales el aumento se debe a mayor consumo de materiales de limpieza y además ha sido afectado por ajuste de mermas y fallas en la existencia de carbón para locomotoras de maniobras y otros servicios de taller.

La reparación de material rodante importó las siguientes sumas, comparadas con los dos años inmediatos anteriores.

	1936 $ m/n	1937 $ m/n	1938 $ m/n
Locomotoras:			
Mano de obra (B. 2. a.)	162.036,80	170.214,79	154.947,59
Materiales (B. 2. b.)	118.699,16	69.945,92	95.969,73
Automotrices:			
Mano de obra (B. M. 2. a.) ..	5.940,62	8.447,76	9.646,33
Materiales (B. M. 2. b.) ...	1.579,27	12.890,33	3.176,51
Coches:			
Mano de obra (C. 2. a.)	84.688,41	79.056,25	75.653,16
Materiales (C. 2. b.)	43.926,93	38.143,68	37.790,35
Vagones:			
Mano de obra (D. 2. a.) ...	81.479,96	86.737,57	76.628,53
Materiales (D. 2. b.)	50.528,83	84.296,12	72.841,84

Los gastos generales en cada rubro carecen de importancia para ser consignados. Se puede notar disminución en mano de obra en el rubro locomotoras, no obstante que las unidades reparadas han sido casi las mismas que el año anterior. En la reparación de automotrices hubo un pequeño aumento en la mano de obra; pero en materiales se registró una reducción importante debido en su mayor parte, a un motor de tracción de repuesto utilizado en el año anterior. En reparación de coches se registró una reducción en los dos rubros, mano de obra y materiales, concordante con el menor número de unidades reparadas. Lo mismo ocurre con respecto a los vagones.

Los accidentes al personal que en 1936 importaron pesos 1.040,51 moneda nacional y en 1937 alcanzaron a pesos 2.427,97 moneda nacional, bajaron este año a pesos 2.060,79 moneda nacional.

En obras nuevas y complementarias y en fabricaciones, los gastos se produjeron en la forma que acusa el cuadro siguiente:

	1936 $ m/n	1937 $ m/n	1938 $ m/n
Obras nuevas y complementarias:			
Mano de obra	11.918,13	15.247,18	55.310,49
Materiales	20.392,80	15.928,32	53.782,40
Fabricaciones:			
Mano de obra	111.565,46	99.945,02	128.968,86
Materiales	90.844,91	125.270,72	141.572,39

Los aumentos que se han producido en mano de obra y materiales en el rubro obras nuevas y complementarias, se deben en primer lugar a la reparación y conversión de vagones autorizada por Ley 3876, con la grúa de la playa de vagones (instalación) y en segundo término a diversos trabajos que se han intensificado durante el período fenecido, como son: la ampliación de las oficinas para capataces, cuartos para herramientas, modernización de las instalaciones de servicio de agua, modificación de bogies de furgones y vagones viviendas y el depósito para modelos. Los aumentos en el rubro fabricaciones, se han producido por la ampliación del «stock» de repuestos para material rodante y varios trabajos por cuenta de Almacenes.

Los gastos Departamentales han importado, sumando mano de obra y materiales, para la Administración, pesos 5.927,51 moneda nacional; para Tráfico, pesos 12.766,87 moneda nacional; para Contaduría, pesos 4.231,08 moneda nacional; para Vía y Obras, pesos 27.903,58 moneda nacional; para Tracción, pesos 44.978,52 moneda nacional y para Almacenes, pesos 28.984,75 moneda nacional. Estas cantidades son inferiores a las del período anterior, observándose reducciones y equilibrio de gastos que demuestran parsimonia e interés en reducirlos.

Tracción. — En 1936 fueron estopados mil vehículos y revisados 209, en 1937 se estoparon 925 y revisaron 518; en 1938 los estopados alcanzaron a 1.010 y los revisados 668. Se puede observar que ha habido un aumento apreciable en el trabajo realizado, como consecuencia directa de la mayor atención prestada a este servicio. El número de calentamientos y ejes rayados ha disminuído en un sesenta por ciento en los primeros y más en los segundos. En 1937 se registraron 112 calentamientos y 55 ejes rayados y en 1938, 46 y 19, respectivamente.

En el cuadro siguiente se anota, el kilometraje recorrido por las locomotoras, el carbón consumido en total y el promedio kilométrico.

Años	Kilometraje km.	Carbón consumido toneladas	Consumo en kg. por km.
1936	2.074.867	22.856,0	11,400
1937	2.125.983	22.251,7	10,823
1938	2.188.042	23.591,3	11,180

El promedio se ha elevado ligeramente, pero ello se debe principalmente a ciertas irregularidades que han sido salvadas una vez observadas, por lo que no han de repetirse; con todo, el consumo fué inferior al año 1936.

Por lo que respecta al consumo de petróleo en locomotoras, en 1936 con un kilometraje de 49.315 kilómetros se consumieron 508 toneladas, con un promedio de 10,316 kg./km., en 1937, con 48.605 kilómetros recorridos, se consumieron 402 toneladas, y el promedio bajó a 8,280 kg./km.; en 1938 el kilometraje se elevó a 59.653, el consumo a 530 toneladas y el consumo medio a 8,890 kg./km. El consumo ha aumentado ligeramente en su promedio, por irregularidades que aun afectan ese servicio; no obstante, debe hacerse notar que una serie de viajes controlados, efectuados con locomotoras de la serie D, han hecho bajar el promedio de 13,406 a 9,509 kilogramos por kilómetro. En la serie F, el promedio subió; pero ello debe atribuirse a la irregularidad del servicio de maniobras.

El consumo de aceite ha sido como sigue:

	1936	1937	1938
Kilometraje	2.074.867	2.125.983	2.188.042
Aceite de cilindro:			
Consumo en kg.	8.616	8.881	9.120
Promedio kg./km.	0,0041	0,0042	0,0042
Aceite de máquina:			
Consumo en kg.	19.437	18.738	18.423
Promedio kg./km.	0,0094	0,0088	0,0084

En el primero, el consumo ha sido idéntico, en el segundo hubo una reducción de casi el cinco por ciento.

El consumo de combustible y lubricante en el servicio de las cuatro automotrices, ha sido como sigue:

	1936	1937	1938
Kilometraje recorrido	409.283	395.488	366.108
Fuel-oil Diesel:			
Kg. consumidos	147.365	141.493	125.202
Promedio kg./km.	0,360	0,358	0,342
Aceite indusmovile:			
Kg. consumidos	2.369	3.775	3.855
Promedio kg./km.	0,0057	0,0095	0,0105

El recorrido ha sido menor que en el año anterior y el consumo unitario de combustible ha disminuído; en el consumo de aceite ha habido aumento y ello se debe al desgaste del material.

El consumo de combustible y lubricantes comparado con el de 1937, ha sido como se indica en el cuadro siguiente:

Materiales	Año 1937		Año 1938	
	Kg.	Importe	Kg.	Importe
Carbón	22.585.475	716.057,02	23.826.145	738.739,82
Fuel-oil para quemadores	402.450	14.569,67	529.960	23.845,35
Leña sauce	243.210	6.279,84	258.800	5.183,58
Leña tamarisco	—	—	7.920	145,73
Desincrustante	11.016	11.164,13	12.335	11.843,02
Aceite de máquina	19.887	6.761,35	19.395	6.470,73
Aceite cilindros	9.912	4.856,53	10.200	6.099,27
Aceite Colza	5.242	2.981,43	5.659	3.004,19
Aceite motormovil	165	99,56	206	133,36
Aceite aeromovil	—	—	30	30,90
Estopa de color	8.464	3.715,91	8.951	4.264,75
Grasa Hot-Box negra	146	126,79	105	62,65
Grasa animal	342	184,63	362	196,39
Grasa Rodcup	87	67,29	113	85,30
Grasa const. amarilla	151	40,85	119	44,70
Grasa turbina	58	30,99	47	15,85
Kerosene	4.079	756,75	4.678	999,39
Nafta	129	32,35	129	36,98
Aceite ejes	37	9,63	29	8,49
Aceite Indusmovil	3.630	1.878,86	3.855	2.098,18
Aceite para engranajes	82	49,20	51	30,90
Fuel-oil Diesel	141	8.612,61	133	9.260,38
Grasa S. K. F. número 28	61	140,30	45	92,58
		778.844,18		811.629,49

El mayor gasto se relaciona con el mayor kilometraje recorrido.

El kilometraje recorrido por las locomotoras fué de 2.188.042 kilómetros, así descompuesto: trenes de pasajeros 444.319 km.; mixtos, 235.485 km.; carga, 521.395 km.; hacienda, 11.854 km., auxilio, 1.014 km.; material y balasto, 3.580 km.; locomotora liviana, 47.620 km. y maniobras, 822.775 kilómetros.

El personal de Tracción ha exigido el gasto que se consigna en el siguiente cuadro comparativo, con lo que se gastó por iguales conceptos en 1936 y 1937.

	1936 $ m/n	1937 $ m/n	1938 $ m/n
Sueldos	753.433,56	802.928,18	845.045,43
Extras	6.040,70	4.355,85	4.303,96
Viáticos	53.540,—	52.949,30	53.644,10
Bonificaciones	12.653,72	12.905,28	13.124,93
Transferencias	1.150,—	625,—	800,—
Valor locativo	1.440,—	1.440,—	1.380,—
Total	828.257,98	875.203,61	918.298,42

Plan de trabajos. — Las actividades inmediatas de este Departamento, cumplidas sus tareas normales, debieran dirigirse a la realización del siguiente plan de trabajos.

Transformación de locomotoras para quemar petróleo y tanques para el almacenamiento de este combustible. Como consecuencia del tráfico que se originará será necesario encarar la adquisición o construcción de tanques para el transporte de fuel-oil, teniendo en cuenta también el tráfico público.

Otro punto de conexión con el anterior, que deberá encararse en vista del buen resultado que se obtiene, es el de la habilitación de locomotoras tipo H, con combustible líquido para el servicio de velocidad y larga distancia que deberá estudiarse con todos los problemas anexos.

Una sección del taller destinada exclusivamente a la reparación y conservación de los coches motores es también una necesidad indispensable, dotada de rectificadoras de alta precisión, aparatos de contralor, instalación de remetalado de cojinetes de motores, a fin de asegurar su buen servicio y duración.

También con fines de mejor servicio y economía, es necesaria una instalación purificadora de combustibles y aceites lubricantes de la usina eléctrica y automotrices.

Otra tarea que requiere una solución a corto plazo reclamada por el servicio, es la construcción de jaulas de dos pisos sobre platafor-

mas existentes, en cuyo estudio se consideraría la variante de construcción de esqueleto metálico.

En los vagones cubiertos sería conveniente el reemplazo de los costados y frentes de madera por metálicos, con lo que se lograría considerable aumento en su duración y economía de conservación, a la vez que reduciría su peso.

Con los mismos fines que en el caso anterior en cuanto a duración y costo de conservación sería conveniente en los vagones plataformas el cambio del piso de madera por chapas de hierro.

El buen éxito obtenido en la conservación de vagones altobordes metálicos hace recomendable la conversión de los restantes de la serie, pero simplificando aun más, la construcción.

La construcción de un vagón de contralor de básculas completamente metálico y con carga de bloques de hormigón, es indispensable para el correcto servicio de aquellos implementos. Deberá estudiarse con la mayor escrupulosidad en todos los detalles para la estabilidad más exacta posible de su peso.

El servicio de trenes de carga demanda el aumento de veinte furgones de dos ejes, asunto ya autorizado que será necesario llevar a la práctica a la brevedad posible.

La transformación de un coche para servicio oficial es también un problema que requiere breve solución.

La construcción de viviendas para el servicio de Vía y Obras, sobre plataformas tipo Compañía General, demanda también una solución a fin de restituir al servicio, un apreciable número de vagones cubiertos.

El servicio más eficiente de las automotrices reclama la adquisición o construcción de acoplados adecuados.

El éxito logrado en el servicio de los coches antes citados, exige también justa preocupación para lograr un aumento de unidades similares.

Teniendo en cuenta el mal estado del auto-vía número 4 por el largo servicio prestado, será indispensable la adquisición de uno que lo reemplace para el servicio de Administración.

Quedan además una serie de mejoras que por falta de fondos no ha sido posible considerar hasta ahora; ellas son: calefacción de coches, alumbrado eléctrico de locomotoras, transporte de energía eléctrica de Talleres a Estación La Plata, adopción de baterías alcalinas para alumbrado de coches, reparación y transformación de locomotoras serie C.

II. Trabajos e instalaciones especiales:

Por lo que respecta a algunos trabajos e instalaciones especiales, se ha considerado de conveniencia una referencia más circunstanciada. En los capítulos siguientes se encontrará con algún detalle, la información de cada uno de los trabajos o instalaciones especiales que por su importancia o índole particular, merecían una consideración más extensa.

Instalaciones del servicio de agua. — Continuando el plan de modernización, iniciado el año anterior, de las instalaciones del servicio de agua destinadas a proveer las locomotoras, fué librada al servicio en el transcurso del año 1938, la de la estación Blas Durañona.

El objeto fundamental del cambio y modernización, consiste en reemplazar el antiguo sistema de calderas y bombas de vapor, que demandaban un gasto elevado para su mantenimiento, especialmente en combustible y mano de obra, por el tipo de bomba múltiple de tres cilindros, con sus émbolos movidos por un cigüeñal, siendo suministrada la energía por un motor Diesel de 5 H. P.

Se ha tenido muy en cuenta al proyectar y ejecutar estas nuevas instalaciones, su «unificación», de modo que los cilindros y bombas de todas las instalaciones sean de las mismas dimensiones y características, variando únicamente la forma de la parte motriz las cuales se han reducido a dos tipos; en uno de ellos se utiliza la energía eléctrica, correspondiendo a los lugares donde puede contarse con el suministro de la misma por las usinas locales y en el otro tipo se utiliza el motor Diesel.

La instalación de Blas Durañona pertenece al tipo de instalación con motor Diesel y ha sido ejecutado en un todo de acuerdo a lo proyectado, eliminándose la caldera y la bomba de vapor.

Hasta la fecha se cuenta con tres instalaciones standarizadas, dos con motor Diesel y una con motor eléctrico, además de otras dos que prácticamente se encontraban ya en servicio, siendo las primeras, las de Loma Verde, Mira Pampa y Blas Durañona y las segundas las de Azul y Olavarría.

Los resultados obtenidos, han sobrepasado los cálculos previstos en cuanto a rendimiento técnico y económico, muy especialmente si se comparan con las antiguas instalaciones de Mira Pampa y Blas Durañona.

En efecto, de los resultados obtenidos en el transcurso del año 1938 en la instalación de Mira Pampa se ha observado lo siguiente:

a) Supresión del personal que se dedicaba a poner en servicio la caldera de la antigua instalación, lo que importó una econo-

mía de pesos 1.800 moneda nacional aproximadamente. Actualmente el propio encargado o capataz de turno con sólo distraer unos treinta minutos diarios de su labor normal, pone en marcha la instalación, engrase, etcétera, lo que equivale a un seis por ciento del gasto anterior;

b) Menor tiempo de funcionamiento de la instalación, debido al aumento de rendimiento total, es decir, que con la misma potencia instalada, se tiene actualmente un mayor caudal de agua, lo cual influye también favorablemente en lo expresado en el párrafo *a)*;

c) Los gastos por combustible, aceite, estopa y otros materiales alcanzaban en la antigua instalación, la suma promedio de pesos 1.012 moneda nacional por año, y con la habilitación del nuevo tipo, este gasto fué reducido a la cantidad de pesos 114,74 moneda nacional;

d) Los gastos motivados por reparaciones y conservación en la antigua instalación, los estimaremos en la suma de pesos 150 moneda nacional anuales, habiéndose gastado con el mismo objeto en el nuevo tipo durante el año 1938, la suma de pesos 390,28 moneda nacional. Este último valor en realidad será reducido en lo sucesivo en un sesenta por ciento aproximadamente, pues no debe olvidarse que este gasto ha sido motivado en gran parte por la estadía del personal de Talleres para instruir al personal de Galpón, y por las medidas de precaución tomadas como consecuencia de la vigilancia y estudio a que fuera sometido el motor Diesel para establecer las normas e instrucciones de servicio para el futuro.

Resumiendo, la economía obtenida en el servicio de explotación del servicio de agua con las nuevas instalaciones en el Galpón de Locomotoras de Mira Pampa durante el año 1938 ha sido de pesos 2.350 moneda nacional aproximadamente, lo que representa un menor gasto del setenta y nueve por ciento.

En cuanto a la instalación de Blas Durañona, no obstante haber sido puesta en servicio a mediados del año 1938, se ha tenido ya oportunidad de determinar las siguientes disminuciones de los gastos.

a) Teniendo en cuenta que la instalación antigua estaba a cargo del revisador de vehículos destacado en esta estación, el cual debía abandonar sus tareas habituales en cada ocasión, que debía poner en funcionamiento la caldera y bomba, lo cual representaba en forma aproximada un sesenta por ciento de su tiempo y que la instalación actual le demanda únicamente un seis por ciento del mismo tiempo; podemos asegurar que

se obtiene de la mano de obra empleada una economía de pesos 1.332 moneda nacional;

b) Se ha observado también lo mismo que en la instalación de Mira Pampa sobre el aumento del rendimiento total de la instalación;

c) Los gastos motivados por combustibles, aceite, estopas y demás materiales han disminuído desde la cantidad de pesos 415,90 moneda nacional anuales en la antigua instalación, a pesos 206 moneda nacional anuales, calculados de acuerdo al consumo durante los últimos meses que ha estado en funcionamiento la nueva;

d) Los gastos motivados por reparaciones y conservación se pueden establecer de acuerdo a lo observado en la misma forma que lo expuesto en el párrafo *d)*, referente a la instalación de Mira Pampa con la diferencia que los gastos para la nueva instalación se han calculado en la suma de pesos 90 moneda nacional anuales.

En resumen, con esta nueva instalación se espera obtener una economía anual de pesos 1.250 moneda nacional aproximadamente, lo que representa un menor gasto de explotación de setenta y cinco por ciento.

Con lo expuesto podrá deducirse la ventajosa posición en que se encuentran colocadas las instalaciones del nuevo tipo con respecto a las antiguas, formadas por la caldera y bomba de vapor.

Ampliación del taller para elaborar granito. — Este taller está ubicado dentro de la playa de los Talleres Generales y depende de la Dirección de Arquitectura, Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad, por decreto del Poder Ejecutivo de fecha 13 de agosto de 1937, quien como consecuencia del impulso adquirido, solicitó la ampliación del mismo, siendo todo ello proyectado y ejecutado por el Departamento de Tracción y Talleres, conforme a la autorización conferida por el Poder Ejecutivo en el expediente P, 768 de 1937, autorizando un gasto de pesos 11.269,80 moneda nacional, con cargo a la Ley 4539.

Se amplió el galpón existente conservando el mismo tipo de la edificación anterior, es decir, techo de chapas de hierro galvanizado sostenidas por tirantes de pino tea, armaduras de hierro del mismo tipo existente sostenidas por columnas de pino tea. Las paredes forradas con chapas de hierro galvanizado, las que como las anteriores descansan sobre un muro o murete de hormigón.

Dicha ampliación abarca una superficie cubierta de treinta y dos metros cuadrados.

Se construyeron también los siguientes locales auxiliares: Un escritorio destinado al Encargado del Taller, que tiene comunicación

única y directa con el galpón; un depósito de materiales que comunica directamente con el galpón; una habitación y cocina para el sereno que tiene salida directa al exterior.

Los nuevos locales auxiliares construídos tienen una superficie de 71,50 metros cuadrados y una altura libre de cuatro metros.

Las características principales son: techo de hierro galvanizado a una sola agua, sostenido por tirantes de pino tea. Las paredes son de chapas de hierro galvanizado fijadas con clavos para techo sobre travesaños y columnas de pino tea. Las chapas como en el galpón, no llegan hasta el suelo sino que descansan sobre un murete de hormigón.

El piso de estos locales se construyó de hormigón de 0,12 metros de espesor.

Debido a que la serruchadora de bloques produce hasta doce chapas por vez, cada seis o siete días, se notó que la única máquina lustradora instalada no podía producir más que una sola chapa por día; como consecuencia de ello se resolvió instalar dos nuevas lustradoras a una sola columna, de las mismas características a la anteriormente colocada, es decir, para lustrar o pulir granito y piedras de diversas clases, con motores eléctricos acoplados, brazos de doble tubo de un largo mínimo de 2,30 metros con eje de levantar automático de 1,30 metros, con instalación de agua aplicada, está provista de cinco platos para pulir o lustrar, con sus llaves de servicio y accesorios correspondientes.

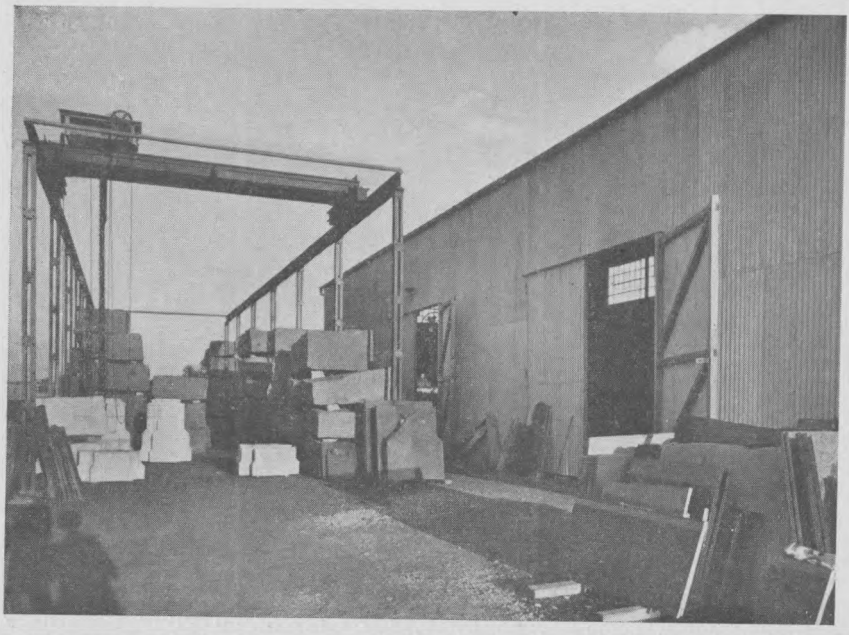
Se construyó piso de hormigón en una superficie de ochenta metros cuadrados y se construyeron las canaletas y desagües necesarios para las maquinarias.

La instalación eléctrica y fuerza motriz se toma de la Usina de estos Talleres, pero no obstante ello se amplió y conectó con la red de la Compañía Argentina de Electricidad, a los efectos de poder trabajar a doble turno si las necesidades lo requirieran.

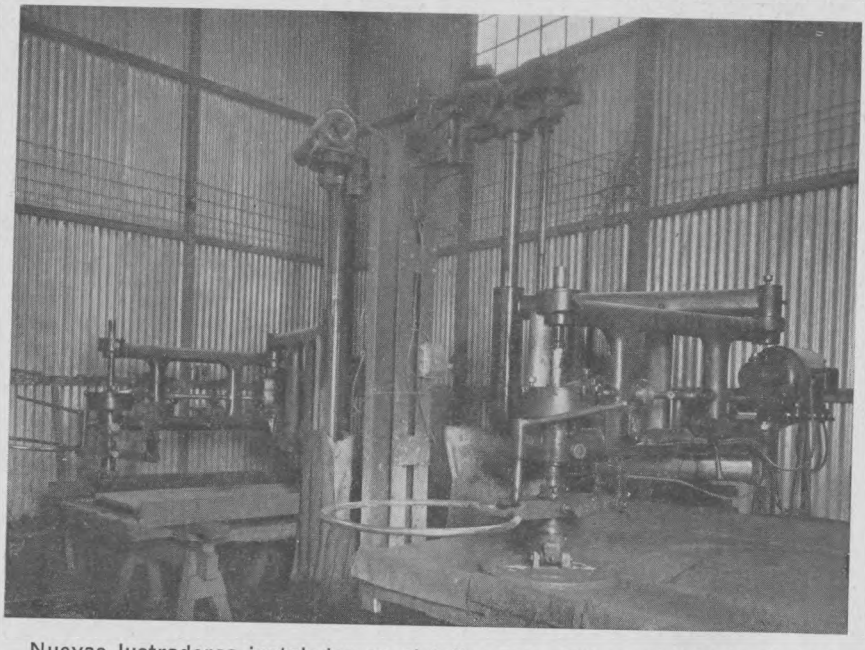
La conexión con la red exterior se efectuó por medio de un cable subterráneo debidamente protegido por la necesidad que hubo de cruzar las vías de entrada a estos Talleres.

Se colocó un tablero de mármol para las llaves interruptoras y fusibles.

Las fotografías acompañadas muestran una vista del taller, donde se puede ver el exterior y en su parte derecha la ampliación efectuada y las nuevas lustradoras instaladas.



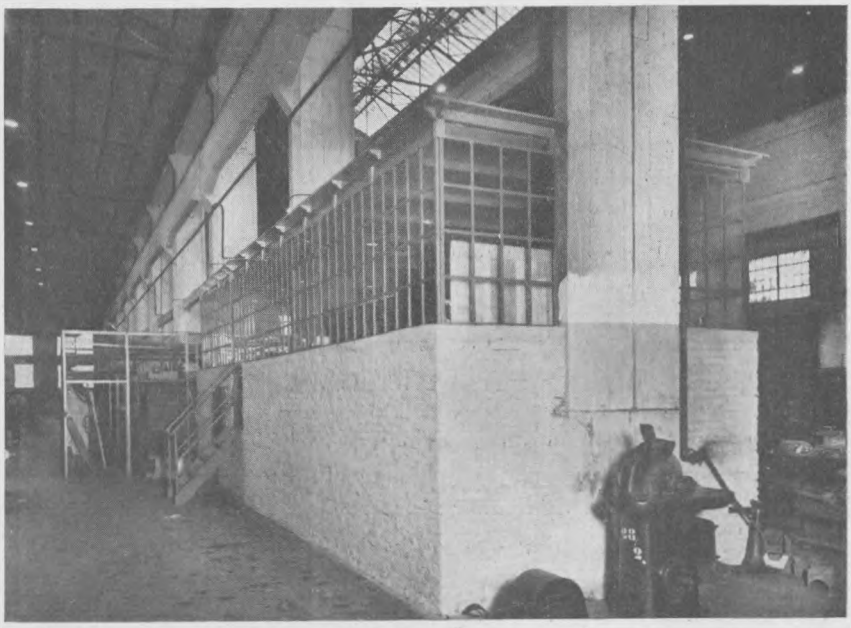
Vista general del taller de corte y pulido de granito para la Dirección de Arquitectura.



Nuevas lustradoras instaladas en el taller para corte y pulido de piedra de la Dirección de Arquitectura.

Ampliación Cuarto de Herramientas y Oficina del Contramaestre de Locomotoras. — Con el objeto de dar ubicación y comodidad al personal de apuntadores y capataces de la sección Montaje y poder independizar la Oficina del Contramaestre de Locomotoras, se construyó una ampliación de esta última en la forma que podrá observarse en la fotografía adjunta que abarca una superficie cubierta de veintiún metros cuadrados.

Se construyó también un nuevo local destinado a «Cuarto de Herramientas» de la sección Ajuste, dado la necesidad de aumentar el espacio destinado a la sección Herramientas y Robinetería, lle-



Cuarto de herramientas y oficina del contramaestre de locomotoras.

vándose su superficie a cincuenta y siete metros cuadrados, aprovechándose para ello material existente.

Con la ubicación dada a estas nuevas dependencias se ha logrado también independizar por completo las secciones de Ajuste y Tornería, permitiéndose en esta forma ejercer una más amplia vigilancia del personal por parte de los capataces y contramaestres.

Material rodante. Reparación extraordinaria de 232 vehículos de carga. — De acuerdo con el censo efectuado en enero de 1938, se determinó que 232 vehículos de carga se encontraban fuera de servicio esperando ser reparados.

Talleres debido a las mermas sufridas en las partidas de gastos de materiales habida en los años anteriores no podía dar cumplimiento a la totalidad de las reparaciones y como consecuencia de ello, se encontraban los vagones citados a la espera de ser reparados.

Esta cantidad de vagones rotulados estaba formado por los siguientes tipos:

61 vagones cubiertos.
57 vagones de hacienda.
59 vagones altobordes.
46 vagones plataformas.
9 vagones varios.

Efectuado el estudio económico correspondiente y por la resolución del Poder Ejecutivo, autorizando para este objeto un gasto de pesos 193.294,88 moneda nacional, imputado a la Ley 3876 del 25 de octubre de 1925, se procedió a efectuar dichas reparaciones, adquiriéndose el material necesario por licitación pública, iniciándose los trabajos en el mes de abril.

Al 31 de diciembre se había cumplido con las reparaciones en los siguientes tipos y cantidad de vagones:

Vagones plataformas. — A los 46 vagones de este rubro se les efectuó una reparación general, es decir, desarme general, piqueteado y emblecado del bastidor y bogies, reparación y colocación de pisos nuevos, cambio de portaestacas, cambio y torneado de llantas, cambio de resortes de suspensión y tracción nuevos, boquillas, placas, pernos y enganches, se reparó la cañería de freno, pintura general, etc.

A veinte de ellas se las transformó en balasteras de medio-bordes de madera para el servicio exclusivo de Vía y Obras, quedando con esto terminado el trabajo relacionado a este tipo de vagones.

Vagones hacienda. — Se efectuaron cinco reparaciones generales y veintidós reparaciones parciales, se procedió a su desarme, piqueteado, reparación y emblecado del bastidor y bogies, cambio y reparación del piso y taqueado, cambio del forro, puertas, puentes de pasaje, herrajes, etcétera, reparación y cambio de parantes esquineros, soleras, techos, etcétera, pintura general. Se continúa trabajando en este rubro.

Vagones cubiertos. — Se reconstruyeron dos vagones que estaban completamente destruídos por accidentes de tráfico, se efectuaron dos reparaciones generales y trece reparaciones parciales. Se continúa trabajando en este rubro.

Vagones tanques. — Con las dos reparaciones efectuadas se terminó este rubro. Se piqueteó y limpió interiormente, se repararon los grifos de descarga y válvulas de seguridad, se reparó cuerpo cilíndrico con soldaduda eléctrica en partes que había pérdidas de líquido, se reparó bastidor, bogies, etcétera y pintura en general.

Furgones de carga. — En este rubro se efectuó una reparación general y tres reparaciones parciales, restando aún dos para terminar con este rubro. Se les reparó el techo y costado bastidor, piqueteándolo y emblecado, torneado de llantas, cambio de puertas y ventanas, cambios de pisos y plataformas, reparación de la cañería del freno, enganches, etcétera y pintura en general

Vagones para el transporte de leche. — Con la reparación parcial efectuada al vagón T. L. 1.501 se terminó este rubro.

En total se efectuaron 96 reparaciones, descompuestas en 2 reconstrucciones, 53 reparaciones generales y 41 reparaciones parciales, can cargo a dicha partida.

Ampliación playa alzadores. Instalación grúa de 16 toneladas. — Con el objeto de mejorar la producción en la reparación de vagones y teniendo en cuenta la falta de elementos modernos apropiados y previo estudio llegóse a la conclusión que era necesario instalar una grúa tipo puente o «Goliath» y ampliar el número de vías en la playa de la Sección Alzadores.

Con tal motivo fué adquirida en licitación pública una grúa del tipo mencionado con un poder de alzado de 16 toneladas, de una trocha de 13.987 mm., con lo que se abarca tres vías.

Las características principales, además de las ya mencionadas son:

Altura máxima de alzado, seis metros.

Movimientos posibles, tres; todos ellos realizables por motores eléctricos con controles instalados en una casilla sobre uno de los pies de la grúa.

Cuenta con un travesaño especial con dos ganchos para ser utilizado en el alzado de vagones.

La fuerza motriz es tomada de una red de cables desnudos por «trolleys» laterales.

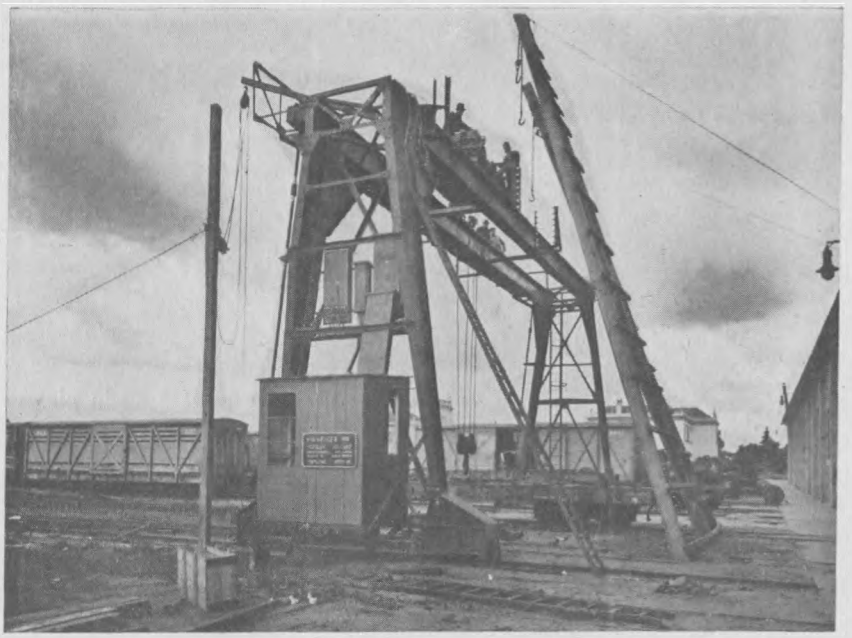
El precio de adquisición fué de pesos 25.506,91 moneda nacional, ejecutándose el montaje en Talleres, los gastos de lanchaje, seguro, etcétera, llegaron a la suma de pesos 4.254,20 moneda nacional, lo que hace un total de pesos 29.761,11 moneda nacional.

El montaje fué ejecutado por nuestro personal de Talleres, por cuenta de la casa proveedora.

La instalación de las vías por donde corre la grúa y la instalación de la red eléctrica fué ejecutada por cuenta del Ferrocarril y por el personal de Talleres, los rieles fueron apoyados sobre una zapata de hormigón armado, construyéndose una vía de 100 metros de longitud.

Para efectuar este trabajo se invirtió entre mano de obra y materiales la cantidad de pesos 6.238,89 moneda nacional.

Como ya se expresó, esta grúa está destinada a levantar vagones para su reparación y cambio de bogies, ampliándose para este fin la playa, colocándose dos vías nuevas.



Grúa de la playa de «alzadores», durante su montaje.

La vía central es destinada a depósito de bogies ya reparados, entrando el vagón por una de las vías laterales, se le desacopla el bogie, se levanta y se coloca sobre el bogie reparado que está en la vía central, se acopla el nuevo bogie y se retira para depositarlo en otra vía, fuera de las cubiertas por la grúa, donde se efectúa la reparación necesaria de la caja, eliminándose así el levantado con «crick» o gato a mano, que era el procedimiento utilizado anteriormente, ahorrándose así tres horas de trabajo aproximadamente.

En el caso que el vagón que entra necesitara una reparación general se procede de la siguiente manera:

Entra siempre por una de las vías laterales, se desacopla el bogie, se levanta y se apoya en la otra vía lateral sobre caballetes, se efectúa

en él la reparación del bastidor necesaria, se vuelve a levantar, se coloca sobre bogies ya reparados y se lleva fuera de la zona abarcada por la grúa para terminar su reparación general.

Antes, este trabajo se efectuaba de la siguiente forma:

Entraba el vagón, se levantaba a gato, se apoyaba sobre caballetes, se reparaba, terminada la reparación se volvía a levantar para colocarlo de nuevo sobre bogies, para efectuar este trabajo antes se empleaba de cuatro y media a cinco y media horas, ahora con la grúa se hace en cuarenta a sesenta minutos.

Grúa de la playa de «alzadores», levantando un vagón vivienda.

En una de las fotografías que se adjuntan se podrá observar la grúa durante los trabajos de su montaje, y en la otra se muestra a la misma funcionando.

La instalación de esta grúa representa el primer paso dado hacia la obtención de un mayor rendimiento económico en la reparación de vagones en general, el que deberá ser complementado en los años venideros con las instalaciones auxiliares indispensables en esta clase de trabajos.

Transformación de locomotoras serie «D» para la combustión de petróleo. — En el transcurso del año 1938, fueron puestas en servicio dos locomotoras serie D, con el horno modificado para la combustión

de fuel-oil. Una de ellas la número 172, ya había sido transformada y puesta en servicio en el año 1933, habiéndose observado y tomado nota durante el tiempo transcurrido hasta su entrada a Talleres para ser sometida a las reparaciones que normalmente se ejecutan en todas las máquinas, de todos los detalles constructivos y de funcionamiento que podían o debían ser modificados o mejorados para tratar de simplificar las maniobras o manejos de los accesorios correspondientes.

La otra locomotora, o sea la número 171, fué transformada íntegramente, aplicándose entonces en ambas máquinas, el mismo principio de funcionamiento y los mismos tipos de accesorios, obteniéndose así una completa unificación del sistema de la combustión de petróleo en esta serie.

Las principales modificaciones estudiadas y realizadas son las siguientes:

a) Aumento de la capacidad del tanque-depósito de fuel-oil del ténder, llevándola a 10.000 kilogramos, aumentándose así el radio de acción de la locomotora a unos 1.000 kilómetros de recorrido con trenes de carga, asegurándose en esta forma, con un amplio margen de seguridad, la conducción de un tren completo entre La Plata y Nueve de Julio y de otro tren completo entre Nueve de Julio y La Plata, sin tener necesidad de reabastecerla, pudiéndose también realizar sin reabastecimiento el siguiente recorrido, con trenes que tuvieran poco servicio en estaciones: La Plata, Azul, Carlos Beguerie, Nueve de Julio y La Plata;

La principal ventaja de este aumento de capacidad del tanque-depósito estriba en que con un solo depósito de combustible, ubicado en el Galpón La Plata, o sea en el punto vital o de concentración de locomotoras, se mantiene el servicio de estas máquinas;

b) Aumentóse la sección de pasaje en las cañerías de conducción del fuel-oil y se le dió otra ubicación, cambiándose el tipo de uniones flexibles de la misma entre la locomotora y el ténder, con el objeto de evitar enfriamientos, especialmente en invierno, lo cual fué dado observar en el servicio anterior de la locomotora número 172;

c) Se instaló un nuevo tipo de filtro del combustible, que permite ser limpiado con la locomotora en marcha, evitándose así el inconveniente que en algunas ocasiones se había observado, de que debía esperarse la llegada a la primera estación del recorrido para detener el tren y proceder a la limpieza del filtro, para poder continuar la marcha. Como el nuevo filtro es de doble cuerpo, tiene también la ventaja que con sólo hacer

girar un grifo, es posible proceder a la limpieza del cuerpo obstruído, sin verse en la necesidad de interrumpir la combustión;

d) Se acortó la longitud del horno y se dió una mayor altura a la cámara de combustión, disminuyendo la altura de las cámaras de entrada de aire y de la cámara de mezcla, obteniéndose como se había previsto un mayor rendimiento en la combustión, como se verá más adelante.

Durante su primer servicio en los años anteriores la locomotora número 172 fué destinada a los servicios de trenes de carga, pasajeros y mixtos con el objeto de observar y estudiar bajo el punto de vista de la combustión, los rendimientos que se obtenían, los cuales revelaron resultados por demás halagüeños.

Después de su segunda puesta en servicio, conjuntamente con la locomotora número 171, ambas máquinas fueron destinadas al remolque de trenes de carga solamente.

De las verificaciones realizadas, después de su salida de Talleres en los meses de noviembre y diciembre del año 1938, notóse, que se había logrado el propósito perseguido, es decir, que se verificó un aumento en el rendimiento de la combustión, lo que trae como consecuencia un menor consumo de combustible.

En efecto, tenemos que antes de ser modificados los detalles que mencionamos más arriba, en los ensayos realizados con la locomotora número 172 en el año 1934 se obtuvieron como valores promedios en trenes de carga los siguientes consumos y rendimientos:

									Relación de consumo	
Tren de	600	Tn.	consumo	petróleo	10,9	kg./km.	Agua/petr.	12,06	1/kg.
»	600	»	»	»	11,1	»	»	12,2	»
»	600	»	»	»	12,1	»	»	10,7	»
»	1100	»	»	»	11,1	»	»	11,0	»
»	900	»	»	»	11,3	»	»	12,1	»
»	900	»	»	»	10,5	»	»	11,8	»

En cambio en las pruebas actuales se han obtenido los siguientes valores:

									Relación de consumo	
Tren de	600	Tn.	consumo	petróleo	8,4	kg./km.	Agua/petr.	14,0	1/kg.
»	830	»	»	»	9,3	»	»	14,0	»
»	600	»	»	»	8,0	»	»	14,0	»
»	550	»	»	»	8,0	»	»	13,0	»
»	800	»	»	»	7,0	»	»	14,0	»
»	500	»	»	»	8,0	»	»	11,0	»
»	300	»	»	»	6,0	»	»	14,0	»
»	1150	»	»	»	9,0	»	»	12,0	»

Cabe recordar que con este aumento del rendimiento, se aumentará también el «coeficiente económico» que se había determinado en los primeros ensayos, el cual indica para nosotros, bajo el punto de vista exclusivamente económico la conveniencia de utilizar carbón o petróleo en las locomotoras del F. C. P. B. A., según sea el costo de cada uno de ellos. El valor que se había determinado en los ensayos que simultáneamente se ejecutaron con dos locomotoras, una a petróleo y otra a carbón, era igual a 0,69, es decir, que el precio del carbón debe ser inferior al producto obtenido de multiplicar el precio del fuel-oil por el coeficiente 0,68, para que convenga económicamente el empleo del carbón.

Como agregado a esta última parte, se debe tener presente que el carbón es un producto de importación; limita el radio de acción de la locomotora a una cuarta parte del radio de acción de una locomotora a petróleo; el petróleo es un producto nacional; con el uso del petróleo se obtiene un mejor servicio de trenes y otras muchas ventajas de detalle que no pueden ser valuadas económicamente sin un profundo estudio, están a favor del combustible líquido.

El F. C. P. B. A. cuenta también con la enorme ventaja de tener la fuente proveedora muy cerca del punto de máximo consumo.

Construcción de un cuarto para depósito de modelos de fundición. — Observados los inconvenientes que presentaba el anterior depósito de modelos para fundición, debido a la falta del espacio necesario y estanterías adecuadas, inconvenientes que se traducían siempre en el deterioro a breve plazo de los mismos y teniendo en cuenta el aumento siempre constante de su existencia, se proyectó y construyó un nuevo cuarto para modelos que contempla esa situación, ofreciendo un local amplio, ventilado y seguro para el fin que se le destina.

El cuarto construído se apoya sobre la pared N. E. de la fundición con la que tiene comunicación, es de 14,20 metros de largo por 5,50 metros de ancho, lo cual representa una superficie cubierta de 78,10 metros cuadrados, la altura libre es de 3,60 metros.

Las principales características del cuarto construído son:

Paredes de mampostería, revocadas interior y exteriormente; techo de hierro galvanizado a una sola agua, que apoya sobre tirantes de pino tea con tablas saladas de pino spruce y capa de barro, cielorraso de tablas de pino tea. Se construyó piso de pino tea machihembrado que apoya sobre tirantes de pino tea y éstos a su vez sobre pilares de mampostería.

En los dos extremos del cuarto se instalaron amplias ventanas con una parte movible a balancín, con el objeto de obtener una perfecta ventilación e iluminación.

En concepto de materiales y mano de obra se invirtió la cantidad de pesos 3.511,56 moneda nacional, con cargo a la Ley 4539.

Para el acondicionamiento adecuado de los modelos, se construyeron amplias estanterías de madera que se ubicaron contra las paredes y parte central del cuarto.

En la fotografía adjunta, se podrá observar todos los detalles de la parte interior de este depósito.

Cuarto para depósito de modelos de fundición.

Galpón de locomotoras La Plata. Ampliación bodegas y construcción oficinas para encargados y personal. — Como consecuencia de las crecientes necesidades de este Galpón, proyectóse la construcción de nuevos locales destinados a oficinas del personal y bodega de materiales.

Esta nueva construcción era de imprescindible necesidad, dadas las precarias condiciones en que se hallaban los locales en que funcionaban la oficina del personal del galpón y el galpón destinado a bodegas de materiales.

Esta obra fué ejecutada por el departamento de Vía y Obras, de acuerdo al anteproyecto confeccionado por este Departamento, y se realizó con fondos imputados a la Ley 4539, invirtiéndose en ella la suma de pesos 13.000 moneda nacional.

Consta esta construcción de un local para oficina del Encargado del Galpón, local para oficina del Segundo Encargado, local para oficina de capataces, sala para maquinistas, local para oficinas de los empleados, local para bodega y depósito de materiales, baños, dos w. c. y mingitorios.

Todos los locales han sido ubicados en un extremo y debajo de una de las naves del antiguo galpón de locomotoras, construyéndose los tabiques divisorios de madera pino spruce con vidrios in-

Bodega de Galpón La Plata.

gleses, colocados sobre muretes de mampostería de un metro de elevación.

Se rellenaron dos zanjas ceniceras existentes y se construyó el piso de hormigón.

En la bodega se colocaron dos cortinas metálicas que dan hacia el exterior y en la parte de las oficinas se colocaron dos puertas exteriores metálicas.

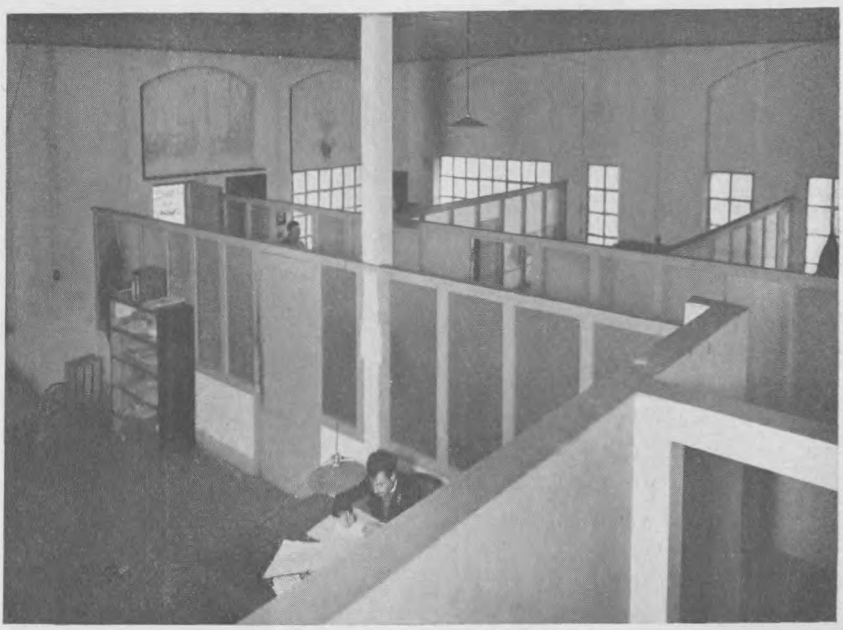
En todas las ventanas existentes se colocaron mamparas con vidrios ingleses.

Se efectuó la instalación de obras sanitarias y de luz eléctrica.

Para su comodidad y servicio, los locales de oficina fueron dotados de los muebles y estanterías necesarias.

En la bodega se colocaron las estanterías para los materiales de «stock» y los mostradores correspondientes para el despacho de los mismos y del aceite.

Cabe hacer notar, que con esta obra se ha logrado independizar por completo a todo el personal de oficinas del galpón y que el per-



Oficinas de Galpón La Plata.

sonal de conducción de locomotoras cuenta también con las comodidades necesarias para poder confeccionar sus informes y recibir la correspondencia de servicio que le corresponde.

Conversión de vagones altobordes en metálicos. — El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, cuenta para el transporte de materiales pétreos triturados, carbón, arena, etcétera, con una existencia de 168 vagones del tipo denominado «altoborde» o «medio cajón» de una capacidad de transporte de 30 toneladas, 20 de los cuales con completamente metálicos y los 148 restantes con paredes y pisos de madera.

Las características principales de estos vehículos son las que se mencionan en la tabla que se encontrará más adelante.

Teniendo en cuenta el menor costo de mantenimiento que provocan los vagones metálicos en servicio, con respecto a los de paredes y pisos de madera, que resulta de pesos 205,72 moneda nacional

por vagón y por año para los metálicos y de pesos 500,12 moneda nacional por la misma unidad para los de madera, lo que representa un 58,8 por ciento de economía sobre la reparación total, incluídos los bogies, pero si se toman en cuenta solamente los gastos referentes a bastidor y caja: pesos 110,72 y 405,12 moneda nacional respectivamente, dado que el gasto unitario por reparación de bogies tiene el mismo valor cualquiera sea el tipo de vagón, se tendrá un costo menor de 72,6 por ciento, por lo cual resolvióse transformar todos los vagones con caja de madera en vagones con caja metálica.

Para esta transformación estudiáronse detenidamente las siguientes alternativas:

a) Vagones con caja metálica de chapas y parantes totalmente remachados;

b) Vagones de caja metálica con chapas y parantes soldados eléctricamente.

Dentro de esas alternativas las siguientes variantes:

1º Material de hierro común de una resistencia de rotura a la tracción de 37 a 40 kg./mm.^{2}, de 5 mm. de espesor para los costados reforzando sus bordes con hierros perfilados y 7 mm. de espesor para el piso en chapas de 2130 por 2290 mm.

2º Chapas de acero especiales de una resistencia de rotura a la tracción de 46 a 52 kg./mm.^{2}, con bordes estampados en fábrica, de 4 mm. de espesor para los costados y de 5 mm. de espesor para el piso, con chapas de 2130 por 2290 mm.

3º Chapas de acero especiales de una resistencia de rotura a la tracción de 46 a 52 kg./mm.^{2}, estampadas en fábrica, de 2,5 mm. de espesor para las paredes y de 5 mm. de espesor para el piso, en chapas de 2130 a 2290 mm.

Efectuado el estudio definitivo de las propuestas de la licitación pública realizada al efecto y teniendo en cuenta el costo de adquisición y el gasto de la mano de obra necesaria para su montaje, se adoptó la alternativa *b)* variante número 2, es decir, caja de chapas de hierro de alta resistencia, estampadas, soldadas eléctricamente, adjudicándose a la oferta presentada de las chapas especiales denominadas H. T. 50.

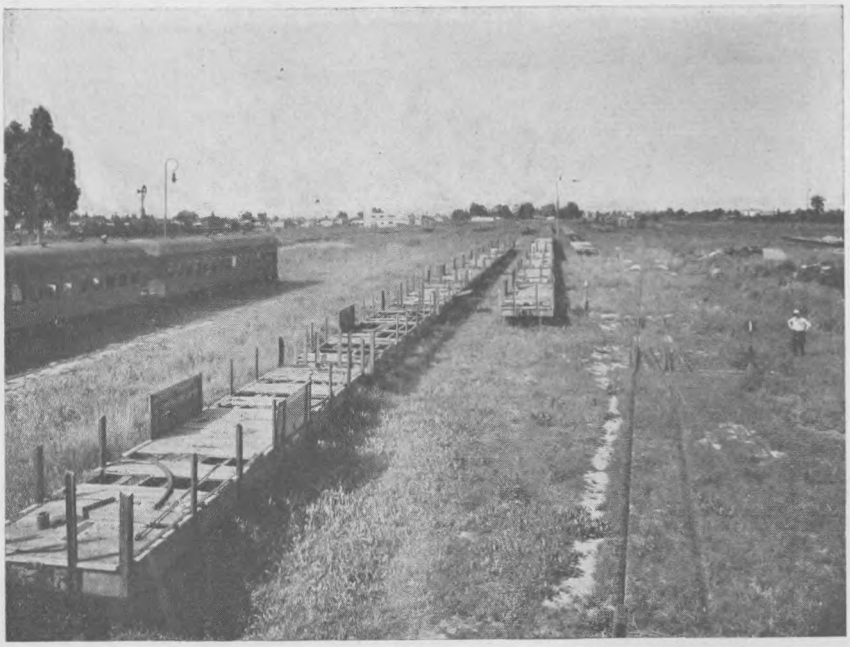
Las características principales de dichas chapas son: límite de elasticidad (laminado en frío) 36,6 kg./mm.^{2} tensión de rotura 49,3 kg./mm.^{2}; alargamiento entre puntos distantes a 50 mm. (2″) 25 por ciento; dureza Rock Well B. 72; resistencia a la corrosión admisible de 4 a 6 veces más que las chapas de acero común.

Dichas chapas como ya se ha dicho son las diseñadas en el plano 27.976, detalles 1, 2 y 3, y son entregadas por la fábrica

rebordeadas y recortadas a medida, procediendo el Ferrocarril a efectuar su montaje.

Con el fin de obtener una solución más económica aun, se resolvió utilizar los mismos parantes, esquineros y demás accesorios metálicos del vehículo, reparando y reforzando aquellos que por su uso o desgaste se encontraran resentidos en su resistencia.

Los vagones en servicio son de bastidor de hierros perfilados, paredes laterales, cabeceras y pisos de pino tea, parantes esquineros



de hierro L de 110 x 110 x 10 mm. con puertas laterales volcables, también de madera, provistas de amortiguador de caída.

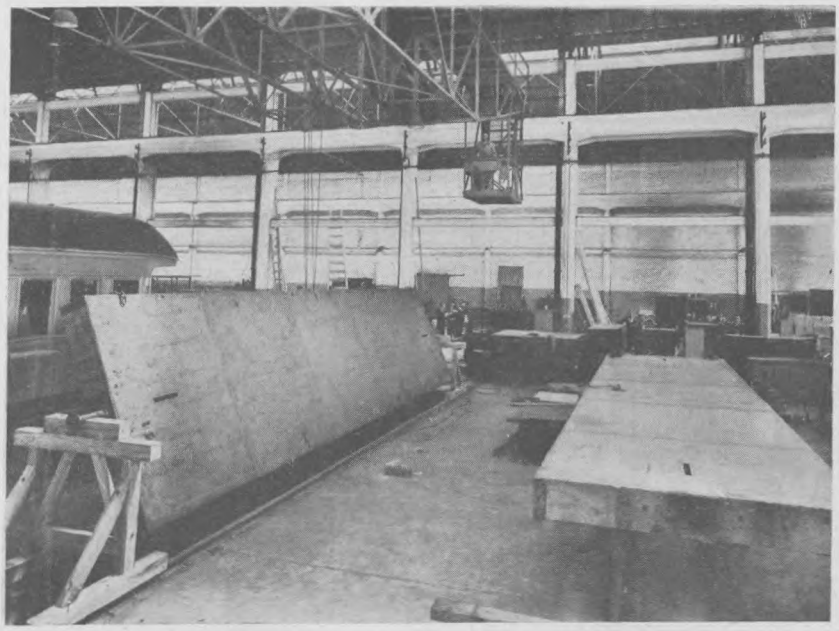
La ejecución o marcha de los trabajos ha sido la siguiente:

a) *Desarme de los costados.* — Se sacan todas las tablas de los costados, puertas y cierre, como puede verse en la fotografía adjunta; se sacan los parantes para recortarlos y repararlos. Como se observara que los parantes en los vagones de madera se doblaban sobre todo los de las puertas, se reforzaron soldándoles en su sección peligrosa dos planchuelas de hierro de 3 ½ 8″ x 400 mm., soldándose luego al bastidor en forma invertida, como muestran las fotografías, con el fin de obtener un momento resistente mayor y evitar al mismo tiempo la mayor superficie de contacto entre parantes y cha-

pas de costado; la que tiene generalmente suma importancia por la oxidación prematura de dichos lugares;

b) *Desarme del piso.* — Se sacan las tablas, hierros, planchuelas y bulones que lo aseguran;

c) Con el objeto de que las chapas del piso, apoyen totalmente sobre los hierros perfilados del bastidor y a fin de evitar toda oxidación perjudicial por contacto y por resultar al



mismo tiempo innecesaria, se sacan todas las chapas y platabandas que sobresalgan del nivel del bastidor en los largueros y cabezales en su parte superior;

d) Se sacó el larguero intermedio cuando era de madera;

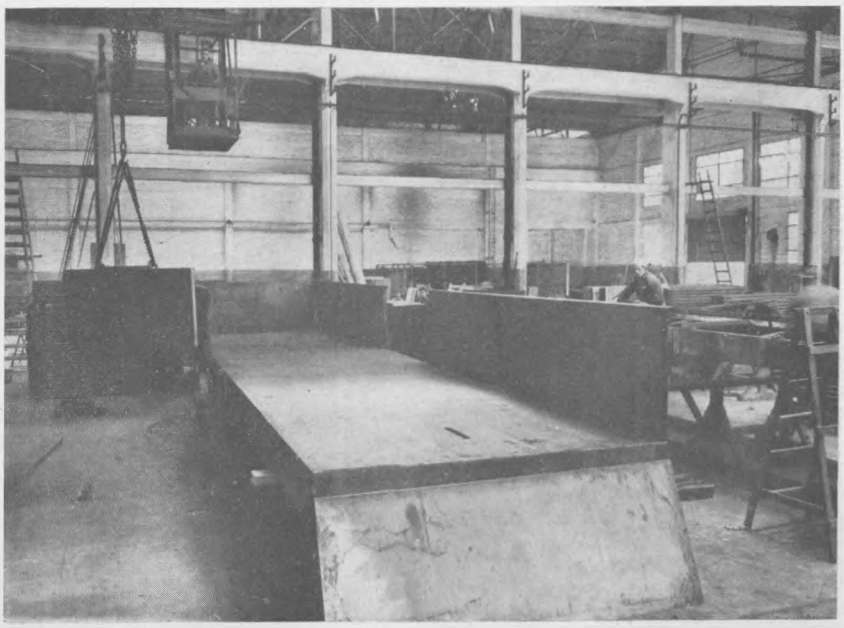
e) Efectuado el desmantelado, se piqueteó el bastidor y se reparó, suprimiendo en sus partes reconstruídas el remachado y abulonado, reemplazándolo con soldadura eléctrica;

Todo el material de madera, hierros, bulones, etcétera, proveniente del desarme, es clasificado para su utilización en otros tipos de reparaciones parciales de vehículos de carga;

f) Se sacaron los bogies para su reparación y se colocó el bastidor sobre caballete, como se ve en la fotografía;

g) Se presentan las chapas del piso sobre el bastidor, se aseguran convenientemente con prensas, se puntea con soldadura eléctrica por su parte inferior, luego se hace girar y dar

vuelta el bastidor como muestran las fotografías, parte derecha, terminando la soldadura de las chapas del piso, efectuando un cordón continuo en las vigas centrales y un cordón discontinuo en las vigas exteriores. Se pinta con bleck completamente la parte inferior y se hace girar nuevamente el bastidor hasta colocarlo en su posición normal, esta operación se puede observar en la fotografía, a la izquierda, el bastidor girando en una posición intermedia y en la parte derecha el bastidor en su posición normal;



h) Sobre caballetes se arman los costados y cabeceras, soldándoles los parantes en forma invertida, como se dijo más arriba y los anillos para sujeción de la lona que se utiliza en el servicio, luego se presenta al bastidor y se puntea formando la caja, después de lo cual se procede a efectuar los cordones de soldadura de la siguiente manera:

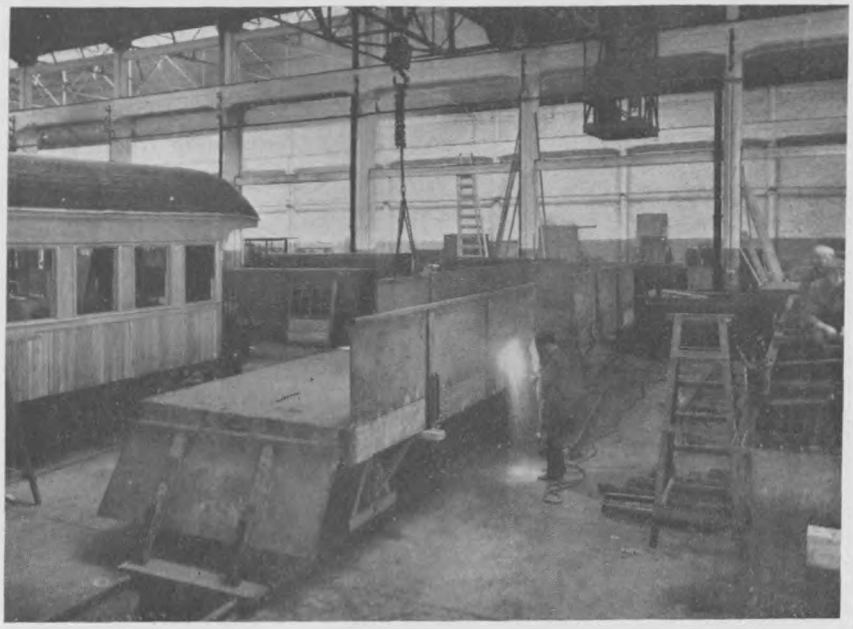
Se suelda el parante al bastidor, luego el cordón horizontal exterior tomando en una sola pasada la chapa de costado, chapa del piso y perfil del bastidor; después el cordón interior de la caja entre las chapas del costado y del piso. Se colocan los hierros ángulos esquineros y se sueldan interior y exteriormente;

En la fotografía, parte izquierda, se puede observar al operario efectuando la costura soldada horizontal exterior y

como se presentan las chapas que forman las paredes del costado, lo mismo que en la fotografía siguiente, tomada desde el interior de la caja;

Dichos costados están formados por dos chapas por lado, de 4355 mm. de largo por 855 mm. de altura; las cabeceras están formadas por una sola chapa de 2270 mm. de ancho por 855 mm. de altura;

i) También sobre caballete se sueldan las bisagras existentes, a las puertas, las cuales se refuerzan en su parte inferior



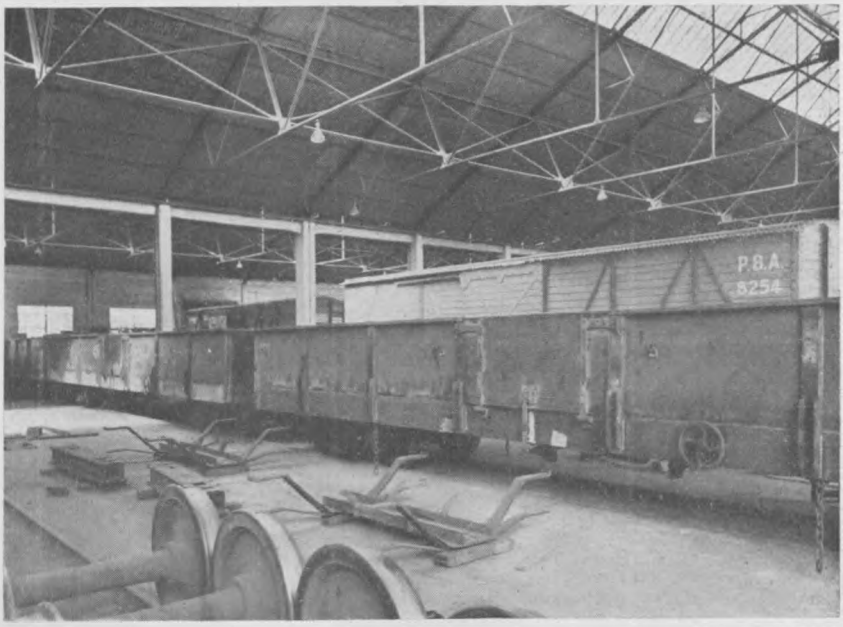
interior donde va colocado el amortiguador de caída de la puerta, el que va también soldado eléctricamente. Por último se suelda el chavetero y la chaveta con cadena para cierre de la puerta. En la fotografía se puede observar como queda montada la puerta y sus herrajes;

j) Se coloca el aparato de enganche y tracción y tapa cuña del mismo, asegurada con prisioneros para poder ser sacada con facilidad, a los efectos de la inspección del mecanismo de enganche. La misma fotografía muestra un vagón completamente terminado sin pintar aún. Los agujeros que se observan en los parantes, esquineros, bisagras, etcétera, son los

que se utilizaban para abulonar la madera, véase la fotografía que lo muestra, parte izquierda, donde puede apreciarse la gran cantidad de bulones que lleva un vagón de madera;

Un vagón completamente soldado tiene aproximadamente 195 metros lineales de soldadura eléctrica;

k) Se pinta con bleck la caja en su parte interior, previa limpieza de los cordones de soldadura, se da una mano de minio y dos de pintura plomo común en su parte exterior. Se pintan las inscripciones, letras, tara, etc.

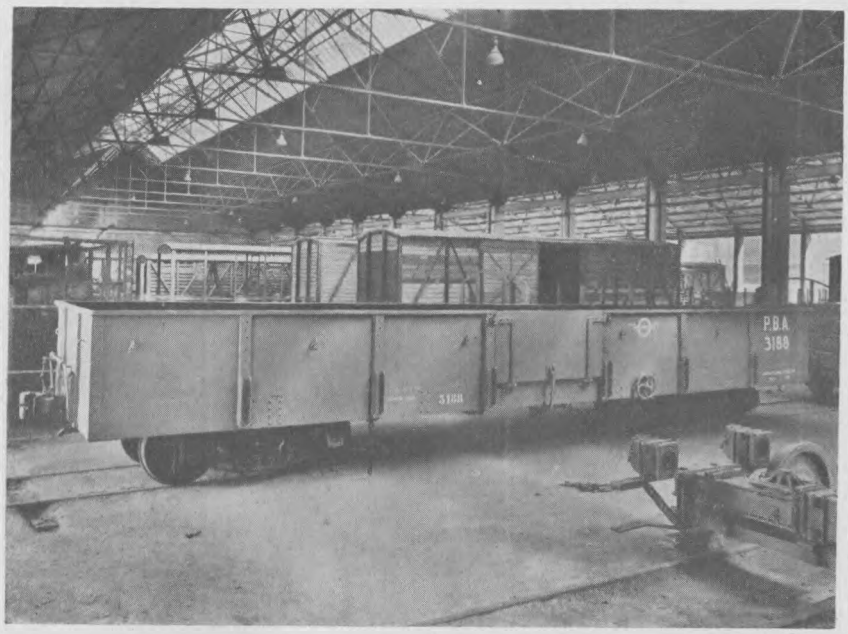


Una fotografía muestra un vagón completamente terminado y pintado y en las siguientes se ve un corte de vagones ya cargados con arena, en el extremo izquierdo alcanza a verse un vagón altoborde de madera que sirve de base de comparación con los transformados que están a su lado.

Del análisis objetivo de las fotografías adjuntas, en el orden que van colocadas, se puede obtener una idea de los detalles constructivos y cómo quedan los vehículos una vez terminados.

No se ha producido en los vagones entregados hasta la fecha al servicio de Tráfico ningún inconveniente, ni notado anormalidad alguna.

Si se comparan los valores de las taras, de la tabla de características adjunta, se verá que se ha disminuído de 10.650 kg. a 10.100 kg., es decir, el 5,16 por ciento menos que los de madera; y de 11.120 kg. a 10.100 kg., o sea una disminución del 9,17 por ciento con respecto a los metálicos que se encontraban en servicio. En cambio se ha conseguido un aumento en la superficie del piso y por ende mayor volumen de carga a transportar, aunque lo mismo se mantenga su capacidad de carga igual a treinta toneladas.



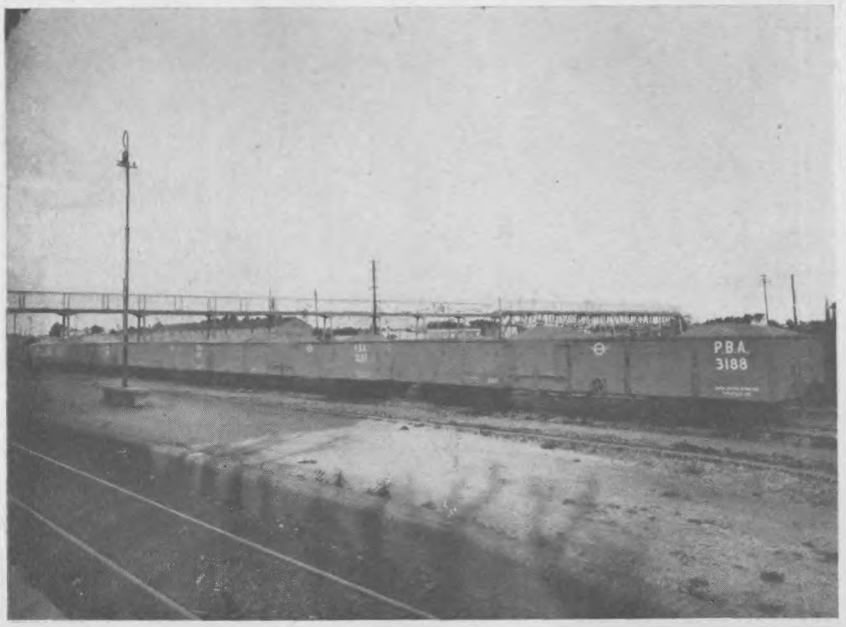
Como consecuencia de estos aumentos de superficie y volumen se consigue una menor carga específica por metro cuadrado de piso. Se debe recordar que estos vagones estaban en servicio desde el año 1912.

También se han conseguido mejoras en las relaciones de volumen sobre tara y carga sobre tara.

En cuanto a los resultados económicos de la actual reparación y transformación se ha producido un aumento en el costo total de pesos 439,15 moneda nacional, o sea del 44,5 por ciento de lo que costaba una reparación general de un vagón de madera, es decir, que de pesos 964,58 moneda nacional se ha elevado el gasto a pesos 1.403,73 moneda nacional, pero es de hacer notar que el mayor au-

mento se debe a los materiales empleados, pues la mano de obra es prácticamente la misma, por cuanto ella depende del estado de cada vagón.

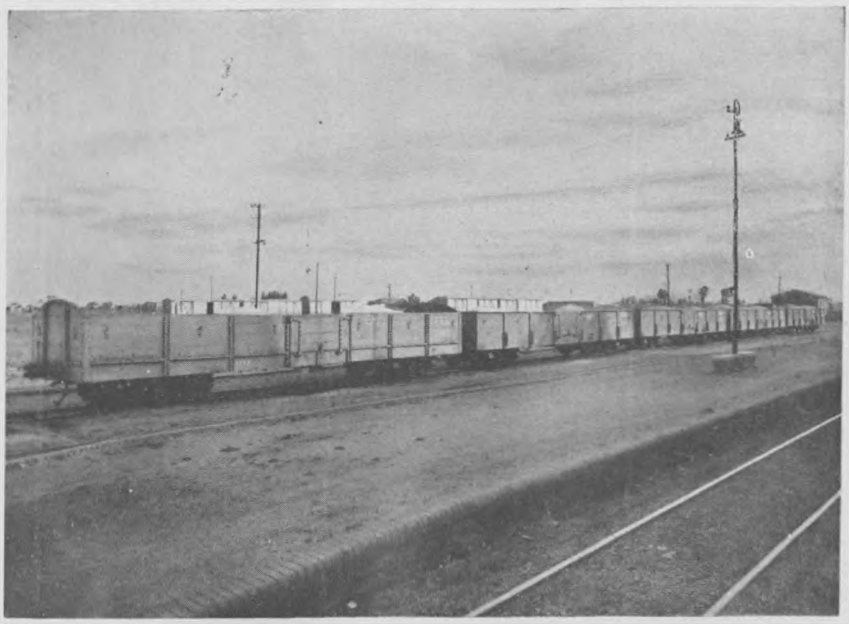
Ahora bien, este aumento del costo queda ampliamente compensado si se tiene en cuenta como se demostró más arriba, que los vagones metálicos producen gastos de conservación hasta un 72,6 por ciento más bajo que los de madera; en efecto, comparando los gastos mencionados y teniendo en cuenta las estadísticas de repara-



ciones, se tiene que en los últimos cinco años se debieron efectuar en los vagones de madera 161 reparaciones, de las cuales 87 fueron generales y 74 parciales, mientras que en ese mismo tiempo se debieron efectuar 27 reparaciones a los vagones metálicos sin ninguna reparación general, más aun, desde el año 1924 que están esos vehículos en servicio no ha sido necesario hasta ahora efectuar ninguna reparación general en ellos; en base a esto y a su mantenimiento en servicio se ha calculado que el mayor gasto de reparación queda extinguido al cabo de dos años y once meses de prestación de servicios, consiguiéndose luego una notable economía para su conservación.

Se debe aclarar, que todos los números y gastos mencionados se refieren a los gastos directos, es decir, que no se computan los gastos de superintendencia y dirección, que en realidad son también proporcionalmente menores para el nuevo tipo de vagón construído.

Hasta fines del año 1938, se han librado al servicio 12 vagones, quedando para ser transformados en metálicos 58 vehículos, con-



tándose para ello con el material necesario y arbitrados los fondos para su mano de obra.

Quedarán aún, después del cumplimiento de este programa de trabajo 78 vagones más para ser transformados, para lo cual habrá que arbitrar los recursos necesarios.

DESCRIPCION	Unidad	V. B. A. Madera	V. B. A. M. Metálico	V. B. A. T. Transfor.
Longitud exterior	mm.	10465	10465	10465
Longitud interior	mm.	10385	10455	10457
Ancho exterior	mm.	2300	2300	2300
Ancho interior	mm.	2220	2290	2292
Altura exterior	mm.	845	847	856
Altura interior	mm.	800	800	850
Espesor de las paredes laterales y cabecera	mm.	40	5	4
Espesor del piso	mm.	45	7	4,8
Volumen de la caja	$m.^3$	18,45	19,06	20,38
Superficie útil del piso	$m.^2$	23,06	23,95	23,98
Capacidad de carga	Tn.	30	30	30
Tara o peso bruto	Ta.	10,65	11,12	10,10
Relación de volumen/tara	$\frac{m.^3}{Ta.}$	1,75	1,72	2,02
Relación de carga/tara	$\frac{Tn.}{Ta.}$	2,81	2,70	2,97
Relación de carga sobre volumen .	$\frac{Tn.}{m.^3}$	1,63	1,57	1,47
Relación de carga/superficie ...	$\frac{Tn.}{m.^2}$	1,30	1,25	1,25

TRAFICO

El Departamento de Tráfico ha actuado bajo la dirección de su Jefe, el señor Higinio Lori, quien tuvo la inmediata colaboración del segundo Jefe señor Arturo Wilks, siendo auxiliado en sus tareas por un personal idóneo y entusiasta que supo responder al acelerado ritmo de actividad que impuso y ha mantenido su Jefe.

Con respecto al desarrollo de las tareas que corresponden a este Departamento, tengo que repetir los mismos elogiosos conceptos que me merecieran en el período anterior.

No obstante los factores contrarios que han intervenido para disminuir los transportes, el tráfico se ha producido en forma demostrativa del tesón con que ha sido defendido. En el detalle que va a continuación podrá observarse la dura lucha que debe sostenerse como consecuencia de las actividades de implacables competidores, para mantener y desarrollar el tráfico.

En este Departamento, como en los demás, la normalidad de los servicios y la bondad con que se prestan, ha exigido dedicación especial del personal que, con su atención, ha podido subsanar las deficiencias de instalación y falta de comodidades, mientras se introducen las mejoras a medida que lo permiten las partidas de presupuesto y las disposiciones de economía implantadas.

Tráfico de pasajeros. — Durante el período que se comenta, el tráfico de pasajeros ha sido el indicado en el cuadro de la página 314.

Podrá comprobarse por los totales mencionados, que el tráfico de pasajeros acusa en primera clase un aumento que alcanza a 8.646, no así en segunda clase que arroja disminución de 2.741 pasajeros. Sobre este tráfico que puede decirse se ha mantenido estacionado, vienen influyendo las mismas causas de años anteriores y su estancamiento o mejor dicho la disminución, obedece a los servicios de ómnibus establecidos entre esta ciudad y la capital, como así la rebaja en tarifas que puso en vigencia el Ferrocarril Sud en años anteriores.

La merma sólo debe imputarse al tráfico local, no así al tráfico general, el cual se mantiene estabilizado dentro del volumen que han arrojado los períodos pasados.

Encomiendas y equipajes. — Los bajos precios de los productos que componen el grueso de los transportes para encomiendas: leche, crema; y la competencia de los camiones, especialmente, que afecta al ramal a Avellaneda y la línea troncal hasta Gómez de la Vega,

ha influído sobre la disminución de estos transportes, pues como se hiciera notar en otras oportunidades, los camioneros recogen la producción en los propios tambos y la entregan en destino a domicilio a un precio igual o inferior al de nuestras tarifas. Igual procedimiento se observa para los transportes de aves y huevos con el agravante de que el camión extiende su radio de acción para este tráfico, sobre un mayor kilometraje, calculándose que abarca hasta nuestras estaciones Alvarez de Toledo y Blaquier adentro.

En lo que respecta a la merma que arroja la fruta y legumbres, debe atribuirse a la paralización de los transportes de estos productos que se efectuaron con mayor intensidad durante el período próximo pasado desde Durañona a Azul y Olavarría y desde Avellaneda y La Plata hasta estos mismos puntos.

Para mejor ilustración, se indica a continuación el tonelaje transportado, cuyos totales muestran que estos transportes, con excepción de «queso» y «varios», acusan una disminución de relativa importancia por su propio volumen, debiendo atribuirse ésta a las causas arriba apuntadas.

	1937	1938	Diferencias
Aves y huevos	1.646	1.392	— 254
Crema	695	612	— 93
Frutas y legumbres .	726	732	— 6
Leche	8.360	7.970	— 390
Pescado	9	7	— 2
Queso	122	188	— 66
Varios	1.091	1.190	— 99
Equipajes	25	26	— 1

Hacienda. — Por el cuadro comparativo insertado al detallar las cargas se establece que en los transportes de yeguarizos, porcinos y varios, hubo disminución de 653, 35.217 y 4.645 cabezas, respectivamente. En cambio hubo aumento de 14.693 vacunos y 334.705 ovinos. Resulta así un aumento en total de 308.883 cabezas.

Ha influído en el mayor movimiento de vacunos la gran sequía que azotó la zona Oeste de nuestra línea, especialmente desde E. de Luca afuera, lo que obligó a que una gran parte de los ganaderos radicados sobre esa parte de la línea, moviera sus haciendas por falta de pastoreo buscando así aliviar sus campos. Habiéndose producido al iniciarse el año que se comenta, como así durante los últimos meses del año 1937, algunas lluvias de cierta consideración,

el movimiento de hacienda por ese motivo se paralizó, debiendo hacerse notar que el tráfico de vacunos, que se viene realizando con destino a los frigoríficos, como así también a los remates ferias establecidos sobre nuestra línea, se realiza cada año con mayor intensidad.

En lo que respecta a «porcinos» la diferencia en menos alcanza a 38.239 cabezas que debe atribuirse al fracaso de la cosecha de maíz que imposibilitó los engordes y por consecuencia disminuyó los transportes a frigoríficos.

Nuestra zona porcina que comprende desde Saladillo a Tronconi fué la que más sufrió por falta de este cereal, lo que obligó a que se destinara el trigo para engorde. No obstante esta circunstancia, los transportes no alcanzaron las cifras normales en años anteriores.

El aumento que corresponde a «lanares», proviene pura y exclusivamente de las operaciones que en gran escala efectúan los frigoríficos ubicados en el Puerto La Plata, en el Mercado de Avelianeda, los cuales utilizan nuestros servicios con preferencia, teniendo en cuenta la rapidez con que se realizan los transportes que a diario se efectúan y la bondad de nuestras instalaciones, las cuales tendrán que ser ampliadas en un futuro próximo, para así poder atender las crecientes necesidades que originen el aumento de este tráfico.

Cargas. — Las características de las zonas servidas por el Ferrocarril, no han cambiado y por consecuencia, el tráfico de cargas está supeditado a los resultados de las cosechas, de lo que depende el mayor o menor movimiento, ya sea en el tráfico ascendente como en el descendente.

El tonelaje transportado alcanzó los siguientes valores:

Rumbos	1937 Toneladas	1938 Toneladas	Diferencia Toneladas
Descendente	255.094	111.841	— 143.253
Ascendente	80.813	115.666	+ 34.853
Total	335.907	227.507	— 108.400

La disminución que arroja el tráfico descendente, debe imputarse, en su casi totalidad, a la merma que sufrieron los transportes de cereales, correspondiendo el aumento que registra el tráfico ascendente, a los transportes de piedra que se han venido realizando con destino a Pehuajó.

Contribuyen a formar los totales que figuran en el cuadro que antecede, los diferentes productos que se clasifican en tres grandes grupos:

Clasificación	1937 Toneladas	1938 Toneladas	Diferencia Toneladas
Productos y subproductos ganaderos	3.955	5.874	+ 1.919
Productos y subproductos agrícolas	161.049	105.968	— 55.081
Mercaderías generales	170.903	115.665	— 55.238
Totales	335.907	227.507	— 108.400

Los totales que anteceden, muestran disminución en los grupos que corresponden a los productos agrícolas y a las mercaderías generales; el correspondiente a «productos ganaderos», acusa un pequeño aumento. En seguida se consideran en detalle los transportes de estos productos.

Productos y subproductos ganaderos. — Bajo esta agrupación se toman los transportes siguientes:

Clasificación	1937 Toneladas	1938 Toneladas	Diferencia Toneladas
Lana	1.633	3.622	+ 1.989
Cerda	57	45	— 12
Cueros, vacunos y yeguarizos	1.609	1.122	— 487
Cueros lanares	193	407	+ 142
Sebo y grasa	443	446	+ 3
Caseína	77	29	— 48
Queso	152	226	+ 74
Huesos y astas	54	89	+ 35
Totales	4.318	5.874	+ 1.919

El gran total acusa un aumento de 1919 toneladas comparado con el año próximo pasado y proviene en su mayor parte de los transportes de «lana» y en menor escala de «cueros lanares», «queso», «huesos y astas».

En los rubros que acusan disminución el más afectado es el de cueros vacunos y yeguarizos, en menor escala se anotan la caseína y la cerda. Estas mermas sin mayor importancia, responden a motivos circunstanciales, siendo su causa principal en lo que respecta

a los cueros vacunos y yeguarizos, los transportes que se vienen realizando por camiones hasta de las zonas más apartadas, como Mira Pampa.

Los camiones que hacen estos transportes regresan cargados con mercaderías generales, influyendo a la vez, por tal motivo, sobre la merma que también acusan estos transportes.

Es indudable que la falta de un acceso directo al Mercado Central de Frutos —como se hiciera notar en memorias anteriores— viene atentando contra el mayor transporte de algunos de estos productos, pues actualmente el acarreo por carro o camión desde nuestra estación Avellaneda encarece el flete, por lo que es de vital importancia se estudie la posibilidad de que esos transportes puedan ser efectuados por el Ferrocarril bajo su directa responsabilidad, recargando en forma proporcional el flete por concepto de acarreo, en forma que los interesados no tuvieran que preocuparse por la recepción de sus envíos en Avellaneda.

Productos y subproductos agrícolas. — Comprende este subtítulo el transporte de los cereales, lino, girasol, afrecho, harina, afrechillo, papas, pasto seco y forrajes.

El detalle de los transportes efectuados es el siguiente:

Clasificación	1937 Toneladas	1938 Toneladas	Diferencia Toneladas
Afrecho	562	685	+ 123
Trigo	61.460	36.316	— 25.144
Avena	9.604	10.480	+ 876
Cebada	6.898	4.473	— 2.425
Centeno	2.133	392	— 1.741
Maíz	30.074	3.535	— 26.539
Girasol	12.419	20.596	+ 8.177
Lino	22.503	17.976	— 4.527
Cereales varios	2.212	1.744	— 468
Pasto	8.220	5.118	— 3.102
Papas	1.319	716	— 603
Manutención preparada	2.417	1.763	— 654
Harina	1.729	2.435	+ 706
Totales	161.550	106.229	— 55.321

Como se podrá notar por los parciales que figuran en el cuadro que antecede, los rubros que comprende este grupo arrojan, comparados con el año anterior, una gran disminución que alcanza a 55.321 toneladas.

La merma en el transporte de cereales fué prevista por el Departamento de Tráfico de acuerdo a su información sobre las áreas sembradas y estado de las sementeras.

Los rubros más afectados por la disminución fueron: trigo, maíz, lino, pasto seco y forrajes, cebada y centeno, en menor escala los restantes.

Determinó esta disminución el fracaso de la cosecha fina correspondiente al período 1937-1938, motivado por la falta de lluvias oportunas con la agravación de las fuertes heladas caídas durante el mes de noviembre de 1937 sobre la zona Oeste, desde F. de Victoria afuera, donde las sementeras sufrieron perjuicios enormes, casi totales. Para aminorar los efectos de este fracaso se facilitaron semillas de girasol a un núcleo de colonos para que sembraran durante el mes de enero, sembrados que también fracasaron por los fuertes vientos y calores que azotaron esa zona en el resto del verano.

Como lo demuestra el cuadro que antecede, el trigo y el maíz fueron los más afectados, muy especialmente este último, cuyo transporte sólo alcanzó a 3.621 toneladas, pues la escasa producción recogida fué destinada para engorde de cerdos y para consumo local.

Sólo el girasol acusa un aumento de cierta consideración y en menor escala la avena y harina. En lo que respecta al girasol cabe hacer notar que año tras año, se vienen sembrando con toda preferencia, influyendo en tal sentido los precios de plaza, como así también la propia resistencia que ofrece esta planta a las inclemencias del tiempo, ya sea a la falta de lluvias o a los fuertes vientos y calores, cualidades éstas que justifican la preferencia con que los colonos se van dedicando a su cultivo. En efecto, la estadística certifica estos números:

Cultivos de girasol

Años	Area sembrada Hectáreas	Bolsas entradas a nuestros galpones
1934/1935	5.012	90.112
1935/1936	9.251	162.005
1936/1937	17.961	268.993
1937/1938	34.800	396.877

La totalidad de esta producción se despacha con destino a Avellaneda en donde actualmente no tenemos la capacidad cubierta necesaria para recibirla. Será necesario habilitar nuevos galpones, pro-

blema que se estudia para determinar lo que más conviene, si la construcción de nuevos galpones o el traslado de algunos de los existentes desde Magnano a Mira Pampa, en donde la declinación de la cosechas se viene acentuando cada vez más, hasta hacerlos innecesarios.

No obstante los factores contrarios que han afectado a los agricultores en su optimismo, las hectáreas dedicadas a la cosecha fina en 1938-1939 fué más elevada que la correspondiente a la cosecha anterior, habiéndose obtenido una buena cosecha dentro de la zona de Polvaredas a E. de Luca, no así de Magnano afuera, donde resultaron perjudicadas todas las sementeras. También la sección de adentro, como la correspondiente al ramal Azul y Olavarría se vieron perjudicadas, muy especialmente en lo que respecta al lino, muy dañado por la isoca y las heladas.

A continuación va un cuadro comparativo de las áreas sembradas en los dos últimos años:

	AREA SEMBRADA EN HECTAREAS		
	1937/38	1938/39	Diferencia
Cosecha fina:			
Trigo	88.215	95.126	+ 6.911
Lino	31.897	35.283	+ 3.386
Avena	22.361	34.306	+ 11.945
Cebada	10.604	15.793	+ 5.189
Centeno	11.218	13.939	+ 2.721
Varios	610	1.070	+ 460
Total	164.905	195.517	+ 30.612
Cosecha gruesa:			
Maíz	53.315	54.499	+ 1.184
Girasol	34.800	23.923	— 10.877
Total	88.115	78.422	— 9.693
Total general	253.020	273.939	+ 20.919

Debe hacerse notar que los datos que corresponden a la cosecha de maíz y girasol 1938-1939, se refieren al informe preliminar, por tanto no se consignan las hectáreas sembradas tarde, por lo que, al confeccionarse el informe definitivo, estas cifras sufrirán modificaciones.

Cargas generales. — Dentro de este grupo están las mercaderías que se transportan a tarifas elevadas y por consecuencia de mayor beneficio para el Ferrocarril. En el cuadro que va a continuación se comparan los transportes de los dos últimos años.

Clasificación	1937 Toneladas	1938 Toneladas	Diferencia Toneladas
Sal	36	52	+ 16
Ladrillo	288	821	+ 533
Arena	5.466	10.222	+ 4.756
Cal	5.920	5.781	— 139
Cemento	3.998	11.211	+ 7.213
Piedra bruta y pedregullo	3.802	2.968	— 834
Cordones y adoquines	380	165	— 215
Carbón de leña	39	58	+ 19
Leña en trozos	128	311	+ 183
Nafta	6.422	5.714	— 708
Kerosene y agricol	1.933	2.259	+ 326
Fuel-oil y petróleo	3.389	2.901	— 488
Inflamables	523	625	+ 102
Alcohol	431	399	— 32
Postes y varillas	750	678	— 72
Alambre	1.370	799	— 571
Madera de construcciones	5.425	4.443	— 982
Hierro	3.154	4.157	+ 1.003
Vino	1.864	1.717	— 147
Cerveza	598	544	— 54
Azúcar	4.699	4.369	— 330
Artículos de tienda	1.188	1.250	+ 62
Artículos de almacén	17.138	12.075	— 5.063
Vehículos	1.409	1.115	— 294
Maquinarias agrícolas	932	800	— 132
Mercaderías no especificadas	15.740	22.705	+ 6.965
Cargas de Gobierno	92.504	31.238	— 61.266
Totales	179.626	129.277	— 50.349

Aunque los totales que arroja el cuadro que antecede denuncian una diferencia en menos de 50.349 toneladas, comparado con el período próximo anterior, es de notar que esta gran diferencia en su casi totalidad debe imputarse al «tráfico de Gobierno», dentro de cuya clasificación se incluyeron los transportes de piedra para el camino a Mar del Plata, cuyos trabajos quedaron terminados durante el año 1938 (mes de marzo).

Los rubros que comprende este grupo y que acusan aumento son: sal, ladrillo, arena, cemento, leña en trozos, carbón de leña, querosén y agricol, inflamables, hierro, artículos de tienda y mercaderías no especificadas; el resto, o sea: cal, piedra, cordones y adoquines, nafta, fuel oil y petróleo, alcohol, postes y varillas, alambres, madera de construcción, vinos, cerveza, azúcar, artículos de almacén y maquinarias agrícolas, arrojan disminución de diversa importancia.

De los rubros que acusan aumento, cabe destacar el cemento, cuyo mayor transporte se debe a los convenios que en oportunidad se concertaron con Loma Negra y la firma Lira, influyendo además sobre este aumento, la situación de abarrotamiento que se produjo durante los primeros meses del año, en los distintos desvíos que tiene el Ferrocarril Sud en la zona de Olavarría y que ante la imposibilidad de atender la gran demanda de vagones, obligó a que una gran parte de esos transportes se volcaran por nuestra línea. Respecto al mayor transporte de arena y piedra bruta, corresponde que el mismo sea imputado a los trabajos de pavimentación que se vienen realizando y aun se continúan en la ciudad de Pehuajó, como así algunas construcciones aisladas que se han hecho en ciertas estaciones de nuestra línea.

Los aumentos de relativa importancia que arroja el resto de los rubros precitados, provienen de diferentes causas, cuyo detalle se omite, dado a la poca importancia de los mismos.

De los rubros que figuran con disminución se cita, por orden de importancia, los artículos de almacén con una merma de 5.513 toneladas.

Sobre esta merma han influído diferentes factores, siendo el principal, la competencia del transporte camionero, que no sólo afecta a las distancias medias, sino, como ya se dijera, llega hasta La Pampa, desde donde se trafica con frutos del país; otro factor preponderante, fué el fracaso de la cosecha que hizo que los colonos restringieran sus compras de mercaderías, como así de maquinarias agrícolas y vehículos cuyos transportes también arrojaron disminución.

En lo que respecta a nafta, fuel-oil y petróleo y al alcohol, también debe considerarse que la disminución la han provocado los transportes por camiones que brindan a los consignatarios la ventaja de que los productos les son entregados en sus propios depósitos.

A efectos de evitar en parte, esta desventaja, se gestionó ante Yacimientos Petrolíferos Fiscales la construcción de plantas de almacenamiento y distribución en algunas de nuestras estaciones.

Reclamos. — Lo reclamado por el público en el año 1938 en concepto de indemnización por perjuicios en los transportes, alcanza a pesos 12.249,86 moneda nacional.

A la suma antes citada, hay que agregar pesos 9.560,69 moneda nacional, que quedaron pendientes en 1937, lo que eleva el monto de los reclamos considerados durante el año pasado a pesos 21.810,55 moneda nacional.

Durante el corriente año se pagaron:

Indemnizaciones por pérdidas y averías	$	1.548,55
Por demoras en el transporte (pagados por otros Ferrocarriles $ 39,33 y p/cuenta del personal $ 42,40)	»	2.651,47
Total	$	4.200,02

Del importe reclamado quedan pendientes para el año 1939, pesos 10.236,61 moneda nacional, cuyo trámite se prosigue. En esta suma se comprenden tres reclamos por indemnización por muerte de animales que importan pesos 7.595 moneda nacional y cuyo pago no corresponde por no haber existido culpabilidad del Ferrocarril.

Existen además algunos reclamos pendientes por pesos 2.331,71 por demora en el transporte, iniciados ante otros Ferrocarriles.

Descontadas esas cantidades, los demás reclamos pendientes quedan reducidos a pesos 309,90 moneda nacional.

Para mejor ilustración, a continuación se inserta un cuadro demostrativo de los reclamos hechos:

RECLAMOS — CONCEPTO	CARGAS				Encomiendas y equipajes	TOTALES
	Hacienda	Frutos del país	Cereales	Mercaderías generales		
Animales faltantes	9.180,78	—	—	—	—	9.180,78
Animales muertos y estropeados	674,22	—	—	—	—	674,22
Averías	—	—	—	522,91	60,70	583,61
Extravíos	—	88,—	—	455,91	92,60	636,51
Violación y substracciones	—	—	—	—	32,01	32,01
Demora en transporte .	17,25	—	—	1.125,48	—	1.142,73
Totales	9.872,25	88,—	—	2.104,30	185,31	12.249,86

Kilometraje. — El número de trenes corridos y el kilometraje de los mismos durante el año 1938, es el siguiente, comparado con el año 1937:

Trenes de:	Número	1937	1938	Diferencia
Pasajeros	5.655	441.609	434.541	— 7.068
Mixtos	1.703	237.441	224.878	— 12.563
Encomiendas	181	—	9.804	+ 9.804
Haciendas	752	90.512	105.668	+ 15.156
Cargas	4.293	501.179	515.418	+ 14.239
Automotrices	5.227	354.539	338.091	— 16.448
Obreros	2.222	10.476	10.415	— 61
Totales	20.033	1.635.756	1.638.815	+ 3.059

Como se ve, a pesar de haberse corrido en 1937 seiscientos ochenta y siete trenes más que en 1938, el kilometraje en este año ha sido mayor sólo en 3.059 kilómetros.

Para mayor ilustración se detallan a continuación los trenes y kilometraje, de cada categoría:

	Año	Trenes	Recorrido en km.
Pasajeros	1937	5.724	441.609
	1938	5.655	434.541
	Diferencia	— 69	— 7.068

Se debe esta disminución a que a pesar de que en 1938 ha habido más trenes adicionales y Diesel convertidos a vapor desde el 1º de enero hasta el 23 de mayo de 1937, en el servicio local se corrían cinco trenes más que en la misma fecha de 1938:

	Año	Trenes	Recorrido en km.
Mixtos	1937	1.909	237.441
	1938	1.703	224.878
	Diferencia	— 206	— 12.563

La disminución se debe a que los trenes que desde el 6 de junio de 1938 figuran como de Encomiendas, en 1937, figuraron como Mixtos.

	Año	Trenes	Recorrido en km.
Encomiendas .	1937	—	—
	1938	181	9.804
	Diferencia ...	+ 181	+ 9.804

En el año 1937 estos trenes estaban incluídos en la designación de trenes mixtos:

	Año	Trenes	Recorrido en km.
Hacienda	1937	658	90.512
	1938	752	105.668
	Diferencia	+ 94	+ 15.156

El aumento se debe a que en 1938 este tráfico fué mayor que en el año 1937, tanto en los transportes de hacienda para invernada como en sentido descendente y en especial de Avellaneda a los frigoríficos del Puerto La Plata, habiéndose corrido hasta tres trenes por día. Durante el mes de mayo de 1938 se corrieron 90 trenes con 19.969 kilómetros de recorrido y durante el mes de noviembre del mismo año se cargaron 3.016 pisos.

	Año	Trenes	Recorrido en km.
Cargas	1937	4.623	501.179
	1938	4.293	515.418
	Diferencia	— 330	+ 14.239

La menor cantidad de trenes se debe a que este tráfico ha sido en 1938 de menor volumen que en 1937. El mayor kilometraje, a pesar de lo expuesto, se debe al distinto recorrido de los trenes, determinado por su disminución y la necesidad de llegar a todas las estaciones:

	Años	Trenes	Recorrido en km.
Automotrices .	1937	5.564	354.539
	1938	5.227	338.091
	Diferencia	— 337	— 16.448

En el año 1937, hasta el 5 de junio de 1938, el servicio del local a Loma Verde, se efectuaba con automotrices, siendo mayor la cantidad de éstos, corridos en 1937.

El kilometraje de coches y furgones operado durante el corriente año, ha sido el siguiente:

Clasificación	1937 Km.	1938 Km.	Diferencia
Coches	2.819.213	2.800.165	— 19.048
Furgones	1.053.599	1.069.710	+ 16.111
Totales	3.872.812	3.869.875	— 2.937

El menor kilometraje de coches se debe a que en 1938 se corrieron menos trenes a vapor, como se indica en Pasajeros.

En cambio, el mayor kilometraje de Furgones responde a que desde el 6 de junio de 1938, el servicio a Loma Verde se realiza con tren a vapor.

El kilometraje de los vehículos de carga fué el siguiente:

Vehículos de carga	1937		1938	
	Cargados	Vacíos	Cargados	Vacíos
Cubiertos	5.472.895	1.230.714	5.210.978	895.882
Bordes	610.920	436.021	721.157	581.665
Plataformas	605.040	284.505	610.515	293.613
Jaulas	4.757.294	2.871.968	5.891.671	3.872.263
Totales	11.446.149	4.823.208	12.434.421	5.643.423
		Año 1937 ..	11.446.149	4.823.208
		Diferencia ..	+ 988.272	+ 820.215

El mayor kilometraje de vagones en general, se debe a que en 1938 ha habido mayor kilometraje de trenes de cargas, no obstante la menor cantidad de ellos, como se especifica en otro lugar, a lo que también debe atribuirse el menor kilometraje de cubiertos; en cambio los otros tipos de vagones han tenido un mayor kilometraje que en 1937, en especial modo las jaulas, como consecuencia del mayor tráfico de hacienda.

Adelantos. — De éstos, únicamente se dieron de baja seis estacas, adquiriéndose en cambio treinta y dos (32) lonas y treinta (30) sogas, quedando la existencia en la siguiente forma: 182 lonas, 120 cadenas, 63 sogas, 176 estacas, 27 rolos, 49 lienzos y 4 juegos de escuadras.

Accidentes en general: descarrilamientos, colisiones, etc. — Durante este período los descarrilamientos y colisiones no revistieron mayor importancia a excepción de la colisión producida el día 25 de

octubre al embestir el tren obrero número 233 a un corte de vagones que se encontraba estacionado en las vías de la estación La Plata, en cuya circunstancia, aparte de los daños materiales producidos, resultaron varios obreros con algunas lesiones, pero felizmente de poca importancia. También el accidente ocurrido el día 29 de noviembre, a la altura del kilómetro 29:500 de la línea troncal, tuvo caracteres de gravedad, pues se produjo el descarrilamiento y vuelco de la locomotora del tren 104 y de la jaula 6.078 y el descarrilamiento de las jaulas 6.085, 6.107 y furgón F. 4, que formaban parte de dicho tren.

Este accidente tuvo dolorosas consecuencias, pues tanto el maquinista Ojeda como el foguista Rocha, sufrieron graves quemaduras, tan graves para el primero que determinaron su deceso.

Los daños que sufrieron el material rodante como la vía, fueron de importancia tal, que el tráfico tuvo que sufrir una interrupción parcial de unas 24 horas aproximadamente.

Con respecto al resto de los accidentes carecieron de gravedad por lo que no se estima necesaria una referencia particular de los mismos.

Accidentes a particulares. — Se hace mención aquí de los accidentes que han sido actores personas ajenas al Ferrocarril, ya se trate de choques entre nuestros trenes y vehículos particulares o bien de peatones atropellados al transitar por las vías o en los pasos a nivel.

Como consecuencia de estos accidentes resultaron cuatro personas muertas, tres gravementes heridas y siete con heridas leves.

Por lo general, entendemos que la responsabilidad del Ferrocarril ha quedado a salvo, pues en todos los casos existió manifiesta imprudencia de parte de las víctimas o de los conductores de vehículos embestidos, quienes no prestaron la debida atención al atravesar los pasos a nivel, máxime que los maquinistas dejaron oír los silbatos respectivos. En cuanto a los casos de personas arrolladas dentro de nuestra zona vía o en las playas de las estaciones, como así también pasajeros que resultaron lesionados al descender de trenes en marcha, de hecho debe descartarse toda culpa de la Empresa.

Incendio de campos. — Los incendios producidos en campos linderos a nuestras vías, dañaron las siguientes extensiones de terrenos, cultivados unos y con pastos naturales otros, habiéndose quemado también más de 60 postes y casi 100 varillas de los alambrados divisorios. Los incendios afectan a 353 hectáreas de pasto natural; 242 de rastrojos de avena; 147 de rastrojos de trigo; 192 de trigo y centeno para pastoreo; 100 de avena para pastoreo; 80 de pasto natural y avena para pastoreo; 20 de alfalfa; 45 de alfalfa y pasto natural; 30 de trigo; 80 de avena en planta; 70 de alfalfa en planta con semilla; 3 de trigo en montones y 35 de avena cortada.

Además, resultaron quemadas 867 bolsas de trigo, 20 bolsas de avena y una parva de trigo, las cuales en el momento de producirse los incendios estaban en rastrojo.

Aun cuando en ninguno de esos casos puede afirmarse que el fuego haya sido producido por nuestros trenes, son muchos los reclamos presentados, aduciendo que el origen del incendio se debió a chispas desprendidas de las locomotoras.

Con respecto a estos siniestros, como se hace todos los años, se tomaron medidas a efecto de que los Departamentos de Tracción y Talleres y Vía y Obras, extremasen las precauciones tendientes a evitar que se produjeran incendios.

Gastos de explotación. Servicio de tráfico. — Los gastos se han producido en la forma que se expresa a continuación, comparándolos con los del año anterior:

	1938 $ m/n	1937 $ m/n	Diferencia $ m/n
Superintendencia:			
a) Sueldos	123.700,66	113.586,06	+ 10.114,60
b) Materiales	4.168,15	3.438,67	+ 729,48
c) Gastos generales	6.110,70	6.091,61	+ 19,09
Total	133.979,51	123.116,34	+ 10.863,17
Estaciones:			
a) Sueldos y jornales de jefes, empleados de oficina, telegrafistas, mensajeros, señaleros, enganchadores, capataces, cambistas y peones	765.189,78	766.985,84	— 1.796,06
b) Libros, fórmulas y útiles de escritorio	20.422,15	20.095,97	+ 326,18
c) Uniformes para el personal y distintivos	6.263,68	5.939,—	+ 324,68
d) Materiales para alumbrado de estaciones y señales generales ...	21.202,32	18.725,95	+ 2.476,37
e) Mobiliario, útiles y equipos, conservación y renovación	5.467,68	5.008,81	+ 458,87
f) Gastos generales	42.305,21	41.375,78	+ 929,43
Total	860.850,82	858.131,35	+ 2.719,47
Pasos a nivel:			
a) Sueldos y jornales	52.707,81	48.618,92	+ 4.088,89
b) Materiales y gastos generales ..	1.431,01	2.410,18	— 979,17
Avisos, itinerarios, etc.	2.045,30	846,97	+ 1.198,33
Gastos generales	253,61	20,43	+ 233,18
Total general	1.051.268,06	1.033.144,19	+ 28.123,87

Sensiblemente han sido iguales los gastos de explotación correspondientes al servicio de tráfico en los dos años. Las ligeras diferencias en más que se anotan se deben a las siguientes razones: En los gastos de papelería y avisos e itinerarios a la necesidad de cargar en el último año gastos efectuados en papeles para impresión que no pudieron cargarse en el año anterior por lo avanzado del ejercicio. En el rubro Uniformes debe anotarse en el año último un gasto extra de doce trajes de agua para el personal de cambistas, cuatro capas impermeables y ocho sobretodos.

Servicio de trenes. — Los gastos efectuados en el último año transcurrido, comparados con los del año 1937, han sido como sigue:

	1938 $ m/n	1937 $ m/n	Diferencia $ m/n
Superintendencia:			
a) Sueldos	65.512.86	56.177,14	+ 9.335,72
c) Gastos generales	2.849,60	3.463,20	— 613,60
Total	66.362,46	59.640,34	+ 6.722,12
Trenes:			
a) Sueldos de guardas y camareros	174.932,66	171.483,34	+ 3.449,52
b) Sueldos y jornales	6.354,51	4.886,10	+ 1.468,41
c) Materiales y gastos generales	6.203,41	4.947,80	+ 1.255,61
Limpieza de coches:			
d) Sueldos y jornales	18.463,75	16.826,45	+ 1.637,30
e) Materiales y gastos generales	8,98	299,87	— 290,89
f) Lonas, sogas, etc.	4.463,20	3.539,76	+ 923,44
g) Uniformes al personal	6.333,49	6.020,87	+ 312,62
h) Materiales generales de consumo	343,25	331,14	+ 12,11
i) Utiles y equipos; conservación y renovación	998,05	5.940,65	— 4.942,60
j) Gastos generales	66.445,73	58.381,51	+ 8.064,22
Total	284.547,03	272.657,29	+ 11.889,74
Total general	350.909,49	332.297,63	+ 18.611,86

También en este servicio las diferencias no son considerables. Las mayores se registran en los sueldos y gastos generales y las diferencias anotadas se deben a los aumentos originados por aplicación de los escalafones.

Caminos de acceso a las estaciones y obras de mejora. — El Departamento ha mantenido constante preocupación por la construcción y reparación de los caminos de acceso a las estaciones, así como la construcción de obras de mejoramiento en las estaciones, vías, telé-

grafo, material rodante, playas, embarcaderos, etcétera. Muchas de sus iniciativas han sido llevadas a la práctica; la mayor parte ha sido motivo de estudio y se irán cumpliendo a medida que los recursos de que se disponga, lo permitan.

Las necesidades de la producción agrícola se hicieron notar con igual intensidad que en años anteriores, y de acuerdo a las mismas se ampliaron los galpones de las estaciones Las Juanitas, Magnano, Blaquier y Velloso, se cambió además la ubicación de uno de los galpones de la estación Reynoso, construyéndosele piso de hormigón, iniciándose el traslado del galpón de Fortín Olavarría a Reynoso, el cual quedó habilitado durante el curso del mes de febrero. La estación Reynoso requería estas comodidades pues su zona agrícola es intensa y en constante desarrollo.

Aprovechando estas ampliaciones se levantó de la citada estación el galpón desmontable que fué armado en Gobernador Arias, igual procedimiento se observó con el que estaba en Gobernador Udaondo, que fué transportado a M. Hirsch, donde la producción agrícola lo reclamaba. Por iguales circunstancias se armaron galpones de este tipo en Estrugamou y Azul. De los tres galpones restantes, fueron armados dos, en Avellaneda y uno en La Plata con destino a depósito de cereales.

Se efectuaron otros trabajos de menor importancia, como son: el revestimiento del tinglado en Durañona; la construcción del piso de hormigón en uno de los galpones de Avellaneda; la colocación de alambre pajarero en ciertos galpones de la línea, quedando aún, sin embargo, mucho que hacer en este sentido, considerando que deberá encararse con toda preferencia la ampliación o construcción de nuevos galpones en Avellaneda, pues los existentes —no obstante haberse destinado para depósito la antigua cochera— no alcanzan a suplir las necesidades.

En lo relativo a la ampliación de vías, corrales, etcétera, se continuó con el plan trazado durante el año 1937, iniciándose los trabajos correspondientes a la construcción de vía descendente desde kilómetro 5/553 de la línea troncal al kilómetro 8/18 del ramal a Avellaneda (parada Gambier), trabajos éstos autorizados por la Ley 4406 y que aun se encuentran en ejecución.

Se modificaron y ampliaron vías en la playa de cargas de Avellaneda y en la playa de la estación, tratando en lo posible de adaptar estas instalaciones a las propias necesidades del servicio, habiéndose ampliado en esta misma estación los corrales del Mercado de Hacienda, necesidad largamente reclamada. Los corrales han quedado ahora en situación de atender las demandas diarias provenientes

de las ventas cada vez en aumento. En esta misma estación se amplió el lavadero de jaulas, construyéndose piso de hormigón y plataforma a más alto nivel para facilitar el lavado de los vehículos, ajustándose a las exigencias de la Dirección de Ganadería del Ministerio de Agricultura de la Nación.

Se hicieron otros trabajos, como la ampliación de luz eléctrica en la playa, colocación de alambre tejido en todo el perímetro de la estación y pavimentación del patio número 1. Este último trabajo se continúa en los patios restantes.

En la estación La Plata se ejecutaron modificaciones en las vías de la playa, lo mismo que en Etcheverry, donde también se construyó un desvío para servicio de la firma Bibiloni, Valenzuela y otros.

En Monte Chingolo se inició la construcción de la vía al corral, trabajo que aun está en ejecución lo mismo que en G. Monteverde en donde será ampliada la vía tercera, para facilitar los cruces de trenes de pasajeros con los de cargas.

En Reynoso también se ampliaron las vías con motivo de la modificación que sufriera la ubicación de los galpones para cereales, lo mismo se hizo en Durañona, tratando en lo posible de facilitar el buen servicio.

También la estación Gerente Cilley fué favorecida con la ampliación de vías, pues las existentes no eran suficientes y respondían a su categoría de simple desvío, inconciliable con la importancia de las cargas que afluyen.

Durante este período se habilitó el nuevo edificio para estación construído en Garbarini, cuyas obras fueron autorizadas por la Ley número 4406.

Se habilitaron viviendas para guarda - barreras en la calle 66 y 31 y servicio de barreras en la calle Madariaga (Avellaneda), habiéndose levantado la barrera que funcionaba en el kilómetro 55/700 (Ramal a Avellaneda).

Referente a la construcción de viviendas que fueran autorizadas por la Ley 4406, debo hacer notar que sólo se construyó una en Udaondo y otra en Velloso, las que aun no han podido ser habilitadas, restando mucho que hacer en este sentido.

Entre otras obras construídas durante el año que sirve de comentario, citaré la pasarela que fuera levantada en estación La Plata para servicio del público, la habilitación del tren control entre las estaciones del Ramal a Avellaneda y Etcheverry y la instalación del palo Staff (servicio éste que fuera habilitado durante el mes de enero de 1939).

ALMACENES

El Departamento de Almacenes ha estado el año anterior a cargo del señor Angel C. Bassani, como en 1937. Lo secundó en su función de Segundo Jefe, el señor Aurelio Hernández. Ambos han desarrollado una acción directiva meritoria. Han contado, en todo tiempo, con la colaboración de un personal laborioso y capaz, que ha permitido al Departamento desempeñarse con eficacia.

Las tareas normales del Departamento que son de por sí intensas, se han visto aumentadas por la preparación de un inventario general que al terminar el año está casi listo. Con tal motivo se ha realizado una revisación general de toda la documentación, lo que ha permitido también introducir algunas mejoras de organización.

Las compras por licitación pública han dado lugar a siete licitaciones, cuyo resultado se consigna en el cuadro que sigue:

Resultado de las licitaciones efectuadas en 1938

	Número de propuestas	Valor calculado de los materiales 1	Valor de lo no adjudicado 2	Importe de las adjudicaciones 3	Diferencia (1-2)-3
1 Bulones, tornillos, tuercas, arandelas	12	76.524,12	14.300,—	59.141,27	3.082,85
2 Maderas en general, leña de sauces	16	61.456,—		52.826,60	8.629,40
3 Metales, pinturas y lámparas eléctricas	26	73.301,90	5.435,50	57.304,90	10.561,50
4 Maderas, hierros, chapas, etc.	28	47.259,33	2.250,—	34.722,42	10.286,91
5 Artículos de papelería ..	4	30.733,03	8.170,—	20.981,41	1.581,62
6 Hierros, bulones, maderas, electrodos, repuestos de material rodante, etc. ..	34	77.264,06	—	72.914,43	4.349,63
7 Material de vía (se hará un segundo llamado por lo no adjudicado)	7	384.919,—	156.000,—	176.955,16	51.963,84
Total, 7 licitaciones ..	127 (1)	751.457,44	186.155,50	474.846,19	90.455,75

(1) En promedio: 18.

CAMINOS DE ACCESO

Los caminos de acceso a las estaciones del Ferrocarril han estado bajo el cuidado de la sección creada al efecto en la División Mantenimiento de la Dirección General de Vialidad. La División confiada a la pericia del ingeniero Aquiles Ortale, ha tenido en el

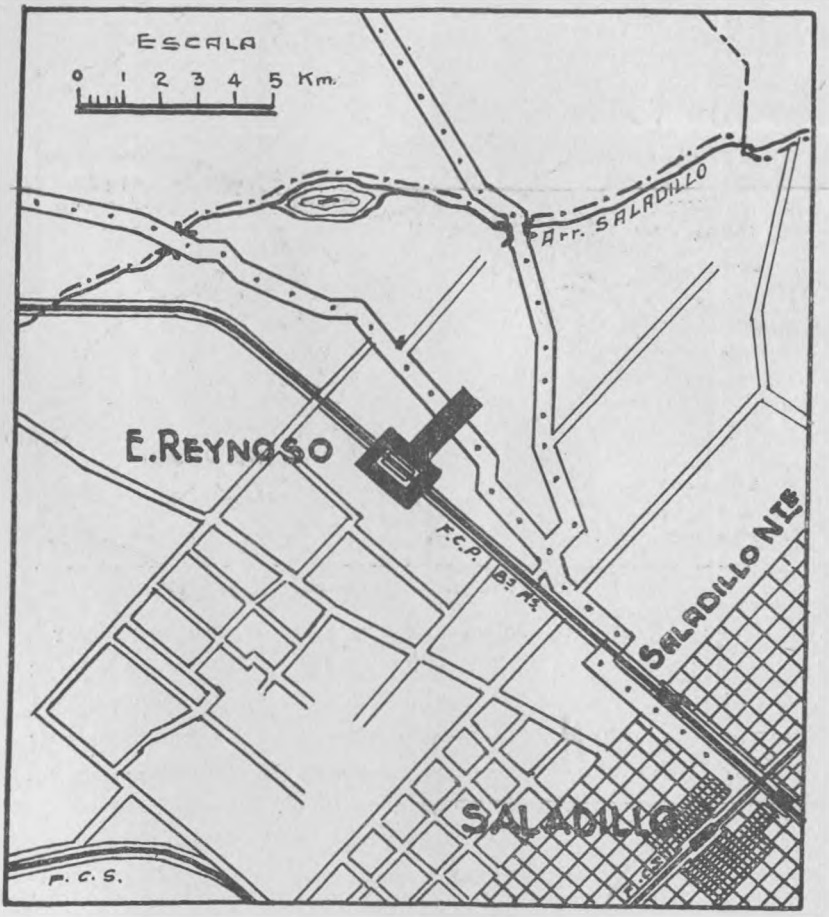
encargado de la Sección, señor Enrique Alfano, el colaborador celoso y activo que se requería para la atención de los equipos patrulleros destinados a nuestros caminos de acceso, así como para la vigilancia de las labores realizadas por administración a destajo.

Los trabajos realizados con las motoniveladoras han integrado trescientos treinta y seis kilómetros de construcción y ochenta y cuatro de conservación. Por lo que respecta a los trabajos realizados por administración a destajo han alcanzado a cubrir noventa y tres kilómetros de construcción. Con estas obras se han puesto en condiciones excelentes para el tráfico, quinientos cincuenta y seis kilómetros de caminos.

A continuación se encontrará una breve reseña de los trabajos realizados en el año último.

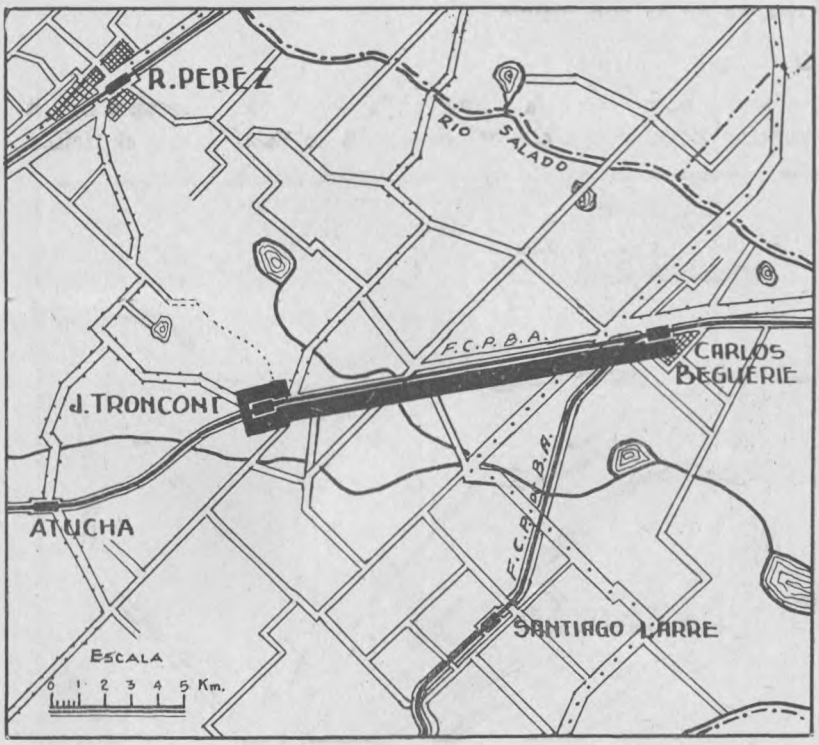
I. Obras por contrato:

Camino de acceso a la Estación Reynoso. — Este camino liga a la estación Reynoso con el camino general de Saladillo a Veinticinco



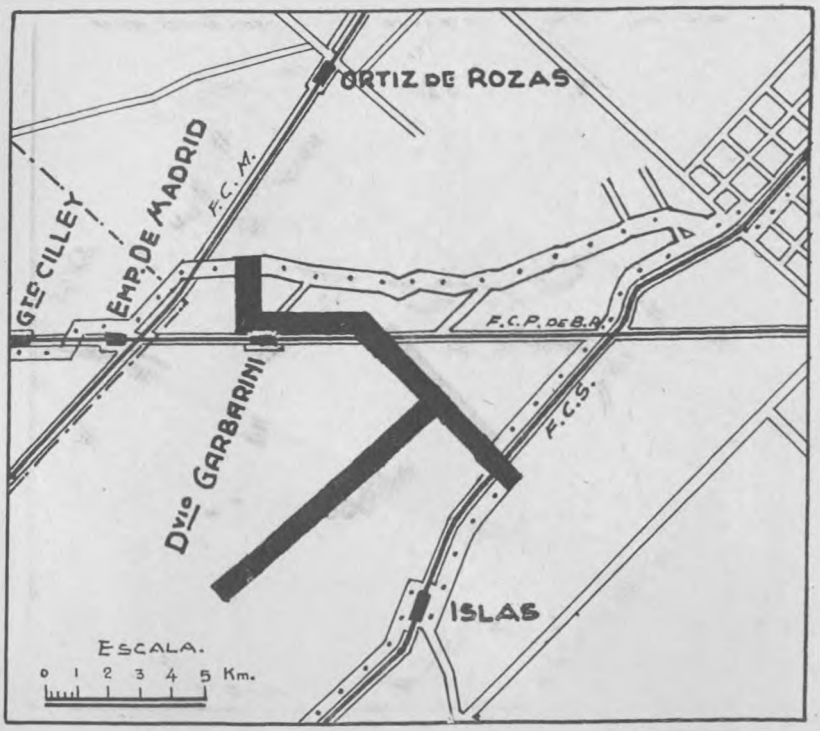
de Mayo. Las obras con un importe total de pesos 8.035,45 moneda nacional, estuvieron a cargo del contratista R. Llames Massini. El movimiento de tierra comprendió 5.775 metros cúbicos; los abovedamientos, 3.713 metros lineales; las alcantarillas colocadas fueron once, los alambrados construídos 2.618 metros lineales, las tranqueras colocadas fueron tres y los kilómetros reparados alcanzaron a seis.

Camino de acceso entre las estaciones Carlos Beguerie y Tronconi. — Este camino corre paralelamente a la vía entre las estaciones Beguerie y Tronconi y prestará grandes beneficios al vecindario que



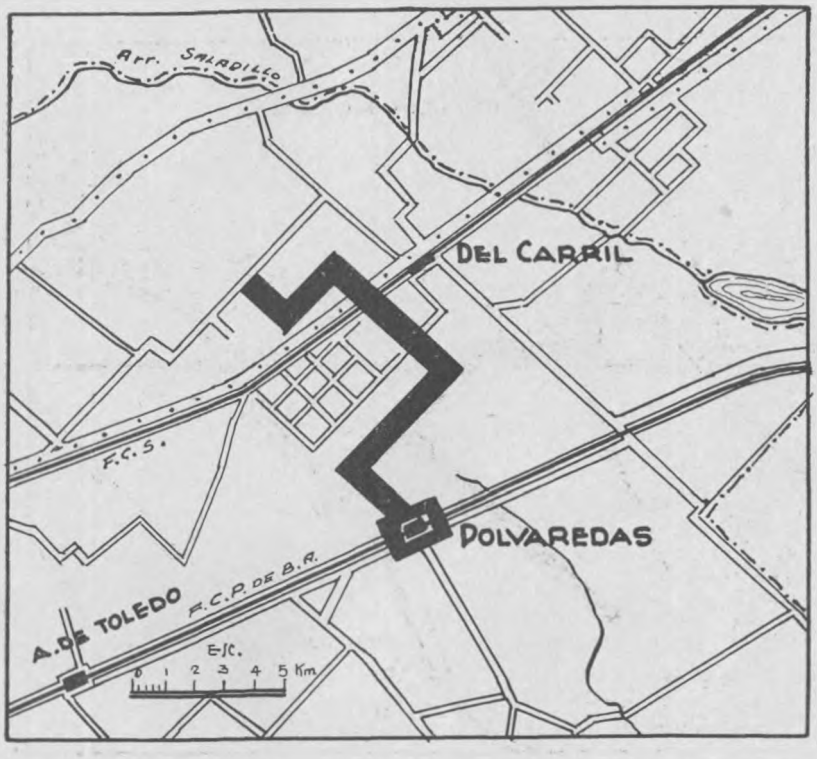
en esta zona se veía obligado a hacer largos recorridos para llegar a las estaciones nombradas. En este camino las obras estuvieron a cargo del contratista C. Iribarne. El movimiento de tierra alcanzó a 30.281 metros cúbicos; los abovedamientos se extendieron a ocho kilómetros; se colocaron ocho alcantarillas y se repararon 16 kilómetros con un costo total de pesos 11.792,50 moneda nacional.

Camino de acceso a la Estación Santiago Garbarini. — Estas obras comprendieron la apertura de un camino hacia el sudoeste de la estación Garbarini y además su enlace con los caminos de Veinticinco de Mayo a Islas y a Nueve de Julio y se resolvieron en dos partes, consideradas en los expedientes letra P, número 457, año 1936 y letra P, número 642, año 1938. Los trabajos importaron pesos 10.356



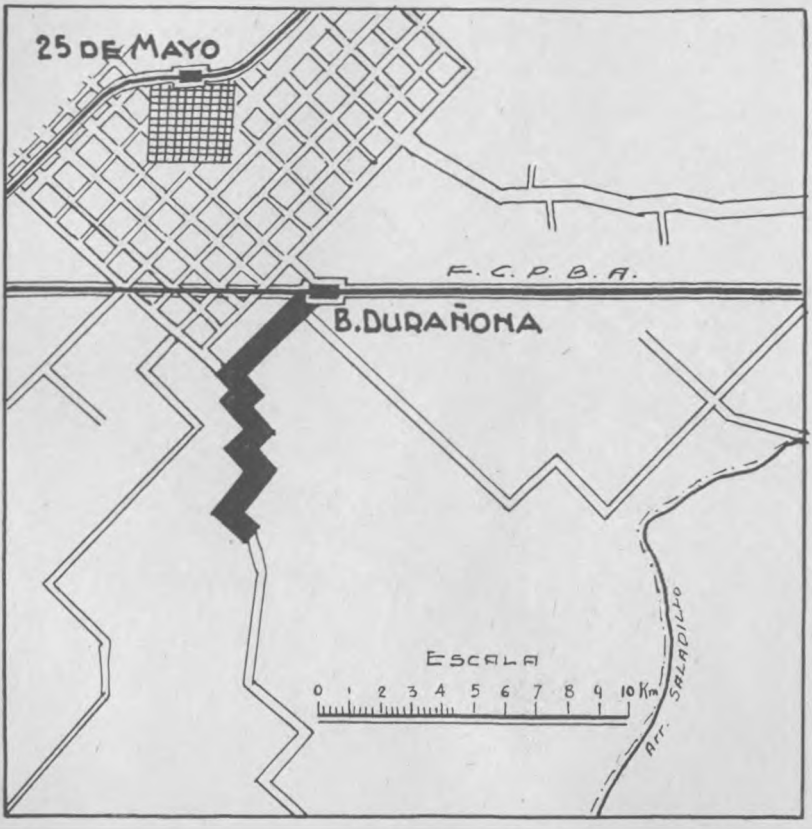
moneda nacional. El movimiento de tierra alcanzó a 23.759 metros cúbicos; los abovedamientos a 3.310 metros lineales; se colocaron once alcantarillas, se trasladaron 7.435 metros de alambrados y se repararon doce kilómetros de caminos. Los trabajos de la segunda parte importaron pesos 17.078,74 moneda nacional y comprendieron un movimiento de tierra de 8.623 metros cúbicos; 8.954 metros lineales de abovedamiento, nueve alcantarillas, la construcción de 10.471 metros de alambrados, correspondientes a la apertura del nuevo camino y diez kilómetros y medio de caminos reparados.

Camino de acceso a la Estación Polvaredas. — Estos trabajos fueron encomendados al contratista J. E. Pereyra que los realizó por un importe total de pesos 14.405 moneda nacional. El camino reviste capital importancia, pues hace tributaria de Polvaredas una extensa zona de campos al Norte y Noroeste de dicha estación, incluídas algunas



tierras al Norte de la línea del Ferrocarril del Sud. El movimiento de tierra fué de 29.791 metros cúbicos; los abovedamientos alcanzaron a 3.225 metros lineales; se colocaron veintidós alcantarillas; se efectuó un transporte de trescientos metros cúbicos de tierra y se trasladaron 4.300 metros de alambrados; se repasaron 3.900 metros de terraplenes y se repararon diez y seis kilómetros de caminos.

Camino de acceso a la Estación Blas Durañona. — Estos trabajos estuvieron a cargo del contratista R. Llames Massini por un importe total de 11.545 pesos. La mejora de este camino era muy necesaria



para la extensa zona al sur de Durañona, comprendida entre ésta estación y Pueblitos. El movimiento de tierra alcanzó a 32.621 metros cúbicos; los abovedamientos a 3.500 metros lineales; el traslado de alambrados a 1.090 metros y se colocaron trece alcantarillas.

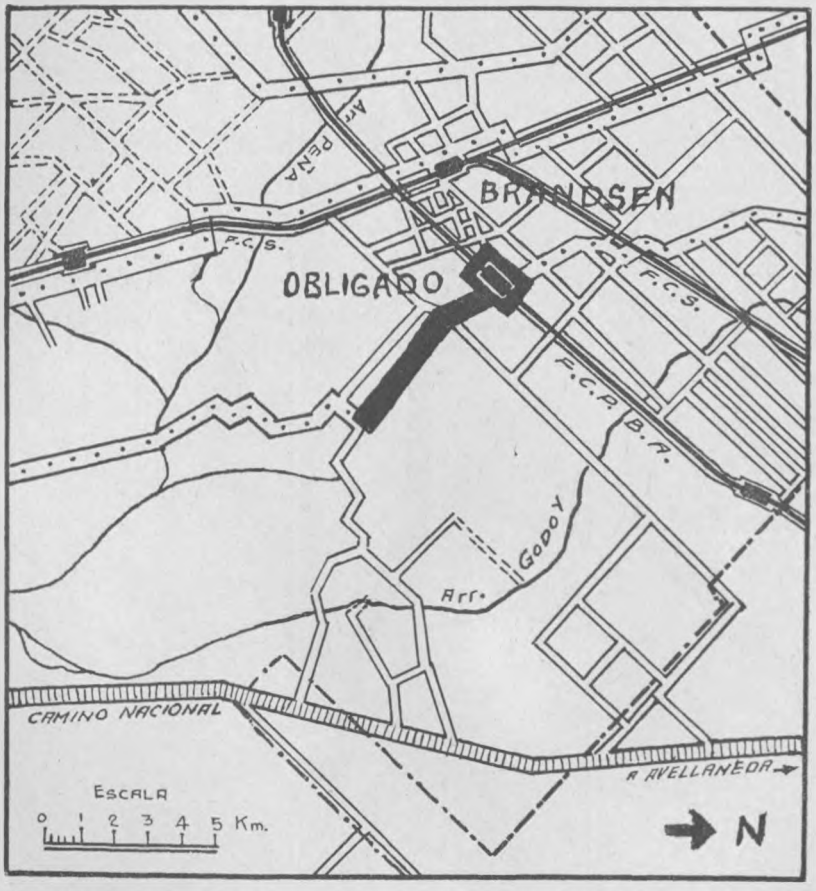
Camino de acceso a la Estación Alvarez de Toledo. — Estos trabajos los tuvo a su cargo el contratista J. E. Pereyra. El importe de las obras fué de pesos 3.840 moneda nacional. Este camino era muy

necesario para dar fácil acceso a nuestra estación Alvarez de Toledo al vivero provincial de Cazón y a una zona agrícola progresista. El movimiento de tierra fué de 6.791 metros cúbicos; los abovedamientos fueron de 7.583 metros lineales, se colocaron seis alcantarillas y se repararon diez kilómetros de camino.

Camino de acceso a la Estación Ariel. — Obras confiadas al contratista J. E. Pereyra por un monto de pesos 5.112,62 moneda nacional. El movimiento de tierra fué de 7.395 metros cúbicos; se coloca-

ron dos alcantarillas; se construyeron 1.800 metros de zanjas de desagüe y se repararon dos kilómetros de camino. Las obras tuvieron por objeto la mejora de la calle de Circunvalación de la estación Ariel y su conexión con el camino de acceso al general de Azul a Tapalqué.

Camino de acceso a la Estación Obligado. — Obras realizadas por el contratista G. Díaz por un importe de pesos 6.142,90 moneda nacional. El movimiento de tierra fué de doce mil metros cúbicos; los



abovedamientos alcanzaron a cinco mil metros lineales; se colocaron ocho alcantarillas y se repararon ocho kilómetros de camino. La obra era necesaria para dar fácil acceso a campos del Sudeste sobre el camino general a Chascomús.

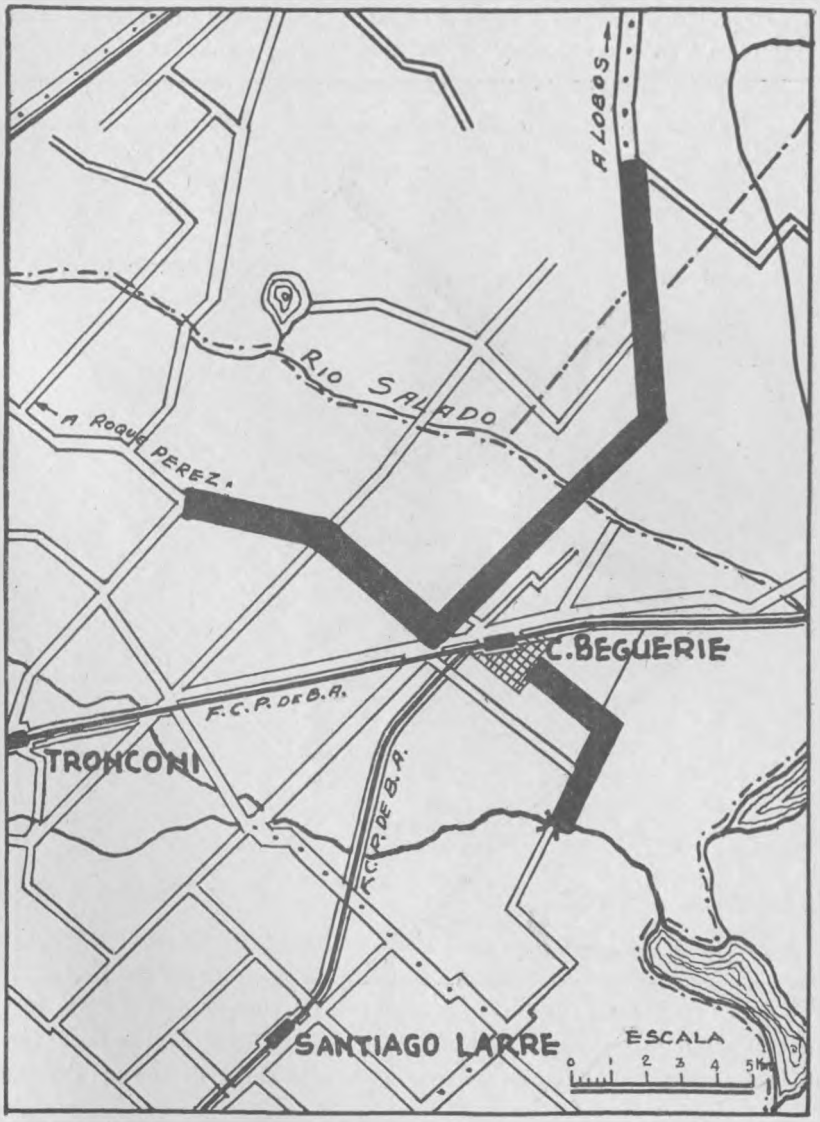
II. Obras por administración:

Con los dos equipos que se posee de motoniveladoras, el número cuatro a cargo del señor Arturo Silvestri y el número cinco a cargo del señor Nicolás Petta, se realizaron los siguientes trabajos.

G.UDAONDO
Km.70
F.C.P.Bs.As.
CAMINO NACIONAL
GOYENECHE
ESCALA
0 1 2 3 4 5 Km.

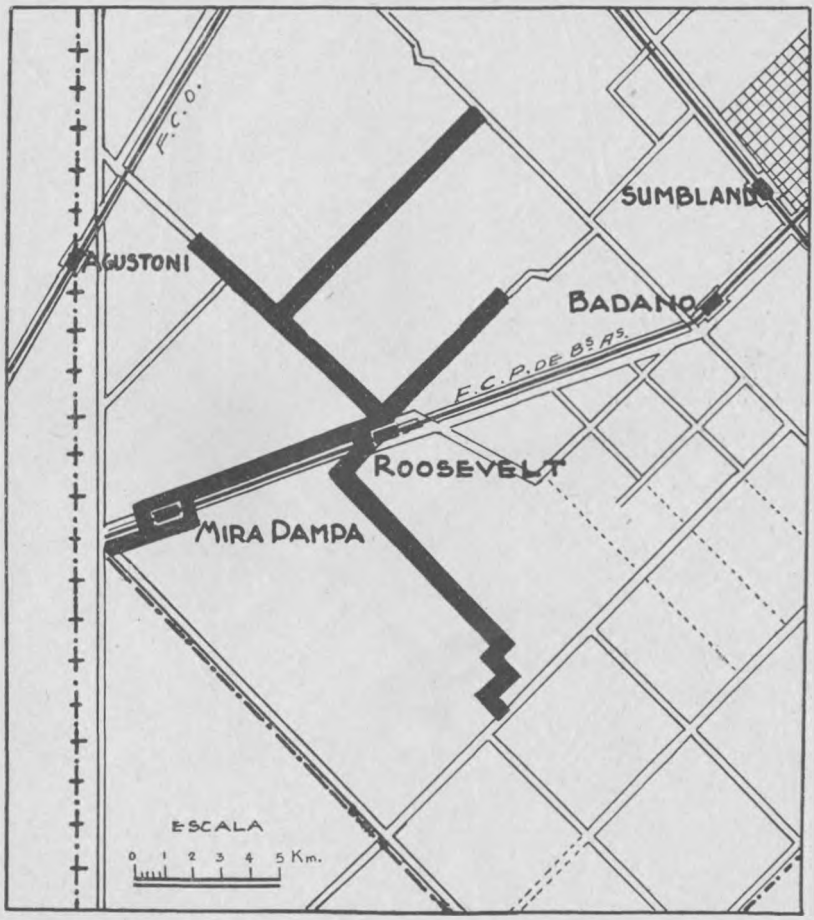
Estación Udaondo. — El camino general de San Vicente a Las Flores pasa por esta estación; se trata de un antiguo camino de una zona ganadera y tambera, por cuya razón este camino concentra el movimiento de todo este vecindario; pero las malas condiciones en que se encontraba habían limitado su uso en forma inconveniente para la regularidad de los transportes. El camino ha sido repasado en una extensión de diez y ocho kilómetros hacia el Norte hasta Cañuelas y San Vicente y de dieciséis kilómetros hacia el Sur hasta el deslinde de los partidos de Cañuelas, Monte y General Paz.

Estación Carlos Beguerie. — La zona que sirve esta estación es baja y sus caminos ofrecen dificultades, razón por lo que constante-



mente se reclama su arreglo. Los ríos, arroyos y lagunas, frecuentes en el lugar, crean dificultades enormes en cuanto aparece un mal paso, por los grandes rodeos a que obligan la inexistencia de caminos secundarios o de puentes en los cursos de agua. Se han construído veinte kilómetros hacia Lobos, en el camino general de Lobos a Las Flores; diez kilómetros hacia Roque Pérez en el camino general que liga a Begueríe con la cabeza de partido y cinco kilómetros en el que conduce a la antigua estancia El Trocadero. Se trata en este caso de la construcción del camino, pues en estos parajes sólo existía con tal designación la zona comprendida entre alambrados; pero sin ningún trabajo de perfil, zanja de desagüe, etcétera.

Estación Roosevelt y Mira Pampa. — Las zonas que sirven estas estaciones dedicadas a una explotación mixta, ganadera y agrícola,



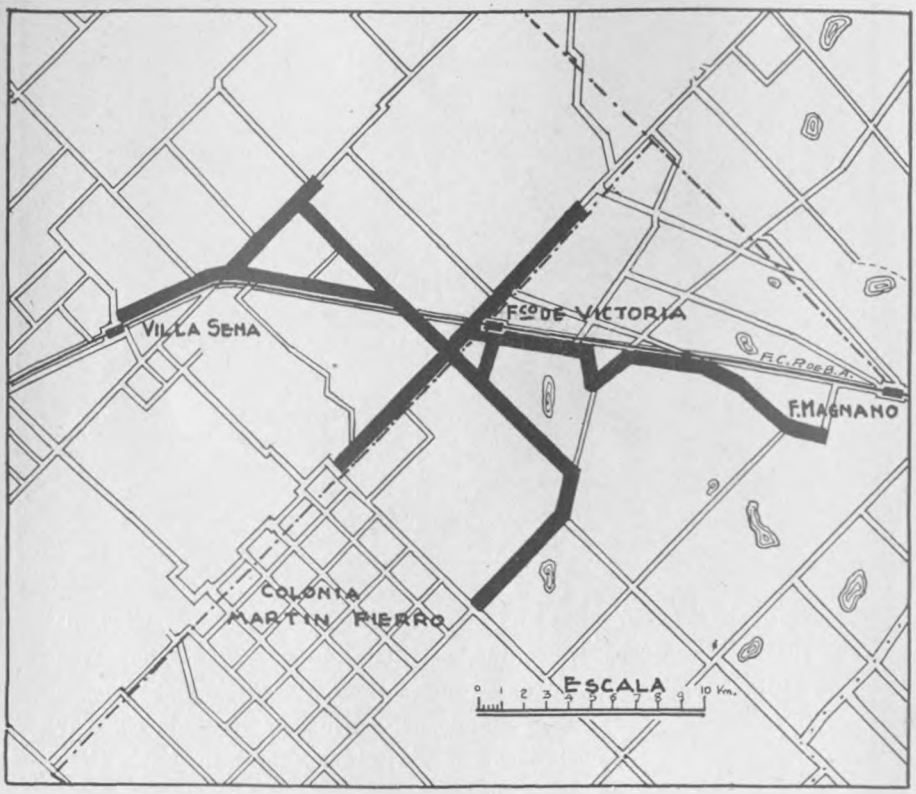
requieren de buenos caminos. En general, las tierras permiten la formación de huellas buenas; pero es frecuente la formación de pozos que dificultan la circulación. Es necesaria pues, la construcción del camino

y luego su mantenimiento con el equipo nivelador. Como estos caminos no habían sido motivo de trabajo mayor o en todo caso hacía años que no se trabajaba en ellos, fué necesario construirlos, operación que puede realizarse con efectiva ventaja con los equipos de motoniveladora.

Desde Roosevelt se construyen veinte kilómetros de camino hacia Carlos Pellegrini y Trenque Lauquen, ocho kilómetros en el camino paralelo a la vía hacia Mira Pampa, veinte kilómetros en el camino hacia Agustoni y diez kilómetros en el de Badano y Sundblad.

Desde Mira Pampa se construyeron cinco kilómetros en el camino hacia General Pico, dos kilómetros hacia Roosevelt y otros dos en la calle de Circunvalación de la estación.

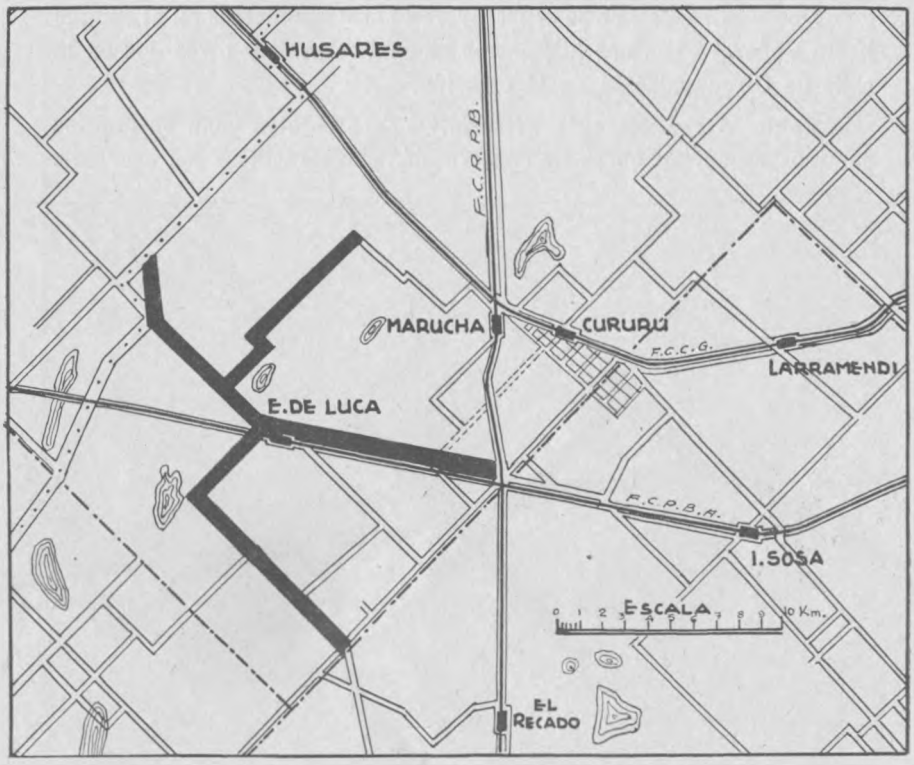
Estación Francisco de Victoria. — Esta es otra zona en que los caminos requerían obras de construcción para facilitar los acarreos.



La obra realizada comprende: quince kilómetros de construcción de caminos en dirección a la Colonia Martín Fierro, en donde se hace una explotación agrícola de cierta intensidad; catorce kilómetros hacia Villa Sena por el costado de la vía y diez kilómetros hacia América;

diez kilómetros hacia la estación Guanaco y trece kilómetros hacia la Colonia El Toro. Además se construyeron los dos kilómetros correspondientes a la calle de Circunvalación de la estación.

Estación Esteban de Luca. — También aquí se hizo necesaria la construcción de diversos caminos. Era indispensable el perfilado y la construcción de zanjas de desagüe que permitan luego la conservación con un repaso de la máquina motoniveladora.

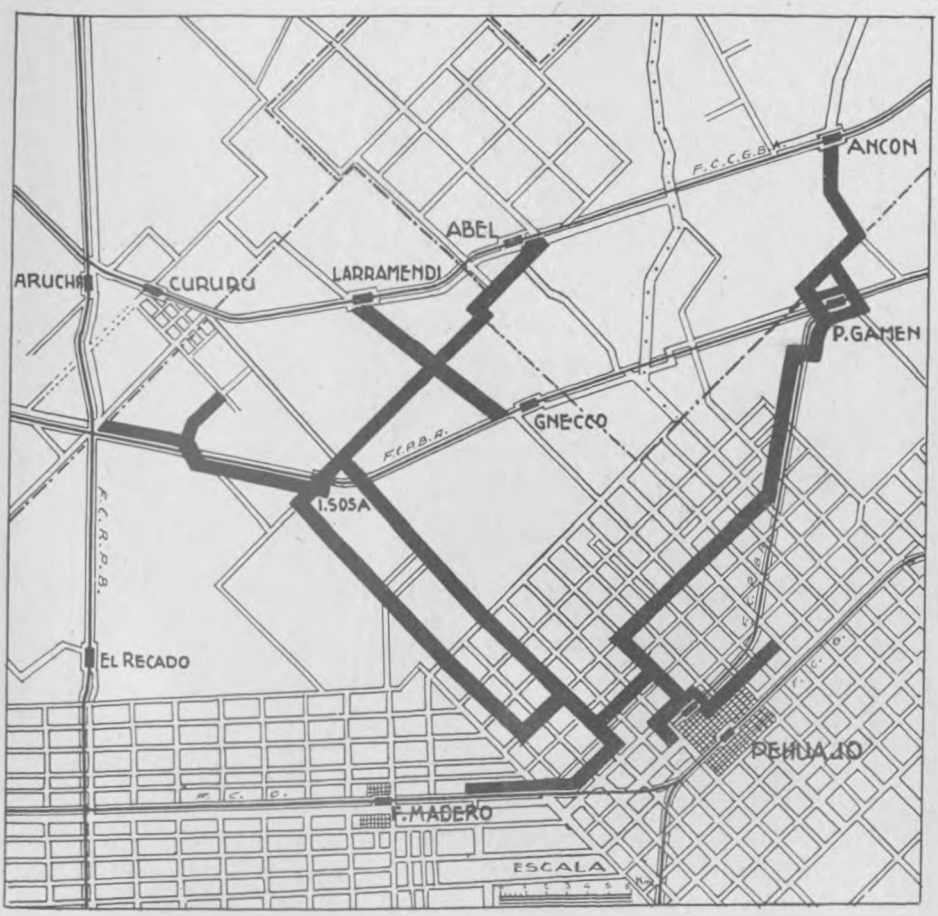


Los trabajos realizados han abarcado la construcción de cincuenta y cuatro kilómetros de camino, así distribuídos: siete kilómetros hacia Húsares; diez kilómetros en el camino a Passo; quince kilómetros en el camino a Magnano, siendo necesario más adelante encarar la apertura del camino costanero a la vía; cinco kilómetros hacia Carlos Tejedor, quince kilómetros hacia Marucha y los dos kilómetros de la calle de Circunvalación.

Estaciones Pehuajó, Pedro Gamen, Gnecco y Sosa. — Es ésta otra zona en que es de rigor el mantenimiento de los caminos y su aper-

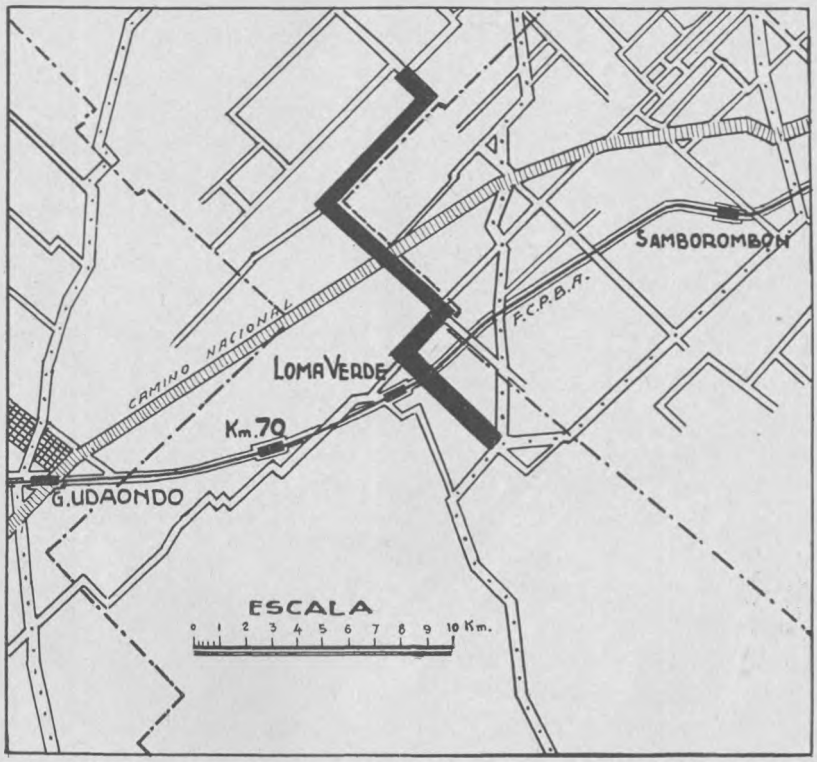
tura si nunca fueran perfilados. La obra aquí fué intensa, pero desde luego proporcionada a las exigencias de una población progresista.

Aquí los caminos construídos, reconstruídos y conservados abarcaron una extensión de ciento cuarenta y cuatro y medio kilómetros, así distribuídos: trece en dirección a Madero, reconstruídos; doce entre Pehuajó y Pedro Gamen, reparados; siete cons-



truídos a partir de Pedro Gamen; seis reparados en Gnecco, dos construídos en la calle Circunvalación de la estación Pehuajó y dieciséis de reconstrucción hacia la estación Ancón. Desde Sosa a Pehuajó treinta kilómetros repasados y siete construídos; hacia Madero, cinco kilómetros y medio, reparados; de Sosa a Abel, diecisiete kilómetros reconstruídos; hacia Curarú, diez reconstruídos hacia Esteban de Luca, se construyeron diecisiete kilómetros paralelos a la vía y además los dos kilómetros correspondientes a la calle de Circunvalación de la estación I. Sosa.

Estación Loma Verde. — En esta estación se ha hecho una obra que venía reclamándose de mucho tiempo atrás. Se han construído en total, veinte kilómetros de camino, habiendo unido con ellos la estación Loma Verde con el camino general de Brandsen a Ranchos y por el Norte con el camino general de Brandsen a Las Flores y más allá por uno de los caminos hacia San Vicente. En los campos que rodean



a la Estación Loma Verde se nota ahora una mayor dedicación a la agricultura y las construcciones mencionadas vienen a favorecer los transportes, con el beneplácito general del vecindario.

Estación Gorina. — En los alrededores de esta estación se han construído cinco kilómetros de caminos, de los cuales, uno en la calle de Circunvalación y cuatro en una calle de acceso al camino General Belgrano. La obra caminera realizada en conexión con los servicios del Ferrocarril por primera vez alcanza una importancia destacada, como se deduce de la enumeración hecha. Con los elementos con que ahora se cuenta se espera que esta labor podrá repetirse cada año, con igual y tal vez mayor intensidad. Ahora queda el problema de los caminos de acceso a las estaciones que sirven a poblaciones de importancia como 9 de Julio, 25 de Mayo y Carlos Casares. Es posible que en breve pueda resolverse la construcción del nuevo camino que debe ligar a la estación Gobernador Arias con Carlos Casares.

SERVICIO AGRONOMICO, CATASTRO Y FOMENTO RURAL

Durante el año 1938, esta Sección estuvo a cargo del ingeniero agrónomo Juan J. Pividal, como en el año anterior. Bajo su inteligente y dedicada atención continuó desarrollando el plan de trabajos trazado y su benéfica acción en las zonas servidas por el Ferrocarril, que se pondrán de manifiesto en la reseña de su labor que va a continuación:

Catastro Agronómico de la zona de influencia. — Se ha continuado con este trabajo, estudiándose las zonas de las estaciones Estrugamou y El Trigo, cuyos planos ya están terminados. A medida que aumenta la competencia entre las empresas de transportes, este trabajo cobra mayor importancia.

Trenes de Fomento Rural. — Como estaba anunciado, la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias equipó dos trenes de fomento rural. El primero recorrió la línea en los meses de abril y mayo, llevando semillas de pedigree de trigo, lino, avena, cebada y centeno. El segundo se corrió en los meses de agosto y setiembre con semillas de maíz y girasol, aves de raza seleccionadas y conejos de la Escuela de Fruticultura de Dolores y productos de granja de las escuelas agrícolas de la Provincia.

Cada año se nota mayor interés por estos trenes de parte de los vecinos de la zona de influencia del Ferrocarril; sin embargo, teniendo en cuenta las superficies que se siembran, que alcanzan a 95.126 hectáreas de trigo; 35.300 de lino; a 34.300 de avena; 15.700 de cebada; 13.940 de centeno; 21.900 de maíz y 30.000 de girasol, la colocación de semillas fiscalizadas por el Ministerio de Agricultura de la Nación no alcanza al dos por ciento de esas siembras.

Semilleros multiplicadores. — La propaganda que se hace en favor de la agricultura intensiva, ha tenido amplia aceptación entre los vecinos de la zona y es así que, en el transcurso del corriente año, el ingeniero Luis Garbarini de la estación Santiago Garbarini, inauguró un semillero multiplicador, fiscalizado por el Ministerio de Agricultura de la Nación.

Por su parte, el ingeniero agrónomo del Ferrocarril, está igualmente terminando los trámites para instalar otro semillero próximo a la estación Mauricio Hirchs. Con estos establecimientos en la misma zona de influencia del Ferrocarril, se podrá seguir fomentando la siembra de semillas seleccionadas, evitando a la Dirección de Agricultura, los grandes sacrificios que hasta ahora ha tenido que hacer para transportar semillas de pedigree desde lejanas zonas.

Equipo mecánico de clasificación y limpieza de cereales. — Este servicio, incorporado a las actividades de la Empresa el año pasado, ha tenido una aceptación creciente. A fin de uniformar las tarifas correspondientes, se estableció cobrar diez centavos y quince centavos por bolsa de trigo o lino, respectivamente, en lotes inferiores a 500 bolsas (para siembra) y quince y veinte centavos por bolsa, para lotes superiores a 500 bolsas (para venta o acopiadores). Durante las dos campañas que efectuó el equipo se clasificaron 19.091 bolsas, produciendo la suma de pesos 2.400,05.

Máquina para curar semillas. — Siguiendo las indicaciones de la Comisión Nacional de Granos, en lo que se refiere a la lucha contra las caries (Tillechia Tritici) o carbón duro, se consiguió poner al alcance de los productores el medio de curar sus semillas. Debido a la gentileza del señor Gerente de la Sección Agrícola de la Compañía «Industrias Químicas Argentinas Duperial», el Ferrocarril pudo agregar sin ningún desembolso, una máquina de curar por el «método a seco» con un rendimiento de trescientas bolsas diarias, única en el país. Trabajando en combinación con el equipo mecánico de clasificación, se curaron 3.165 bolsas con un producido de pesos 636 moneda nacional.

Plantaciones. — Se continuó con el cuidado de las plantaciones existentes. Se hizo una nueva plantación en la estación Loma Verde. De acuerdo con el criterio seguido de producir maderas útiles para el Ferrocarril y siendo la playa de esta estación algo anegadiza, se plantaron seiscientos eucaliptus de las variedades rostrata, resinífera, globulus y robusta. También se hicieron en la misma estación, almácigos de eucaliptus, viminalis, acacia blanca y tipa colorada, para continuar con estas plantaciones. Como en años anteriores, se remitieron a las estaciones de la línea, plantas del vivero de Mira Pampa.

En la época oportuna se efectuó la poda en las estaciones y en los montes de Gobernador Udaondo y Juan Blaquier. Teniendo en cuenta el buen resultado obtenido el año anterior, con la leña obtenida de las plantaciones de tamarisco, este año se continuó con este trabajo en el tramo comprendido entre Carlos Beguerie y Santiago Larre, entregando al Departamento de Tracción y Talleres, setecientos metros cúbicos de leña, destinada al encendido de las locomotoras.

Se plantó una nueva cortina de acacia melanoxylon en el galpón de locomotoras de La Plata, a lo largo de la calle 71 y a seis metros de la cortina de eucaliptus ya existente, con el objeto de evitar los inconvenientes del polvo de carbón.

Se cosecharon semillas en la plantación de Santiago Larre, en el kilómetro 36, Ramal Avellaneda y en el jardín de La Plata.

Como en años anteriores, la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias fletó el tren vivero, que ya es tradicional entre los vecinos de la zona de influencia. Se vendieron en gran cantidad, plantas frutales, forestales y de adorno, provenientes de los viveros oficiales.

Jardines. — Se cuidó la conservación de los existentes. Se hizo uno nuevo en la estación Santiago Garbarini, recientemente inaugurada. Se remitieron a los Jefes de estación, semillas y bulbos de flores, cosechados en el jardín de estación La Plata. Con gran entusiasmo por parte de los Jefes de estación, se efectuó el concurso anual de jardines y plantaciones, organizado por el Departamento de Tráfico.

Vivero de Mira Pampa. — Se ha caracterizado este año por la asombrosa inclemencia del tiempo de aquella zona; que a un invierno extremadamente frío y seco, siguió un verano igualmente seco y de calor abrasador. Sin embargo, el pequeño vivero de Mira Pampa ha sido como un oasis en aquella asolada región, causando la justa admiración de los viajeros.

Los reparos de pinos marítimos, cipreses lamberthiana y eucaliptus viminales, están en pleno desarrollo, formando un manchón verde que anima a los vecinos a perseverar y a imitar el ejemplo. Durante el año se distribuyeron entre las estaciones de la línea 8.500 plantas.

Previendo el problema de la erosión de los suelos que se presenta en el Oeste de la Provincia y en mérito a muchos pedidos de los pobladores, se ha tramitado la autorización correspondiente para iniciar la venta de plantas de este vivero a precio de fomento y en consecuencia el año entrante servirá también a los vecinos de la zona del Ferrocarril.

Lucha contra las plagas y langostas. — Se caracterizó el verano de este año por la persistente sequía y la invasión de mangas de langosta paranaensis provenientes del Norte. Colaborando con todos sus medios en la campaña de lucha emprendida por el Ministerio de Agricultura de la Nación, el servicio agronómico del Ferrocarril, con la valiosa cooperación del Departamento de Vía y Obras, logró localizar todos los focos de desove. Así, por medio de lanzallamas y carpidas oportunas se destruyó la mosquita y los desoves en las estaciones Gobernador Obligado, Monte Chingolo, Etcheverry, Gómez de la Vega, Saladillo Norte, Sojo, Polvaredas y Montaraz y en todos los lugares de la zona vía en que se notó la invasión. *Tucuras:* Lo mismo se puede decir de la invasión de langosta tucura que asoló gran parte de la zona Oeste y Sud Oeste de la Provincia. El ingeniero agrónomo,

como representante del Ferrocarril ante el Ministerio de Agricultura de la Nación y ante la Comisión Honoraria para la lucha contra la tucura en el partido de Olavarría, colaboró con todos sus medios a la destrucción de esta plaga y el Ferrocarril facilitó los transportes y depósitos para los elementos de lucha organizados por la Defensa Agrícola de la Nación. *Hormigas:* Se continúa permanentemente con con la destrucción de hormigas y hormigueros, dotando de elementos al personal de Tráfico y Vía y Obras que lo solicitan. Se han distribuído de esta manera 60 tarros de veneno para máquina y 90 tarros de veneno para aplicar directamente, repartiendo también instrucciones escritas para su mejor aplicación. *Ratas, vizcachas, cuises, etcétera:* Independientemente de la destrucción que de estos roedores hacen los capataces de galpones de cereales, el servicio agronómico cooperó con el Departamento de Vía y Obras en la lucha contra estos roedores, facilitando elementos e instrucciones para su destrucción. Donde existían vizcachas, fuera de la zona vía, se hizo en todos los casos las correspondientes denuncias al Ministerio de Agricultura. *Bicho canasto, cardo ruso, abrojo grande, etcétera:* Es de lamentar para el progreso del Ferrocarril, que este año ha habido muy pocas transacciones de esta índole. Contrariamente a lo que se esperaba, más bien se nota una tendencia muy marcada a la explotación ganadera extensiva, que muy poco adelanto reporta a las zonas donde se radica. En tal sentido únicamente se pueden citar: la venta de una fracción de campo en la estación Lucas Monteverde, dividida en lotes de quintas y chacras, en la que se obtuvieron, como es natural, precios altamente satisfactorios.

Cinco mil hectáreas de la estancia «Los Merinos», en la estación Loma Verde, fueron arrendadas por la firma Massucco y Rodrigo de esta ciudad y destinadas a la explotación de chacras mixtas.

Asuntos varios. — Siguiendo un plan de organización de las propiedades inmuebles del ferrocarril, se revisaron y tasaron las chacras 29 y 30 en el partido de Nueve de Julio y la del kilómetro 243/380 en el partido de 25 de Mayo.

H. LEGISLATURA BIBLIOTECA DE LA PROVINCIA DE BS. AS.

INDICE

INDICE DEL TOMO III

CAPÍTULO X

Pág.

DIRECCION DE AGRICULTURA, GANADERIA E INDUSTRIAS 5
Secretaría 7
División Agronomía 8
Trenes viveros, vista 9
Vivero Oficial de Tablada, vistas 11
Vivero Angel Gallardo de Baradero, vistas 13
Vivero Eduardo L. Holmberg de Cazón, vista 15
Vivero Carlos Spegazzini de Patagones, vista 17
Parque Provincial de Sierra de la Ventana, vista 19
Estaciones Experimentales 20
Estación Experimental de Forrajicultura, vista 21
Estación Experimental Agrícola del Delta, vista 23
Fijación de dunas en Miramar, vista 25
Fijación de dunas 27
Fijación de dunas en Miramar, vista 28
Fijación de dunas en Miramar, vista 29
Forestación de los bañados de la Ensenada 30
Parque Provincial de Sierra de la Ventana 30
Forestación de los bañados de la Ensenada, vistas 31
Parque San Martín en Mar del Plata 32
Embellecimiento de Playa Grande 32
Un detalle de los jardines de Playa Grande, vista 33
Parque ribereño de Chascomús 34
Parque Los Libres del Sud en Dolores 34
Parque y natatorio de Balcarce 34
Hospital de Llanura de Pergamino 34
División enseñanza agrícola 34
Escuela de Fruticultura Osvaldo Magnasco y Escuela de Industrias Rurales Nicanor Ezeyza, vistas 35
División Industrias y Comercio 38
Mercado de Frutos del Tigre, vistas 39
Concurso de cereales y lino 41
Aplicación de la Ley 3607 en el Territorio de la Provincia sobre industria lechera 42
Vistas de la Primera Exposición de Industria Lechera y de la de Semillas realizada en Vedia 43
Estaciones Zootécnicas Regionales 44
Primer Concurso de Ganado Carnicero, vistas 45
Profilaxis de las enfermedades infectocontagiosas del ganado. 46
Actividades del Laboratorio de Ganadería 46
Registro tambero 46
Profilaxis obligatoria de la «Salmonella Pollorum» 47
Ley de Caza 47
División de Piscicultura y Pesca 47
Propaganda mural, uno de los carteles 49
Proyecto de Ley de Forestación y Reforestación 50
Restricción de las siembras de trigo 50
Asesoramiento del Instituto de Colonización 51

CAPÍTULO XI

Pág.

JARDIN ZOOLOGICO 53
Generalidades 55

CAPÍTULO XII

DIRECCION DE TRAFICO 63
Generalidades 65
Decretos y resoluciones dictados durante el año 1938 referentes a materias del tráfico 68
Organización y funcionamiento del Registro Provincial de vehículos automotores 70
Aclaración de la resolución de fecha 4 de enero de 1938 sobre el procedimiento a seguir en la aplicación de las Leyes 4666, 4668 y de Presupuesto vigente 71
Modificacion ampliatoria del Decreto reglamentario de multas. 72
Ley 4704 73
El certificado policial podrá reemplazar a la cédula de identidad por el plazo de seis meses, prorrogables a otros seis 74
Plazo para obtener las patentes de automotores hasta el 15 de abril 74
Los vehículos destinados a transporte colectivo de pasajeros no podrán hacer uso de caminos provinciales sin la previa autorización del Poder Ejecutivo 76
Procedimiento a seguir en las líneas comunales de transportes que usen caminos provinciales 77
Se dé cumplimiento al Decreto del Poder Ejecutivo sobre el completo los días hábiles, con excepción de los sábados después de las doce horas 78
Modificación de la resolución del 13 de agosto próximo pasado sobre pedidos de informes entre la Dirección de Tráfico y Policía Caminera 78
Plazo a las empresas de transporte intercomunal de cargas para que puedan continuar circulando y solicitar del Poder Ejecutivo la respectiva concesión 79
Decreto Reglamentario sobre seguros que cubre los riesgos para vehículos automotores del servicio público intercomunal. 79
Procedimiento a seguir para la aplicación y cobro de multas por infracciones de tráfico y a la Ley 4490 82
Aclaración de los incisos 18, 19 y 20 del artículo 4º del Decreto reglamentario de multas, sobre el transporte de inflamables 84
Obligación de las empresas de transporte de pasajeros con concesion otorgada por el Poder Ejecutivo de colocar vidrios inastillables en los coches nuevos que incorporen a sus líneas 85
Ampliación del plazo para la inscripcion por parte de las Compañías de Seguros en el Registro respectivo 86
Ampliación del artículo 10 de la reglamentación de cargas en el sentido de establecer zonas de libre interferencia . 87
Modificación del artículo 11 del Decreto reglamentario de la ley de Patente Unica 88
— Patentes de vehículos automotores de la provincia de Buenos Aires, expedidas durante el año 1938.
— Ley 4490. Importe de lo percibido por patentes en cada uno de los partidos de la Provincia, cifras comparativas, etc.
Cuadros estadísticos de la Oficina de Patentes de la Dirección de Tráfico 88

Pág.
Balance General de la Dirección de Tráfico 90
Oficina Técnica de la Dirección de Tráfico 91
Organización y trabajo efectuado por la Oficina de Inspección durante 1938 93

Gráficos fuera de texto incluídos en el Capítulo:
— Estadística de la Sección Técnica.
— Transportes colectivos intercomunales.
— Distribución de la Oficina de Inspección.
— Actividades de la Oficina.
— Gráfico de la labor de los inspectores.
— Monto de las multas a la ley 4490.
— Vehículos mal aforados.
— Monto de las multas a empresas de servicio público.
— Gráfico inspección y control de empresas de servicios públicos.
— Trámite de la boleta de multa por infracción a la ley 4375.
— Casos en que la Oficina de Inspección acuerda plazos.

CAPÍTULO XIII

OFICINA DE TIERRAS PUBLICAS 95
Generalidades 97
Jefatura y Secretaría 98
Mesa de Entradas; Inspección; Fichero; Dibujo 99
Contabilidad y Habilitación; Ley 4276; Ley 4207; Mercado de Ensenada; subastas de tierras 100

CAPÍTULO XIV

COMISION DE AVIACION 103
Generalidades 105
Propalación radial de la obra aeronáutica 109
Reglamentación para el uso público de los aeródromos 109
Aeródromo de Pigüé, vista 111
Aeródromo de Pigüé, vistas del hangar y portada 112
Aeródromo de Pigüé, vista del hangar del Aero Club local .. 113
Aeródromo de Pigüé, vista del campo meteorológico 114
Maquette de aeródromo «tipo» 115
Maquette de aeródromo «tipo» 116

Gráficos fuera de texto incluídos en el Capítulo:
Planos dé ubicación de los aeródromos de primera categoría, situados en: Azul, Junín, Mar del Plata, Patagones y Tres Arroyos.
Planos de ubicación de los aeródromos de segunda categoría, situados en: Bolívar, Coronel Suárez, Las Flores, Dolores y Pigüé.
Aeródromo tipo. Edificio. Planta.

CAPÍTULO XV

INSTITUTO DE COLONIZACION 117
El Directorio 118
Organización técnica y administrativa del Instituto de Colonización 120
Plan de Colonización 122

Pág.
Adquisición de campos 123
Planilla de ofrecimientos de campos 126
Subdivisión de inmuebles 131
Lotes no colonizables 135
— Colonias del Instituto de Colonización.
Selección de los colonos 137
Adjudicaciones de lotes 140
Población de la Colonia Santa María, partido de Carlos Casares 141
Idem, continuación 142
Población de la Colonia San Francisco, partido de Tres Arroyos 143
Id. Id. continuación 144
Población de la Colonia Claromecó, partido de Tres Arroyos. 145
Población de la Colonia El Fortín, partido de General Alvear 146
Población de la Colonia Artalejos, partido de Laprida 147
Las Colonias 148
Veredicto del Jurado que actuó en el concurso-exposición de cereales de la Colonia Santa María 153
Estudios agronómicos y economía rural 162
Créditos 164
Gestión financiera 166
Balance del Instituto Autárquico de Colonización 173
Cuadro demostrativo de la cuenta Ganancias y Pérdidas 174
La actividad administrativa 175
Labor de organización de las colonias 176
Labor realizada en las colonias del Instituto 177

Gráficos fuera de texto incluídos en el Capítulo:
Gráficos comparados demostrativos en los siguientes aspectos:
Presupuestos.
Empleados.
Ganancias.
Campos adquiridos.
Superficie colonizada.
Distribución de la superficie adquirida.
Valores en campos.
Población en las Colonias.
Colonia Artalejos. División.
Solicitudes de aspirantes.
Caminos construídos por los consorcios camineros.
Alambrados.
Colonia Santa María. Producción.
Colonia San Francisco. Producción.
Colonia Santa María. Rendimiento hectárea.
Colonia San Francisco. Rendimiento hectárea.

CAPÍTULO XVI

CONSEJO DE VIALIDAD 183
Generalidades 185

CAPÍTULO XVII

DIRECCION DE VIALIDAD 187
Proyectos de obras preparados para ejecutar con Fondos de Ayuda Federal y Plan de 70.000.000 remitidos a la Dirección Nacional de Vialidad 189
Proyectos de obras aprobados por la Dirección Nacional de Vialidad durante el año 1938 189

Pág.

Contratos elevados a la Dirección Nacional de Vialidad durante el año 1938 190
Contratos de obras aprobados por la Dirección Nacional de Vialidad durante el año 1938 190
Certificados abonados por la Dirección Nacional de Vialidad a los contratistas adjudicatarios durante 1938 191
Depósitos efectuados por la Dirección Nacional de Vialidad en el Banco de la Provincia de Buenos Aires a la orden de la Tesorería General en la cuenta «Fondo de Vialidad». 191
Estado de los caminos de hormigón al 31 de diciembre de 1938. 192
Estado de los caminos de tierra al 31 de diciembre de 1938 . 192
Ayuda Federal. Licitaciones 193
Estado de los puentes al 31 de diciembre de 1938 194
Estado de los alcantarillados al 31 de diciembre de 1938 .. 194
Camino Dolores-Mar del Plata, vista 195
Camino Dolores-Mar del Plata, vista 196
Ciudad de Dolores, vista aérea del camino 197
Camino Dolores-Mar del Plata, vista de un rond-point 198
Camino Dolores-Mar del Plata, vistas del pavimento 199
Vistas del Camino Centenario 200
Puente sobre el Río Salado, vista 201
Puente sobre el arroyo Langueyú, vista 201
Vistas del puente sobre el Río Salado 202
Obras de arte del camino Bahía Blanca-Tornquist 203
Vistas del movimiento de tierra, camino Pieres-Las Nutrias . 203
Camino Bragado-25 de Mayo, vista del alcantarillado 204
Camino Gob. Castro-Ramallo, puente y alcantarillado, vistas. 204
Camino Boulogne-Bancalari, vista de las obras básicas 205
Camino B. Blanca-Pringles, puente sobre arroyo Sauce Grande. 205
Camino Tandil-Necochea, puente sobre arroyo El Puente .. 206
Camino Passo-Madero, mejoramiento 206
Camino Marcelino Ugarte-Los Angeles, alcantarillado 207
Camino Casbas-Carhué, mejoramiento 207
Puente sobre arroyo El Durazno, vista 208
Puente sobre el arroyo Lobería, vista 208
Obras de Ayuda Federal terminadas 209
Obras de Ayuda Federal en construcción 212
División Trazados 213
Sección Urbanismo 213
Sección Expropiaciones 215
Proyectos elevados por la División Trazados, plan de 70 millones 219
Proyectos elevados por la División Trazados, fondos Ayuda Federal y Vialidad Provincial 220
Resumen de obras proyectadas por la División Trazados en 1938 221
Proyectos elevados por la División Trazados durante 1938 . 222
Movimiento de tierra en terraplén y abovedado 223
Valores medios por zonas, obtenidos en las licitaciones realizadas en 1938 223
División Trazados, obras licitadas en 1938 224
Precios unitarios para terraplenes, abovedados y pavimentos obtenidos en las licitaciones realizadas en 1938 225
Resumen mensual, levantamiento rápido 226
Resumen mensual, nivelación y estudios 227
Nómina de proyectos en estudio en la División Trazados . 228
Camino Dolores-Mar del Plata, acondicionamiento de las cabeceras de puentes 229

Pág.

Camino Dolores-Mar del Plata, acondicionamiento de las cabeceras de puentes 230
Camino Dolores-Mar del Plata, acondicionamiento de las cabeceras de puentes 231
Camino Dolores-Mar del Plata, acondicionamiento de márgenes 232
Camino Dolores-Mar del Plata, playas de descanso 233
Camino La Dulce-Juárez, estudio de un puente 234
Camino La Dulce-Juárez, estudio de un puente 235
Camino La Dulce-Juárez, estudio de un puente 236
Camino Gral. Belgrano, anteproyecto cruce a alto nivel en Km. 20, vista 237
Camino Gral. Belgrano, anteproyecto del cruce en Km. 20 a bajo nivel 238
Vista de un camino de doble calzada con terraplén de 21 m., talud 1:4 239
Camino Olavarría-Tornquist, vistas 240
Camino Olavarría-Tornquist, vistas 241
Camino Olavarría-Tornquist, vistas 242
Camino Olavarría-Tornquist, vistas 243
Camino Olavarría-Tornquist, vistas 244
Memoria de expropiaciones y donaciones de tierra en 1938 . 245
Totales mensuales del año 1938 248
Resumen de las expropiaciones elevadas por la División Trazados en el año 1938 249
División materiales 253
Donaciones de tierras obtenidas en el año 1938 257
Resumen de las cesiones de tierras obtenidas durante el año 1938, primer semestre 258
Resumen de las cesiones de tierras obtenidas durante el año 1938, segundo semestre 261
Expropiaciones elevadas en años anteriores y revaluadas en 1938 263
Catastro a 1.50 m. a cada lado del Camino General Belgrano. 264
División Puentes 266
Obras 268
Materiales y mano de obra utilizados por la División Puentes durante el año 1938 269
Proyectos elevados 270
División Mantenimiento 281
Motoniveladora, foto 283
Proyecto de casilla-acoplado para equipos patrulleros 284
Casilla rodante de los equipos patrulleros 285
División Mantenimiento 286
Resumen de los gastos originados por las cuadrillas administrativas durante 1938, gráfico 287
Trabajos realizados por administración a destajo 288
Camineros 290
Camineros cuya instalación está autorizada, que aun no han sido instalados 293
Camineros, propuestas en trámite con informes favorables . 293
Camineros propuestos. En trámite (reservados en División Mantenimiento) 294
Resumen de los trabajos realizados en los accesos a las estaciones del F. C. Provincial y costos de los mismos 295
Trabajos realizados por administración a destajo 295
Trabajos realizados con motoniveladoras 298

Zonas Camineras:

Trabajos realizados por las cuadrillas administrativas de las zonas camineras y costos de los mismos 299

Pág.

Trabajos realizados por los equipos administrativos y costos de los mismos 299
Conservación de caminos con rastras 300
Administración a destajo. Movimiento de tierra y alcantarillado 300
Administración a destajo. Abovedamiento 301
Administración a destajo. Resumen 301
Administración a destajo. Trabajos varios 302
Oficina de Recaudaciones. Resumen comparativo de venta y recaudación del impuesto a la nafta 303
Oficina de Recaudaciones. Venta y recaudación del impuesto a la nafta, distribución por compañías 304

Gráficos fuera de texto incluídos en el Capítulo:

Gráfico sobre afectación de fondos de la Ayuda Federal.
Resumen gráfico de las obras proyectadas, licitadas y contratadas por la División Trazados en 1938.
Resumen gráfico de los proyectos elevados por la División Trazados en 1938.
Resumen gráfico del importe de los proyectos elevados por la División Trazados en 1938.
Resumen gráfico del importe de los proyectos elevados por la División Trazados en 1938.
Movimiento de tierra en terraplenes y abovedamientos. Proyectos elevados por la División Trazados en 1938.
Proyectos elevados por la División Trazados en 1938 con cargo a Ayuda Federal.
Resumen gráfico de relevamiento rápido en 1938.
Resumen gráfico de nivelación en 1938.
Relevamiento rápido ejecutado por las zonas en 1938.
Estudios de nivelación ejecutados por las zonas en 1938.
Relevamiento rápido ejecutado por operador y zona en 1938.
Estudios de nivelación ejecutados por operador y zona en 1938.
Movimiento anual de las expropiaciones elevadas por la División Trazados. Años 1935 a 1939.
Total de expropiaciones elevadas en 1938 por la División Trazados.
Expropiaciones elevadas en 1937 por la División Trazados.
Expropiaciones elevadas durante el 1º y 2º semestre de 1938 por la División Trazados.
Donaciones de tierra obtenidas durante el 1º y 2º semestre de 1938.
Cuadro comparativo entre expropiaciones y donaciones de tierras en 1938.
Gráfico comparativo entre expropiaciones y donaciones en 1938.
Camino General Belgrano. Costo de expropiación.
Camino General Belgrano. Planilla demostrativa del costo de expropiación.

División Puentes:

Proyectos de obras elevados en 1938.
Licitaciones en 1938.
Certificados elevados en 1938.
Obras en construcción en 1938.
Obras terminadas en 1938.
Obras iniciadas en 1938.
Jornales acumulados en 1938.
Materiales entrados en obras en 1938.
Materiales utilizados en obras en 1938.
Perforaciones en metros durante 1938.

Pág.

División Materiales:
Fábrica de Caños de La Plata. Materiales producidos, período febrero 1938 a febrero 1939.
Fábrica de Adoquines y Pedregullo de Sierra Chica. Planilla resumen del importe producción, período febrero 1938 a febrero 1939.
Probetas de hormigón ensayadas en 1938.
Camino Dolores - Mar del Plata. I, II, III y IV tramos. Gráficos de los espesores medios en las zonas central y lateral y de resistencias medias en los tramos tipos.

División Mantenimiento:
Conservación de caminos con rastras. Trabajos ejecutados y costos en 1938.
Trabajos realizados por los equipos administrativos y costos de los mismos. Zonas Camineras. Año 1938.
Trabajos realizados por las cuadrillas administrativas de las zonas camineras y costos de los mismos. Año 1938.
Administración a destajo. Abovedamientos. Años 1937-38.
Administración a destajo. Movimiento de tierra y alcantarillado. Años 1937-38.
Recaudación del impuesto a la nafta. Años 1933-42.

CAPÍTULO XVIII

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES 305
Informe general 307
Resultados de la explotación 309
Cuadro comparativo de los productos totales de explotación en el F. C. Provincial y en los FF. CC. de jurisdicción nacional 310
Comparación de productos de explotación del F. C. Provincial en el período 1928-1938 311
Comparación de los productos de explotación del F. C. Provincial y los FF. CC. nacionales en el período 1928-1938 . 312
Curvas de productos de explotación, gráfico 313
Gráfico demostrativo de los productos de explotación y gastos por Km. de vía entre los FF. CC. de jurisdicción nacional y el F. C. Provincial 319
Remuneración del personal 321
Remuneración media mensual de los empleados y obreros ferroviarios 322
Empleados y obreros ocupados por Km. de vía explotado .. 323
Secretaría, Servicios Especiales, Contaduría 323
Vía y Obras 324
Marcas, su colocación, gráfico 326
Modelo de ficha para reunir antecedentes sobre terrenos ocupados para zona-vía 327
Modelo de ficha para clasificar los distintos propietarios que enajenaron terrenos para el Ferrocarril 328
Modelo de fichas para anotaciones en el terreno 329
Modelo de fichas para anotaciones en el terreno 330
Modelo de fichas para anotaciones en el terreno 331
Modelo de fichas para anotaciones en el terreno 332
Paso a nivel calle 7 y 72 y 60 y 122, vistas 333
Casilla en puerto La Plata, vista y planos 334
Obras de arte tipos, planos 335

Pág.

Obras de arte especiales, planos 336
Manzanas propiedad del Ferrocarril, planos 337
Derrotero de líneas telegráficas y telefónicas, croquis 338
Ubicación y cómputo de elementos, material de vía, cuadro . 341
Pasos públicos, señalización, obras de arte, alineaciones, cuadro de ubicación y cómputo de elementos 342
Comunicaciones y electricidad, elementos externos e internos, alambrados, cuadro de ubicación y cómputo de elementos . 343
Tracción y Talleres 357
Vistas del taller de corte y pulido de granito y de las nuevas lustradoras instaladas 372
Cuarto de herramientas y oficina del Contramaestre de locomotoras, vistas 373
Grúa de la playa de alzadores, vista 376
Grúa de la playa de alzadores en funcionamiento 377
Depósito de modelos de fundición, vista 381
Bodega de galpón La Plata, vista 382
Oficinas de galpón La Plata 383
Tráfico 394
Almacenes 412
Camino de acceso 412
Servicio Agronómico, Catastro y Fomento Rural 427

Gráficos fuera de texto incluídos en el Capítulo:

Plano del Paso a nivel, calle 60 y 122.
Plano del Paso a nivel, calle 72 y 7.

ESTA MEMORIA, COMPILADA EN TRES
VOLUMENES, SE ACABO DE IMPRIMIR
EN EL TALLER DE IMPRESIONES
OFICIALES DE LA PROVINCIA
DE BUENOS AIRES, EL
7 DE NOVIEMBRE
DE 1940