



PROVINCIA DE BUENOS AIRES

54 / 23

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MEMORIA
DEL
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MAYO DE 1921 A MAYO DE 1922

PRESENTADA A LA HONORABLE LEGISLATURA

POR EL

ING. JUAN B. RIVERA

LA PLATA
TALLER DE IMPRESIONES OFICIALES

1922

OBRA DE CONSULTA

PROC. TÉC.

1: Gobej - Bly

CL:

CM:

DUP:

C:



La Plata, abril 30 de 1922.

A LA HONORABLE LEGISLATURA
DE LA PROVINCIA:

De conformidad con el precepto constitucional, cúpleme presentar a V. H. la Memoria compendiada de la tarea realizada en el Departamento de Obras Públicas, durante el año comprendido entre mayo de 1921 y la fecha actual.

Expongo solamente los conceptos directivos y el resumen de los hechos, dado que la impresión de todos los informes de las distintas reparticiones exigirá mucho tiempo, y el deber que personalmente me incumbe no admite demoras.

De dichas reparticiones, algunas han sido autorizadas a hacer imprimir las memorias detalladas propias; para las demás, el Ministerio tomará las disposiciones que creará oportunas, a fin de que V. H. pueda conocer los pormenores de la gestión.

Sin embargo, anticipo en estas páginas la transcripción de una síntesis de lo actuado en la Dirección de Desagües, firmada por su Director Técnico, ingeniero Julián Romero.

Me permitirá V. H. hacer constar que en este año de labor asidua y no estéril para la Provincia, me cupo la satisfacción de hallar en el personal a mis órdenes, hasta en modestos empleados, una cooperación inteligente, a menudo con felices iniciativas y siempre disciplinada.

Dios guarde a V. H.

JUAN B. RIVERA.

Política ferroviaria.—La red del Meridiano V

Los hechos y las leyes vigentes imponen a la Provincia una política ferroviaria, que en vano se pretendería negar, considerando la línea actual al Meridiano V como una de tantas reparticiones de servicio público, con funciones y esfera de acción de limitada importancia.

La ley originaria de la red general, votada en 1913, es imperativa para el Gobierno, en cuanto fija términos para los estudios de la red misma, y la construcción de seiscientos kilómetros de vía, estableciendo los recursos pertinentes, con un crédito de 17 millones de pesos oro.

Es cierto que la conflagración mundial constituyó una causa de fuerza mayor insalvable, en el sentido de inhibir de hecho el cumplimiento de la ley. Pero es cierto también que a medida que se atenúa la anormalidad, se hace ineludible la ejecución de lo prescripto.

De ahí que se imponía al Gobierno garantizar sólidamente el funcionamiento de la línea actual, que es la base de todo el plan futuro, y preparar dentro de los medios disponibles la ejecución de aquello que con más evidencia resultara necesario.

Y se comprende que estas obligaciones, emergentes de la legislación actual, coinciden con altas razones de interés público. La mayor Provincia argentina, vinculada a la mayor suma de riqueza nacional, no puede ser extraña ni a la gestión ferroviaria, ni a la tutela de los enormes valores y energías útiles que de ella dependen.

No necesito agregar que el ejemplo mundial nos demuestra cómo resulta absurdo priorismo la afirmación de que el Estado es por definición un inepto gestor de ferrocarriles. Todo cuanto tiene de enseñanza el cataclismo habido, afirma categóricamente que, si hay en alguna parte un Estado deficientemente

preparado para esa tarea de primordial importancia económica, es urgente de toda urgencia ponerle en condiciones de cumplir con ella.

Me bastará citar el resultado de la administración de nuestra línea, en el último año, para tener el hecho experimental demostrativo de la tesis.

En efecto, el ejercicio de 1920 arrojó un déficit real de pesos 400.195,98, calculado sin hacer las quitas prudenciales a ciertos valores variables, como por ejemplo, los relativos a almacenes.

En 1921, el balance final reduce el déficit a pesos 41.461,51, a pesar de haberse castigado las cuentas aludidas. Sin la quita habría podido considerarse activo el saldo, con un superávit aproximado de 60.000 pesos.

En 1922 se consolida esa tendencia favorable, que había empezado a manifestarse a mediados de 1921.

Ello se concreta en las cifras redondas de 200.000 pesos de superávit en el primer trimestre del año actual.

En justicia, cabe observar que, junto a los mayores ingresos, favoreció al ferrocarril el menor precio del combustible. Pero también debe tenerse en cuenta una mayor erogación mensual de unos 25.000 pesos, exigidos por los aumentos derivados del escalafonamiento del personal, con excepción del administrativo.

De todos modos, estos resultados son elocuentes y prometedores.

*

La experiencia me obliga aquí a llamar la atención de V. H. sobre un problema fundamental inmediato, del cual depende en gran parte el presente y aún más el porvenir.

Aludo a la que llamaré la posición legal del ferrocarril entre las demás reparticiones públicas.

Axiomáticamente, el carácter del ferrocarril de Estado, nada quita a su índole especialísima de «empresa de transportes», que exige métodos, procedimientos y orientaciones prácticas totalmente distintas de las que rigen en la administración general.

Someter a la lentitud ineludible del expedienteo común la vida de una empresa, donde la urgencia y el término improrrogable son condiciones básicas, equivale a negarle la vida misma.

Así lo previó la ley de julio 11 de 1916, que transfirió directamente al Poder Ejecutivo la administración de la línea, ejercida por la Sociedad de Explotación.

El artículo 4 de dicha ley es explícito en el sentido de afirmar una autonomía amplia, más que necesaria indispensable, aun respetando los recaudos que la legislación general impone a los actos del P. E. Confía al P. E. las funciones que correspondían al antiguo Directorio, — funciones de autonomía precisamente — con más la «facultad de tomar las medidas que creyese necesarias para la administración de la línea», esto es, dando de antemano al Gobierno autoridad suficiente para fijar procedimientos, concordantes con el carácter de la Empresa.

Y bien; al incluirse lisa y llanamente el presupuesto del Ferrocarril en el de la administración general, sin ninguna reserva, sin ningún precepto, ni siquiera una discusión parlamentaria que definiese la mente del legislador, el criterio de autonomía quedó seriamente comprometido y hasta eliminado, si se considera tal inclusión como medida restrictiva de las facultades otorgadas por la ley de 1916.

Es cierto que el silencio de la ley de presupuesto en esa materia podía interpretarse también en sentido opuesto, es decir, que no se abrogaba por eso el artículo 4º ya citado, sino que simplemente se establecía un cálculo de gastos, con una suma determinada, a los fines de regularizar cómputos de suyo indispensables.

Pero de hecho se substituía el estado autonómico explícito, que era una solución, con la subordinación indefinida a las prácticas habituales, que representaba en éste caso una duda, en mérito a las facultades del gobernante.

Muchos y a veces graves fueron los inconvenientes de esta situación, entre los dos extremos antagónicos de una ley vigente que otorgaba la autonomía y otra también vigente o considerada como tal, que implícitamente subordinaba la administración ferroviaria al ritmo lento y a las prácticas formulistas de una oficina cualquiera.

Y es mi deber añadir que en más de una circunstancia se corrió el riesgo de paralizar los servicios, provocando huelgas o por la dificultad de resolver de inmediato medidas urgentes.

A pesar de eso, en los consejos de gobierno no se creyó prudente que el P. E. definiera por sí mismo una cuestión tan grave; mucho más cuando había la posibilidad de obtener resultados satisfactorios con temperamentos estrictamente encuadrados en las normas comunes, dejando al nuevo gobernante su entera libertad de acción en este asunto.

*

Hacia varios años que el personal obrero y de tráfico de la línea reclamaba para él las estipulaciones especiales, admitidas ya en todas partes, inclusive las redes argentinas privadas o del Estado. Una comisión mixta había sido creada con ese fin por el Gobierno anterior; fué reorganizada y con satisfacción de todos formuló el escalafón, planos de sueldos y ascensos y demás estipulaciones que correspondían. El P. E. aprobó y puso en vigencia por decreto lo pertinente a sus facultades, reservando a V. H. algunas disposiciones.

La creación simultánea de la Junta Consultiva, — compuesta *ad honorem* por el Oficial Mayor de Obras Públicas, el Director de Ferrocarriles, el Gerente y dos representantes de los cargadores, señores E. Alvarez de Toledo y doctor J. Goti, — permitió al Ministerio y al Poder Ejecutivo el estudio y resolución de cuestiones muy importantes. Asesorado por ella, el Gobierno puso en vigencia el escalafón, oyendo todas las legítimas observaciones del personal; adoptó las nuevas tarifas, en substitución de las anteriores, muy contrarias al interés tanto del público como del Ferrocarril, garantizando así a los servicios una remuneración lógica, sin llegar a igualar las tarifas análogas de las líneas similares o concurrentes.

Reconocida la necesidad perentoria de ligar la línea troncal con la zona portuaria del Riachuelo y la fabril de Avellaneda, la Junta propuso el estudio inmediato del ramal de La Plata a ese punto, uno de los prescriptos por la ley de 1913. El Poder Ejecutivo resolvió de conformidad, creando una comisión de

estudios presidida por el Director de Hidráulica, Puentes y Caminos, pero sin valerse del crédito acordado con ese fin por la ley citada.

Los estudios de máxima, las bases de construcción y estipulaciones pertinentes, así como el presupuesto aproximado de costo, permitirán desde luego hacer la licitación y la financiación del crédito necesario.

En el orden interno del Ferrocarril, se ha dado provechoso impulso a todos los departamentos, especialmente al de talleres, del cual depende al fin la posibilidad del tráfico normal, en razón del material rodante y de tracción. A este respecto añadiré que la dotación de locomotoras podrá ser reforzada, — como lo reclamaba con urgencia el servicio de cargas y pasajeros, — mediante un convenio con los ferrocarriles de la Nación, que permitirá obtener diez locomotoras aprovechables de inmediato.

El escalafonamiento del personal administrativo de la red ha sido estudiado en sus líneas generales, conforme con el decreto respectivo. Pero se trata de un problema vinculado a la solución previa de otros dos, a saber: la gestión autónoma de la empresa, por disposición expresa de la ley de 1916 y más todavía por cuantas normas económicas y financieras rigen la función ferroviaria; y la normalización general de las condiciones de estabilidad del empleado público, sin la cual lo pertinente al Ferrocarril sería una ventaja de excepción.

No me corresponde trazar conceptos directivos para el futuro. Pero al daros cuenta de lo hecho, puedo y debo hacer constar dos lemas que lo realizado están demostrando.

En primer lugar, el tráfico creciente y el rendimiento ya muy superior a los gastos, prueban que no hay tal *ferrocarril a pura pérdida*, a la sola condición de saber prestar cumplidamente a la zona de influencia los servicios que su producción reclaman.

Y luego, si el Ferrocarril, a pesar del superávit administrativo inmediato, no cubre el servicio de la deuda, tal como ésta fué contratada, garantiza con toda amplitud ese servicio, si lo colocamos en las mismas condiciones bajo las cuales amortizan su capital las empresas privadas.

En efecto, el ferrocarril fué pagado un 30 por ciento en más

del costo real, simplemente porque los títulos fueron emitidos al 85 por ciento real, y además se computan comisiones. Luego hubo de cubrirse el interés y amortización sobre el cien por ciento, no ya desde que el capital fué invertido, sino desde que fué contratado, esto es, varios años de pasividad gratuita.

Por otra parte, las leyes contratos de los ferrocarriles privados imponen 99 años como período de amortización del capital, amén del mayor plazo emergente de la ley Mitre. El Meridiano V, por sus bonos generales de emisión, debe amortizar su costo con 30 por ciento de recargo en sólo 39 años, contados desde antes de iniciarse las obras.

Entonces, si el Estado paga ese exceso de costo con la desventaja de un plazo reducido casi al tercio del normal, ello no se debe al ferrocarril inservible, sino a que el Estado hace con ello un anticipo sobradamente compensado.

Se preguntará ¿con qué?

Ante todo manteniendo una acción de control poderosísima a favor de la economía pública, de la cual el Estado vive.

Luego, fomenta a favor de los ingresos fiscales la capacidad tributaria de una zona de 553 kilómetros de largo, por treinta de ancho como mínimo; y el producido de esa obra de fomento vale por lo menos tanto como el anticipo, con el agregado de ser a perpetuidad.

Por fin, esa misma obra de fomento, además de la compensación que paga el público en las receptorías de rentas, trae aparejado el aumento de entradas y las utilidades del Ferrocarril, que acabo de citar y que va reduciendo paulatinamente el anticipo del Estado, con la prometedora circunstancia, harto sintomática, de que es el único ejemplo en todos los ferrocarriles de la República, siquiera sea dentro de esa proporción actual.

Resumiendo, creo que el Estado debe propender al aumento de su red ferroviaria no ya en el carácter de mera empresa comercial, pero sí en el concepto de verdadero regulador de la explotación ferroviaria privada, y como factor de acrecentamiento de la producción y del establecimiento de nuevas industrias; y aun considerada esa red del punto de vista de un nuevo factor directo de ingresos fiscales, no es aventurado afirmar que tal objetivo, salvados los primeros diez años de verdaderos sacrificios, será también alcanzado.

Dirección de Arquitectura y Ferrocarriles Inspección de Máquinas y Electricidad

En varios puntos de esta exposición, sobre todo al hablar de los hospitales, ferrocarriles y obras de varia índole, se citan tareas realizadas por esta importante repartición técnica. Pero su labor ha sido más intensa y variada y lamento que la premura del tiempo y el carácter de este resumen no me consientan una enumeración más completa, la que, por otra parte, irá en la Memoria respectiva.

Es de advertir, empero, que mientras las circunstancias no han consentido emprender grandes obras nuevas, se acentúa la industrialización de nuestra economía y aumentan en todas partes las instalaciones mecánicas y especialmente eléctricas, lo cual acrecienta y amplía la misión de la Dirección.

Dirección de Hidráulica, Puentes y Caminos

LA VIALIDAD PÚBLICA. — Juzgo inoficioso citar las circunstancias de hecho que imposibilitaban cualquier iniciativa de aliento en el problema fundamental de la vialidad carretera. La misma definición de ese problema ha sido repetida tantas veces con datos tan positivos, que resultaría redundante repetirla, no teniendo elementos resolutivos que agregar.

Aun así, me cumple hacer observar algo que entraña sin duda uno de los aspectos decisivos de la cuestión.

Cuando el presupuesto general de la Provincia alcanzaba a 39 millones de pesos, en 1910, se destinaban a la partida de caminos dos millones y medio de pesos. Llegado el presupuesto a 58 millones, se redujo la partida a un solo millón, precisamente cuando más se intensificaba el trabajo productor. Fué elevada esa suma a un millón doscientos mil pesos, estando el total del presupuesto en 56 millones. Desde hace cuatro años, con 73 millones de presupuesto, la partida se mantiene en la misma suma, esto es: un millón doscientos mil pesos, para atender a la vialidad de un territorio de 312 mil kilómetros cuadrados, totalmente productor, salvo contadísimas fracciones.

Es el absurdo, que explica harto claramente la imposibilidad material de hacer algo sistematizado, algo orgánico, que es lo único provechoso en todas partes y más todavía en una región como la nuestra, de suelo casi exclusivamente arcilloso y por ende nada propicio a una fácil y relativamente barata conservación del tráfico carretero.

Convengo, desde luego, en que la magnitud del problema impone fatalmente una cooperación efectiva y directa del Gobierno, las comunas y los propietarios de la tierra, en una forma bien distinta de la que establecen las leyes y procedimientos vigentes.

Mas no se ocultará a V. H. que la contribución de 4 centavos por hectárea, que tal es la cuota del impuesto de caminos, sería irrisoria, hasta allá donde la red caminera ya existiese en plena eficiencia y sólo se tratara de un gasto de conservación fácil y de poco costo.

Agregad a ello el mayor costo de la mano de obra y el encarecimiento de los materiales, así como el crecimiento de las necesidades paralelamente al de los tráficos y se tendrá el porqué de la reducida eficacia, en comparación con el gran esfuerzo de las dependencias oficiales.

Tal vez, en mejores y más holgadas condiciones financieras y del Erario, un gobernante hubiera podido, a pesar del breve período de su administración, afrontar siquiera la reforma de los medios del trabajo, ensayando por lo menos los medios mecánicos, que tantos y tan buenos resultados han dado en Norte América, sobre terrenos de carácter geológico y planimetría similar a la nuestra. Algunos tractores modernos y máquinas aplanadoras y abovedadoras, etc., hubieran producido mucho más que las 121 cuadrillas empleadas en el año último en casi todos los partidos de la Provincia. Pero, comprando la maquinaria no se tenían fondos para el personal y si se tomaba el personal, no había fondos para las obras de arte y la producción de material pétreo y caños, mientras los pedidos de cuadrillas llegaban urgentes de todas partes y los medios mecánicos no hubieran permitido trabajar más que en uno o dos partidos a la vez.

Agréguese algo más.

La partida tan exigua, hasta lo inadmisible, como que resulta menor proporcionalmente a la análoga de otras provincias muy pobres y territorio menos extenso, la partida de caminos, debía

permitir otros trabajos de gabinete o sobre el terreno, para los cuales el presupuesto ordinario no brindaba recursos. Se cuentan por cientos los expedientes que por ineludibles razones de todo orden exigen estudios, comisiones, trabajos preparatorios y proyectos en forma, so pena de incurrir en graves responsabilidades, frente a la opinión y el inmediato interés del país.

Sobre el particular, baste una cita.

Sin contar los puentes en construcción o reparación urgente, existen en esta H. L. y en el respectivo Ministerio proyectos ya listos para su ejecución por un valor total de 3.123.000 pesos, los que responden a iniciativas de señores legisladores y a reiteradas peticiones de núcleos importantes de población de todos los partidos de la Provincia.

Y entretanto, sobre la Dirección llovían los expedientes relativos a caminos, que hacían obligatorio destacar personal inspector e informante, con un crescendo que sólo se comprende viendo los libros de las mesas de entradas y salidas.

En tal situación, es sin duda máximo el rendimiento obtenido con las obras realizadas de puentes, varias decenas, entre construídos, reparados o concluídos, según os informará oportunamente la Memoria detallada de práctica.

En cuanto a las reparaciones de caminos, conste que solamente los jornales de las 121 cuadrillas han insumido cerca de 450 mil pesos, más de un tercio de la partida.

FERROCARRILES PORTÁTILES. — Entre los medios resolutivos de la cuestión caminera, se ha sostenido desde hace años la utilidad práctica del ferrocarril de trocha mínima, portátil o semiportátil, tipo Decauville.

Varias solicitudes de concesión, para su establecimiento sobre los caminos públicos, demostraba que había un verdadero interés en ello.

Se explica, teniendo en cuenta que el Decauville puede funcionar sobre una carretera, hasta cuando se halla ésta en malas condiciones, a menudo prohibitivas del tráfico de rodados, carros o automóviles o camiones.

Como las leyes vigentes, aun admitiendo la concesión y el uso privado de la faja de camino necesaria, no prevén las modalidades de la concesión misma, con todos los recaudos ne-

cesarios en el orden administrativo, técnico y económico, el Ministerio de Obras Públicas proyectó un decreto reglamentario, muy meditado, que se aprobó en acuerdo general de Ministros.

Con ello se facilita el desarrollo de tales empresas, indudablemente auxiliares de la concentración sobre las redes ferroviarias y mercados inmediatos a la zona de producción, valiéndose de las mismas carreteras tal como están y con seguridades ventajosísimas en todo sentido.

Y era tanto más necesaria esta reglamentación, cuanto que el Gobierno Nacional ya había acordado especiales ventajas de ingreso a los puertos y nudos ferroviarios de su jurisdicción a las líneas Decauville, por manera que la falta de disposiciones, en la jurisdicción privativa de la Provincia, debía subsanarse de inmediato.

Que el decreto respondiera a una justa interpretación del interés público y privado, lo demuestra el hecho de que todos los solicitantes se acogieron a él, sin la menor observación, mientras varios Gobiernos de las principales provincias hermanas solicitaban en seguida informaciones y explicaciones sobre el particular.

Por cierto no incluyo este tema en lo relativo de la Dirección de Puentes y Caminos, sin recordar que en materia ferroviaria hay una Dirección especial, que mucho ha contribuido al estudio y llevará en adelante la superintendencia sobre las redes, como corresponde.

HIDRÁULICA Y APROVECHAMIENTO DE CORRIENTES. — Es cosa sabida que la Provincia no es relativamente rica en cursos de agua, que permitan su aprovechamiento en las modernas instalaciones, productoras de fuerza motriz. Sin embargo, lo que existe ni es riqueza de poca monta, ni deja de garantizar el éxito de grandes obras en el campo industrial.

El Gobierno se encontró con la falta de un estudio sistemático de este importantísimo patrimonio y un gran número de concesiones de represas, otorgadas sin ningún recaudo precaucional y sin visión alguna del rendimiento útil de la concesión misma, con relación al beneficio colectivo.

Evidentemente, sin perjuicio de propender a retrotraer al

dominio del Estado esas fuentes de energía, en gran parte malogradas, lo esencial inmediato consistía en el conocimiento exacto de las corrientes y la reglamentación de las concesiones, de conformidad con las peculiaridades de nuestra economía general y con propósitos de fomento a favor de las iniciativas realmente serias.

Lo primero se abordó con el estudio y relevamiento de las cuencas del Salado, las zonas de inundación del Sur y del Oeste y las arterias fluviales vinculadas a los sistemas de las Sierras, tareas estas en pleno desarrollo por parte de la Dirección respectiva y que representarán una honrosísima obra de la ingeniería argentina.

La reglamentación se realizó en la misma secretaría del Ministerio, con una labor difícil y delicada, primeramente por la índole del problema técnico, económico e industrial y luego por la carencia absoluta de verdaderas bases en la legislación de fondo o reglamentaria, aplicables al caso.

El decreto reglamentario respectivo, aprobado en acuerdo de Ministros, llegó en buen punto para formular resoluciones meditadas y correctas en varios expedientes de concesiones, eludiendo la especulación ficticia y asegurando cuanto cabía asegurar en beneficio del Estado y de la riqueza pública.

Esta obra de verdadera creación en la materia despertó especial interés en los Gobiernos y empresas del país.

No cabe duda que los hombres de capacidad técnica y financiera positiva sabrán aprovechar las nuevas disposiciones, desarrollando actividades de gran utilidad para el presente y porvenir del trabajo industrial en la Provincia.

Así lo evidencian varios pedidos de concesión, muy favorablemente caracterizados.

FÁBRICA DE MATERIALES DE SIERRA CHICA. — La falta de combustible, los desperfectos naturales de la maquinaria por el desgaste y por la carencia de repuestos, la carestía de ciertas materias y otras causas habían casi paralizado la producción de este establecimiento, tan íntimamente vinculado a la conservación de los caminos y obras anexas.

Felizmente, en breve tiempo se pudieron corregir muchas deficiencias, poner en servicio los motores Diesel y acentuar la

producción, tanto de material pétreo, como de caños de cemento armado, cuya utilidad práctica ya no se discute y cuya demanda crece a diario por las municipalidades, corporaciones y vecinos.

La completa eficiencia de la Fábrica queda naturalmente subordinada a la dotación de fondos, no solamente para reponer los desgastes, sino para nuevos impulsos realmente indispensables a la administración en este ramo.

El trabajo de los penados en esas tareas, canteras, etc., va resultando cada vez más indicado; y no dudo que oportunas disposiciones de ley vendrán a favorecer el establecimiento y a los mismos penados, substrayéndolos al ambiente celular de inercia y reeducándolos en la vida laboriosa.

GEOLOGÍA Y MINAS. — La supresión de la Dirección de ese nombre, agregándola a la de Hidráulica como una dependencia secundaria, paralizó fatalmente muchos estudios e investigaciones, sobre todo porque ya no había ni personal, ni medios suficientes.

A pesar de ello se han proseguido numerosas perforaciones, ya sea en busca de agua potable para varios centros de población y establecimientos, ya bien con fines de explotación en zonas que ofrecen caracteres más o menos acentuados de posibles yacimientos petrolíferos.

Una concesión hecha por el Gobierno anterior, con privilegio sobre las áreas reservadas a la exploración, cateo y eventual explotación del Gobierno, ha sido pasada al señor Fiscal de Estado para los procedimientos que correspondan, previo el estudio muy formal del gravísimo tema.

La falta de titular en ese cargo, la responsabilidad misma que una acción cualquiera acarrearía, no han permitido ir más lejos, mientras no hubiese la seguridad de acudir con éxito a la inmediata intervención de la Honorable Legislatura.

Pero el P. E., en el creciente número de pedidos de cateo, ha creído de su deber adoptar una línea de conducta muy prudente, con meticulosa observancia de la ley y de las prácticas administrativas.

Por cierto, ese mismo número de pedidos es de buen agüero para el porvenir, como que casi todos proceden de especialistas en esa clase de empresas, concedores por tanto de las probabilidades favorables a una explotación de yacimientos.

Hospitales, Salud pública y Obras sanitarias

La situación del sistema hospitalario en La Plata exigía soluciones inmediatas, costara lo que costara.

Efectivamente, considérese que los cuantiosísimos valores invertidos en el Policlínico quedaban poco menos que inutilizados, reduciéndose su aprovechamiento a la instalación de la Escuela de Parteras, mientras, a su lado, el Hospital San Juan de Dios constituía la negación más dolorosa de algo digno del nombre de hospital y de un santo. Una agravante más: a la orilla de una gran ciudad estaba ese hospicio de contagiosos, con enfermos de dolencias espantosamente peligrosas como la lepra. Y mucho más lejos el Hospital Misericordia insumía muchos dineros con escaso provecho, por deficiencia de local y otros factores negativos para un nosocomio aceptable.

Dados estos hechos, se procedió enérgicamente, puesto que no hay constitución, ni ley, ni decreto que autoricen al Gobierno o lo obliguen a comprometer descabelladamente la salud de un pueblo y el patrimonio del Estado.

Se nombró una comisión de facultativos y técnicos, y bajo la acción de la Dirección de Arquitectura el Policlínico fué habilitado a prestar los servicios a que estaba destinado, con las comodidades y dotaciones requeridas. A él se trasladaron los enfermos del Hospital Misericordia. Este último se refacciona para destinarlo a Hospital de Contagiosos, para lo cual se presta, dada su ubicación y la posibilidad de adaptaciones por lo menos suficientes.

El San Juan de Dios sufrirá la única reforma posible: la demolición hasta de los cimientos.

Con ello, después de quince años, en gran parte perdidos por simple falta de propósitos firmes, el problema hospitalario de la Capital tiene una solución, ya que no plena, por lo menos satisfactoria.

No hay porqué insistir en el tema de la necesidad de que el Policlínico entrase en un período de plena eficiencia, en vista también de la existencia de una Escuela de Medicina en la Universidad de La Plata.

En el mismo edificio y con pabellón propio, sigue funcionando la Escuela de Parteras y Maternidad, a su vez bien dotada y puesta en un pie de orden y labor meritorios.

Respecto al Hospital general de Melchor Romero, se tuvo la satisfacción de inaugurar un pabellón nuevo, hace pocos días, dedicado al recuerdo de un benemérito del Establecimiento y del arte médico. Pero sería erróneo suponer que a esto se reduce lo hecho de alguna importancia en la Institución. Hay allá un esfuerzo dignísimo de reforma, de obra constructiva, de feliz espíritu emprendedor, que merece desde ahora la aprobación de V. H.

Y celebro poder afirmar que eso mismo impera en los demás establecimientos sanitarios.

*

Por lo que atañe a las condiciones generales de la salud pública, consta felizmente que fueron normales. Una necrudescencia inesperada de la viruela en Pehuajó, cuando hace años parecía eliminada esta casi endemia en la Provincia, fué rápidamente combatida por la Dirección de Higiene, viéndose así una vez más la práctica utilidad de sus laboratorios y conservatorios de vacuna.

Dicha Dirección ha tratado, por todos los medios a su alcance, de hacer cumplir la ley sobre ejercicio de la medicina, farmacia, y demás ramos del arte de curar. Con tal propósito se inspeccionaron 422 farmacias y se instruyeron 35 sumarios por curanderismo médico y obstétrico, aplicándose multas por valor de pesos diez mil, cantidad percibida en su casi totalidad, cumpliendo los infractores que no las sufragaron, el arresto equivalente, en la Cárcel Correccional.

*

Las fábricas de productos alimenticios, los mercados, las carnicerías, los puestos de venta de legumbres, las panaderías, las fondas y hoteles de numerosas localidades de la Provincia, fueron objeto de minuciosas inspecciones, concediéndose plazos prudenciales a sus propietarios para que colocaran sus casas en las condiciones establecidas por las Ordenanzas pertinentes, aplicándose clausuras o multas, si al vencimiento de los términos acordados no hubieran dado cumplimiento a lo exigido. El número de inspecciones realizadas con tal motivo, fué de 603.

*

En el año transcurrido se ha llevado a cabo una vacunación y revacunación de carácter intensivo, habiéndose distribuido 332.963 placas de vacuna, con la cual se vacunó a más de 450.000 personas. Esta medida unida a las rápidas y enérgicas precauciones adoptadas en Henderson, la población del partido de Pehuajó, donde se anotaron algunos casos de viruela, coincidiendo con la aparición de la enfermedad en otras provincias del país, evitaron sin duda la difusión del mal a otras zonas de la Provincia.

La vacunación antitífica, no siendo de carácter obligatorio, se ha realizado en forma parcial por los médicos de las localidades, donde la enfermedad se presentó con carácter epidémico.

Estando esta afección ligada directamente a la frecuente contaminación del agua de bebida y a la falta de obras sanitarias de las poblaciones, la Dirección se ha preocupado de aminorar su propagación, enseñando a las personas por medio de carteles profilácticos la manera de evitar el contagio. La ley nacional que facilita el problema económico de la construcción de las obras necesarias para proveer de agua corriente a los pueblos de más de 3000 habitantes, y a la cual ya se han acogido numerosos Municipios, será de evidentes resultados prácticos.

Se practicó la desinfección de 1339 habitaciones, 1182 establecimientos públicos, 107 casas de inquilinato, 40.184 piezas de ropa, 106.560 muebles y objetos varios, y 992 coches y tranvías.

*

El Instituto Bacteriológico realizó 1380 análisis microscópicos, 662 análisis bacteriológicos; se expidieron 7346 ampollas de suero antidiftérico, 920 de suero normal, 110 de vacuna anti-pestosa, y 5662 de vacuna antitífica.

En el Laboratorio Antirrábico fueron tratadas 120 personas mordidas por animales rabiosos, 52 por animales sospechosos, y 245 por animales que en la observación resultaron sanos; no registrándose ningún caso de muerte en las personas tratadas. Se remitieron 101 cajas de vacuna antirrábica, para el tratamiento de mordidos, a distintas localidades.

*

La aplicación del decreto del 26 de enero de 1921, que obliga que todo producto alimenticio y bebida que circule en la Provincia sea analizado por la Oficina Química de la Dirección de Higiene, ha permitido fiscalizar mejor los comestibles que se expenden al público, prohibiéndose todos aquellos preparados en malas condiciones o cuyos rótulos inducen en engaños al consumidor. En este sentido, la provincia de Buenos Aires es la primera que obliga a la declaración del verdadero origen de los productos comestibles y bebidas, exigiendo a todos los de fabricación nacional la leyenda «Industria Argentina».

Durante el año pasado, la Oficina Química hizo importantes decomisos de productos adulterados, en las inspecciones realizadas a distintas localidades de la Provincia, entre otros, los siguientes: bebidas alcohólicas 533 botellas, conservas varias 641 latas, dulces 207 kilos, fideos coloreados con anilinas 2765 kilos, harinas 5810 kilos, granulados efervescentes 304 frascos, bebidas sin alcohol 803 botellas, colorantes de anilinas 32 kilos; aplicándose multas por valor de 29.125 pesos a comerciantes que expendían productos alimenticios adulterados.

Se inspeccionaron los partidos de General Viamonte, La Plata, Ayacucho, Chivilcoy, Bragado, Bolívar, Pilar, General Pueyrredón, Pergamino, Luján, Baradero, Coronel Suárez, General La Madrid, San Pedro, Almirante Brown, Pila, San Nicolás, Avellaneda, Coronel Vidal, Maipú y Alberti.

Esta Oficina Química necesita mayores elementos, con el objeto de que pueda inspeccionar mayor número de partidos y vigilar temporariamente la calidad de las aguas de consumo de las localidades de la Provincia.

En concepto de derechos de análisis, han ingresado al Fisco pesos 24.278. No sólo se fiscaliza el expendio de los comestibles sino también el de los medicamentos. Así, el año pasado se han aplicado numerosas multas a farmacias que expendían medicamentos no aprobados por la Dirección de Higiene, y se ha prohibido el expendio en la Provincia de numerosas tinturas para el cabello por contener elementos nocivos, como son las sales de plomo y de anilina.

*

Por el Consultorio de Clínica Médica y Quirúrgica general de la Asistencia Pública, fueron atendidos 21.262 enfermos, en el de Oftalmología 3225, en el de Génitourinarias 712, en el de Otorinolaringología (enero y febrero de 1922) 303, y en el de Odontología 1694. Se concurrió a 10.914 llamados a domicilio y la farmacia despachó 27.798 recetas gratuitas.

En el Consultorio de clínica médica de la Salahospital de la Ensenada, se atendieron 4795 enfermos, en la Maternidad 174 mujeres, en el de Cirugía se practicaron 3386 curaciones, se atendieron 64 heridos graves y 909 leves, y se hicieron 44 intervenciones de urgencia.

El número de los hospitales de la Provincia alcanza en la actualidad a 86, habiendo sido su movimiento de enfermos superior al de años anteriores. Esta Dirección, ha controlado mensualmente el movimiento de enfermos y las rendiciones de cuentas de los mismos, a fin de autorizar el pago de las subvenciones que les acuerda el Presupuesto vigente.

*

Las cifras de morbilidad y mortalidad por tuberculosis, han superado a la de años anteriores. La realización de algunas de las medidas propuestas por la Conferencia Antituberculosa, reunida en esta ciudad, en la que está vivamente interesado el P. E. y la sanción de la ley creando dispensarios en varias localidades — cabeza de partido — contribuirán necesariamente a disminuir las consecuencias de esta grave enfermedad.

SANATORIO EN MONTAÑA. INSTITUTO DEL RADIO. — Dos iniciativas fué dable tomar, a despecho de las dificultades financieras.

Por el resultado de la Tercera Conferencia de Profilaxis Antituberculosa, se imponía a la Provincia un acto práctico en esa lucha contra la plaga que tanto afecta a la raza.

De ahí surgió la idea de un sanatorio en montaña para tuberculosos.

Constituída una comisión de técnicos y facultativos, llegó casi de inmediato al Gobierno el ofrecimiento de una gran área en la región de las Sierras por parte de la señora Esther Conde de González Chaves.

Simultáneamente, por la Dirección de Arquitectura, la de Higiene, las Oficinas especializadas de la Nación, se procedía al estudio de las condiciones climatológicas regionales y la adaptabilidad del antiguo Hotel de las Sierras, en Tornquist, ofrecido en venta en condiciones ventajosas.

La labor toca a su término y creo firmemente que sin sacrificio sensible del Erario, o por lo menos con sacrificios inferiores a los grandes beneficios para la salud pública, esta obra va llegando al período de ejecución práctica.

La falta de un Instituto del Radio y de radioterapia e investigaciones pertinentes, constituía una deficiencia grave en el sistema sanitario de la Provincia. Se trata del elemento curativo casi único para una dolencia espantosa, harto difundida desde ahora y que propende todavía a acentuarse. Viceversa, la institución podía existir, sufragándose con sus propias rentas, por pequeña que fuese la contribución que se exigiera a los enfermos pudientes y a los facultativos y clínicas privadas.

Se constituyó también una Comisión especial de técnicos y facultativos para los estudios preliminares y proyectos definitivos ulteriores, concurriendo el Estado con la tarea de sus dependencias, terrenos y locales adaptables y un fondo en efectivo, que podrá arbitrarse fácilmente en el momento oportuno.

MAPA SANITARIO DE LA PROVINCIA. — Es un trabajo ya muy adelantado, del que se encargó especialmente la Dirección de Arquitectura, con la cooperación de las demás reparticiones que pueden aportar elementos. Hoy mismo y aun más en el futuro inmediato, ese medio de observación y base de resoluciones acertadas será de gran utilidad.

Obras sanitarias de La Plata

Con decir que, desde el año 1914 hasta marzo de 1922, las conexiones han aumentado en más de tres mil, se prueba que hay urgencia de ampliaciones en dotación de máquinas y elementos esenciales del servicio, porque a ese aumento de conexiones corresponde el del consumo el cual se acrecentó en más de seis millones y medio de metros cúbicos de agua por año.

Salvo en los momentos de consumo máximo, que llegó a casi 37 mil metros cúbicos en un día, las usinas pudieron atender el servicio, sin tropiezo alguno. Pero sucede siempre que en esos días de máximo consumo es cuando el público más cae en el abuso, valido de la falta de medidores y de las instalaciones hechas para tener agua a discreción. Y en verdad el gasto de agua en La Plata, aun descontando factores locales que lo acentúan, es enormemente desproporcionado, respecto al de las ciudades mejor surtidas.

Baste observar que el consumo medio diario ha sido de 27.500 metros cúbicos, cantidad superior en mucho a cuanto podría lógicamente exigirse para una ciudad con la población y extensión de La Plata.

Con evidente razón, la Dirección del ramo pregoná la aplicación de medidores en gran escala, sin perjuicio de iniciar nuevas perforaciones de pozos y colocar a las dos usinas del parque San Martín y del Saavedra en mejores condiciones de material y personal.

En las condiciones actuales, su producción de diez millones de metros cúbicos es un esfuerzo superior al normal.

PLAZA DE JUEGOS ATLÉTICOS. — Se ha creído, más que útil, necesario favorecer también los ejercicios al aire libre, que tanto influyen en la salud física y moral de la juventud.

El Gobierno dispone de vastas y excelentes áreas de terreno fiscal para ese objeto. Muy pocas erogaciones exigirá su adaptación; y un Instituto centralizador de esta feliz tendencia popular a los juegos atléticos, podía seguramente dar al conjunto una orientación óptima y una eficacia decisiva.

Se nombró, pues, una comisión encargada de los estudios y

proyectos y su eventual ejecución; y confío en que la ciudad de La Plata tendrá pronto una gran plaza de juegos atléticos y ejercicios físicos, a disposición de los centros juveniles.

Telégrafo de la Provincia

Algunas cifras comparativas dirán a V. H. la importancia de los servicios prestados por esta repartición pública.

En 1915, con poco más de 800.000 pesos de asignación de presupuesto, el Telégrafo arrojaba un producido casi igual a la asignación, calculando naturalmente como producido el valor de los telegramas oficiales a la par de los transmitidos por particulares.

En el año 1921, teniendo un total de 1.158.000 pesos, entre fondos de presupuesto y recursos extraordinarios ya recibidos o a recibir para saldo de cuentas, el producido fué de 1.506.000 pesos (cifras redondas), de los cuales 600.000 por telegramas particulares pagados y 900.000 por servicio oficial cargado a cuenta del Gobierno. Hay, pues, excedente de 348.000 pesos, que implican para el Estado un servicio telegráfico pagado mucho menos de cuanto se debería desembolsar a las empresas particulares o al Telégrafo nacional, sin contar la ventaja de la prioridad y con horario prácticamente ilimitado, en caso de requerirse.

Una oportuna reforma garantizadora de la carrera a los telegrafistas de verdad y algunas inversiones indispensables para la ampliación y consolidación de la red, aumentarán sin duda en mucho estas ventajas para el Estado y los servicios privados; pues evidentemente se trata de una empresa de hecho remunerativa.

Escuelas agrícolas, viveros y dirección técnica

Ni los medios, ni el tiempo disponibles permitían abordar con amplio criterio la organización definitiva de las escuelas costeadas por la Provincia, a fin de constituir un verdadero sistema de fundamental acción perfeccionadora de los cultivos y explotaciones, mediante la educación profesional práctica de numerosos trabajadores.

El problema es demasiado serio y de proyecciones harto complejas para abordarlo fragmentariamente, o peor aún, comprometer sus acciones futuras con temperamentos de ocasión.

Por lo mismo, me he limitado a favorecer la consolidación de lo existente, la efectividad del trabajo y el buen orden, dando amplia intervención a la Dirección del ramo.

Sólo se ha tomado una medida de verdadero alcance para el futuro, en la Escuela de Industrias Rurales «Nicanor Ezeyza».

Aun agradeciendo el P. E. los servicios y dedicación a favor de la Escuela por la Comisión, que constituía un verdadero Directorio gestor del establecimiento, las circunstancias permitieron reducir el Instituto a una dependencia inmediata del Gobierno, colocándola así en el mismo pie de las demás instituciones análogas. Con ello se tiene para el porvenir inmediato mayor libertad de acción y para el presente mejores seguridades de una acción directa, administrativa y educacional.

En conjunto, estas escuelas han cumplido con su misión, dentro de los límites que su organización y elementos actuales consiente. Hay ahora orden y laboriosidad y la enseñanza resulta eficaz, que es lo primero deseable.

Los viveros siguen su desarrollo progresivo sin interrupción, aumentando día a día los beneficios que de ellos se esperaban. Con largueza se han proporcionado árboles a todas las instituciones y municipalidades que los solicitaron, atendándose los pedidos de particulares, que se muestran cada vez más interesados en la arboricultura, reconociendo sus grandes ventajas.

La Dirección del ramo se mostró muy activa en la propaganda y difusión de folletos, estudios, instrucciones especiales para la defensa contra las plagas y el mejor éxito de las labores agrícolas. Entre sus iniciativas, citaré la de constituir una comisión de estudios para la reforma del Código Rural, juzgada con razón indispensable, dadas las profundas variantes habidas en nuestra economía, desde la época ya remota en que se dictó dicho código.

JARDÍN ZOOLOGICO Y BOSQUE. — Bajo la dirección de un profesional, el Jardín Zoológico va cobrando nueva vida y el aspecto grato e instructivo que debe tener por su misma índole.

Han desaparecido los absurdos de ciertas clasificaciones arbitrarias y todo se reorganiza con método, sin desgaste inútil de una sola energía y con rendimiento alto de los medios de labor.

Lo mismo dígase del Bosque, nuestro hermosísimo paseo, tan digno y tan apto para ser un modelo en su género.

ESCUELA DE AVICULTURA. — Felizmente va desapareciendo el desinterés por esta industria tan susceptible de buenos rendimientos, a quien sepa y quiera aprovecharla con los conocimientos necesarios. El método, la dedicación, han conseguido mucho y hago votos por que el progreso se acentúe.

Taller de Impresiones Oficiales

Mejor que nadie, V. H. ha podido conocer cuánto rinde y cuánto puede rendir el Taller de Impresiones Oficiales de la Provincia. Supera en mucho la capacidad de trabajo de cualquier establecimiento particular en igualdad de condiciones.

He lamentado siempre que los recursos no permitieran perfeccionar su dotación, la cual, forzosamente, por los años transcurridos y por el enorme trabajo ha sufrido demasiado y ya no responde ni a las exigencias de la labor impuesta al Taller, ni a las condiciones que se obtendrían con materiales más modernos.

El total de los fondos de que dispuso el establecimiento para todo concepto, fué de 507.000 pesos. En cambio los trabajos producidos, aun valuados a la mitad de precio de un taller particular superan en mucho la suma citada.

Y en cambio de su relativa deficiencia de elementos, los mismos de hace ya muchos años, salvo muy poca cosa en más, debe tenerse en cuenta el crecimiento de su labor, con un dato muy significativo: solamente los recibos de contribución directa, aumentaron de 300.000 que se imprimían hace pocos años, a un millón cien mil.

Secretaría y Habilitación del Ministerio

Por lo mismo de ser el Departamento de Obras Públicas el más complejo de todos, la labor de la Secretaría central se torna cada día más multiforme y exigente de personal preparado, con conocimientos superiores a los de un tramitador oficinista.

Por otra parte, la complejidad de las funciones del Departamento, crea en su repartición central una labor de síntesis, sobre problemas a la vez técnicos, administrativos, económicos y jurídicos, en los cuales el *empleado de trámite* debe transformarse en un culto *empleado de concepto*, siquiera sea para presentar al Ministro, ya que no la solución, por lo menos una relación coordinada de sus determinantes esenciales.

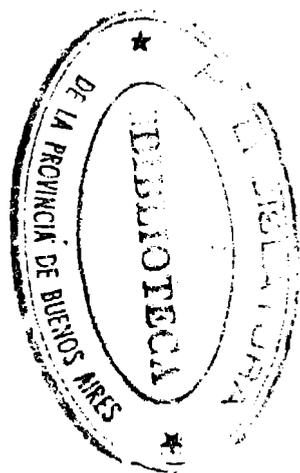
La falta de relatores, dedicados a esa tarea, se suplió por el esfuerzo de los empleados superiores, especialmente en gracia de la presencia de un Oficial Mayor técnico, el ingeniero Julio A. Cores, activo, lleno de espíritu sanamente emprendedor, a quien me complazco citar a V. H. como testimonio de mi reconocimiento.

*

Por lo que atañe a la Habilitación, los hechos confirman una opinión ya manifestada por muchos de mis antecesores. Ya no se trata aquí de una habilitación, sino de una verdadera tesorería y contaduría, con tareas tan serias como la de fiscalizar la distribución e inversión de partidas globales por millones de pesos.

Solamente agregando, al personal de presupuesto, supernumerarios destacados de otras reparticiones, se pudo dar cumplimiento a la labor, que será todavía más grande y con mayores responsabilidades en el futuro próximo, por poco que el Gobierno haya de destinar mayores sumas y esfuerzos a las necesidades inmediatas de la economía provincial, con la que este Ministerio se vincula más estrechamente que ninguno.

JUAN B. RIVERA.



ANEXO

Informe de la Dirección de Desagües

AMPLIACIÓN DEL CANAL ALIVIADOR DEL SALADO. — Con motivo de las inundaciones del año 1919 se hizo más manifiesta la necesidad de realizar algunas correcciones de las obras existentes, mediante las cuales se hiciese efectivo el beneficio que, en la medida de su capacidad, pueden ellas reportar a una parte de la zona de su influencia, y se subsanasen los inconvenientes que la interrupción de los cursos de aguas naturales presentan en otras partes, todo en la medida compatible con los recursos de que se dispone y que a la espera de la realización de las obras de un nuevo plan, fuesen también partes integrantes de cualquiera que éste fuese.

La más importante de las obras que respondían a tal fin, era la ampliación de este canal que, por vincularse al principal colector natural de las aguas de la mitad de la Provincia, aparte de su utilidad inmediata, tenía que ser preparatoria, pues estaba llamada a sufrir la influencia de cualquiera otra que se hiciese en su zona de afluencia de este río.

En vista de esto y de las observaciones que se habían recogido en el momento mismo de la inundación, la Dirección, en sesión de 24 de octubre de 1919, encomendó a la Oficina Técnica la confección del proyecto. Este fué confeccionado y elevado con fecha 16 de diciembre del mismo año.

Por ese tiempo, sin embargo, los recursos del impuesto estaban en su mayor parte afectados a las obligaciones pendientes de un contrato de enero de 1916 de otras obras inspiradas en criterio diverso. Al finalizar el año 1920 esas obligaciones estaban liquidadas, por lo que, con fecha 9 de febrero de 1921 la Oficina Técnica se dirigió a la Presidencia mencionando nuevos hechos

que realizaban la oportunidad de iniciar dicha obra. La Presidencia a su vez se dirigió con nota de 30 de marzo y el Superior Gobierno por decreto de 13 de mayo aprobó el proyecto y autorizó a la Presidencia a contratar la obra *ad referendum*, estableciendo la condición que la obra se terminase en dos años y se le asigne el 50 % del producido del impuesto.

La Presidencia provisional, por nota de fecha 30 de mayo elevó la propuesta presentada por la empresa Yguain, cuya aceptación por parte del Superior Gobierno estaba pendiente al momento de integrarse la Dirección y por resolución de fecha 9 de junio el P. E. le remite todas las actuaciones, al efecto que contrate las obras *ad referendum*.

En sesión de 1° de septiembre, la Dirección resolvió sacar la obra a licitación pública y con fecha 6 del mismo la Oficina Técnica presentó el proyecto de pliego de condiciones.

Por resolución de 1° de octubre se fijó el día 17 del mismo para que tuviese lugar la licitación, término que fué ampliado a solicitud de varias empresas interesadas, fijándose el día 7 de noviembre.

A pesar de la prórroga las empresas que la habían solicitado manifestaron no poder concurrir a la licitación por no haber podido realizar las operaciones bancarias que eran necesarias y concurrió sólo la empresa Héctor J. Yguain.

Previos los informes del caso, la Dirección en sesión de 12 de noviembre resolvió aceptar la propuesta presentada y por resolución del 16 de diciembre el P. E. aprobó la licitación, aceptando dicha propuesta por un total de \$ 2.076.660 moneda nacional.

Con fecha 26 de enero del corriente año, la Escribanía Mayor de Gobierno da cuenta de la escritura del contrato decretado.

Durante el primer trimestre del año en curso se han ido reuniendo elementos de trabajo y hasta el día 31 de marzo se habían efectuado 52.600 metros cúbicos de movimiento de tierra y acopiado elementos de trabajo calculados en un valor de \$ 30.000 y que permitirán un rendimiento de 2500 metros cúbicos por día útil.

OBRAS EN ESTUDIO Y EN PROYECTO. — Siguiendo el criterio señalado al tratar de la obra anterior, la Oficina Técnica ha ido señalando la preferencia de aquellas obras que fuesen com-

plementarias o correcciones de las existentes fuesen a subsanar sus inconvenientes, o en su caso hacer efectivos los beneficios que puedan proporcionar en cuanto pudieran realizarse con los recursos de que se disponen, a fin de que sus resultados fuesen inmediatos. En ese orden ha debido prestar preferente atención a la manera de subsanar los inconvenientes observados en el funcionamiento de los canales números 9, 11 y 16.

En el primero de los nombrados fué que en 1913 se hiciese notar su falta de capacidad para la afluencia de las aguas que a él concurrían, determinando los más graves de los perjuicios ocurridos entonces. En 1919 se pudo evitar que se repitiese en su parte más grave, pero los perjuicios mismos no se evitaron sino parcialmente, mediante medidas que por la urgencia y apresuramiento motivarán gastos crecidos y aun afrontando el peligro que hubieran resultado ineficaces ante una afluencia mayor.

Como causa que concurre a crear esa situación se observa que no existe en la obra un vertedero, que en los planos primitivos se señalaba como del arroyo del Zorro, arroyo cuyo cauce se corta precisamente en la línea que ocupa el canal.

Acaso se desistiese de la construcción de esa obra en vista que el agua que volcase, iba a inundar una importante extensión de campos que antes lo eran por las aguas de ese arroyo, pero que son de altura relativa. Observándolo mejor se ve que la situación apropiada era tres kilómetros más abajo de donde por un canal de un kilómetro de largo se conducirían las aguas al curso inferior, donde reaparece el cauce del mismo arroyo del Zorro afluente del Zapallar. No se oculta que el arroyo Zapallar, aunque tiene un cauce amplio en el lugar donde afluye el arroyo del Zorro, va después de recorrer cierta distancia a cortarse, dejando que las aguas se derramen sobre los campos antes de volver a reunirse, en el arroyo Camarones; y se necesitará unir dichos cauces; pero el beneficio que les reportaba el Canal número 9 al eliminar esas aguas ha resultado ilusorio desde que no teniendo capacidad para contenerlas las ha dejado derramar en avalanchas repentinas, producidas por la rotura de los diques en las altas crecidas.

Con el complemento indicado, el canal será útil a la zona inferior del arroyo Gualicho y del Toro, devolviendo al curso inferior del Zapallar el exceso que no puede conducir; el complemento ulterior será la unión del Zapallar al Camarones.

El presupuesto de la obra, incluyendo el del vertedero, el canal y un puente sobre un camino que éste cortaría, asciende a la suma de pesos 80.000 (ochenta mil pesos moneda legal); pero aunque fué incluido en el presupuesto de obras complementarias, el personal técnico de la Oficina ha tenido que ocuparse de otras obras que por ser de más próxima terminación, fueron objeto de preferencia.

Análogas observaciones han inducido aconsejar como solución provisional, para la zona del Canal número 11 la de limitar su función a la captación de las aguas que corren por una de las zonas de desborde del arroyo Tapalqué, anulando el trozo de canal que lo liga al arroyo mismo, de donde parte el exceso de afluencia que creaba la congestión de las aguas en el mismo y en el Canal número 9.

El presupuesto de la obra asciende a pesos 5302,80.

En la zona de influencia del Canal número 16, se requiere otra obra de más aliento. En el proyecto originario de las obras hechas ésta parecía como auxiliar de otra que se designaba como Canal número 17, que sería una parte de la que el Departamento proyectara para la unión del Vallimanca al Saladillo; pero esta última no fué realizada ni aun estudiada, sino en parte.

En ocasión de las inundaciones de 1919 este canal estaba casi terminado, faltando el trozo de unión con el arroyo Vallimanca.

A pesar de eso las aguas aflúan en tal cantidad que excedían enormemente su capacidad y produjeron numerosas roturas de los diques.

Se reconoció que hubiera sido inconveniente proseguir la obra hasta su terminación, porque las aguas que trajese del Vallimanca iban a aumentar la congestión que ocasionaba esos perjuicios; pero quedando pendiente el problema de la congestión producido por las aguas que corren por el campo mismo y que en el estado anterior, cruzaban la línea del canal, camino que los diques interceptan.

Como la mayor parte de esas aguas proceden del desborde del Vallimanca, la solución del problema consistiría en encauzarlas por su curso natural hacia el Saladillo, con lo cual el Canal número 16 quedaría como desagüe local.

Aunque la obra había sido estudiada por el Departamento de Ingenieros, han transcurrido ya cerca de treinta años en los que han ocurrido hechos nuevos y requería rehacer el estudio.

En su concepto general esa obra tiene cierta analogía con la

de la cuenca del Camarones respecto del Canal número 9; pero esta última tenía una solución que, aunque fuera parcial, atenúa los inconvenientes mayores, y la solución completa podía ceder su preferencia a aquélla. Con ese criterio se aconsejó iniciar los estudios por el curso del Vallimanca y Saladillo.

La Comisión creada a tal objeto ha practicado el relevamiento de una extensión de trescientos kilómetros cuadrados, desarrollados en una de treinta kilómetros lineales del curso inferior del Vaillmanca, la solución del problema consistiría en encauzarlas

Obras complementarias. — Entre las obras complementarias más requeridas, había que considerar los puentes, y dentro de los recursos disponibles se han atendido aquellos reclamados por mayores necesidades de la vialidad.

Sobre el Canal A se ha construído el puente en el camino de Dolores a General Lavalle, de un costo de pesos 12.436,80. Se compone de cinco tramos de cinco metros de abertura y con un ancho de cinco metros cincuenta libre entre los guardarruedas.

Sobre el Canal número 9 en el Hm. 1350 sobre el camino de acceso a las Estaciones Ibáñez y Casalins, otro de igual abertura con un costo de pesos 12.184,30.

En el Canal número 11 en el Hm. 2180 sobre el camino de General Alvear a Chacarí, otro de tres tramos de 5m60 cada uno, con un gasto de pesos 8.329,90.

En el Canal número 18, en el Hm. 339, sobre el camino de acceso a la Estación Monasterio, está en construcción otro de igual abertura al anterior y presupuesto en pesos 7.689,80.

En el Canal número 8, en su arranque de la Laguna Nahuel Ruca, está en construcción una presa propuesta en la suma de pesos 6826, de mampostería y compuertas de viguetas, que permitirá una conveniente utilización del canal sin perjuicio de la conservación de la laguna como en su estado natural anterior.

Conservación de las obras. — Se ha mantenido el personal de campaña iniciado en la conservación de pasos a vado, terraplenes, etc.

Como trabajos especiales de reparación de deterioros producidos en años anteriores, son de mencionar:

En el Canal número 16 se han efectuado trabajos de reconstrucción de los terraplenes que fueron destruídos por las crecidas del año 1919, habiéndose efectuado un movimiento de tierras de 60.203 metros cúbicos, y se ha empezado la construcción de

compuertas, complemento necesario para que la obra pueda servir al desagüe local, una vez que con la corrección de los arroyos Vallimanca, Pantanoso y Saladillo, se aleje el exceso de la afluencia de las aguas que en crecidas excepcionales como la ocurrida entonces ocasionase tales roturas.

Se ha iniciado la reparación y repintado de los grandes puentes que existen sobre los canales, a saber:

El del arroyo Las Víboras sobre el Canal número 9, Hm. 128, cuya parte metálica es de 55 toneladas. El presupuesto de la pintura asciende a pesos 2928,20.

El de La Colorada, en el Hm. 361 del Canal número 2, cuya parte metálica es de 220 toneladas, el presupuesto de pintura asciende a pesos 12.320.

El de La Picaza sobre el Canal número 9 es en su superestructura de cemento armado, siendo las barandas de hierro perfilado. El presupuesto del repintado de esta última es de pesos 800.

La Plata, abril 22 de 1922.

JULIÁN ROMERO.

