

11.7 211.000

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MEMORIA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DE 1936

presentada a la
HONORABLE LEGISLATURA

por el
Ministro de Obras Públicas
Ing. JOSE MARIA BUSTILLO



LA PLATA
TALLER DE IMPRESIONES OFICIALES

1937

OBRA DE CONSULTA

1. *Copy. B. 12*



PODER EJECUTIVO

1936 - 1940

Gobernador

Dr. MANUEL A. FRESCO

Vicegobernador

Dr. AURELIO F. AMOEDO

Ministro de Gobierno

Dr. ROBERTO J. NOBLE

Ministro de Hacienda

Dr. CESAR AMEGHINO

Ministro de Obras Públicas

Ing. JOSE MARIA BUSTILLO

A LA HONORABLE LEGISLATURA:

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 139 de la Constitución, tengo el honor de dirigirme a Vuestra Honorabilidad elevando la Memoria del Ministerio de Obras Públicas correspondiente al año 1936.

En la reseña de la tarea cumplida por el Gabinete y demás dependencias que integran el Departamento a mi cargo, está condensada la obra realizada por el mismo durante el año de referencia, mediante el apoyo decidido del primer magistrado de la Provincia y la patriótica colaboración prestada por Vuestra Honorabilidad, traducida en la sanción de un conjunto de leyes que son otros tantos elementos de progreso para el Estado.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

JOSÉ MARÍA BUSTILLO.

MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS
Ing. JOSE MARIA BUSTILLO

Oficial Mayor

DR. JORGE A. RENOM

GABINETE

CONSEJO DE OBRAS PUBLICAS

CONSEJO DE VIALIDAD

CONSEJO DE DESAGÜES

Director de Vialidad

ING. JOSÉ L. NEGRI

Administrador del Ferrocarril Provincial

ING. VICENTE AÑÓN SUÁREZ

Director de Obras Sanitarias

ING. DONATO GERARDI

Director de Hidráulica

ING. FÉLIX NIEVA

Director de Agricultura, Ganadería e Industrias

ING. AGUSTÍN SILVANI GÓMEZ

Director de Geodesia y Catastro

ING. JOSÉ LUIS BURGUEÑO

Director de Pavimentación

ING. JOSÉ MONTALVO, HIJO

Director de Arquitectura, Ferrocarriles, Máquinas y Electricidad

ING. DAVID J. BRIASCO

Presidente de la Dirección de Tráfico

ING. JOSÉ VICENTE FOX

Jefe de la Oficina de Tierras

SR. PEDRO SÁNCHEZ ECHAGÜE

Presidente de la Comisión de Aviación

TTE. CNEL. ALBERTO GONZÁLEZ ALBARRACÍN

GABINETE

GABINETE

Variada e intensa, como corresponde a la naturaleza de los asuntos que incumben al Departamento de Obras Públicas, ha sido la labor desarrollada por el Gabinete de este Ministerio.

Pero si algo merece destacarse sobre el plan orgánico y regular de obras que se desarrolla con ritmo uniforme, es la sanción legislativa que han merecido los numerosos e importantes proyectos de ley sometidos a consideración de la Honorable Legislatura, lográndose así una legislación que contempla las necesidades primordiales estudiadas hasta este momento, para beneficio general de los habitantes de la Provincia.

Si bien no todos los asuntos sometidos a consideración de la Honorable Legislatura han obtenido la sanción deseada en los mensajes con que el Poder Ejecutivo requería la aprobación de los proyectos de ley estudiados, puede decirse sí que la mayoría de ellos han contado con el voto favorable de ambas Cámaras, algunos después de haber sido debatidos ampliamente, justificando aún más así la gran importancia del punto a que se referían.

En lo que a la labor del Gabinete se refiere y para ilustrar los conceptos expuestos, se detallan a continuación, por orden cronológico, los mensajes y proyectos de ley más importantes que en el curso del

período que se relaciona, han sido sometidos a consideración de la Honorable Legislatura:

Abril 29 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo para invertir saldos de la Ley número 4374, en obras en la playa Bristol de Mar del Plata por pesos 404.726,04 moneda nacional; y construcción de espigones, etc., en la playa frente al Sanatorio Marítimo y Asilo Saturnino Unzué, hasta la suma de pesos 300.000 moneda nacional.

Mayo 8 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo para la ejecución de obras de defensa en Carmen de Patagones, hasta la suma de pesos 200.000 moneda nacional con saldos de la Ley número 4374.

Mayo 8 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo para acordar subsidio de pesos 16.832,50 moneda nacional a la Sociedad de Beneficencia de La Plata, con destino a la ampliación del Asilo de Huérfanos.

Mayo 8 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo a emitir hasta la suma de pesos 1.000.000 moneda nacional en títulos para las obras de embellecimiento en Playa Grande (partido de General Pueyrredón).

Mayo 20 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de pesos 150.000 moneda nacional para las obras de rectificación del arroyo Pigüé, utilizando saldos de la Ley número 4374.

Mayo 22 de 1936. — Dando cuenta de la creación de la Dirección de Tráfico de la provincia de Buenos Aires.

Junio 24 de 1936. — Modificando la constitución del Consejo de Vialidad de la Provincia con la incorporación del presidente de la Dirección de Tráfico y el Administrador del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.

Junio 24 de 1936. — Comunicando los decretos números 25 y 26, por los que se amplían las disposiciones referentes a la creación de la Dirección de Tráfico y se autoriza a dicha repartición para que estudie la Ley Orgánica de Tráfico.

Junio 26 de 1936. — Dando cuenta de la resolución dictada en el expediente letra P., número 648, año 1936, por la que se autoriza a la policía caminera a invertir fondos por concepto de multas aplicadas de acuerdo a las leyes números 4247 y

4258, en la adquisición de combustibles, elementos de movilidad y repuestos.

Julio 21 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo la inversión del empréstito de pesos 5.000.000 moneda nacional en títulos, dispuesta por el artículo 5º de la ley de presupuesto vigente, destinada a la ejecución de un plan de obras públicas.

Julio 29 de 1936. — Elevando proyecto de ley de colonización en la provincia de Buenos Aires.

Julio 30 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo para la creación de un barrio - parque en los terrenos del ex Mercado General de Hacienda de Tablada, partido de Matanza; creación de tres estaciones experimentales y escuelas de jardineros y viveristas.

Julio 31 de 1936. — Elevando proyecto de ley sobre reglamentación de la pesca en la Provincia.

Agosto 14 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo para realizar trabajos de profundización, ensanche, canalización y entubamiento del arroyo que corre entre los límites de los partidos de Matanza y Seis de Septiembre.

Agosto 14 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo a emitir hasta la suma de pesos 3.000.000 en títulos, para la construcción y habilitación de pabellones para tuberculosos, anexos a los hospitales regionales, municipales o de instituciones privadas con personería jurídica.

Septiembre 1º de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo a ampliar partidas correspondientes a la Dirección de Vialidad, en la suma de pesos 2.155.332 moneda nacional.

Septiembre 1º de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo a ampliar partidas correspondientes a la Dirección de Hidráulica, en la suma de pesos 400.000 moneda nacional que se imputarán al fondo de desagües.

Septiembre 4 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo para estudiar, crear y organizar una infraestructura aeronáutica y los servicios de transportes oficiales en la Provincia.

Septiembre 4 de 1936. — Ampliando en la cantidad de pesos 1.481.850 moneda nacional la ley respectiva para la ejecución de obras de desagüe en Avellaneda.

Septiembre 5 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo a donar a la Asociación de Jubilados y Pensionistas de la Pro-

vincia, el lote 7, manzana PP., sección 2° de esta ciudad, con destino a edificio social.

Octubre 10 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo a donar al Gobierno Nacional la manzana T., sección 7° de la ciudad de La Plata, ubicada en las calles 48, 49, 22 y 23 con destino al Regimiento 7° de Infantería.

Octubre 14 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo a realizar gestiones ante el Gobierno Nacional para la cesión en venta a su favor del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.

Octubre 23 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo a donar a la Sociedad San Vicente de Paul, Conferencia de San José de La Plata, el lote de terreno número 21 de la manzana HH., sección 29, situado en la calle 1 entre 71 y 72 de esta ciudad, con destino a la construcción del Hogar Vicentino.

Noviembre 24 de 1936. — Comunicando que la Sociedad San Vicente de Paul solicita el cambio del lote número 21 de la manzana HH., sección 29, por el lote 13 de la manzana KK., ubicado en la calle 69 entre 1 y 2 de La Plata, a los fines de lo especificado en el mensaje de fecha octubre 23 de 1936.

Diciembre 4 de 1936. — Solicitando aprobación de la resolución dictada en acuerdo general de Ministros, por la que se establece el plan de organización y gastos de la Dirección de Tráfico de la provincia de Buenos Aires.

Diciembre 11 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de pesos 500.000 moneda nacional en las obras de desagües del partido de Saavedra (Pigüé).

Diciembre 23 de 1936. — Autorizando al Poder Ejecutivo a reglamentar las obras e instalaciones que se construyan por parte de particulares en el territorio de la Provincia.

Enero 29 de 1937. — Solicitando aprobación de la resolución dictada en acuerdo general de Ministros, por la que se autoriza a la Policía Caminera para invertir los fondos de multas provenientes de la aplicación de las leyes números 4247 y 4258.

Marzo 31 de 1937. — Autorizando al Poder Ejecutivo para convenir con la Dirección Nacional de Vialidad, la financiación de la ejecución de un plan mínimo de 2.500 kilómetros de caminos dentro de la suma de \$ 70.000.000 en títulos, a emitirse con un interés no mayor del 5 %.

Marzo 31 de 1937. — Comunicando normas para el otorgamiento de las chapas oficiales para automóviles a los señores miembros de la Honorable Legislatura.

Marzo 31 de 1937. — Solicitando aprobación del plan de trabajos públicos preparado por el Poder Ejecutivo para ser cumplido en el trienio 1937 - 1939.

Abril 2 de 1937. — Elevando proyecto de ley orgánica de obras públicas.

Abril 22 de 1937. — Autorizando al Poder Ejecutivo a ejecutar obras de desagüe en el partido de General San Martín, mediante una emisión de títulos hasta la cantidad de pesos 600.000 moneda nacional.

Abril 23 de 1937. — Autorizando al Poder Ejecutivo a donar al Gobierno Nacional la manzana X, sección 11ª de La Plata, con todo lo en ella edificado, con destino a la instalación del Comando de la 2ª División de Ejército.

Abril 27 de 1937. — Modificando disposiciones contenidas en la Ley número 4418, relativa a la creación del Instituto Autárquico de Colonización.

De las iniciativas del Poder Ejecutivo sometidas a consideración de la Honorable Legislatura, por intermedio de este Ministerio y que obtuvieron sanción favorable en ambas Cámaras, se hace a continuación una reseña, destacando las más importantes de ellas por orden correlativo del número que las mismas llevan al quedar convertidas en ley por la promulgación del Poder Ejecutivo:

Ley N° 4403. — Autoriza al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de pesos 150.000 moneda nacional en obras de mejoramiento y fomento del lago Epecuén y en la rectificación y canalización del arroyo Pigüé, conforme a los estudios y proyectos que apruebe el Poder Ejecutivo.

Ley N° 4404. — Autoriza al Poder Ejecutivo a emitir pesos 1.000.000 en títulos de deuda interna, exclusivamente destinados a las obras de embellecimiento en Playa Grande, partido de General Pueyrredón.

Ley N° 4405. — Autoriza al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de pesos 710.000 moneda nacional en obras de defensa (construcción, prolongación y mejoramiento de espigones) de la Playa Bristol y en la playa frente al Sanatorio Marítimo y Asilo Saturnino Unzué, en Mar del Plata.

Ley N° 4406. — Aprobando el plan de trabajos públicos para el año 1936, preparado por el Poder Ejecutivo de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 5° de la Ley número 4364 de presupuesto general.

Ley N° 4416. — Sobre reglamentación de la pesca en la provincia de Buenos Aires.

Ley N° 4417. — Sobre creación de un barrio-parque en los terrenos del extinguido Mercado General de Hacienda de Tablada y de tres estaciones experimentales para servir las necesidades de la agricultura de las zonas Sudeste, Norte y Oeste de la Provincia.

Ley N° 4418. — Creando el Instituto Autárquico de la Colonización en la provincia de Buenos Aires.

Ley N° 4420. — Autoriza al Poder Ejecutivo para proceder a la ejecución de obras de defensa contra las inundaciones del Río Negro, invirtiendo hasta la suma de \$ 200.000 moneda nacional.

Ley N° 4437. — Autoriza al Poder Ejecutivo a invertir en obras en los fondeaderos y en la reparación de las zonas libres de los atracaderos públicos, el producido de lo recaudado en concepto de permisos y ocupación para fondeaderos y otros usos en cauces de ríos, arroyos y canales.

Ley N° 4445. — Autorizando al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de pesos 20.000 para el estudio de las obras de desagüe en la zona comprendida entre los partidos de Coronel Pringles, González Chaves y Laprida.

Ley N° 4452. — Modificando la constitución del Consejo de Vialidad dispuesta por el artículo 1°, inciso b) de la ley 4117, incorporando a dicho cuerpo al presidente de la Comisión de Tráfico de la Provincia y al administrador del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.

Ley N° 4453. — Ampliando las partidas 1, 2, 3, 4, 7, 8 y 9 del Presupuesto vigente en 1936, —ley anexa número 4366—, en la suma de pesos 2.155.332 moneda nacional correspondientes a la Dirección de Vialidad.

Ley N° 4454. — Autoriza al Poder Ejecutivo para proceder a la realización de los trabajos de profundización, ensanche, canalización y entubamiento del arroyo que nace en las proximidades de las calles Rivadavia y Almirante Brown (localidad de Ramos Mejía), corre por el límite de los partidos de Matanza y Seis de Septiembre a través de la Villa Sarmiento y penetra en el partido de San Martín por el pueblo Ciudadela, al Norte de las vías del Ferrocarril del Oeste.

Ley N° 4484. — Aprueba el convenio que en representación del Poder Ejecutivo de la Nación y del de la Provincia, ha sido celebrado entre la Dirección Nacional de Vialidad y el Consejo de Vialidad de la Provincia, con referencia a la apertura y construcción de la Avenida General Paz, jurisdiccional entre la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires.

Ley N° 4488. — Autorizando al Poder Ejecutivo para estudiar, crear y organizar una infraestructura aeronáutica y los servicios de transportes oficiales aéreos en la Provincia.

Ley N° 4489. — Amplía en la suma de pesos 1.500.000 moneda nacional, la ley N° 4376 de fecha enero 18 de 1936, para la ejecución de obras de desagüe en Avellaneda.

Ley N° 4490. — Sobre patente única para los vehículos automotores que circulen en el territorio de la Provincia.

Ley N° 4538. — Sobre Ley Orgánica de Obras Públicas.

Ley N° 4539. — Aprobando el plan de trabajos públicos, para ser ejecutado en el trienio 1937-1939, que importa en total la suma de pesos 118.555.000 moneda nacional.

Ley N° 4540. — Autoriza al Poder Ejecutivo a convenir con la Dirección Nacional de Vialidad, la financiación de un plan mínimo de 2.500 kms. de caminos, mediante la emisión de pesos 70.000.000 en títulos.

Asimismo, han sido promulgadas durante este período diversos proyectos de ley que se hallaban a consideración de la Honorable Legislatura por iniciativa del anterior Gobierno, cuyo cumplimiento, como las que han sido enumeradas, es propósito decidido del Poder Ejecutivo hacerlo de inmediato, siendo muchas las que prácticamente han sido ejecutadas y están en vías de ejecución.

La labor desarrollada por intermedio del Gabinete de Obras Públicas, con la colaboración indispensable en los casos necesarios, de las dependencias del Ministerio y que concretan las iniciativas que ha tenido el Poder Ejecutivo en el corto período de un año, se hallan expuestos, además, en los decretos dictados, los que se mencionan a continuación, enumerando los que mayor interés general encierran:

De fecha 3 de abril de 1936, N° 15. — Creando con carácter ad honórem, la Comisión de Aviación, que tendrá a su cargo estudiar, proponer y someter a consideración del Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, todas las iniciativas, planes, reglamentaciones, etc., que tiendan a la practicabilidad y mayor acierto de los propósitos expuestos en la resolución dictada con fecha 24 de marzo de 1936.

De fecha 13 de abril de 1936, N° 16. — Creando la Comisión de Tráfico, la que tendrá a su cargo el permanente examen de las disposiciones de las leyes y reglamentos respectivos, proponiendo las modificaciones que la experiencia comprobada le sugiera, a fin de coordinar tales disposiciones y adaptarlas en todo tiempo a las circunstancias reales de la vialidad.

Asimismo intervendrá, estudiará y propondrá cuanto fuera conveniente para la mayor eficacia de la publicidad en los caminos, las medidas pertinentes, manteniendo inalterable las condiciones de seguridad que deben observarse en beneficio del tráfico, conforme a las normas emanadas de la autoridad competente.

Tendrá intervención en todos los casos que se trate de concesiones para transporte de personas o de cosas, aconsejando las resoluciones pertinentes.

Propondrá las iniciativas que estime oportunas para el más exacto cumplimiento de la obligación impuesta a las provincias por el artículo 23, inciso c) de la Ley de Vialidad Nacional, número 11.658, a fin de que el trámite a través de las jurisdicciones locales incluidas en el trazado de los caminos

provinciales, no sufra obstrucciones indebidas, legales o de hecho.

De fecha 16 de abril de 1936, N° 17. — Disponiendo que por la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, se practique con la mayor urgencia, la correspondiente investigación para establecer concretamente la cantidad y calidad de papa para «semilla», que será necesaria para los cultivos del año en curso, con indicación de la existencia y déficit probable.

Asimismo informará sobre las perspectivas que ofrece el mercado de consumo y las medidas que deban arbitrarse para satisfacer, con oportunidad y eficacia, la demanda del mismo, evitando las bruscas oscilaciones de precio que pondrían fuera de alcance de los consumidores un alimento que se considera esencial.

Igualmente se establece que dicha repartición informe respecto a las causas que hayan podido determinar la situación que da origen al presente decreto.

De fecha 21 de abril de 1936, N° 18. Designando con el nombre de Teniente General José Félix Uriburu, el puente construído sobre el río Salado, en el camino de General Arenales a Vedia, honrando así la memoria de un hombre ilustre y benemérito que ha comprometido la gratitud y el homenaje de sus conciudadanos, lo que constituye en esencia una demostración de póstuma justicia.

De fecha 23 de abril de 1936, N° 19. Disponiendo que el Departamento de Tráfico, dependiente de la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, pasará a depender en lo sucesivo, con todas sus oficinas y personal, de la Comisión de Tráfico, nombrada por decreto número 16, formando así una única repartición que en lo sucesivo se denominará «Dirección de Tráfico de la provincia de Buenos Aires», estableciéndose asimismo las normas para su desenvolvimiento y desarrollo.

De fecha 13 de mayo de 1936, N° 20. — Reglamentando el uso de los distintivos en los vehículos de transporte, destinándose la bandera roja, únicamente para los que transporten armas o explosivos, y para los vehículos que se crea conveniente establecer alguna precaución o por sus condiciones, se empleará un gallardete triangular, amarillo y negro.

De fecha 15 de mayo de 1936, N° 21. — Constituyendo la comisión de organización y régimen de explotación de las lagunas fiscales de la Provincia, la que se abocará al estudio de todas las cuestiones relacionadas con el régimen actual de explotación de lagunas fiscales y con la posibilidad de una ventajosa reforma de tales sistemas, presentando al Ministerio de Obras Públicas sus informes, conclusiones e iniciativas.

Dicha comisión contemplará la necesidad y los medios adecuados para mantener el caudal de los lagos fiscales existentes y su riqueza biológica en general, aconsejando los métodos pertinentes para acrecentar su productividad o su eficiencia. Presentará asimismo al Ministerio de Obras Públicas, el plan de reglamentación para las concesiones, explotación, permisos, administración, etc., de las lagunas fiscales y todo expediente o gestión en trámite o que se inicie referente a tales materias o cuestiones que surjan como consecuencia de ellas, será sometido a su estudio y dictamen, aplicando las disposiciones reglamentarias pertinentes.

De fecha 15 de mayo de 1936, N° 22. — Constituyendo la comisión honoraria de fomento y mejoramiento del lago Epecuén, la que propondrá al Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, todas las providencias que considere convenientes para lograr los propósitos del gobierno, de estimular el progreso de todas las zonas del territorio provincial, actualizando las riquezas naturales susceptibles de rendir algún beneficio social, como es el lago Epecuén, sito en el partido de Adolfo Alsina, cuyo prestigio es de pública notoriedad por las propiedades altamente recomendables que se atribuyen a sus aguas, conforme a estudios y experiencias suficientemente divulgadas.

Se dispone asimismo elevar mensaje y proyecto de ley pertinente a la Honorable Legislatura, solicitando autorización y crédito necesario para invertir hasta la suma de pesos 150.000 moneda nacional, para atender los gastos que demande su cumplimiento.

De fecha 1° de junio de 1936, N° 23. — Fijando las atribuciones para el mejor desempeño de la comisión creada por el decreto número 21 para la organización y régimen de explotación de las lagunas fiscales de la Provincia y proveyendo los elementos para su eficaz actuación.

De fecha 2 de junio de 1936, N° 24. Estableciendo que toda empresa de transporte colectivo de pasajeros o cosas que no se ajuste a lo dispuesto en el artículo 7° de la ley número 4375 y haga ese servicio en caminos de jurisdicción provincial entre dos o más partidos, deberá presentar dentro del plazo de treinta días, a contar de la fecha, el pedido de concesión correspondiente al Ministerio de Obras Públicas.

De fecha 5 de junio de 1936, N° 25. Ampliando las disposiciones contenidas en el decreto número 19, referentes a la organización de la Dirección de Tráfico de la Provincia, creada por dicho decreto, y a las disposiciones complementarias relacionadas con las funciones a cumplirse por dicha repartición de acuerdo a lo que al respecto se establece por el presente decreto, para el desarrollo y desenvolvimiento de la misma.

De fecha 15 de junio de 1936, N° 27. — Creando la comisión honoraria de colonización de la provincia de Buenos Aires, la que preparará el anteproyecto de ley de colonización, inspirándose en los conceptos que se expresan por el Poder Ejecutivo de fomentar la colonización agrícola, subdividiendo la tierra y radicando el agricultor en el suelo que cultiva para acrecer así su valor económico y social.

De fecha 15 de julio de 1936, N° 28. Destinando 70 hectáreas aproximadamente de los terrenos del extinguido Mercado de Tablada, partido de Matanza, para urbanización de ese lugar, mediante la instalación de un barrio-parque, y el resto de la superficie total de dichos terrenos, a viveros y escuelas de jardineros y viveristas.

Asimismo se solicita de la Honorable Legislatura, la autorización necesaria para que dentro de las disposiciones de la ley, la fracción de terreno de 70 hectáreas, se entregue a subasta pública y con su producido se atiendan los gastos que demanden las instalaciones de los viveros y escuelas de jardineros y viveristas y campo de experimentación.

De fecha 1° de setiembre de 1936, N° 29. — Designando una comisión para reunir antecedentes, estudiar y aconsejar las medidas conducentes al más rápido desarrollo agrícola, industrial y humano de las Islas del Delta del Paraná.

De fecha 28 de setiembre de 1936, N° 30. — Encomendando al Director General de Escuelas y al Director de Agricul-

tura, Ganadería e Industrias, la preparación de un plan orgánico de fomento, cultivo y difusión de especies forestales y frutales, destinado a ejecutarse con la exclusiva intervención de los alumnos de las escuelas comunes de la Provincia.

De fecha 8 de octubre de 1936, N° 32. — Designando los miembros que integrarán el Instituto Autárquico de Colonización. Asimismo se dispone que el directorio someterá a consideración del Poder Ejecutivo, la reglamentación adecuada para dar cumplimiento a la parte dispositiva contenida en el artículo 5° de la ley número 4418, respecto a la designación del vocal-director, que deben proponer los productores organizados a los efectos de su inmediata aplicación. Asimismo se encomienda al Directorio, la preparación de las disposiciones reglamentarias pertinentes, para la más exacta aplicación de la ley 4418, las que serán sometidas a estudio y decisión del Poder Ejecutivo.

De fecha 13 de noviembre de 1936, N° 34. — Designando una comisión especial a quien se encomienda la redacción del anteproyecto de ley de aguas de la Provincia, conforme a los enunciados contenidos en los considerandos de este decreto y demás instrucciones emanadas del Ministerio de Obras Públicas. La ley que se proyecte, expresará asimismo la constitución, funcionamiento y demás características propias del organismo destinado a su aplicación y cumplimiento.

Entre las razones que fundamentan el decreto aludido, el Poder Ejecutivo, expone: Que las condiciones propias del clima y de la topografía de la provincia de Buenos Aires, han creado serios problemas relacionados con el régimen de las aguas en la misma; que en materia de desagües, corresponde imprimir mayor impulso a la obra realizada y en perspectiva, extendiéndola además a todo el territorio de la Provincia, que directa o indirectamente la reclama, para acrecentar la eficacia derivada de la red de canales ejecutada en cumplimiento de la ley de enero 17 de 1893, que es asimismo necesario preocuparse de la oportuna y prudente legislación pertinente en materia de irrigación y aprovechamiento de los cursos de agua, cualquiera sea su objeto o su destino; que el Poder Ejecutivo estima digno de su mayor atención cuanto implique contemplar las necesidades de quienes consagran sus energías, capitales y entusiasmo al progreso económico

y social de la Provincia y se considera obligado a prevenir y remover las causas que detengan o perturben el ritmo del adelanto y mejoramiento que es dable pretender.

De fecha 7 de diciembre de 1936, N° 35. — Designando una comisión con carácter ad honórem que proyectará la organización de las escuelas de Artes y Oficios a instalarse en Avellaneda, Bartolomé Mitre y Seis de Setiembre, contemplando cuanto concierna a la orientación particular, plan de estudios, plan de trabajos, etc., de cada uno. La comisión examinará la posibilidad de internar o incorporar jóvenes aprendices en los establecimientos privados bajo la vigilancia y tutela del Estado para que adquieran o complementen su habilidad profesional.

De fecha 14 de diciembre de 1936, N° 36. — Estableciendo las condiciones que deberán reunir los candidatos a integrar el Directorio del Instituto Autárquico de Colonización, en representación de los productores organizados.

De fecha 24 de febrero de 1937, N° 37. — Autorizando a la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, a levantar un censo forestal en las Islas del Delta del Paraná, en base a lo aconsejado por la comisión asesora del Delta del Paraná, que estima indispensable la realización rápida del mismo, para luego contemplar la posibilidad de proyectar una ley que fije el precio mínimo de la madera del álamo.

Complementarias de las iniciativas principales enumeradas precedentemente, merecen destacarse diversas resoluciones tomadas por el Poder Ejecutivo en los expedientes administrativos sometidos a su consideración. Entre los centenares de expedientes —cuyo movimiento más adelante se detalla— que en forma regular se despachan por el Poder Ejecutivo, por intermedio del Gabinete de Obras Públicas, los que comprenden diversos asuntos, tales como la aprobación de planos, documentos, etc., para licitar pública o privadamente toda clase de obras, puentes, caminos, edificios, etc.; adjudicación de dichas obras a la propuesta

más conveniente a los intereses fiscales; liquidación de los certificados de pago a los contratistas que tienen relación con el Gobierno; concesión en ocupación o arrendamiento de terrenos fiscales y playas; revisión de planos y proyectos de construcciones que deben ser sometidas a la aprobación oficial; concesión de permisos para establecer servicios de transporte colectivo de pasajeros; solicitudes de pagos por empresas o particulares que tienen créditos contra el Gobierno; expropiaciones de inmuebles afectados por la ejecución de obras de interés general conforme a lo que determina la ley de la materia; ampliación y construcción de servicios de aguas corrientes y cloacas; ejecución de obras viales en consorcio con las comunas; realización de certámenes en pro del mejoramiento de las principales industrias del país; etc., etc.; se pasan a reseñar las resoluciones de carácter general dictadas en muchos de ellos:

Exp. A. 568/933, marzo 24 de 1936. — Se dispuso que la Dirección de Geodesia, confeccione un plano sobre ubicación y demás circunstancias concernientes a los terrenos adecuados para emplazar campos de aterrizaje en la Provincia, solicitándose de las municipalidades su cooperación para efectuar un plan complemento de servicio aéreo.

Exp. V. 266/936, abril 13 de 1936. Se aprobó nueva reglamentación para el transporte colectivo de pasajeros en los caminos de la provincia de Buenos Aires.

Exp. P. 420/936, abril 29 de 1936. — Aprobando la reglamentación sobre construcción de caminos que unen las poblaciones o de acceso a otros principales y calles complementarias en las ciudades y pueblos de la Provincia. La realización de esas obras significa un factor de prosperidad local, propendiendo además al progreso edilicio, como resulta de la pavimentación de cualquier calle, apresurando su fraccionamiento y mejorando la tierra ubicada en la proximidad inme-

diata del camino e intensifica la edificación de las parcelas que así se originan.

Exp. T. 64/936, junio 10 de 1936. — Se restablece en todas sus partes las disposiciones contenidas en el decreto dictado por la Intervención Nacional, con fecha setiembre 9 de 1931, referente a ejercicio de la posesión treintañal sobre tierras fiscales.

Exp. T. 134/936, julio 8 de 1936. — Se aprueba la nueva reglamentación sobre publicidad en los caminos y playas de propiedad y jurisdicción provincial. A tal efecto se ha tenido en cuenta el propósito del Poder Ejecutivo, de ejercer un eficaz contralor de publicidad en la Provincia, de modo que esta actividad comercial pueda realizarse siguiendo las normas modernas.

Exp. V. 447/936, julio 15 de 1936. — Se dispuso la modificación de diversas disposiciones contenidas en la reglamentación de la ley de vialidad N° 4117, en lo que concierne a la forma y condiciones en que debe percibirse el impuesto con que se grava la nafta en la Provincia, con el objeto de lograr una mejor percepción, con los beneficios consiguientes.

Exp. A. 404/934, julio 15 de 1936. — Se dispuso la aprobación del programa integral, relacionado con la orientación técnica de la raza equina.

Exp. P. 847/936, agosto 7 de 1936. — Integrandó el Consejo de Obras Públicas con tres representantes de la zona afectada por la contribución de desagües, para los casos en que deba considerar la ejecución de obras de desagües.

Exp. B. 645/936, agosto 27 de 1936. — Se aprueba el programa preparado por la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, para celebrar el 5 de octubre el «Día del Camino», dándosele toda la trascendencia y significado que reviste esa fecha.

Exp. C. 648/936, setiembre 4 de 1936. — Aprobando el estudio y conclusiones presentados por la Comisión de Aviación designada por decreto número 15, que le fueron encomendados por el Poder Ejecutivo, consistente en un meditado proyecto de infraestructura aeroterrestre de la Provincia, que abarca todos los aspectos de la cuestión. Igualmente se propone el desarrollo del plan proyectado que responde a las necesidades actuales y a las del futuro próximo, en materia de servi-

cios aéreos oficiales, en el término de tres años, contando con los 150.000 pesos incluidos en el plan de obras públicas para 1936.

Exp. G. 177/936, setiembre 5 de 1936. — Se encomienda a las Direcciones de Geodesia y Arquitectura, la preparación de un proyecto de división en lotes de la playa Punta Mogotes, de Mar del Plata (partido de General Pueyrredón).

Exp. A. 374/936, setiembre 5 de 1936. — Aprobando la reglamentación de la profesión de herradores, cuyo proyecto fué acompañado por la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, la cual fué solicitada por la Asociación «Sociedad Cosmopolita de Patrones Herradores» y el Centro de Martilleros de Hacienda y Bienes Raíces de la Capital Federal.

Exp. C. 588/936, setiembre 5 de 1936. — Se dispone prestar la colaboración requerida por el ministerio de Agricultura de la Nación, para la campaña contra la langosta, correspondiente al período 1936-1937, disponiéndose las medidas del caso a los efectos de coordinar en forma eficaz, la acción conjunta a desarrollarse en la emergencia.

Expediente P. 175/936, setiembre 17 de 1936. — Se aprueba el reglamento de desinfección para vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros que se rigen por las leyes provinciales.

Expediente P. 677/936, setiembre 17 de 1936. — Aprobando el convenio celebrado entre la Dirección Nacional de Vialidad y el Consejo de Vialidad de la provincia, en el que se prevé la forma en que ha de satisfacerse la contribución de mejoras previstas en la ley nacional número 11.658, sobre apertura y construcción de la Avenida General Paz, límite jurisdiccional entre la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires. Asimismo, se dispone elevar mensaje a la Honorable Legislatura propiciando la aprobación del convenio celebrado.

Expediente M. 585/935, setiembre 17 de 1936. — Autorízase a la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias a convenir con las sociedades rurales de Veinticinco de Mayo, Juárez y Trenque Lauquen, la instalación de estaciones zootécnicas y a mantener estación temporaria de monta a base del gran campeón Shorthorn cedido por el Gobierno de la Nación, en los terrenos del ex Mercado de Tablada.

Expediente L. 369/936, setiembre 23 de 1936. — Se dispone remitir mensaje y proyecto de ley a la Honorable Legislatura propiciando su sanción, en el sentido de autorizar al Poder Ejecutivo para ceder en donación a la Liga Popular contra la Tuberculosis de la provincia de Buenos Aires, la chacra número 14, sección D., del ejido de La Plata, con destino a la construcción de un preventorio para niños.

Expediente A. 630/936, octubre 29 de 1936. — Aprobando reglamentación de la Estación de Monta Bovina en Tablada y de las estaciones zootécnicas regionales que funcionan en las sociedades rurales de Veinticinco de Mayo, Juárez y Trenque Lauquen.

Expediente T. 178/936, noviembre 6 de 1936. — Se dispone la forma en que deberán aplicarse las multas por las infracciones en que incurran los vehículos particulares o de servicios públicos en caminos de la Provincia.

Expediente G. 622/933, noviembre 6 de 1936. — Designando comisión integrada por funcionarios provinciales y de la municipalidad de La Plata, para que aconsejen todas las medidas tendientes a evitar que, al efectuarse subdivisiones en los terrenos linderos al ejido de La Plata y otros dentro de las chacras de esta ciudad, no se dé cumplimiento a lo que establece la ley sobre nuevos centros de población, ampliación o modificación de trazados de los existentes, de fecha junio 19 de 1913 y de su decreto reglamentario de octubre 26 de 1927, como asimismo indiquen la solución de las cuestiones de hecho existentes en el trazado de La Plata.

Expediente P. 1017/936, noviembre 13 de 1936.—Autorizando al Ferrocarril Provincial de Buenos Aires para conceder rebajas sobre las tarifas básicas kilométricas para el transporte de granos. Dichas bonificaciones, se acordarán siempre que se transporte el tonelaje establecido dentro del término de un año y a regir desde el 1º de enero de 1936.

Expediente P. 1242/936, noviembre 26 de 1936.—Se confirma con carácter permanente la Comisión de Aviación, designada por decreto número 15, a la que se encomienda la preparación y ejecución del plan que apruebe el Poder Ejecutivo referente al cumplimiento de la ley número 4488.

Expediente T. 252/936, diciembre 4 de 1936. — De conformidad a las disposiciones expresas contenidas en la ley nú-

mero 4490 (Patente Unica), se aprueba el plan de organización y presupuesto de gastos, hasta tanto se incorporen los mismos al presupuesto general, teniendo en cuenta al efecto los elementos indispensables que necesitará dicha Dirección para el mejor cumplimiento de la ley citada.

Expediente C. 997/936, diciembre 11 de 1936. — Se aprueba el programa de inversión de fondos acordados por las leyes números 4406 y 4488, propuesto por la Comisión de Aviación, para el período 1936 - 1937, consistente en la adquisición de campos con destino a aeródromos en diversas localidades de la Provincia, adquisición de material para el equipo preparador de aeródromos, construcciones y obras complementarias en los aeródromos con aeroclubs constituidos, adquisición de un avión para el servicio de Obras Públicas, construcción de hangar provisorio y anexos en el aeródromo de La Plata, etcétera, etcétera.

Expediente T. 240/936, diciembre 11 de 1936. — Disponiendo la adquisición al señor Martín Tornquist, de la superficie de 3.288 hectáreas, 59 áreas y 24 cs., ubicada en Sierra de la Ventana (partido de Tornquist) y aceptando la donación de la superficie de 583 hectáreas, 04 áreas y 22 cs., lindera a la anterior, del mismo propietario, con destino a la formación de un parque provincial.

Expediente T. 269/936, diciembre 16 de 1936. — Aprobando la reglamentación de la ley que establece el sistema de patente única, establecido por la ley número 4490, para los automotores que circulen por territorio de la Provincia.

Expediente T. 191/936, diciembre 16 de 1936. — Se establece que en cumplimiento del artículo 18 del decreto reglamentario de las leyes de tráfico, por parte de las empresas con concesión provincial, se llevará a cabo con intervención de la Dirección de Tráfico la que, estudiando cada caso particular, propondrá a la consideración del Poder Ejecutivo las medidas a tomarse para la justa solución de los conflictos que se susciten entre concesionarios y componentes de las líneas.

Expediente A. 791/934, enero 12 de 1937. — Aprobando el proyecto relativo al plan de urbanización de cada una de las playas de jurisdicción provincial, complementario del Reglamento general de concesiones en playas y riberas.

Expediente P. 94/936, enero 21 de 1937. — Fijando fecha de terminación de chapas de tipo especial para automotores que se encuentran en uso y que no sean las otorgadas, de acuerdo con la ley 4490 (Patente Unica) y las oficiales que dispone el artículo 27 de la ley 4247.

Expediente P. 95/937, enero 21 de 1937. — Estableciendo la patente que pagarán los vehículos automotores de transporte colectivo de pasajeros, conforme a lo que dispone la ley de Patente Unica número 4490 para cada categoría y la forma de percepción de la misma.

Expediente P. 110/937, enero 26 de 1937. — Creando en la Dirección de Tráfico el Registro de Obreros del Transporte Automotor y declarando obligatoria la inscripción en el mismo, a toda persona que preste servicios en las empresas que con concesión del Poder Ejecutivo exploten el transporte colectivo de pasajeros o de cosas en vehículos automotores.

Expediente P. 83/937, enero 29 de 1937. — Autorizando a la policía caminera a invertir fondos por concepto de multas aplicadas de conformidad con las disposiciones de las leyes de tráfico números 4247 y 4258.

Expediente T. 270/937, febrero 5 de 1937. — Se aprueba el reglamento para la administración y explotación del Mercado de Ensenada.

Expediente R. 18/937, febrero 24 de 1937. — Aprobando el proyecto de convenio entre la Municipalidad de la Capital Federal y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, referente a la libre circulación y guarda de vehículos automotores.

Expediente T. 20/937, febrero 25 de 1937. — Sobre ampliación de las disposiciones contenidas en el artículo 6º de la reglamentación de las leyes números 4247, 4258 y 4375, que se relacionan con las pólizas de seguro que se exigen a las empresas concesionarias para el transporte colectivo de pasajeros en caminos dentro de la jurisdicción provincial.

Expediente S. 1319/937, febrero 25 de 1937. — Ampliando el artículo 13 del decreto reglamentario de la ley 4490 en el sentido de que la Dirección de Tráfico, cuando expida las patentes, recargos o multas en razón de tratarse de vehículos de transporte colectivo de pasajeros o cosas, entre dos o más partidos, dejará constancia de ello y de los municipios afectados, a objeto de acreditarles el importe que les corresponda en proporción inversa al número de municipios que atraviesen esos vehículos.

Expediente V. 43/937, marzo 2 de 1937. — Aprobando la reglamentación de las funciones del inspector fiscalizador del impuesto a la nafta, derivado del convenio celebrado con los «distribuidores» en la Provincia, con fecha marzo 15 de 1933, ley 4117, inciso *d*).

Expediente C. 102/937, marzo 9 de 1937. — Se autoriza a la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias a realizar campaña en las Islas del Delta del Paraná en defensa de las plantaciones de álamos, y disponiendo hacer observar estrictamente las disposiciones contenidas en las leyes nacionales números 52 y 485, sobre aplicación exclusiva del sistema métrico decimal para medidas, transacciones y contratos que se realicen con las maderas.

Expediente C. 22/937, marzo 18 de 1937. — Adhiriéndose el Gobierno de la Provincia al certamen a realizarse en el mes de abril, proyectado por la comisión organizadora del Tercer Congreso Argentino de Vialidad.

Expediente M. 208/937, abril 6 de 1937. — Prestando concurso solicitado por el Gobierno de la Nación para el levantamiento en la Provincia del censo agropecuario.

Expediente C. 633/932, abril 9 de 1937. — Designando al señor Fiscal de Estado y al Director de Geodesia y Catastro, para que, constituidos en comisión, se avoquen al estudio de las bases del futuro convenio a celebrarse entre la Provincia y el Gobierno de la Nación para determinar los límites con la Capital Federal sobre el Riachuelo.

Expediente P. 166/937, abril 9 de 1937. — Disponiendo la forma y requisitos que deberá llenarse para obtener el registro de conductor de vehículos automotores en la Provincia.

Expediente A. 39/937, abril 14 de 1937. — Declarando caducas todas las concesiones otorgadas en las diversas secciones de la denominada Playa Grande de Mar del Plata (partido de General Pueyrredón), a cuyo efecto se dispone que los concesionarios respectivos procederán dentro del plazo de 30 días de notificados al retiro de las instalaciones existentes. La medida de referencia se basa en que habiéndose terminado el estudio del plan de urbanización de la referida playa, surge la imposibilidad de contemplar para su aprovechamiento ninguna de las concesiones existentes de propiedad privada, instaladas en virtud de concesiones precarias que se otorgaron por el Go-

bierno, lo cual requiere disponer la caducidad de todas las concesiones para que la misma se vea libre de toda construcción que pudiera demorar o entorpecer la realización del plan aludido.

Expediente A. 100/937, abril 19 de 1937. — Autorizando a la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias a coordinar con la Dirección de Sanidad Vegetal de la Nación, un plan de campaña de profilaxis contra las plagas en los cultivos de las Islas del Delta del Paraná.

Expediente L. 27/937, abril 19 de 1937. — Adquiriendo a la sucesión de doña Margarita S. de Laplacette, la superficie de 38 hectáreas, 31 áreas, 19 centiáreas, 83 decímetros cuadrados de tierra situada en el partido de San Antonio de Areco, con destino a la instalación de un parque criollo, por la suma total de pesos 19.155,90 moneda nacional. Tal resolución se tomó considerando que es propósito del Poder Ejecutivo tributar un homenaje al autor de «Segundo Sombra» al par que concretar en la creación del citado parque, el recuerdo imprecadero del eximio literato argentino don Ricardo Güiráldez.

Expediente H. 265/934, abril 19 de 1937. — Aprobando reglamentación proyectada sobre revisión y aprobación de planos e inspección de obras particulares, los que deberán abonar derechos fijados de acuerdo al presupuesto real de los trabajos a que se refieran.

Expediente T. 112/937, abril 19 de 1937. — Estableciendo el procedimiento a seguirse en lo sucesivo, respecto al tránsito y transferencia de automóviles usados, adquiridos en la Capital Federal y que deban patentarse en la provincia de Buenos Aires.

Expediente T. 119/937, abril 22 de 1937. — Estableciendo que las patentes que expida la Dirección de Tráfico para vehículos automotores destinados al transporte colectivo de pasajeros sólo pueden ser aplicadas a vehículos de la empresa a la que se haya otorgado esa patente.

Expediente A. 227/937, abril 22 de 1937. — Aprobando nueva reglamentación de los viveros oficiales dependientes de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias.

Expediente M. 1316/937, abril 29 de 1937. — Estableciendo que en las concesiones otorgadas de conformidad a las leyes números 4247, 4258 y 4375 para el transporte colectivo de

pasajeros sólo el Poder Ejecutivo tiene facultades para patentar los automotores destinados a dichos servicios.

La relación sucinta que se termina de hacer, de los expedientes resueltos por este Ministerio, representa una ínfima proporción de los asuntos que con carácter definitivo se han despachado en el período que trata esta memoria, lo cual es corroborado por el movimiento que se registró en la Mesa de Entradas del Gabinete.

Ratifica con amplitud la intensidad de la labor desarrollada la estadística de la oficina aludida, la cual registra en el período que abarca del 18 de febrero de 1936 al 30 de abril de 1937 el siguiente movimiento:

| Entrada | |
|----------------------------|----------------|
| Expedientes nuevos | 17.660 |
| Trámites | 28.024 |
| Salida | |
| Trámites | 40.171 |
| Definitivos | 6.297 |
| Notas | 25.823 |
| Total general | <u>117.975</u> |

CONSEJO DE OBRAS PUBLICAS

—

CONSEJO DE VIALIDAD

—

CONSEJO DE DESAGÜES

CONSEJO DE OBRAS PUBLICAS

(LEY N° 4538)

El Consejo de Obras Públicas, creado por ley orgánica número 4538, ha realizado durante el año 1936 una labor encomiable, celebrando cuarenta y siete sesiones ordinarias y siete extraordinarias, durante las cuales pudo dictar resolución en quinientos ochenta y cinco asuntos, que pasaron a su dictamen.

El movimiento de secretaría acusa la entrada y salida de doscientos cuatro oficios librados por los distintos jueces de primera instancia de la Provincia.

El Consejo está así constituido:

Presidente: Ingeniero Jorge A. Renom, Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas.

Consejeros: Ingeniero V. Añón Suárez, Administrador del Ferrocarril Provincial.

- » Ing. David Briasco, Director de Arquitectura.
- » Ing. José L. Burgueño, Director de Geodesia y Catastro.
- » Ingeniero Donato Gerardi, Director de Obras Sanitarias.
- » Ing. José Montalvo, Director de Pavimentación.
- » Ing. José L. Negri, Director de Vialidad de la Provincia.
- » Ing. Félix Nieva, Director de Hidráulica.
- » Ing. Agustín Silvani Gómez, Director de Agricultura, Ganadería e Industrias.

CONSEJO DE VIALIDAD

(LEY N° 4117)

El Gobierno de la Provincia al acogerse a los beneficios de ayuda federal creó el Consejo de Vialidad con las facultades establecidas en la misma. En la actualidad se trata de darle a este organismo mayor autarquía para que con mayor desvinculación pueda desarrollar con el mínimo de tramitación administrativa, el problema fundamental de la realización de una red caminera de verdadero interés público.

La obra está en marcha y durante el año 1936 se ha construido una extensa red, se ha proyectado y se proyectan numerosas obras de acuerdo con las necesidades de la población, prefiriéndose —como es natural— las zonas que más reclaman las vías de comunicación de calzada firme, para intensificar el tráfico de los productos hacia los puertos de embarque.

El Consejo ha sesionado, sin interrupción durante todo el año 1936, celebrando 52 sesiones ordinarias y 4 extraordinarias y despachando 2.465 expedientes de proyectos de obras, consorcios, cuentas de ferrocarriles, asuntos varios, aprobación de licitaciones, reglamentaciones de la ley de vialidad, expropiaciones, etcétera.

Constituido de conformidad a la ley número 4117 de acogimiento a la ley nacional de Vialidad,

el Consejo ha desarrollado una intensa actividad, de la que da cuenta la reseña correspondiente a la Dirección de Vialidad con los detalles de la obra caminera realizada y en marcha.

Por ley promulgada en fecha 6 de octubre de 1936 fué modificada la constitución del Consejo, incorporándose en la primera sesión realizada después de esa fecha, el Administrador del Ferrocarril Provincial y el Presidente de la Dirección de Tráfico.

En la actualidad el Consejo se halla constituido en la siguiente forma:

- Presidente:** Doctor Jorge A. Renom, Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas.
- Vicepresidente:** Doctor Vicente Montoro, representante de la Federación Agraria Argentina.
- Consejeros:** Ingeniero Vicente Añón Suárez, Administrador del Ferrocarril Provincial.
- › Ingeniero José Vicente Fox, Presidente de la Dirección de Tráfico.
 - › Ingeniero José Montalvo (hijo), Director de Pavimentación.
 - › Ingeniero José L. Negri, Director de Vialidad de la Provincia.
 - › Ingeniero Félix Nieva, Director de Hidráulica.
 - › Ingeniero Carlos A. Pérez del Cerro, ingeniero jefe de la Dirección de Vialidad.
 - › Doctor Carlos A. Pueyrredón, representante de la Sociedad Rural Argentina.
 - › Ingeniero Rodolfo Santángelo, representante del Automóvil y Touring Club Argentino.
 - › Ingeniero Agustín Silvani Gómez, Director de Agricultura, Ganadería e Industrias.
- Secretario:** Doctor Osvaldo della Croce.

CONSEJO DE DESAGÜES

(LEY N° 4291) •

Desde el 28 de agosto de 1936 al 18 de febrero de 1937, el Consejo de Desagües ha celebrado cuatro sesiones ordinarias.

Lo integran los mismos funcionarios que figuran en el Consejo de Obras Públicas, más los señores Esteban Riglos, Francisco Risso y Ernesto Zemborain.

DIRECCION DE VIALIDAD

DIRECCION DE VIALIDAD

Se ha proseguido empeñosamente la acción de mejoramiento de la vialidad en la provincia, ajustándose a las normas ya establecidas en lo que respecta a las diversas obras en marcha, obras de arte, caminos pavimentados, de tierra, trabajos de reparación, construcción de terraplenes, abovedamientos, etc., como asimismo a la conservación de todas estas obras.

De seguido, se agregan planillas, cuadros estadísticos, diagramas, gráficos comparativos y fotografías como ilustración de la tarea realizada durante el año 1936, consignándose, además, datos respecto a la recaudación de la nafta.

División Ayuda Federal

PROYECTOS DE OBRAS ELEVADOS A LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD DURANTE EL AÑO 1936

| | | | | | | \$ m/n |
|---------------|----|---------------------------------------|---|---|---|--------------|
| Enero..... | 12 | proyectos elevados con presupuesto de | | | | 1.752.170,13 |
| Febrero ... | 3 | » | » | » | » | 165.798,09 |
| Marzo | 14 | » | » | » | » | 2.221.670,14 |
| Abril | 5 | » | » | » | » | 174.486,90 |
| Mayo 12 | | » | » | » | » | 1.032.420,62 |
| Junio 6 | | » | » | » | » | 446.676,31 |
| Julio 8 | | » | » | » | » | 1.115.200,61 |
| Agosto ... 4 | | » | » | » | » | 142.255,08 |
| Septiembre 3 | | » | » | » | » | 101.037,41 |
| Octubre ... 2 | | » | » | » | » | 125.522,62 |
| Noviembre. 3 | | » | » | » | » | 176.451,76 |
| Diciembre. 5 | | » | » | » | » | 954.526,39 |

Total. 77 proyectos elevados con presupuesto de 8.408.216,06

Proyectos de Obras aprobados por la Dirección Nacional de Vialidad durante el año 1936

IMPORTE DE LOS PRESUPUESTOS Y SU AFECTACIÓN PROVISORIA

| | Aprobados | Presupuesto ₡ m _n | Afectación provis. \$ m _n |
|-------------------|---------------------|---------------------------------|---|
| Enero | 17 proyectos | 1.416.832,26 | 1.158.654,19 |
| Febrero | 8 » | 434.692,85 | 434.692,85 |
| Marzo | 4 » | 270.642,67 | 270.642,67 |
| Abril | 2 » | 42.109,48 | 42.109,48 |
| Mayo | 20 » | 4.051.824,33 | 3.573.758,80 |
| Junio | 8 » | 632.612,24 | 632.612,24 |
| Julio | 8 » | 493.064,27 | 493.064,27 |
| Agosto | 6 » | 371.993,73 | 371.993,73 |
| Septiembre | 6 » | 814.408,34 | 455.212,08 |
| Octubre | 2 » | 179.921,65 | 179.921,65 |
| Noviembre | — » | — | — |
| Diciembre | 1 » | 211.249,44 | 64.200,— |
| Totales .. | 82 proyectos | 8.919.351,26 | 7.676.861,96 |

Son 82 proyectos con un presupuesto de pesos 8.919.351,26 moneda nacional y que afectan provisoriamente los fondos de Ayuda Federal en pesos 7.676.861,96 moneda nacional.

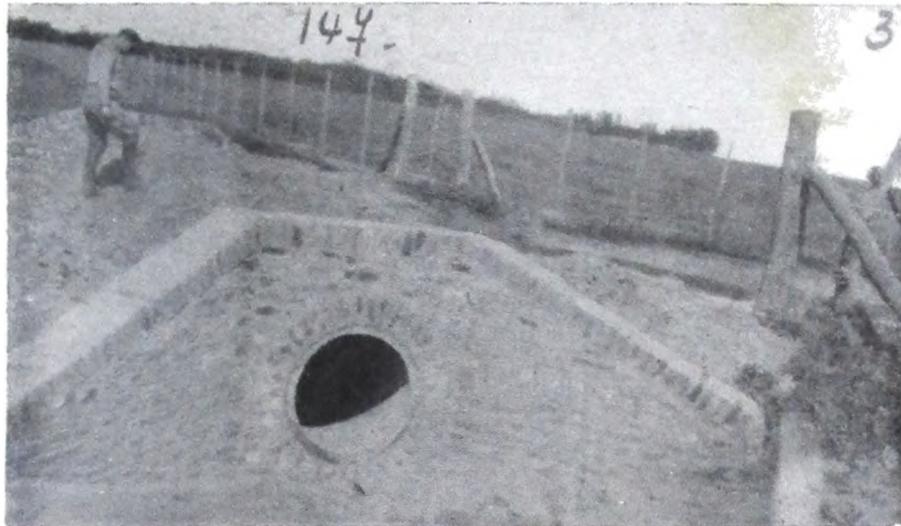
Contratos elevados a la Dirección Nacional de Vialidad durante el año 1936

| | | | | | | | \$ m _n | |
|-------------|----|-----------|----------|-----|----|---------|-------------------|--------------|
| Enero..... | 17 | contratos | elevados | con | un | importe | de | 2.232.209,52 |
| Febrero ... | 20 | » | » | » | » | » | » | 1.325.424,16 |
| Marzo | 14 | » | » | » | » | » | » | 1.370.604,87 |
| Abril | 6 | » | » | » | » | » | » | 373.478,45 |
| Mayo | 6 | » | » | » | » | » | » | 404.102,10 |
| Junio | 7 | » | » | » | » | » | » | 270.308,07 |
| Julio | 14 | » | » | » | » | » | » | 667.575,14 |
| Agosto ... | 7 | » | » | » | » | » | » | 1.523.420,29 |
| Septiembre. | 8 | » | » | » | » | » | » | 411.509,52 |
| Octubre ... | 5 | » | » | » | » | » | » | 187.638,71 |
| Noviembre. | 9 | » | » | » | » | » | » | 468.998,53 |
| Diciembre. | 1 | » | » | » | » | » | » | 79.364,99 |

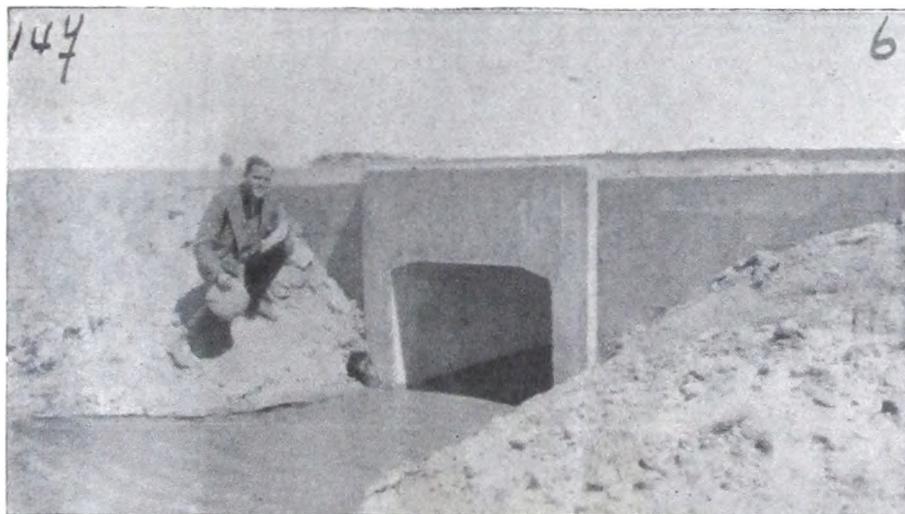
Totales. 114 contratos elevados con un importe de 9.314.634,35

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

CAMINO JUNIN - LINCOLN (ALCANTARILLADO) — OBRA Nº 147



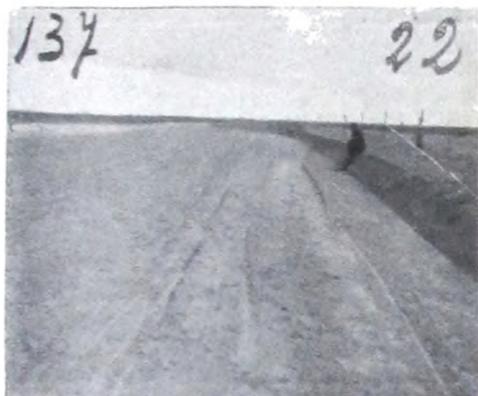
Cabecera de alcantarilla de caño de mampostería.



Cabecera alcantarilla de hormigón armado de un tramo.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

CAMINO PEHUAJO - CURARU Y OTROS — OBRA N° 137



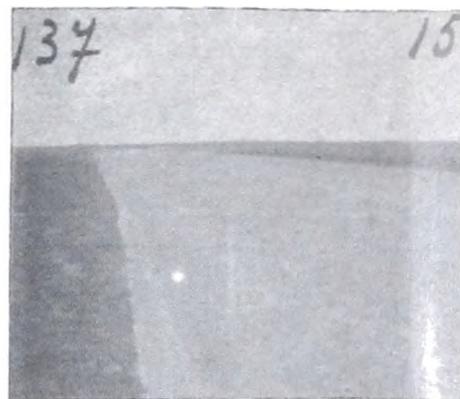
Tramo Pehuajó - Sosa, abovedado en Km. 13.



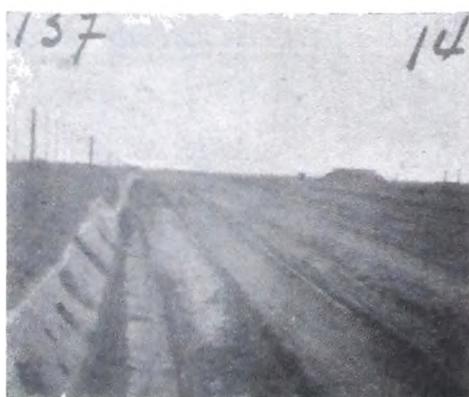
Tramo Larramendi - Gnecco, abovedado en Km. 3000



Tramo Gnecco - Pehuajó, terraplén 7 en Km. 10,200 de altura 0,50 m



Tramo Pehuajó - Sosa, abovedado en Km. 12.



Tramo Pehuajó - Curarú, vista abovedado en Km. 17,500.

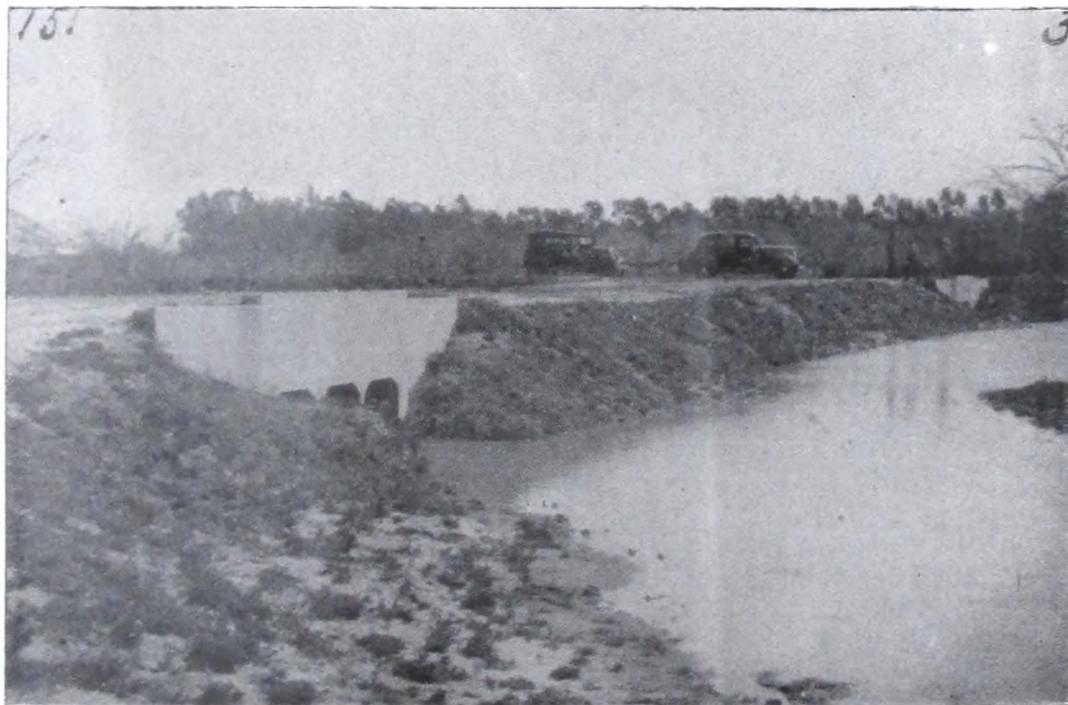


Tramo Pehuajó - Sosa, terraplén 2 en Km. 9,150

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO MERCEDES - NAVARRO — OBRA Nº 151

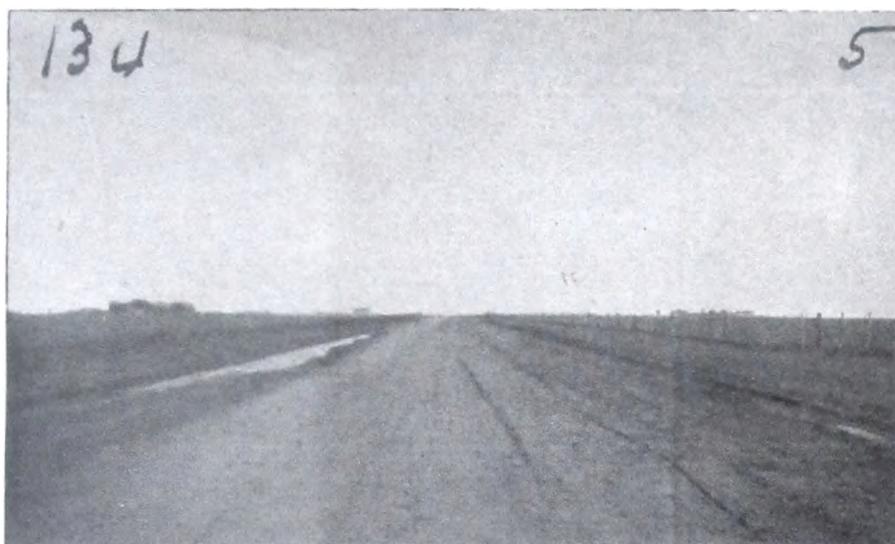


Vista puente de hormigón armado de 5 tramos, 10 00 m. de luz cada uno.



Cabecera de alcantarilla de hormigón armado de 3 luces de 1,50 m. cada una.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO JUNIN - LINCOLN (MOVIMIENTO DE TIERRA) — OBRA N° 134



Vista del abovedado.



Vista del abovedado

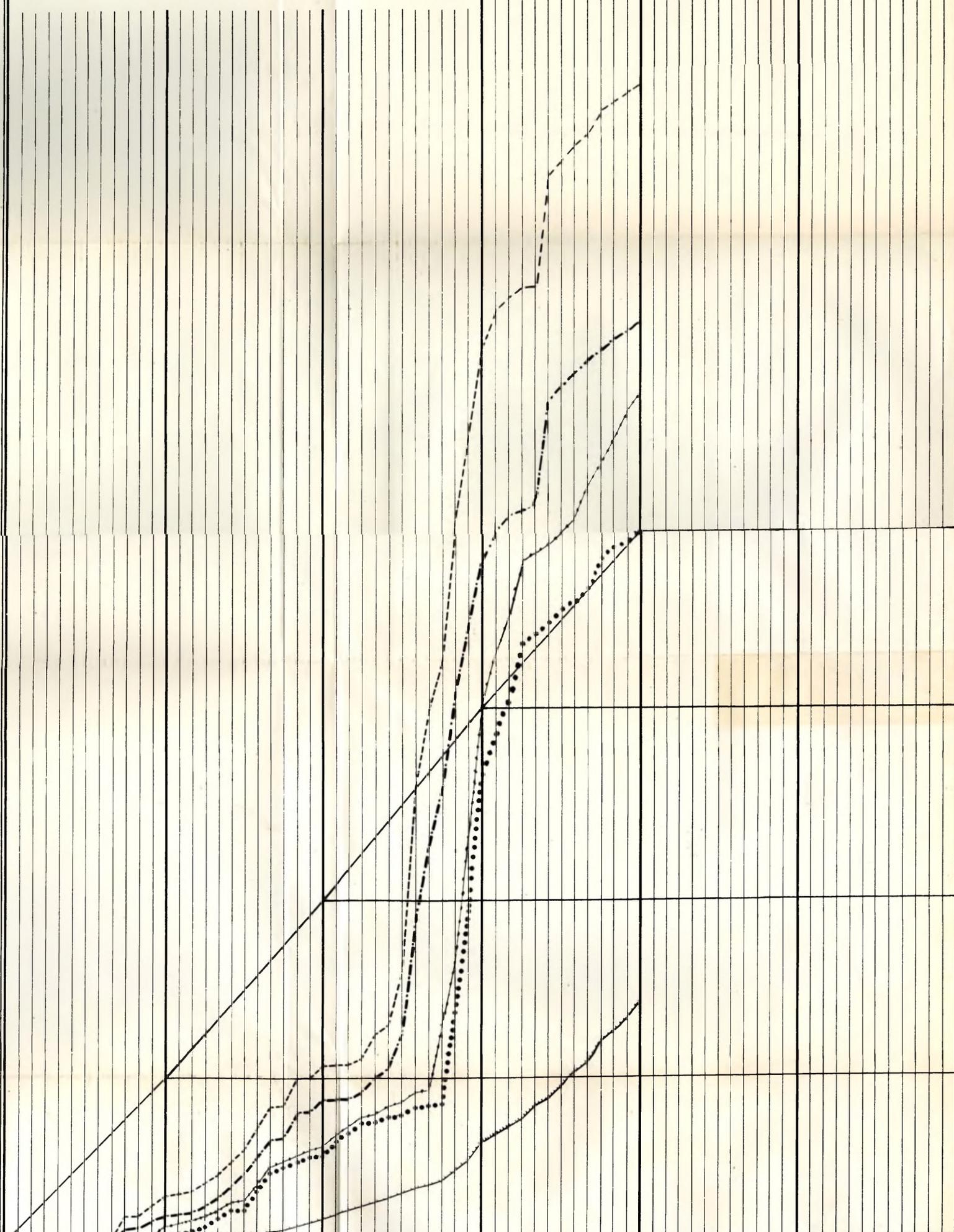
BUENOS AIRES

AFECTACION DE LOS FONDOS DE AYUDA FEDERAL

REFERENCIAS

- AFECTACION PROVISORIA (Proyectos aprobados por la Dcion Nac. de Vialidad)
- AFECTACION DEFINITIVA (Contratos aprobados por la Dcion Nac. de Vialidad y Suma acordada)
- IMPORTE CERTIFICADOS ABONADOS
- IMPORTE PRESUPUESTOS APROBADOS
- IMPORTE CONTRATOS APROBADOS

leilas ↗



**Contratos de obras aprobados
por la Dirección Nacional de Vialidad durante el año 1936**

IMPORTE DE LOS CONTRATOS Y SU AFECTACIÓN DEFINITIVA

| Mes | | Importe \$ m _n | Afectación definit. \$ m _n |
|------------|--------------|------------------------------|--|
| Enero | 16 contratos | 1.671.751,27 | 1.412.867,85 |
| Febrero | 13 » | 1.223.967,34 | 1.116.526,83 |
| Marzo | 23 » | 2.055.138,20 | 2.003.770,84 |
| Abril | 4 » | 150.125,69 | 150.125,69 |
| Mayo | 5 » | 318.030,25 | 318.030,25 |
| Junio | 8 » | 437.861,80 | 437.861,80 |
| Julio | 8 » | 291.297,33 | 291.297,33 |
| Agosto | 11 » | 492.758,56 | 491.798,44 |
| Septiembre | 9 » | 1.757.609,— | 1.369.719,— |
| Octubre | 5 » | 201.536,36 | 201.536,36 |
| Noviembre | 1 » | 30.833,15 | 30.833,15 |
| Diciembre | 1 » | 37.072,69 | 37.072,69 |

Total 104 contratos, con un importe de \$ 8.667.971,64 moneda nacional y que afectan definitivamente los fondos de Ayuda Federal en \$ 7.861.440,23 moneda nacional.

Certificados abonados por la Dirección Nacional de Vialidad a los contratistas adjudicatarios de obras durante el año 1936

| | | | | | \$ % |
|------------|-----------------|-------------------|---|---|------------|
| Enero | 22 certificados | con un importe de | | | 282.953,— |
| Febrero | 16 » | » | » | » | 223.182,50 |
| Marzo | 30 » | » | » | » | 270.204,— |
| Abril | 36 » | » | » | » | 462.764,50 |
| Mayo | 25 » | » | » | » | 241.766,50 |
| Junio | 36 » | » | » | » | 417.300,50 |
| Julio | 32 » | » | » | » | 412.179,— |
| Agosto | 56 » | » | » | » | 493.084,50 |
| Septiembre | 50 » | » | » | » | 753.594,— |
| Octubre | 28 » | » | » | » | 237.543,— |
| Noviembre | 44 » | » | » | » | 474.267,— |
| Diciembre | 56 » | » | » | » | 529.444,— |

Total 431 certificados con un importe de 4.798.282,50

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 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 de Buenos Aires, el 2 % del importe de las obras ejecutadas.

Materiales. — Suministrados por la provincia a los contratistas de obras que se construyen con fondos de Ayuda Federal.

Fletes. — Abonados por la provincia, correspondientes a transportes de materiales de obras que se construyen con fondos de Ayuda Federal. Estos rubros son descontados de los certificados que se abonan al contratista.

A CONTINUACIÓN SE DETALLA EL IMPORTE DE LOS DEPÓSITOS
ARRIBA MENCIONADOS

| | Insp. 2 % | Materiales | Fletes | Sueldos | Importe |
|-------------------|------------------|------------------|-------------------|---------------|-------------------|
| | \$ m/n | \$ m/n | \$ m/n | \$ m/n | \$ m/n |
| Enero | 5.659,06 | 10.237,31 | 18.940,49 | — | 34.836,86 |
| Febrero | 4.463,65 | 720,26 | 15.455,28 | — | 20.639,19 |
| Marzo | 5.404,08 | 4.205,25 | 12.954,87 | — | 22.564,20 |
| Abril | 9.255,29 | 9.001,46 | 15.243,45 | — | 33.500,20 |
| Mayo | 4.835,33 | 1.686,27 | 13.628,26 | — | 20.149,86 |
| Junio | 8.998,76 | 10.539,19 | 60.581,32 | 120,81 | 80.240,08 |
| Julio | 8.243,58 | 6.285,43 | 31.671,33 | — | 46.200,34 |
| Agosto | 9.861,69 | 1.017,45 | 19.594,10 | — | 30.473,24 |
| Septiembre ... | 14.686,19 | 1.299,94 | 27.379,64 | — | 43.365,77 |
| Noviembre | 9.485,34 | 16.468,06 | 13.835,56 | — | 39.788,96 |
| Diciembre | 9.890,86 | 20.180,00 | 6.725,93 | — | 36.796,79 |
| Total | 95.534,69 | 83.197,99 | 241.111,14 | 120,81 | 419.964,63 |

Obras de Ayuda Federal licitadas durante el año 1936

| Mes | Obras lic. | Lic. anul. o. desier. | Prop. Pres. | Promedios de prop. por licitac. | Promedio % de rebaja |
|----------------------|------------|-----------------------|-------------|---------------------------------|----------------------|
| Enero | 11 | — | 45 | 4,09 | 10,83 |
| Febrero | 12 | — | 38 | 3,17 | 7,65 |
| Marzo | 15 | 3 | 42 | 2,80 | 11,30 |
| Abril | 10 | 2 | 30 | 3,— | 5,03 |
| Mayo | 6 | 1 | 13 | 2,16 | 4,87 |
| Junio | 3 | 1 | 11 | 3,66 | 4,86 |
| Julio | 11 | 3 | 42 | 3,81 | 10,46 |
| Agosto | 16 | 5 | 35 | 2,18 | 6,71 |
| Septiembre . . | 10 | 1 | 32 | 3,20 | 4,76 |
| Octubre | 9 | 2 | 16 | 1,77 | 4,85 |
| Noviembre . . | 8 | 2 | 10 | 1,25 | 2,03 |
| Diciembre . . | 5 | 2 | 8 | 1,60 | 6,41 |
| Total | 116 | 22 | 322 | 2,72 | 6,64 |

ESTADO DE LOS CAMINOS DE HORMIGON AL 31 DE DICIEMBRE DE 1936

TERMINADOS

| Cantidad | Longitud en metros | Importe ejecutado |
|-------------|---------------------------------|-------------------|
| 6 | 14.575,20 | \$ 687.969,91 |
| | Precio promedio por kilómetro.. | \$ 47.270,01 |

EN CONSTRUCCIÓN

| | | Importe contrato |
|--------------|---------------------------------|------------------|
| 12 | 319.248,— | \$ 15.048.725,40 |
| | Precio promedio por kilómetro.. | \$ 47.137,72 |

EN TRÁMITE

| | | Importe presupuesto |
|-------------|---------------------------------|---------------------|
| 3 | 29.150,20 | \$ 1.932.751,17 |
| | Precio promedio por kilómetro.. | \$ 66.303,19 |

TOTAL DE PAVIMENTOS DE HORMIGÓN

| | | |
|--------------|---------------------------------|------------------|
| 21 | 362.973,40 | \$ 17.669.446,48 |
| | Precio promedio por kilómetro.. | \$ 48.678,90 |

**ESTADO DE LOS CAMINOS CON TRATAMIENTO
ASFALTICO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1936**

TERMINADOS

| Cantidad | Longitud en metros | Importe ejecutado |
|----------|---------------------------------|-------------------|
| 8 | 27.549,80 | \$ 426.039,85 |
| | Precio promedio por kilómetro.. | \$ 15.464,35 |

EN CONSTRUCCIÓN

| Cantidad | Longitud en metros | Importe contrato |
|----------|---------------------------------|------------------|
| 6 | 53.147,55 | \$ 1.125.035,41 |
| | Precio promedio por kilómetro.. | \$ 21.168,15 |

EN TRÁMITE

| | | Importe presupuesto |
|---------|---------------------------------|---------------------|
| 3 | 23.330,— | \$ 453.890,38 |
| | Precio promedio por kilómetro.. | \$ 19.455,22 |

TOTAL DE CAMINOS CON TRATAMIENTO ASFÁLTICO

| | | |
|----------|---------------------------------|-----------------|
| 17 | 104.027,35 | \$ 2.004.965,64 |
| | Precio promedio por kilómetro.. | \$ 19.274,40 |

**ESTADO DE LOS CAMINOS DE TIERRA
AL 31 DE DICIEMBRE DE 1936**

TERMINADOS

| Cantidad | Longitud en metros | Movimiento de tierra | Importe ejecutado |
|----------|------------------------------------|----------------------|-------------------|
| 49 | 1.121.992,66 | 1.364.458,07 | \$ 899.900,24 |
| | Precio promedio por kilómetro..... | | \$ 802,05 |

EN CONSTRUCCIÓN

| | | | Importe contrato |
|---------|------------------------------------|--------------|------------------|
| 71 | 3.107.399,15 | 5.293.875,35 | \$ 3.554.370,74 |
| | Precio promedio por kilómetro..... | | \$ 1.143,84 |

EN TRÁMITE

| | | | Importe presupuesto |
|---------|------------------------------------|--------------|---------------------|
| 13 | 594.223,50 | 1.062.517,56 | \$ 815.961,26 |
| | Precio promedio por kilómetro..... | | \$ 1.389,98 |

TOTAL DE CAMINOS DE TIERRA

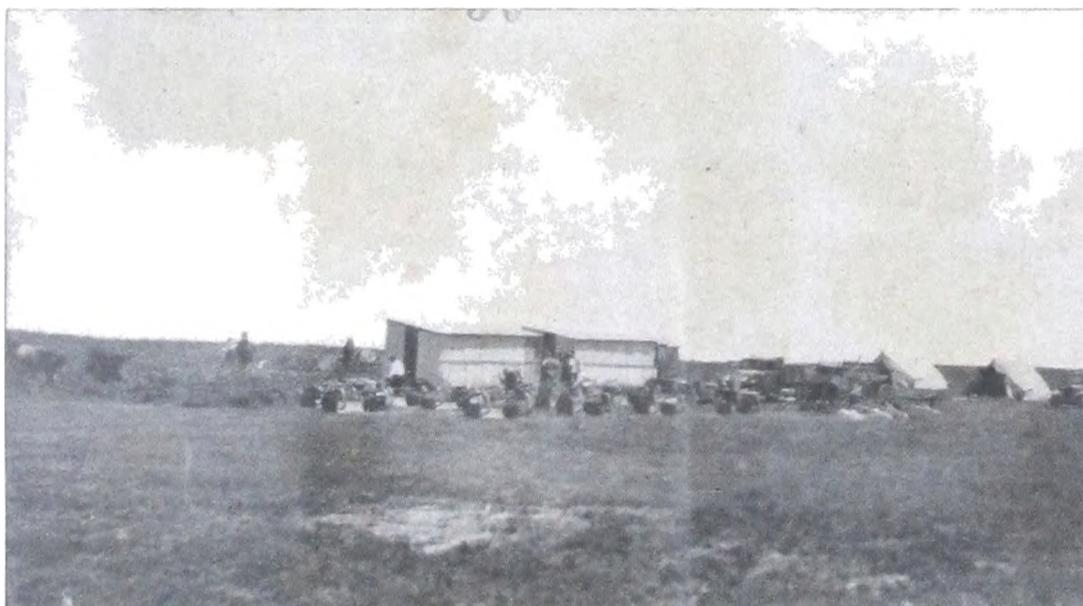
| | | | |
|----------|------------------------------------|--------------|-----------------|
| 133 | 4.823.615,31 | 7.720.850,98 | \$ 5.270.232,24 |
| | Precio promedio por kilómetro..... | | \$ 1.111,95 |

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

CAMINO BARADERO - SAN PEDRO — OBRA N° 194

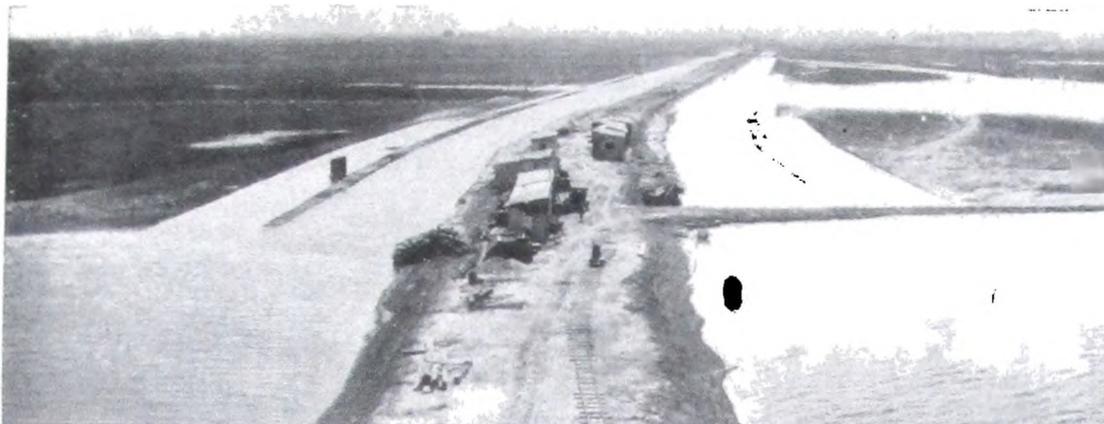


Vista de la construcción de alambrados.



Vista del campamento de la empresa contratista.

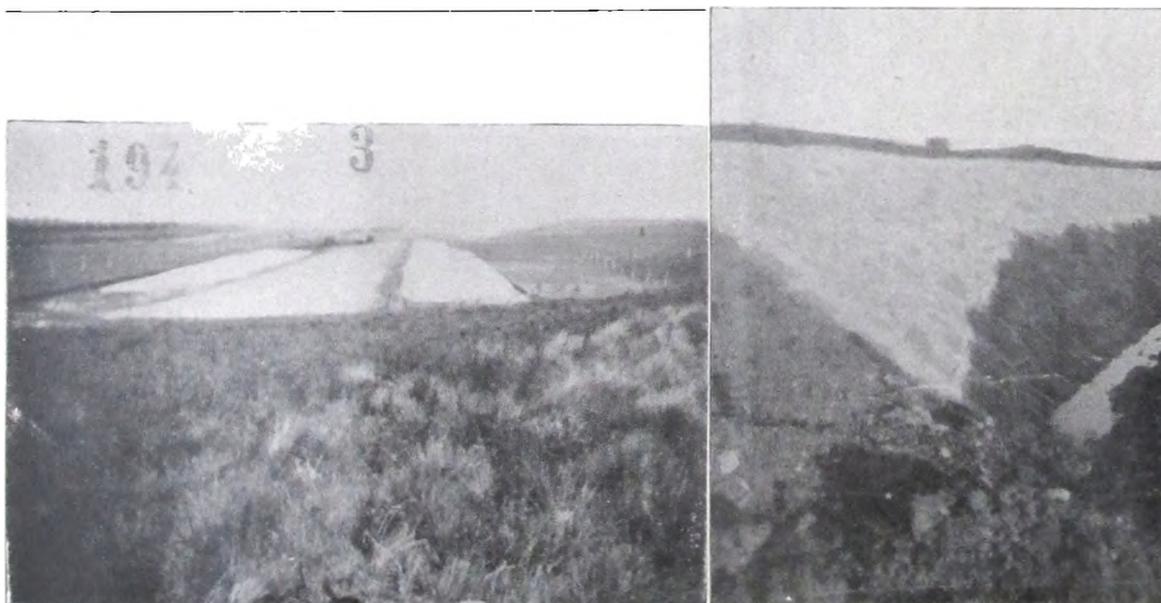
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO BARADERO - SAN PEDRO — OBRA N° 194



Vista del núcleo de terraplén desde el Río Tala hacia San Pedro.



Vista del terraplén en construcción.



Vista del terraplén en construcción.

Escollero del terraplén.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

CAMINO BARADERO - SAN PEDRO — OBRA Nº 194

CAMINO CAPITAL FEDERAL - MORENO
— OBRA Nº 243



Cabecera de alcantarilla.



Vista de abovedado.



Construcción del terraplén.

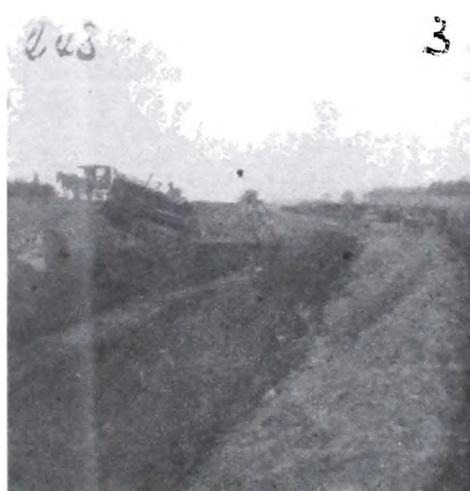


Vista de terraplén.

CAMINO CAPITAL FEDERAL - MORENO — OBRA Nº 243

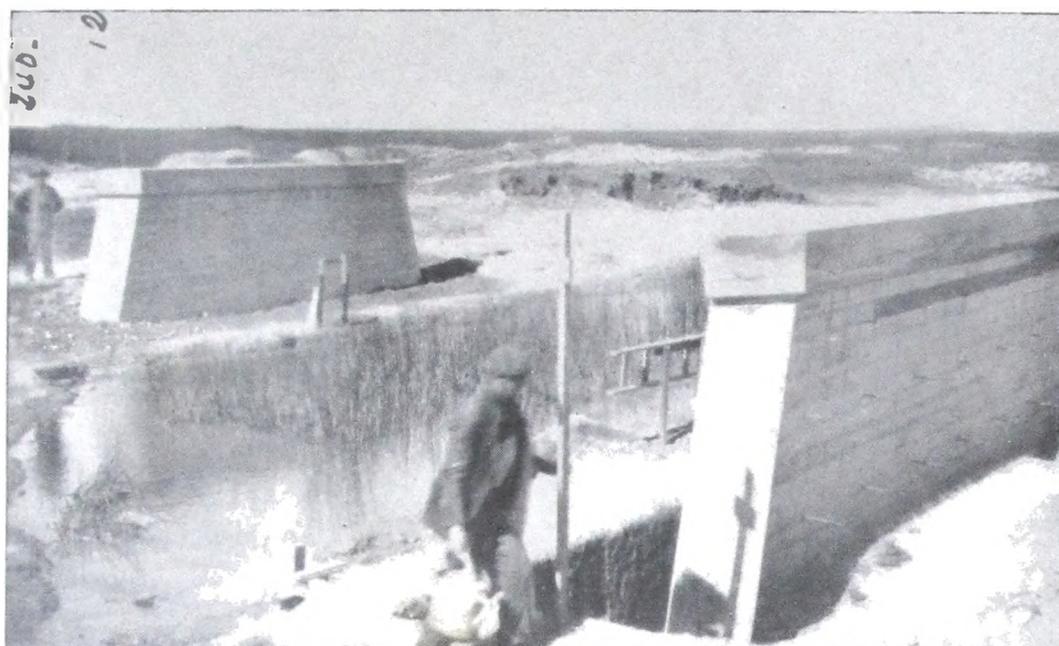


Vista de abovedados.



Niveladora trabajando en la ejecución de terraplén.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO AZUL - TAPALQUE — OBRA Nº 240



Vista de los pilares de hormigón armado del mismo puente.



Excavación fundación puente hormigón armado de 3 tramos de 15 m. de luz c/u., sobre canal Nº 11.

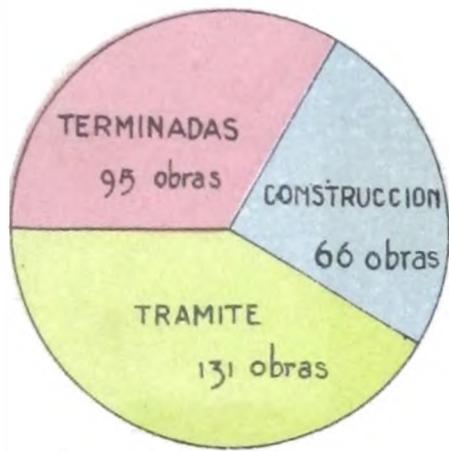
AYUDA FEDERAL

Gráfico comparativo del estado de las Obras

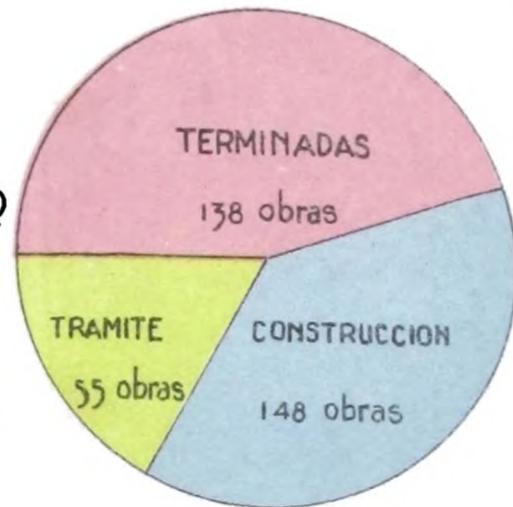
Al 31 de Diciembre de 1935 Al 31 de Diciembre de 1936

Son 292 Obras

Son 341 Obras



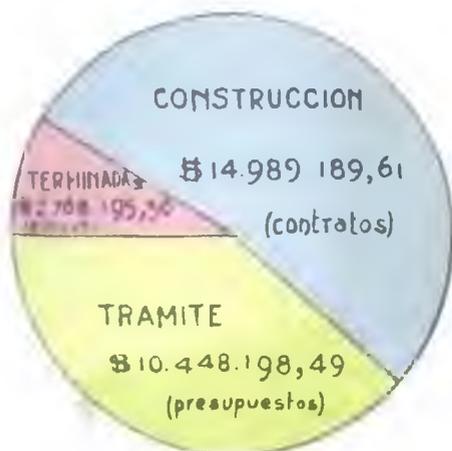
SEGUN
CANTIDAD
DE
OBRAS



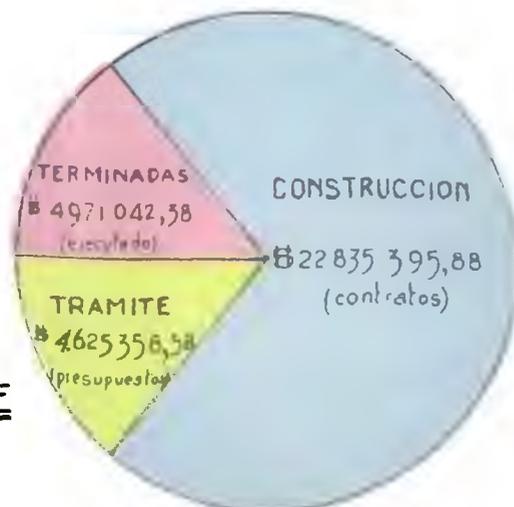
Al 31 de Diciembre de 1935 Al 31 de Diciembre de 1936

Son \$ 28.205.553,66

Son \$ 32.431.796,84



SEGUN
SU
IMPORTE



ESTADO DE LOS PUENTES AL 31 DE DICIEMBRE 1936

TERMINADOS

| Cantidad | Metros de luz | Movimiento de tierra Accesos | Importe ejecutado |
|-----------------|----------------------|---|--------------------------|
| 72 | 2.385,40 | 1.026.637,06 | \$ 2.647.900,93 |

Precio promedio por metro de luz . . . \$ 1.110,04

EN CONSTRUCCIÓN

| | | | Importe contrato |
|-------------|--|------------|-------------------------|
| 134 | 3.130,20 | 168.861,81 | \$ 3.077.292,18 |
| | Precio promedio por metro de luz | | \$ 983,09 |

EN TRÁMITE

| | | | Importe presupuesto |
|------------|--|------------|----------------------------|
| 33 | 903 | 120.382,11 | \$ 1.163.133,87 |
| | Precio promedio por metro de luz | | \$ 1.288,07 |

TOTAL DE PUENTES

| | | | |
|-------------|--|--------------|-----------------|
| 239 | 6.418,60 | 1.315.880,98 | \$ 6.888.326,98 |
| | Total de precio promedio por metro de luz \$ | | 1.073,18 |

**ESTADO DE LOS ALCANTARILLADOS AL 31
DE DICIEMBRE DE 1936**

TERMINADOS

| Cantidad | Metros de luz | Movimiento de tierra | Importe ejecutado |
|-----------------|--|-----------------------------|--------------------------|
| 271 | 399,45 | 200.618,00 | \$ 366.286,52 |
| | Precio promedio por metro de luz | | \$ 916,97 |

Además existen 492 alcantarillas en las obras de puentes, mejoramientos y pavimentos.

EN CONSTRUCCIÓN

| | | | Importe contrato |
|--------------|--|-----------|-------------------------|
| 1329 | 2.712,52 | 90.741,66 | \$ 1.890.356,73 |
| | Precio promedio por metro de luz | | \$ 696,93 |

Además existen 357 alcantarillas en puentes, mejoramientos y pavimentos.

EN TRÁMITE

| | | | Importe presupuesto |
|-------------|--|-----------|----------------------------|
| 468 | 650 | 47.966,81 | \$ 633.941,60 |
| | Precio promedio por metro de luz | | \$ 975,29 |

Además existen 123 alcantarillas en los puentes, mejoramientos y pavimentos.

TOTAL DE ALCANTARILLAS

| Cantidad | Metros de luz | Movimiento de tierra | Importe presupuesto |
|--|---------------|----------------------|---------------------|
| 2068 | 3.761,87 | 339.326,47 | \$ 2.890.584,85 |
| Precio promedio por metro de luz | | | \$ 768,39 |

Total de alcantarillas, incluidas las que se encuentran en puentes, mejoramientos y pavimentos: 3040.

DIVISION TRAZADOS

1. Proyectos elevados.

Durante el año 1936 se han elevado cuarenta y cuatro (44) proyectos para el mejoramiento de 1.780 kilómetros de caminos, clasificados en la siguiente forma:

Fondos de Ayuda Federal, 40 proyectos con \$ 3.060.293,35 moneda nacional. Fondos de Vialidad Provincial, 1 proyecto con pesos 6.853,25 moneda nacional. Fondos de Ayuda Federal y Vialidad, 3 proyectos con pesos 2.110.185,72 moneda nacional, lo que da un presupuesto total de pesos 5.177.332,32 moneda nacional.

El detalle de los caminos se encuentra en la planilla número 1; el gráfico número 1 muestra la distribución de los fondos y el gráfico número 2, la longitud e importe de los proyectos elevados mes por mes.

2. Resumen de obras proyectadas.

Se han proyectado 639.726 kilómetros de terraplenes con un volumen de 3.483.937 metros cúbicos y un costo calculado en pesos 1.604.337,85 moneda nacional.

Los proyectos comprenden el abovedamiento de 14 y 16 metros entre cunetas en una extensión de 1.019 kilómetros con un presupuesto de pesos 393.325,27 moneda nacional.

La construcción de nuevos alambrados proyectados, alcanza a una longitud de 471 kilómetros y un costo de pesos 543.127,74 moneda nacional.

Se ha previsto el traslado de 660 kilómetros de alambrados existentes, importando pesos 164.918,93 moneda nacional.

Han sido proyectados pavimentos de hormigón armado de 6 metros de ancho, con una longitud de 37.396 kilómetros, una superficie de 235.966 metros cuadrados y un presupuesto de pesos 1.886.020,92 moneda nacional.

Construcción de pavimento de macadam, con tratamiento bituminoso: ha sido proyectado en una longitud de 3.073 kilómetros, con una superficie de 18.918 metros cuadrados y un costo de pesos 103.165,68 moneda nacional.

Se ha proyectado el mejoramiento con agregado de arena, en una longitud de 9.850 kilómetros, con una superficie de 59.100 metros cuadrados y un importe de pesos 70.920 moneda nacional.

En las planillas números 2 y 3, se consignan las obras proyectadas por zonas y por meses, respectivamente, con especificación de volúmenes y costos.

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.

3. 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 1936. El promedio general de luz de obra de arte por kilómetro, resulta 1,320 (un metro trescientos veinte milímetros).

4. 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 4.738.467 metros cúbicos.

5. Licitación de obras.

Los proyectos de obras elevados por esta División y que han sido licitados en el transcurso del año 1936, alcanzan a treinta y ocho (38), siendo el presupuesto oficial de los mismos de pesos 4.714.720,38 moneda nacional, y de pesos 4.006.914,03 moneda nacional, el de las licitaciones, lo que da un promedio de rebaja del 15,01 %.

En la planilla número 6, se ha anotado el resultado de las obras licitadas desde el 1° de enero de 1935, hasta el 31 de diciembre de 1936.

6. 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 1936 para la máxima rebaja obtenida, consiguiéndose, 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 36 centavos por metro cúbico de terraplén y 32 centavos por metro lineal para abovedados.

En el plano de la provincia que se acompaña a la presente memoria, se han ubicado los caminos licitados desde el 1° de enero y los precios unitarios obtenidos para terraplenes y abovedados.

7. Contratos.

Durante el año 1936 se han firmado cincuenta y dos (52) contratos de obras correspondientes a proyectos elevados por esta División, ascendiendo su monto a pesos 3.918.665,80 moneda nacional.

8. Trámite de los proyectos.

El gráfico número 6, muestra, mes por mes, el importe de las obras proyectadas, licitadas y adjudicadas.

9. Estudios de nivelación y relevamiento rápido.

Durante el año 1936, han sido efectuados por las zonas y esta División, 5.760 kilómetros de relevamiento rápido y 3.384 kilómetros de nivelación.

El total de los caminos relevados hasta el 31 de diciembre de 1936, es de 33.557 kilómetros, y de la parte nivelada, 10.465 kilómetros.

Los gráficos números 7 y 8, indican los totales de dichos estudios, mes por mes. En las planillas números 9 y 10, aparecen, además, distribuidos por zonas.

10. Rendimientos.

Los gráficos números 9 y 10, muestran los estudios de relevamiento rápido y nivelación, efectuados por cada zona y mes

a mes: los gráficos números 10 y 11, indican los promedios de estudios realizados por zonas y meses y por operador.

En los gráficos números 13 y 14, aparecen los totales de estudios realizados, los estudios que podrían realizarse y los rendimientos mensuales en tanto por ciento.

La planilla número 11, da los rendimientos por zonas y operador, siendo los promedios totales generales de 1.177 metros de nivelación por día útil y operador; 7,8 días útiles por mes y por operador y 2,8 operadores por mes y por zona.

11. Proyectos en estudio.

Al 31 de diciembre de 1936, se encontraban en esta División, 25 proyectos de caminos estudiados por las zonas y que comprendían una longitud total de 1.019,437 kilómetros, cuyo detalle figura en la planilla número 12.

12. Expropiaciones.

Durante el año 1936 se han elevado 193 expedientes de expropiación de terrenos, para aberturas, ensanches y rectificaciones de caminos, que comprenden una superficie de 330 hectáreas, 71 áreas, 96 centiáreas, y por un monto de pesos 224.170,08 moneda nacional, cuyo detalle clasificados por meses y caminos, figura en las planillas números 13 a 18.

En el gráfico número 15, figuran, mes por mes, el número de expropiaciones elevadas, su superficie e importe; el gráfico número 16, muestra dichas cantidades acumuladas y el gráfico número 17, es un gráfico comparativo de las expropiaciones elevadas en los años 1935 y 1936.

13. Control de partes.

En el año 1936, esta División ha controlado 18.942 partes clasificados en la siguiente forma: partes de operadores de nivelación, 477; de operadores de relevamiento rápido, 122 y de chauffeurs, 18.343, habiéndose confeccionado los gráficos correspondientes a estos últimos.

14. Expedientes.

El movimiento de expedientes ha sido de 852 expedientes entrados y 706 salidos.

PROYECTOS ELEVADOS POR LA DIVISION TRAZADOS DURANTE EL AÑO 1936

| Nro. | CAMINOS | LONGITUD Km. | PRESUPUESTO TOTAL | FONDOS | | OBSERVACIONES |
|------|---|-----------------|----------------------|------------|-------------|----------------------------------|
| | | | | A. Federal | Vial. Prov. | |
| 1 | Acceso a Estación Atucha, F. C. C. A..... | 6,85325 | 6.853,25 | — | 6.853,25 | Construcción de alambrado. |
| 2 | Lincón a El Triunfo..... | 28,600 | 63.324,99 | 63.324,99 | — | Movimiento de tierra. |
| 3 | General Belgrano a Bonnement..... | 5,750 | 27.564,94 | 27.564,94 | — | Obras básicas. |
| 4 | Luján a Mercedes..... | 27,688 | 1.408.705,20 | 830.640,— | 578.065,20 | Pavimento horm. arm. 6 m. |
| 5 | Bahía Blanca a Corti..... | 22,200 | 43.537,68 | 43.537,68 | — | Obras básicas. |
| 6 | Estomba a Tornquist..... | 47,300 | 64.007,88 | 64.007,88 | — | Movimiento de tierra. |
| 7 | Mar del Plata a Miramar..... | 39,71480 | 89.888,84 | 89.888,84 | — | Movimiento de tierra. |
| 8 | Corazzi a Carhué..... | 141,580 | 71.550,10 | 71.550,10 | — | Abovedamiento. |
| 9 | Azul a Juárez por Las Nutrias..... | 38,000 | 10.752,— | 10.752,— | — | Abovedamiento. |
| 10 | Lincón a Bermúdez..... | 24,860 | 68.677,28 | 68.677,28 | — | Movimiento de tierra. |
| 11 | Azul-Shaw; Azul-S. Amigos; Azul-Las Flores a Shaw; Azul-Las Flores a Parish..... | 64,525 | 144.605,80 | 144.605,80 | — | Movimiento de tierra. |
| 12 | Acceso a 25 de Mayo y Baln. Las Mulitas.. | 1,050 | 49.431,43 | 31.500,— | 17.931,43 | O. básicas y calz. macadam. |
| 13 | Bolívar a Ibarra..... | 2,02360 | 60.208,28 | 60.208,28 | — | O. básicas y calz. macadam. |
| 14 | Madero-Passo a Coronel Freyre..... | 82,200 | 38.265,63 | 38.265,63 | — | Abovedamiento. |
| 15 | San Nicolás a Ramallo..... | 20,450 | 49.380,— | 49.380,— | — | Obras básicas. |
| 16 | Pasman a Louge..... | 46,550 | 97.023,22 | 97.023,22 | — | Movimiento de tierra. |
| 17 | Bahía Blanca a Teniente Origone..... | 31,063 | 254.766,32 | 254.766,32 | — | O. básicas y calz. mejorada. |
| 18 | Ramallo a Gobernador Castro..... | 26,539 | 29.172,04 | 29.172,04 | — | Movimiento de tierra. |
| 19 | Darragueira a Rivera y Col. S. Miguel-Gorriti | 81,910 | 75.660,30 | 75.660,30 | — | Obras básicas. |
| 20 | Acceso al Puerto y Playas de Mar del Plata. | 9,708 | 652.049,09 | 291.240,— | 360.809,09 | O. básic. y pav. horm. arm. 6 m. |
| 21 | Pehuajó-M. Cazón a Henderson; Albariño a M. Cazón y Pehuajó a M. Cazón..... | 94,822 | 113.687,72 | 113.687,72 | — | Obras básicas. |

| | | | | | | |
|----|---|--------------------|---------------------|---------------------|-------------------|-------------------------|
| 22 | Lobos a Roque Pérez..... | 29,500 | 82.692,04 | 82.692,04 | — | Movimiento de tierra. |
| 23 | Merlo-Las Heras a Las Heras-Cañuelas..... | 39,274 | 70.650,38 | 70.650,38 | — | Movimiento de tierra. |
| 24 | Hortensia a Bolívar..... | 18,850 | 61.693,57 | 61.693,57 | — | Obras básicas. |
| 25 | Bahía Blanca a Chasicó (alambrados)..... | 64,175 | 21.717,— | 21.717,— | — | Traslado de alambrados. |
| 26 | San Nicolás a Arrecifes; M. Ugarte a Los Angeles..... | 101,199 | 149.476,46 | 149.476,46 | — | Movimiento de tierra. |
| 27 | Galo Llorente a Gobernador Arias..... | 11,600 | 34.738,86 | 34.738,86 | — | Movimiento de tierra. |
| 28 | Tres Arroyos a C. Pringles (p. Marcos Paz). | 55,353 | 109.769,94 | 109.769,94 | — | Movimiento de tierra. |
| 29 | Carlos Casares a Ordoqui-Cadret..... | 31,540 | 54.223,36 | 54.223,36 | — | Obras básicas. |
| 30 | Nueve de Julio a Bolívar..... | 38,375 | 41.757,42 | 41.757,42 | — | Obras básicas. |
| 31 | Tornquist a Chasicó..... | 40,389 | 66.850,94 | 66.850,94 | — | Movimiento de tierra. |
| 32 | General Pinto a Pasteur..... | 13,015 | 32.953,56 | 32.953,56 | — | Obras básicas. |
| 33 | Sierra Chica a Teniente Coronel Miñana... | 5,293 | 27.974,87 | 27.974,87 | — | Obras básicas. |
| 34 | Juárez a Necochea..... | 64,200 | 118.070,11 | 118.070,11 | — | Movimiento de tierra. |
| 35 | Lobería a Las Nutrias..... | 25,135 | 65.301,89 | 65.301,89 | — | Movimiento de tierra. |
| 36 | Puan a Goyena; Alta Vista-Goyena a Sáenz. | 60,320 | 122.761,01 | 122.761,01 | — | Movimiento de tierra. |
| 37 | Puan a J. Arauz..... | 86,00170 | 225.359,80 | 225.359,80 | — | Movimiento de tierra. |
| 38 | Necochea-M. del Plata a Necochea-Balcarce. | 15,100 | 29.178,82 | 29.178,82 | — | Movimiento de tierra. |
| 39 | Tandil a Ayacucho..... | 30,594 | 100.769,27 | 100.769,27 | — | Movimiento de tierra. |
| 40 | Rojas a Colón y acceso a Carabelas..... | 54,031 | 74.555,19 | 74.555,19 | — | Movimiento de tierra. |
| 41 | La Dulce a Tres Arroyos..... | 97,805 | 167.119,63 | 167.119,63 | — | Movimiento de tierra. |
| 42 | Vivoratá a Arroyo Dulce..... | 11,800 | 40.998,64 | 40.998,64 | — | Movimiento de tierra. |
| 43 | Palantelén a Asamblea..... | 8,000 | 13.233,65 | 13.233,65 | — | Movimiento de tierra. |
| 44 | Tres Arroyos a La Sortija..... | 35,736 | 46.373,92 | 46.373,92 | — | Movimiento de tierra. |
| | | 1.780,67235 | 5.177.332,32 | 4.213.673,35 | 963.658,97 | Totales..... |

RESUMEN DE OBRAS PROYECTADAS DURANTE EL AÑO 1936

DISTRIBUIDAS POR ZONAS

| ZONA | Pavimento | | | Terraplén | | | Abovedado | | Const. alambrados | | Trasl. alambrados | |
|-------------|-------------|------------------------|--------------|-----------|------------------------|--------------|-----------|------------|-------------------|------------|-------------------|-----------|
| | Long. Km. | Superf. m ² | Costo \$ | Long. Km. | Volumen m ³ | Costo \$ | Long. Km. | Costo \$ | Long. Km. | Costo \$ | Long. Km. | Costo \$ |
| Tramos ... | (1) 37,396 | 235.965,96 | 1.886.020,92 | 9,708 | 126.410,76 | 50.564,30 | — | — | 7,843 | 8.627,30 | 831 | 207, |
| I .. | — | — | — | 86,440 | 434.835,49 | 180.441,49 | 115,779 | 42.118,75 | 32,37180 | 34.194,80 | 46,919 | 11.729, |
| II .. | — | — | — | 14,692 | 68.974,08 | 27.589,63 | 24,254 | 8.473,90 | 33,33825 | 33.338,25 | 9,137 | 2.284, |
| IV .. | — | — | — | 40,542 | 204.923,86 | 92.215,74 | 26,933 | 10.373,29 | 33,455 | 40.146,00 | 28,438 | 7.109, |
| V .. | (2) 1,050 | 6.662,00 | 43.969,20 | 10,071 | 51.286,62 | 23.742,58 | 10,029 | 4.011,60 | 6,332 | 7.325,40 | 12,163 | 3.040, |
| VI .. | — | — | — | 22,000 | 165.070,94 | 67.065,36 | 13,250 | 4.637,50 | 7,859 | 7.859,00 | 365 | 91, |
| VIII .. | (2) 2,02360 | 12.256,00 | 59.196,48 | 85,258 | 395.781,18 | 158.312,47 | 391,511 | 143.317,14 | 49,313 | 54.537,90 | 125,078 | 31.269, |
| IX .. | — | — | — | 54,964 | 293.457,83 | 130.529,54 | 45,574 | 16.681,10 | 16,508 | 16.926,00 | 19,291 | 4.822, |
| X .. | — | — | — | 55,262 | 318.472,55 | 146.916,15 | 26,830 | 8.689,09 | 61,189 | 64.169,90 | 5,544 | 1.386, |
| XI .. | (3) 9,850 | 59.100,00 | 70.920,00 | 133,672 | 745.699,30 | 428.696,20 | 200,151 | 93.736,40 | 122,077 | 152.156,50 | 315,214 | 78.803, |
| XII .. | — | — | — | 127,117 | 679.024,52 | 298.264,39 | 166,215 | 61.286,50 | 100,73541 | 123.846,69 | 96,695 | 24.173, |
| Totales ... | 50,31960 | 313.983,96 | 2.060.106,60 | 639,726 | 3.483.937,13 | 1.604.337,85 | 1019,526 | 393.325,27 | 471,02146 | 548.127,74 | 659,675 | 164.918,9 |

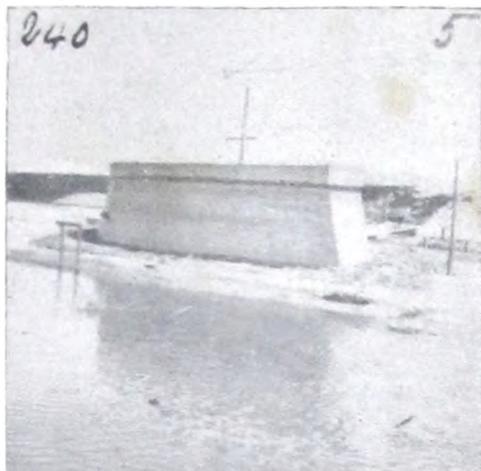
(1) Pavimento horm. armado 6 m. de ancho.

(2) Pavimento macadam con tratamiento bituminoso.

(3) Calzada mejorada con agregado de arena.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

CAMINO AZUL - TAPALQUE
— OBRA N° 240

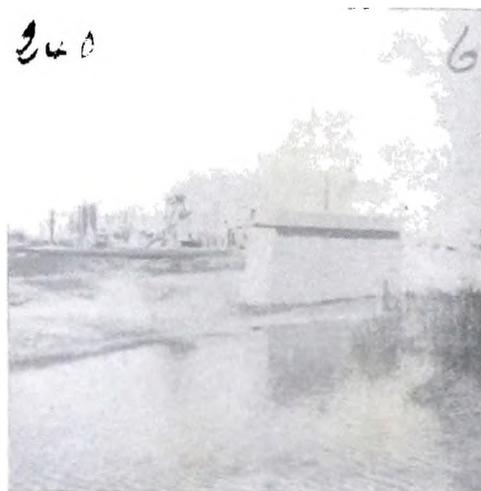


Vista de los pilares de hormigón armado del mismo puente.

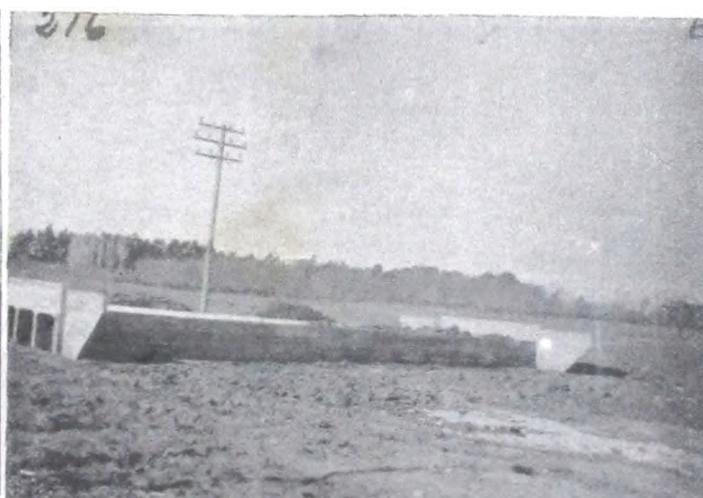
CAMINO TOURING CLUB — OBRA N° 216



Vista de la operación de desbosques.



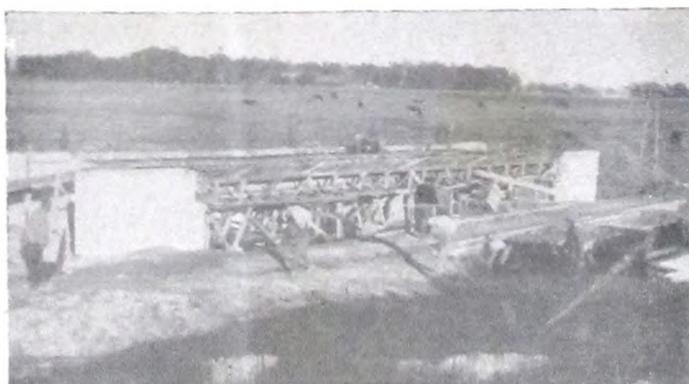
Vista de los pilares de hormigón armado del mismo puente.



Alcantarilla de 3 tramos de 1,00 m. de luz.

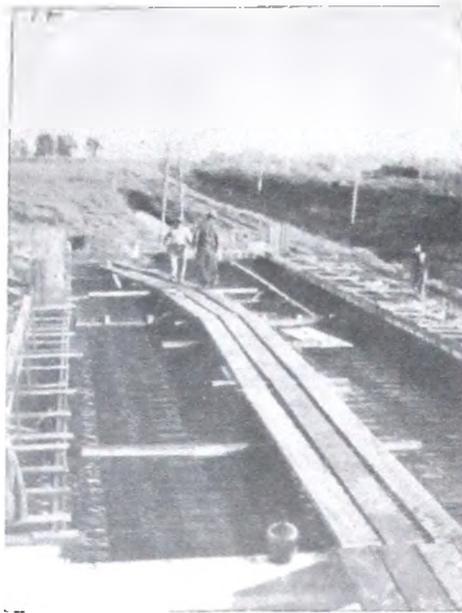


Excavación fundación puente hormigón armado, 3 tramos de 15,000 m. de luz c u, sobre canal N° 11.



Puente hormigón armado en construcción, con vista de armadura de hierro y el hormigonado.

CAMINO TOURING CLUB -- OBRA N° 216



Puente hormigón armado en construcción.
con vistas de armadura de hierro y el
hormigonado.

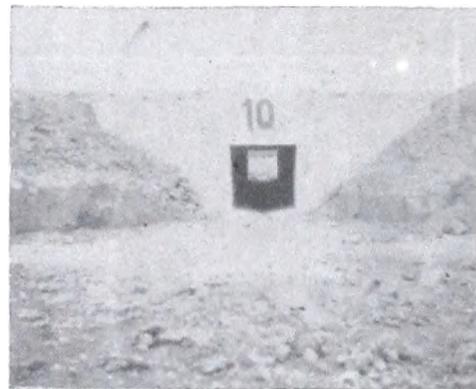


Puente hormigón armado en construcción,
con vistas de armadura de hierro y el
hormigonado.

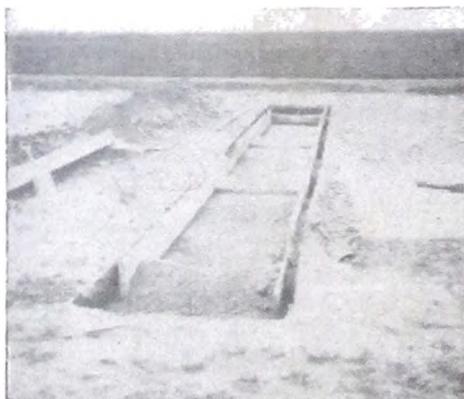
CAMINO PEHUAJO - CURARU
Y OTROS -- OBRA N° 179



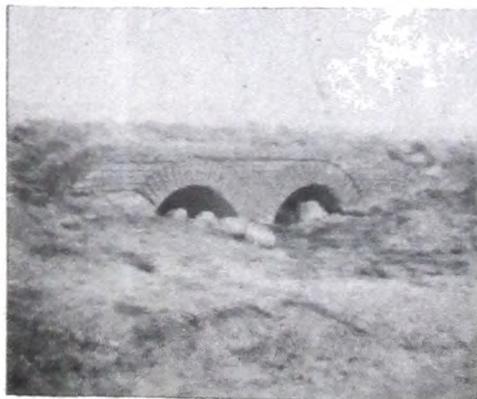
Alcantarilla en construcción.



Vista de la cabecera de la alcantarilla
N° 10 de hormigón armado de 1,00 m.



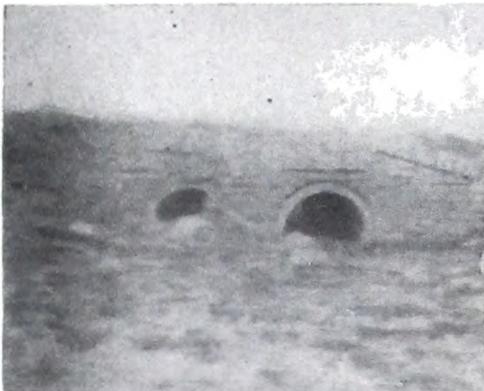
Fundación de la solera de una alcantarilla
de hormigón armado de 1,00 m. luz



Cabeceras alcantarillas de mampostería
de 2 conductos a retirar.

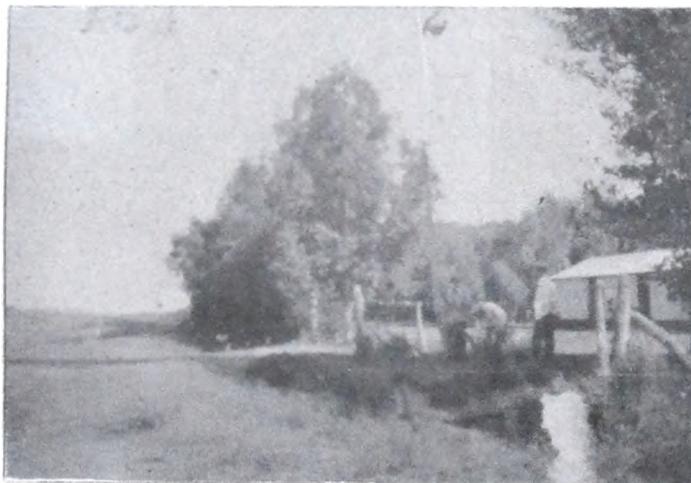
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

**CAMINO PEHUAJO - CUEARU Y OTROS
— OBRA Nº 179**



**Cabeceras alcantarillas de mampostería
de 2 conductos a retirar.**

CAMINO SALADILLO LAS FLORES — OBRA Nº 186



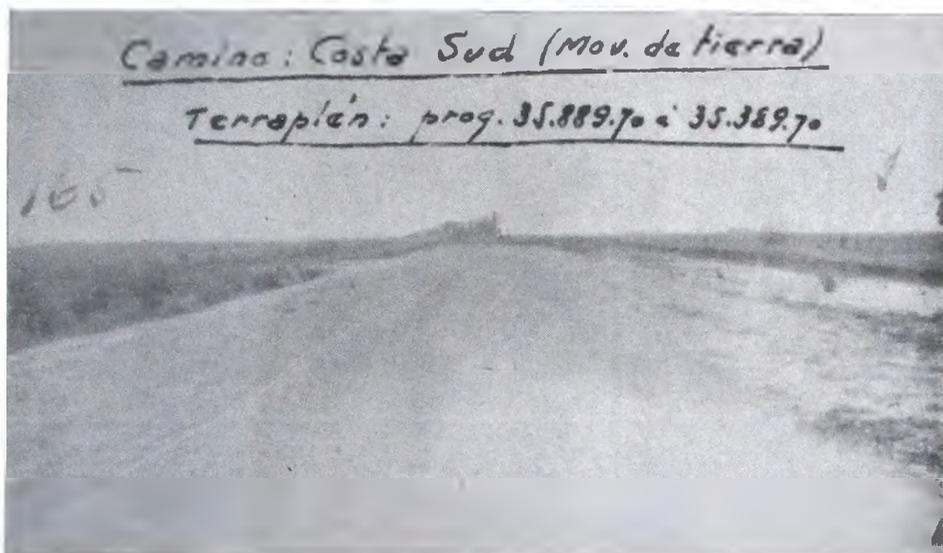
Vistas del terraplén.



Vistas del terraplén.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

CAMINO COSTA SUD — OBRA N° 165



Vista del terraplén de progresiva, km. 35,889⁷⁰ a 35,389⁷⁰



Vista del terraplén de progresiva, km. 35,889⁷⁰ a 35,389⁷⁰

RESUMEN DE OBRAS PROYECTADAS DURANTE EL AÑO 1936

Distribuidas por meses

| Meses | Pavimento | | Terraplén | | Abovedado | | Cons. alambrados | | Trasl. alambrados | |
|---------------|-----------|------------------------|-----------|------------------------|-----------|--------------|------------------|------------|-------------------|------------|
| | Long. Km. | Superf. m ² | Long. Km. | Volumen m ³ | Long. Km. | Costo \$ | Long. Km. | Costo \$ | Long. Km. | Costo \$ |
| Enero .. (1) | 27,688 | 167.328,00 | 66,876 | 319.122,19 | 76,672 | 148.916,79 | 68,62825 | 30.727,58 | 20,380 | 71.640,25 |
| Febrero (2) | 3,07360 | 18.918,00 | 69,017 | 370.745,93 | 282,860 | 166.907,85 | 42,016 | 99.700,20 | 48,722 | 49.232,90 |
| Marzo .. (3) | 9,850 | 59.100,00 | 66,438 | 420.089,93 | 140,074 | 240.746,47 | 41,597 | 52.107,00 | 90,344 | 43.794,60 |
| Abril ... (1) | 9,708 | 68.637,96 | 51,594 | 302.655,52 | 52.936 | 121.062,21 | 7,843 | 18.527,73 | 23,854 | 8.627,30 |
| Mayo | — | — | 18,550 | 144.331,16 | 10,950 | 57.732,46 | 4,734 | 3.832,50 | 365 | 4.784,— |
| Junio | — | — | 14,692 | 68.974,08 | 24,254 | 27.589,63 | 26,485 | 8.473,90 | 9,137 | 26.485,— |
| Julio | — | — | 89,286 | 478.660,69 | 97,716 | 193.365,00 | 61,64080 | 34.458,65 | 143,464 | 68.158,40 |
| Agosto | — | — | 46,709 | 216.322,59 | 76,610 | 94.945,46 | 16,821 | 29.263,81 | 93,731 | 20.052,20 |
| Setiembre .. | — | — | 36,343 | 186.782,68 | 33,150 | 74.713,07 | 29,998 | 11.602,50 | 13,670 | 38.788,40 |
| Octubre | — | — | 16,757 | 92.592,26 | 8,335 | 37.036,90 | 16,35541 | 2.917,25 | 1,730 | 19.626,49 |
| Noviembre .. | — | — | 139,596 | 756.383,80 | 204,301 | 382.021,92 | 138,729 | 90.376,95 | 202,179 | 171.995,60 |
| Diciembre .. | — | — | 23,868 | 127.276,30 | 31,668 | 59.300,09 | 16,174 | 11.337,20 | 12,099 | 19.992,60 |
| Totales | 50,31960 | 313.983,96 | 639,726 | 3.483.937,13 | 1019,526 | 1.604.337,85 | 471,02146 | 393.325,27 | 659,675 | 543.127,74 |

(1) Pavimento horm. armado 6 m. de ancho.

(2) Pavimento macadam con tratamiento bituminoso.

(3) Calzada mejorada con agregado de arena.

PROYECTOS ELEVADOS POR LA DIVISION TRAZADOS DURANTE EL AÑO 1936
OBRAS DE ARTE POR PROYECTO

| No. | C A M I N O S | Longitud total del camino Km. | Luz total de las obras de arte m. | Luz obras de arte por Km. |
|---------------|---|-------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|
| 1 | Lincoln a El Triunfo | 28,600 | 31,55 | 1,103 |
| 2 | General Belgrano a Bonnement | 5,750 | 12,85 | 2,234 |
| 3 | Bahía Blanca a Corti | 22,200 | 7,75 | 0,349 |
| 4 | Estomba a Tornquist | 47,300 | 68,95 | 1,457 |
| 5 | Mar del Plata a Miramar | 39,714 | 86,95 | 2,189 |
| 6 | Lincoln a Bermúdez | 24,860 | 44,10 | 1,773 |
| 7 | Azul a Shaw; Azul a Siempre Amigos; Azul - Las Flores a Shaw y Azul - Las Flores a Parish | 64,525 | 95,90 | 1,486 |
| 8 | Acceso a Veinticinco de Mayo y Baln. «Las Mulitas» .. | 1,050 | 1,35 | 1,285 |
| 9 | San Nicolás a Ramallo | 20,450 | 65,55 | 3,205 |
| 10 | Pasman a Louge | 46,550 | 44,75 | 0,961 |
| 11 | Bahía Blanca a Teniente Origone | 31,063 | 25,10 | 0,808 |
| 12 | Ramallo a Gobernador Castro | 26,539 | 97,58 | 3,677 |
| 13 | Darragueira a Rivera y Col. San Miguel a Gorriti ... | 81,910 | 5,00 | 0,061 |
| 14 | Acceso al Puerto y Playas de Mar del Plata | 9,708 | 92,50 | 9,528 |
| 15 | Pehuajó - Mones Cazón a Henderson; Albariño a Mones Cazón y Pehuajó a Mones Cazón | 94,822 | 18,75 | 0,197 |
| 16 | Lobos a Roque Pérez | 29,500 | 334,95 | 11,693 |
| 17 | Merlo - Las Heras a Las Heras - Cañuelas | 39,274 | 29,35 | 0,747 |
| 18 | Hortensia a Bolívar | 18,850 | 21,75 | 1,153 |
| 19 | San Nicolás a Arrecifes y M. Ugarte a Los Angeles .. | 101,199 | 66,00 | 0,652 |
| 20 | Galo Llorente a Gobernador Arias | 11,600 | 10,70 | 0,922 |
| 21 | Tres Arroyos a Coronel Pringles por Marcos Paz | 55,353 | 68,50 | 1,237 |
| 22 | Carlos Casares a Ordoqui - Cadret | 31,540 | 12,15 | 0,385 |
| 23 | Nueve de Julio a Bolívar | 38,375 | 5,55 | 0,144 |
| 24 | Tornquist a Chasicó | 40,389 | 29,45 | 0,729 |
| 25 | General Pinto a Pasteur | 13,015 | 7,65 | 0,587 |
| 26 | Sierra Chica a Teniente Coronel Miñana | 5,293 | 10,00 | 1,889 |
| 27 | Juárez a Necochea | 64,200 | 60,60 | 0,944 |
| 28 | Lobería a Las Nutrias | 25,135 | 74,80 | 2,976 |
| 29 | Puan a Goyena y Altavista - Goyena a Sáenz | 60,320 | 42,25 | 0,700 |
| 30 | Puan a J. Arauz | 86,001 | 42,30 | 0,492 |
| 31 | Necochea - Mar del Plata a Necochea - Balcarce | 15,100 | 34,75 | 2,301 |
| 32 | Tandil a Ayacucho | 30,594 | 32,20 | 1,052 |
| 33 | Rojas a Colón y acceso a Carabelas | 54,031 | 46,50 | 0,860 |
| 34 | La Dulce a Tres Arroyos | 97,805 | 131,50 | 1,344 |
| 35 | Vivoratá a Arroyo Dulce | 11,800 | 86,45 | 7,326 |
| 36 | Palentelén a Asamblea | 8,000 | 0,75 | 0,095 |
| 37 | Tres Arroyos a La Sortija | 35,736 | 25,25 | 0,706 |
| Totales | | 1.418,151 | 1.872,03 | |

Promedio de Luz de Obras de Arte por kilómetro de camino: 1,320 m.

**MOVIMIENTO DE TIERRA EN TERRAPLEN
Y ABOVEDADO**

Proyectos elevados por la División Trazados en el año 1936

| Zonas | Mov. de tierra en terraplén m ³ | Mov. de tierra en abovedado m ³ | Mov. de tierra Total m ³ |
|-----------------------|--|--|--|
| División Trazados ... | 126.410.76 | — | 126.410.76 |
| Zona I | 434.835.49 | 151.696.69 | 586.532.18 |
| Zona II | 68.974.08 | 31.712.74 | 100.686.82 |
| Zona IV | 204.923.86 | 30.082.54 | 235.006.40 |
| Zona V | 51.286.62 | 13.137.99 | 64.424.61 |
| Zona VI | 165.070.94 | 17.357.50 | 182.428.44 |
| Zona VIII | 395.781.18 | 453.314.15 | 849.095.33 |
| Zona IX | 293.457.83 | 59.701.94 | 353.159.77 |
| Zona X | 318.472.55 | 47.609.60 | 366.082.15 |
| Zona XI | 745.699.30 | 232.175.16 | 977.874.46 |
| Zona XII | 679.024.52 | 217.741.65 | 896.766.17 |
| Totales | 3.483.937.13 | 1.254.529.96 | 4.738.467.09 |

**VALORES MEDIOS POR ZONAS OBTENIDOS EN LAS LI-
CITACIONES REALIZADAS EN EL AÑO 1936, DE LOS
PROYECTOS ELEVADOS POR LA DIVISION TRAZADOS
PARA LA CONSTRUCCION DE TERRAPLENES
Y ABOVEDADOS**

| ZONAS | Precios unitarios obtenidos en las licitaciones | |
|-------|---|------------------|
| | Terraplenes \$ m ³ | Abovedados \$/m. |
| I | 0,45 | 0,35 |
| II | 0,385 | 0,335 |
| IV | 0,37 | 0,325 |
| V | 0,33 | 0,285 |
| VI | 0,36 | 0,335 |
| VIII | 0,33 | 0,30 |
| IX | 0,345 | 0,335 |
| X | 0,325 | 0,23 |
| XI | 0,435 | 0,40 |
| XII | 0,305 | 0,27 |

PROMEDIOS GENERALES

Construcción de terraplenes: \$/m³ 0,36
Construcción de abovedados: \$/m. 0,32

Obras licitadas desde el 1° de enero de 1935 al 31 de diciembre de 1936

| Zona | C A M I N O S | Terrapienes abov. alam. | Obras de Arte | COSTO TOTAL | Long. camino Km. | Costo por Km. | Long. por Zonas | OBSERVACIONES |
|------|--|----------------------------|------------------|-------------|------------------------|------------------|-----------------------|----------------------|
| I | Pergamino a Marcelino Ugarte | 47.565,76 | 44.219,67 | 91.785,43 | 54,650 | 1.679,51 | | |
| I | Baradero a Río Tala | 221.491,20 | 335.118,68 | 556.609,88 | 12,800 | 43.485,14 | | |
| I | Urquiza - Maguirre a Arroyo Dulce | 25.117,01 | 17.405,45 | 42.522,46 | 21,300 | 1.996,35 | | |
| I | San Nicolás a Theobald | 38.948,45 | — | 38.948,45 | 7,347 | 5.301,27 | 116,547 | |
| I | San Nicolás a Ranallo | 39.257,10 | — | 39.257,10 | 20,460 | 1.919,66 | | |
| II | Boulogne a Bancalari | 46.761,14 | — | 46.761,14 | 2,602 | 17.971,22 | | |
| II | Libertad a Pontevedra | 200.992,50 | — | 200.992,50 | 7,418 | 27.095,24 | | |
| II | Acceso a la Estación Atucha | 6.466,04 | — | 6.466,04 | 6,853 | 943,53 | | Pav. horm. arm. 3 m. |
| II | Capital Federal a Moreno (calle Gaona) | 14.401,55 | 72.989,38 | 87.390,93 | 19,400 | 4.504,68 | | Alambr. solamente |
| II | Moreno a San Miguel | 342.164,83 | — | 342.164,83 | 14,538 | 23.535,89 | | Pav. horm. arm. 3 m. |
| II | Moreno a Pilar; M. Paz a Rodríguez; M. Paz a Villars y Villars - Las Heras - Cañuelas | 54.824,35 | 55.252,55 | 110.076,90 | 81,083 | 1.357,58 | | |
| II | Km. 46 B. Aires-Pilar a S. Fernando-Escobar | 120.129,75 | — | 120.129,75 | 11,168 | 10.756,60 | | |
| II | Pilar a Cap. del Señor; Pilar a Escobar | 12.276,88 | 4.807,48 | 17.084,36 | 46,000 | 371,39 | | |
| II | Luján a Pilar | 9.569,63 | 29.428,62 | 38.998,25 | 25,500 | 1.529,34 | 214,562 | |
| IV | Ascensión a General Arenales | 40.517,24 | 39.470,63 | 79.987,87 | 22,000 | 3.635,81 | | |
| IV | Junín a Lincoln | 63.601,98 | 48.735,61 | 112.337,59 | 72,200 | 1.555,92 | | |
| IV | Junín a Marcelino Ugarte | 44.953,79 | 32.385,06 | 77.338,85 | 23,177 | 3.336,87 | | |
| IV | Roca a Fortín Tiburcio | 45.964,96 | 32.899,30 | 78.864,26 | 34,760 | 2.268,82 | | |
| IV | Lincoln a El Triunfo | 51.717,52 | 30.833,15 | 82.550,67 | 28,600 | 2.886,38 | | |
| IV | Morse a Irala | 13.970,93 | 11.131,64 | 25.102,57 | 13,995 | 1.793,68 | 219,792 | |
| IV | Lincoln a Bermúdez | 52.654,87 | 48.530,16 | 101.185,03 | 24,860 | 4.070,19 | 26,783 | |
| V | Bragado a 25 de Mayo | 55.448,20 | 36.409,35 | 91.857,55 | 26,783 | 3.429,69 | | |
| VI | General Alvear a Tapalqué | 29.175,57 | 20.259,53 | 49.435,10 | 18,600 | 2.657,80 | | |
| VI | Saladillo a Las Flores | 76.742,36 | 100.264,26 | 177.006,62 | 31,313 | 5.652,81 | | |
| VI | Las Flores a Saladillo | 138.756,08 | 238.391,30 | 377.147,38 | 51,900 | 7.266,81 | | |
| VI | Navarro a Empalme Lobos | 55.813,94 | 29.124,83 | 84.938,77 | 21,541 | 3.943,12 | | |

| | | | | | | | |
|------|--|------------|------------|------------|---------|----------|---------|
| VII | General Belgrano a Bonnement | 24.739,53 | — | 24.739,53 | 5.750 | 4.302,53 | |
| VI | Saladillo a General Alvear | 39.679,13 | 59.995,58 | 99.675,71 | 14.325 | 6.958,16 | |
| VI | Saladillo a General Alvear | 26.641,34 | 29.700,27 | 56.341,61 | 16.650 | 3.384,48 | 160,079 |
| VII | Dolores a General Conesa | 66.630,75 | 101.428,80 | 168.059,55 | 17.528 | 9.588,06 | |
| VII | Dolores a Rauch | 34.884,26 | 34.751,91 | 69.636,17 | 20.400 | 3.413,54 | 37,928 |
| VIII | Trenque Lauquen a General Villegas | 36.405,00 | — | 36.405,00 | 121.350 | 300,00 | |
| VIII | Corazzi a Victorino de la Plaza | 21.070,98 | — | 21.070,98 | 71.670 | 294,00 | |
| VIII | Pradere a San Mauricio por Villa Sauce | 32.460,88 | — | 32.460,88 | 95.624 | 339,40 | |
| VIII | C. Tejedor-T. Lauquen; Berutti-F. de Victoria | 26.962,79 | — | 26.962,79 | 79.890 | 350,02 | |
| VIII | Henderson-Magdala a M. Lucila e Ibarra | 25.421,25 | — | 25.421,25 | 67.000 | 379,42 | |
| VIII | Dairesux a E. Lavalle; E. Lavalle a M. Cazón y M. Cazón a Asturias-La Cotorra | 18.977,25 | — | 18.977,25 | 55.720 | 340,58 | |
| VIII | Victorino de la Plaza a Tres Lomas | 15.852,00 | — | 15.852,00 | 58.585 | 270,58 | |
| VIII | Pehuajó-Tres Lomas y Albariño - Duhau a La Cotorra | 14.589,40 | — | 14.589,40 | 53.120 | 274,64 | |
| VIII | González Moreno a Lértora | 16.075,88 | — | 16.075,88 | 53.380 | 301,15 | |
| VIII | Colonia Seré a Sansinena | 16.132,73 | — | 16.132,73 | 59.845 | 269,57 | |
| VIII | Mira Pampa a Catriló | 13.160,16 | — | 13.160,16 | 35.390 | 371,86 | |
| VIII | Carlos Pellegrini a Mira Pampa | 13.574,72 | — | 13.574,72 | 50.370 | 269,50 | |
| VIII | Pehuajó-Cururú; Larramendi-Gnecco; Gnecco-Pehuajó; Pehuajó-Gamen y Ancón; Pehuajó-I. Sosa | 81.855,54 | 25.370,10 | 107.225,64 | 109.762 | 976,89 | |
| VIII | Henderson a Casbas | 25.612,52 | — | 25.612,52 | 93.150 | 274,95 | |
| VIII | Casbas a Carhué | 36.283,32 | — | 36.283,32 | 91.390 | 397,01 | |
| VIII | Darragueira a Rivera y Col. S. Miguel a Gorriti | 68.011,04 | — | 68.011,04 | 81.910 | 830,31 | |
| VIII | Corazzi a Carhué | 51.079,62 | — | 51.079,62 | 141.580 | 360,78 | |
| VIII | Pehuajó-M. Cazón a Henderson; Albariño a M. Cazón y Pehuajó a M. Cazón | 92.087,05 | — | 92.087,05 | 94.822 | 971,16 | |
| IX | Azul a Rauch | 49.279,30 | 44.206,04 | 93.485,34 | 22.086 | 4.232,78 | |
| IX | Azul a Juárez por Las Nutrias | 10.698,24 | — | 10.698,24 | 38.000 | 281,53 | |
| IX | Azul a Cachari | 9.999,45 | — | 9.999,45 | 37.950 | 263,49 | |
| IX | Tte. Cnel. Miñana a Km. 294 F. C. Provincial Azul a Shaw; Azul a Siempre Amigos; Azul-Las Flores a Parish y Azul-Las Flores a Shaw | 53.117,65 | 101.187,25 | 154.304,90 | 21.700 | 7.110,82 | |
| IX | Las Flores a Parish y Azul-Las Flores a Shaw | 110.435,45 | 76.106,71 | 186.542,16 | 64.525 | 2.891,00 | 184,261 |

Abovedto. solamente

| Zona | C A M I N O S | Terrapienes abov. alamb. \$ | Obras de Arte \$ | COSTO TOTAL | Long. camino Km. | Costo por Km. \$ | Long. por Zonas | OBSERVACIONES |
|------|---|-----------------------------|------------------|--------------|------------------|------------------|-----------------|----------------------|
| X | Tandil a Ayacucho | 38.477,00 | 26.645,58 | 65.122,58 | 24,369 | 2.672,35 | | |
| X | Vidal a Balcarge | 34.029,85 | 37.506,02 | 71.535,87 | 24,077 | 2.971,12 | | |
| X | Mar del Plata a Miramar | 67.281,80 | 93.243,78 | 160.525,58 | 39,715 | 4.041,94 | 88,161 | |
| XI | Bahía Blanca a Chasicó | 74.118,05 | 40.005,83 | 114.123,88 | 64,175 | 1.778,32 | | |
| XI | Estomba a Tornquist | 64.968,00 | 59.524,19 | 124.492,19 | 47,300 | 2.631,97 | | |
| XI | Bahía Blanca a Cabildo y Estomba | 70.616,58 | 47.952,40 | 118.568,98 | 59,370 | 1.997,11 | | |
| XI | Puan a la Cantera Fiscal | 96.650,69 | — | 96.650,69 | 3,400 | 28.426,67 | | Macad. hidrául. 6 m. |
| XI | Bahía Blanca a Corti | 36.070,97 | — | 36.070,97 | 22,200 | 1.624,81 | | |
| XI | Pasman a Louge | 81.305,46 | 72.794,80 | 154.100,26 | 46,550 | 3.310,42 | | |
| XI | Bahía Blanca a Chasicó (alambrados) | 14.873,97 | — | 14.873,97 | 86,868 | 0,17 | 329,863 | |
| XII | Defferrari a Santamarina - Energía | 40.925,99 | 34.777,87 | 75.703,86 | 31,000 | 2.442,06 | | |
| XII | Pierres a La Nutria | 45.260,10 | 35.134,70 | 80.394,80 | 41,500 | 1.937,22 | | |
| XII | Necochea a La Dulce | 61.262,41 | 38.490,32 | 99.752,73 | 49,322 | 2.022,47 | | |
| D.T. | Dolores a Mar del Plata, I tramo | 2.959.924,69 | — | 2.959.924,69 | 52,080 | 56.834,19 | | Pav. horm. arm. 6 m. |
| D.T. | Dolores a Mar del Plata, II tramo | 2.846.130,70 | — | 2.846.130,70 | 52,717 | 53.988,85 | | Pav. horm. arm. 6 m. |
| D.T. | Dolores a Mar del Plata, III tramo | 2.503.794,24 | — | 2.503.794,24 | 45,083 | 55.537,43 | | Pav. horm. arm. 6 m. |
| D.T. | Dolores a Mar del Plata, IV tramo | 2.517.349,71 | — | 2.517.349,71 | 48,647 | 51.767,83 | | Pav. horm. arm. 6 m. |
| D.T. | Azul a Tapalqué | 229.271,40 | 171.427,78 | 400.699,18 | 54,750 | 7.318,70 | | |
| D.T. | Luján a Mercedes | 1.218.530,00 | — | 1.218.530,00 | 27,688 | 44.009,31 | | Pav. horm. arm. 6 m. |
| D.T. | Acceso a la Playa Tuyú | 31.004,77 | — | 31.004,77 | 31,718 | 977,51 | | Alambrado solo |
| D.T. | Magdalena a General Conesa | 113.416,21 | — | 113.416,21 | 100,233 | 1.131,52 | | Alambrado solo |
| D.T. | Acceso al Puerto y Playa de Mar del Plata | 545.566,96 | — | 545.566,96 | 9,708 | 56.197,66 | 422,624 | Pav. horm. arm. 6 m. |
| Z.E. | Mercedes a Navarro | 74.912,67 | 113.319,03 | 188.231,70 | 43,493 | 4.327,86 | | |
| Z.E. | Mercedes a Carmen de Areco | 32.722,14 | 23.420,25 | 56.142,39 | 26,161 | 2.146,03 | | |
| Z.E. | Mercedes a San Andrés de Giles | 32.573,13 | 76.421,44 | 108.994,57 | 22,200 | 4.909,66 | | |
| Z.E. | Mercedes - Navarro a Mercedes - William y Almeyra | 20.037,46 | — | 20.037,46 | 7,575 | 2.645,35 | 99,429 | |

**PRECIOS UNITARIOS PARA TERRAPLENES, ABOVEDADOS Y PAVIMENTOS OBTENIDOS
EN LAS LICITACIONES REALIZADAS EN 1936**

| Nro. | CAMINOS | REBAJA MAX. % | Terraplenamiento | | Abovedamiento | | % ABOVED. DEL RECORRIDO | Pav. H. Arm. 6 m. | | Pav. H. Arm. 8 m. | |
|------|--|------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| | | | Precio Ofic. \$ | Precio Reb. \$ | Precio Ofic. \$ | Precio Reb. \$ | | Precio Ofic. \$ | Precio Reb. \$ | Precio Ofic. \$ | Precio Reb. \$ |
| 1 | Moreno a San Miguel | 15,35 | 0,40 | 0,34 | 0,35 | 0,295 | 98,10 | — | 8,70 | — | 7,365 |
| 2 | Morse a Irala | 13,50 | 0,42 | 0,365 | 0,35 | 0,30 | 49,62 | — | — | — | — |
| 3 | Pieres a Las Nutrias | 23,50 | 0,40 | 0,305 | 0,35 | 0,27 | 43,97 | — | — | — | — |
| 4 | C. Tejedor a T. Lauquen y Berutti a Fco. Victoria | 31,00 | — | — | 0,45 | 0,31 | 100,00 | — | — | — | — |
| 5 | Navarro a Empalme Lobos | 16,10 | 0,40 | 0,335 | 0,35 | 0,295 | 13,69 | — | — | — | — |
| 6 | Coronel Vidal a Balcarce | 23,73 | 0,40 | 0,305 | 0,35 | 0,265 | 9,55 | — | — | — | — |
| 7 | Mercedes-Navarro a Mercedes-Williams-Almeyra | 9,50 | 0,42 | 0,38 | 0,34 | 0,31 | 18,81 | — | — | — | — |
| 8 | Bragado a 25 de Mayo | 18,00 | 0,40 | 0,33 | 0,35 | 0,285 | 7,28 | — | — | — | — |
| 9 | Corazzi a Victorino de la Plaza | 16,00 | — | — | 0,35 | 0,295 | 100,00 | — | — | — | — |
| 10 | Libertad a Pontevedra | 7,11 | 0,50 | 0,465 | 0,45 | 0,42 | 86,25 | — | 9,00 | — | 8,36 |
| 11 | Las Flores a Saladillo | 22,23 | 0,45 | 0,35 | 0,40 | 0,31 | 1,16 | — | — | — | — |
| 12 | Trenque Lauquen a General Villegas | 25,00 | — | — | 0,40 | 0,30 | 100,00 | — | — | — | — |
| 13 | Henderson a Casbas | 31,26 | — | — | 0,40 | 0,275 | 100,00 | — | — | — | — |
| 14 | Lincoln a El Triunfo | 18,33 | 0,45 | 0,37 | 0,40 | 0,325 | 33,60 | — | — | — | — |
| 15 | Roca a Fortin Tiburcio | 1,00 | 0,42 | 0,415 | 0,35 | 0,345 | 56,70 | — | — | — | — |
| 16 | Bahía Blanca a Corti | 17,15 | 0,50 | 0,415 | 0,45 | 0,37 | 68,92 | — | — | — | — |
| 17 | General Belgrano a Bonnement | 10,25 | 0,45 | 0,405 | 0,35 | 0,315 | 40,00 | — | — | — | — |
| 18 | Casbas a Carhué; Ing. Thompson-Salliqueló a San Fermín-Saturno | 23,30 | — | — | 0,40 | 0,305 | 100,00 | — | — | — | — |
| 19 | Azul a Juárez por Las Nutrias | 0,50 | — | — | 0,35 | 0,35 | 100,00 | — | — | — | — |
| 20 | Pradere a San Mauricio por Villa Sauce | 23,00 | — | — | 0,40 | 0,31 | 100,00 | — | — | — | — |
| 21 | Bahía Blanca a Chasicó | 7,30 | 0,50 | 0,465 | 0,45 | 0,415 | 72,87 | — | — | — | — |
| 22 | Estomba a Tornquist | 1,50 | 0,50 | 0,51 | 0,45 | 0,455 | 61,37 | — | — | — | — |
| 23 | Lincoln a Bermúdez | 23,33 | 0,45 | 0,345 | 0,40 | 0,305 | 24,39 | — | — | — | — |
| 24 | Luján a Mercedes | 13,50 | — | — | — | — | — | 8,40 | — | 7,27 | — |
| 25 | San Nicolás a Theobald | 0,00 | 0,50 | 0,50 | 0,45 | 0,45 | 58,93 | — | — | — | — |
| 26 | Mar del Plata a Miramar | 25,15 | 0,45 | 0,335 | 0,30 | 0,225 | 51,44 | — | — | — | — |
| 27 | Darragueira a Rivera | 10,11 | 0,40 | 0,36 | 0,35 | 0,315 | 95,77 | — | — | — | — |
| 28 | San Nicolás a Ramallo | 20,50 | 0,50 | 0,40 | 0,40 | 0,32 | 65,13 | — | — | — | — |
| 29 | Azul a Shaw; Azul a S. Amigos; Azul-Las Flores a Shaw y Azul-Las Flores a Parish | 23,63 | 0,45 | 0,345 | 0,40 | 0,305 | 22,63 | — | — | — | — |
| 30 | Corazzi a Carhué | 28,61 | — | — | 0,40 | 0,285 | 100,00 | — | — | — | — |
| 31 | Pasman a Louge | 16,20 | 0,45 | 0,375 | 0,40 | 0,335 | 52,63 | — | — | — | — |
| 32 | Accesos del camino Dolores-Mar del Plata al Puerto y Playas de Mar del Plata | 16,33 | 0,40 | 0,335 | — | — | — | 7,00 | — | 5,86 | — |
| 33 | Pehuajó-Mones Cazón a Henderson; Albariño a Mones Cazón y Pehuajó a Mones Cazón | 19,00 | 0,40 | 0,325 | 0,35 | 0,285 | 55,83 | — | — | — | — |
| 34 | Lobos a Roque Pérez | 0,00 | 0,40 | 0,40 | 0,35 | 0,35 | 36,94 | — | — | — | — |

RESUMEN MENSUAL

LEVANTAMIENTO RÁPIDO

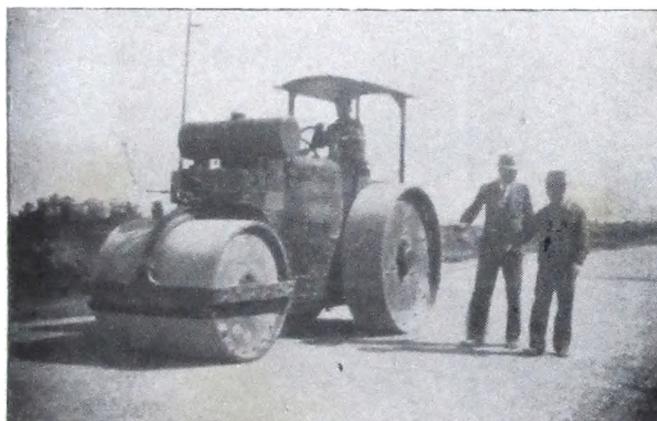
| Zonas | Enero | Febrero | Marzo | Abril | Mayo | Junio | Julio | Agosto | Septiem. | Octubre | Noviem. | Diciem. | Sumas |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|---------|---------|----------|
| I | — | — | — | — | — | 23.000 | 4.000 | — | — | — | 63.000 | 11.000 | 101.000 |
| II | — | — | — | — | — | — | — | 8.000 | — | — | — | — | 8.000 |
| III | 125.001 | 99.002 | 57.000 | 31.800 | — | — | — | — | — | — | 42.200 | 30.850 | 385.853 |
| IV | 69.400 | 257.207 | 150.337 | 159.136 | 184.550 | 301.453 | 108.675 | 177.090 | 169.280 | — | — | — | 1577.128 |
| V | 218.000 | 20.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 238.000 |
| VI | 108.193 | — | 21.150 | 3.300 | — | — | — | — | — | — | 76.730 | 67.000 | 276.373 |
| VII | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 21.000 | 21.000 |
| VIII | 71.000 | 186.995 | 107.070 | 9.480 | 92.310 | — | 51.055 | 112.110 | 36.700 | 42.570 | 62.090 | 119.384 | 890.764 |
| IX | — | — | 51.548 | — | — | — | — | — | — | — | 96.000 | 56.000 | 203.548 |
| X | — | — | — | — | 120.920 | — | — | — | 60.794 | — | 36.000 | 102.000 | 319.714 |
| XI | 170.880 | 116.750 | 116.000 | 158.750 | 178.030 | 187.465 | 101.260 | 5.470 | 14.000 | 182.320 | 108.190 | 30.150 | 1364.265 |
| XII | — | 30.000 | 42.000 | — | — | 42.208 | 204.000 | — | — | — | 56.600 | — | 374.808 |
| Sumas . | 762.474 | 709.954 | 545.105 | 362.466 | 575.810 | 554.126 | 468.990 | 302.670 | 280.774 | 224.890 | 535.810 | 437.384 | 5760.453 |

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

CAMINO LA PLATA MELCHOR ROMERO — OBRA N° 175



Ampliación de material asfáltico.

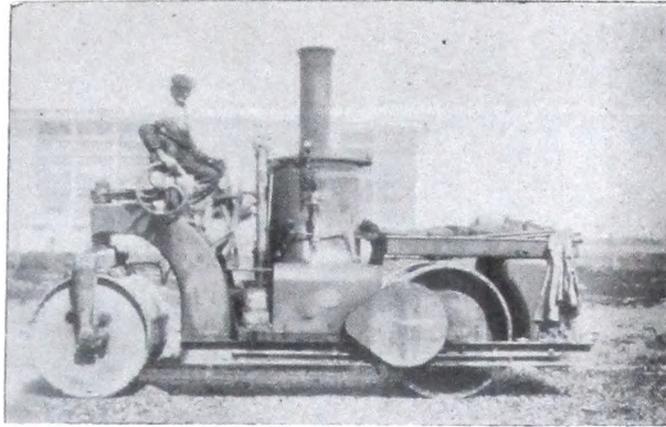


Aplanadora en funcionamiento.



Vista de la cabecera para el riego asfáltico.

CAMINO LA PLATA - MELCHOR ROMERO — OBRA N° 175



Aplanadora en funcionamiento.



Vista del empedrado existente antes de construirse la carpeta asfáltica.



Colocación del pedregullo.

172-180-206-207



Elevadora en funcionamiento.

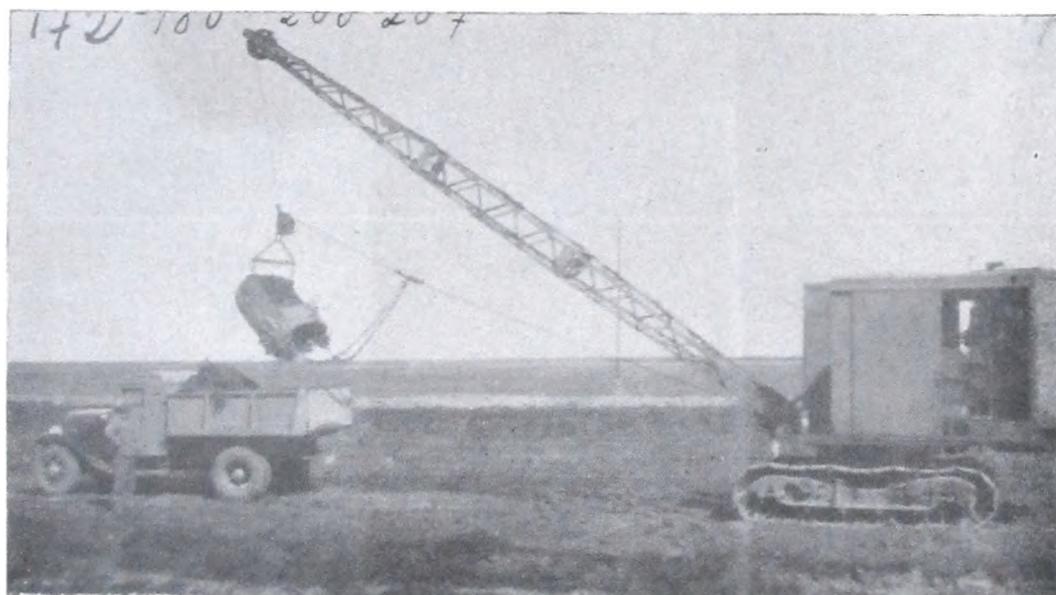


Vista de la excavadora con cucharón de arrastre trabajando.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO DOLORES - MAR DEL PLATA — OBRAS Nº 172, 180, 206, 207

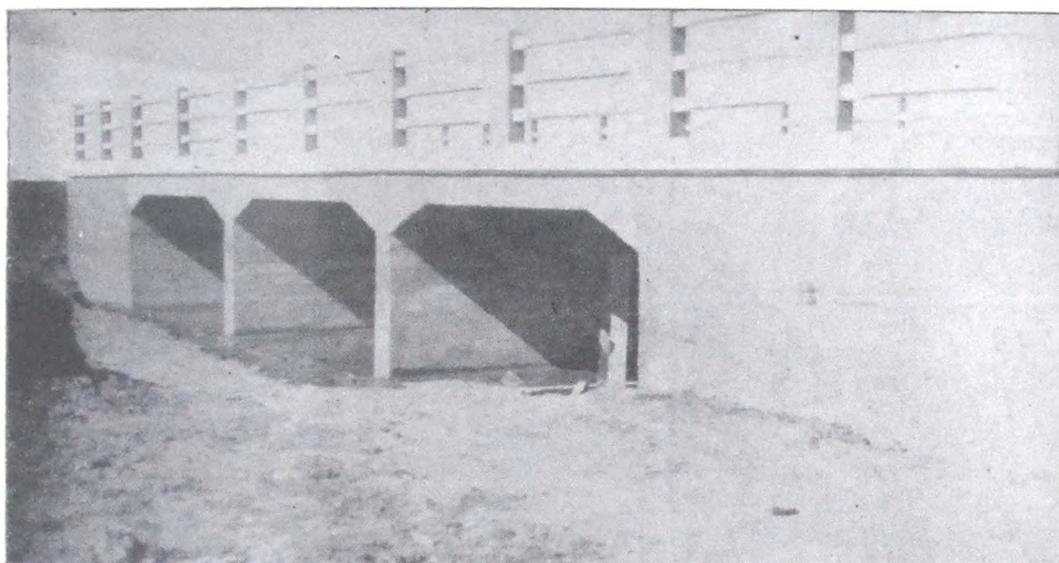


Vista de destronque.

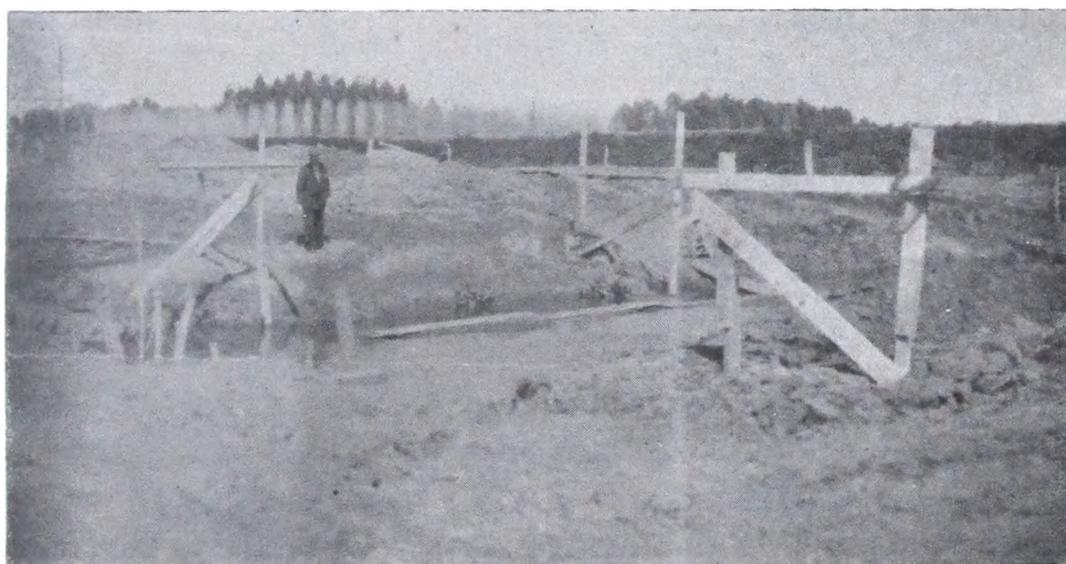


Vista de excavadora con cucharón de arrastre trabajando.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO DOLORES - MAR DEL PLATA — OBRAS N° 172, 180, 206, 207



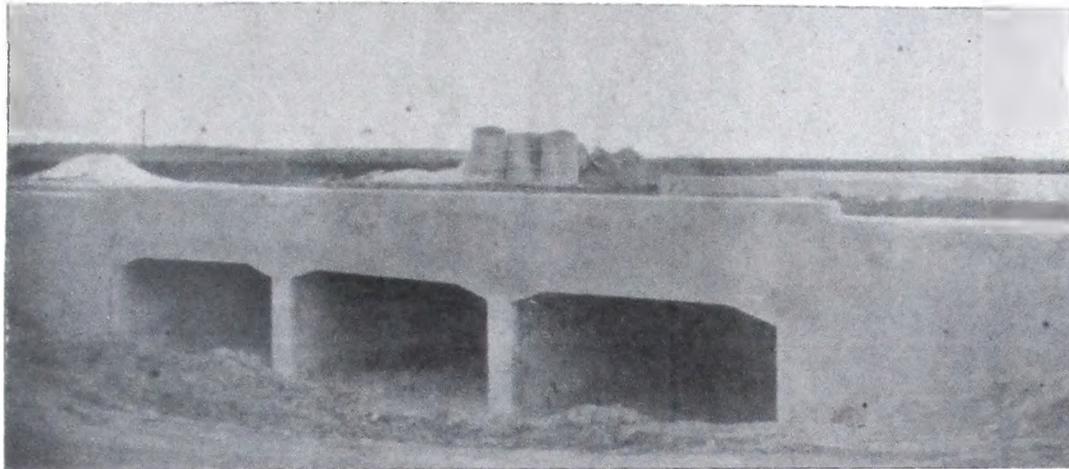
Puente de hormigón armado.



Caballetes para replanteo de un puente.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

CAMINO DOLORES - MAR DEL PLATA — OBRAS Nº 172, 180, 206, 207



Cabecera alcantarilla hormigón armado, 3 luces de 4,00 m. c/u.



Puente de hormigón armado.

RESUMEN MENSUAL

NIVELACIÓN Y ESTUDIOS

| Zonas | Enero | Febrero | Marzo | Abril | Mayo | Junio | Julio | Agosto | Septiembre | Octubre | Noviembre | Diciembre | Sumas |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| D. T. | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 5.000 | 11.700 | 8.600 | 25.300 |
| I | 27.109 | 35.500 | 31.881 | 28.827 | 22.711 | 17.550 | 16.000 | 47.402 | 37.351 | 39.810 | 52.991 | 17.703 | 374.835 |
| II | 14.286 | 7.854 | 15.020 | 7.100 | 0.000 | 2.413 | 1.300 | 28.479 | 39.757 | 20.504 | 23.384 | 19.375 | 179.472 |
| III | 33.100 | 34.378 | 10.519 | 11.698 | 16.716 | 2.450 | 4.900 | 10.601 | 22.225 | 43.333 | 28.550 | 18.576 | 236.946 |
| IV | 67.015 | 31.700 | 33.153 | 18.800 | 19.700 | 0.000 | 12.750 | 10.500 | 21.000 | 1.900 | 0.000 | 0.000 | 207.518 |
| V | 44.025 | 2.720 | 30.200 | 28.350 | 36.467 | 39.261 | 29.030 | 18.800 | 26.600 | 6.200 | 36.050 | 22.450 | 320.153 |
| VI | 40.073 | 15.000 | 7.660 | 16.568 | 16.900 | 10.500 | 29.335 | 10.716 | 12.700 | 7.800 | 12.820 | 90.000 | 189.072 |
| VII | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 38.000 | 38.000 |
| VIII | 30.010 | 15.782 | 30.078 | 39.433 | 50.365 | 32.806 | 25.250 | 21.550 | 20.950 | 26.800 | 15.500 | 35.282 | 343.806 |
| IX | 18.004 | 28.028 | 0.000 | 20.724 | 7.000 | 0.000 | 1.827 | 0.000 | 39.500 | 24.008 | 0.000 | 0.000 | 139.091 |
| X | 60.793 | 40.682 | 33.501 | 19.739 | 6.998 | 6.200 | 0.000 | 5.158 | 15.356 | 14.400 | 28.571 | 18.900 | 250.298 |
| XI | 44.890 | 52.600 | 84.340 | 66.350 | 34.700 | 46.450 | 71.400 | 65.650 | 43.100 | 90.100 | 66.300 | 34.200 | 700.080 |
| XII | 56.000 | 24.504 | 44.984 | 26.700 | 35.900 | 27.857 | 5.000 | 38.800 | 29.394 | 29.729 | 30.927 | 29.822 | 379.617 |
| Sumas . | 435.305 | 288.748 | 321.336 | 284.189 | 238.457 | 185.487 | 196.792 | 257.656 | 307.933 | 309.584 | 306.793 | 251.908 | 3.384.188 |

**RENDIMIENTOS DE NIVELACIONES POR DIA UTIL Y POR OPERADOR DE ACUERDO
A LOS PARTES DE OPERADORES EXISTENTES EN LA DIVISION TRAZADOS**

VALORES PROMEDIOS DURANTE EL AÑO 1936

| D E T A L L E | Z O N A S | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|-------|-----|-------|-------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII |
| a) N° de meses considerados .. | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | — | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| b) Nivelación en Km. | 374 | 179 | 236 | 207 | 320 | 189 | 38 | 343 | 139 | 250 | 700 | 379 |
| c) N° de operadores | 44 | 36 | 63 | 28 | 23 | 36 | — | 28 | 14 | 31 | 41 | 25 |
| d) Promedio de operador por mes | 3,6 | 3,2 | 5,2 | 2,3 | 1,9 | 3 | — | 2,3 | 2 | 2,8 | 3,4 | 2 |
| e) N° de días útiles | 329 | 138 | 356 | 192 | 302 | 159 | — | 310 | 98 | 197 | 471 | 302 |
| f) N° de días útiles por mes y operador | 7,5 | 3,4 | 5,6 | 7 | 13 | 4,3 | — | 11,3 | 4 | 5,7 | 11,5 | 12,5 |
| g) Nivelación por día útil y por operador en metros .. | 1.136 | 1.297 | 662 | 1.078 | 1.059 | 1.188 | — | 1.106 | 1.418 | 1.269 | 1.486 | 1.254 |
| Promedio general de nivelación por día útil | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| Promedio general de días útiles por mes | | | | | | | | | | | | |
| Promedio general de operadores por mes | | | | | | | | | | | | |

Nota: Para hallar los promedios no se han considerado los datos de la Zona VII por no contar esta División con los partes de operadores.

NOMINA DE PROYECTOS

En estudio en la División Trazados al 31 de diciembre de 1936

TRAZADO LUJÁN A MERCEDES (ALTO NIVEL)

| Zona | Proyecto | Longitud |
|----------------|--|-----------|
| I | Río Tala a Gobernador Castro | 30,310 |
| I | San Pedro-B. Mitre a Baradero-Portela y acceso a Moneta | 26,767 |
| I | Bartolomé Mitre-San Pedro a La Luisa | 11,325 |
| I | San Nicolás a J. B. Molina, Campos Salles, Erezcano y Conesa y Conesa a J. B. Molina | 35,661 |
| 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 |
| V | Ing. de Madrid a Morea | 8,000 |
| VI | Lobos a Veinticinco de Mayo | 44,820 |
| VI | Navarro a Chivilcoy | 38,300 |
| VIII | Carhué a Rivera | 46,180 |
| VIII | Trenque Lauquen a Salazar | 46,550 |
| IX | Espigas a Recalde | 43,403 |
| X | Ayacucho a Labardén | 45,000 |
| X | Ayacucho a Necochea | 53,031 |
| X | Vivoratá a Balcarce | 26,383 |
| XI | Bajo Hondo a Punta Alta | 25,696 |
| XI | Cnel. Suárez a Pigüé (por Pte. El Campamento) | 57,282 |
| XI | Erize a Darragueira | 48,908 |
| XI | Cnel. Pringles a Cnel. Suárez | 81,000 |
| XII | Tres Arroyos a Indio Rico | 65,000 |
| XII | La Dulce a J. N. Fernández | 52,289 |
| XII | González Chaves a J. E. Barra | 55,150 |
| XII | J. N. Fernández a Barker | 46,800 |
| Total Km. | | 1.019,437 |

**RESUMEN DE LAS EXPROPIACIONES ELEVADAS
POR LA DIVISION TRAZADOS EN EL AÑO 1936**

Enero

| No de Orden | Hs. | As. | Cs. | Cm2 | Importe \$ | Camino |
|--------------|----------|-----------|-----------|--------------|-----------------|-------------------------|
| 1 | — | 05 | 59 | 3.900 | 3.848,40 | Dolores - Mar del Plata |
| 2 | — | 07 | 37 | 8.300 | 873,35 | Dolores - Mar del Plata |
| 3 | 2 | 54 | 67 | 3.900 | 494,59 | Dolores - Mar del Plata |
| Total | 2 | 67 | 64 | 6.100 | 5.216,34 | |

Febrero

| | | | | | | |
|--------------|----------|-----------|-----------|--------------|-----------------|-------------------------|
| 4 | — | 08 | 99 | 9.400 | 1.312,59 | Dolores - Mar del Plata |
| 5 | 2 | 50 | 85 | 4.273 | 688,10 | Ayacucho - Tandil |
| 6 | 3 | 53 | 96 | 1.000 | 632,88 | Ayacucho - Solanet |
| 7 | 2 | 76 | 97 | 3.500 | 500,— | Ayacucho - Solanet |
| Total | 8 | 90 | 78 | 8.173 | 3.133,57 | |

Marzo

| | | | | | | |
|--------------|----------|-----------|-----------|--------------|------------------|-------------------------|
| 8 | — | 46 | 98 | 9.100 | 8.943,50 | Dolores - Mar del Plata |
| 9 | — | 02 | 33 | 1.700 | 115,92 | Dolores - Mar del Plata |
| 10 | — | 10 | 41 | 6.000 | 499,97 | Dolores - Mar del Plata |
| 11 | — | 05 | 21 | 0.700 | 490,12 | Dolores - Mar del Plata |
| 12 | — | 14 | 99 | 9.100 | 719,95 | Dolores - Mar del Plata |
| 13 | — | — | 72 | 5.300 | 31,33 | Dolores - Mar del Plata |
| 14 | — | — | 66 | 0.300 | 28,52 | Dolores - Mar del Plata |
| 15 | — | 31 | 19 | 8.200 | 200,— | Ayacucho - Tandil |
| 16 | 2 | 62 | 47 | 5.000 | 5.606,15 | "Touring Club" |
| Total | 3 | 75 | 00 | 5.400 | 16.635,46 | |

Abril

| | | | | | | |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|-----------------|-------------------------|
| 17 | 2 | 79 | 30 | 4.500 | 413,26 | Pehuajó - Curarú |
| 18 | 2 | 38 | 69 | 5.000 | 353,16 | Pehuajó - Curarú |
| 19 | 5 | 85 | 10 | 7.300 | 1.254,42 | Luján - Las Heras |
| 20 | 1 | 12 | 91 | 3.039 | 466,32 | Luján - Las Heras |
| 21 | 1 | 16 | 69 | 3.156 | 481,93 | Luján - Las Heras |
| 22 | — | 14 | 08 | 5.000 | 30,19 | Luján - Las Heras |
| 23 | 1 | 19 | 55 | 8.000 | 256,32 | Luján - Las Heras |
| 24 | 1 | 85 | 17 | 1.000 | 396,99 | Luján - Las Heras |
| 25 | 1 | 20 | 71 | 3.200 | 676,98 | Luján - Las Heras |
| 26 | — | 46 | 79 | 2.100 | 100,32 | Luján - Las Heras |
| 27 | 1 | 63 | 06 | 9.800 | 673,46 | Luján - Las Heras |
| 28 | 3 | 15 | 76 | 7.200 | 642,84 | Dolores - Mar del Plata |
| Total | 22 | 97 | 86 | 9.295 | 5.746,19 | |

Mayo

| No de Orden | Hs. | As. | Cs. | Cm2 | Importe \$ | Camino |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|------------------|-------------------------|
| 29 | 9 | 04 | 02 | — | 4.871,95 | Dolores - Mar del Plata |
| 30 | 2 | 09 | 29 | 4.200 | 5.787,49 | Dolores - Mar del Plata |
| 31 | 6 | 99 | 70 | — | 4.358,36 | Dolores - Mar del Plata |
| 32 | — | 04 | 78 | 9.500 | 458,20 | Dolores - Mar del Plata |
| 33 | 3 | 86 | 13 | — | 1.794,06 | Lobos - Las Flores |
| 34 | 4 | 46 | 54 | 8.000 | 990,— | Dolores - Mar del Plata |
| Total | 26 | 50 | 48 | 1.700 | 18.260,06 | |

Junio

| | | | | | | |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|------------------|-------------------------|
| 35 | — | 16 | 51 | 2.700 | 357,95 | Dolores - Mar del Plata |
| 36 | 1 | 30 | 89 | 7.790 | 1.965,28 | Dolores - Mar del Plata |
| 37 | 1 | 30 | 80 | — | 1.464,96 | Dolores - Mar del Plata |
| 38 | — | 56 | 80 | — | 641,55 | Dolores - Mar del Plata |
| 39 | 1 | 15 | 24 | 2.640 | 1.659,49 | Dolores - Mar del Plata |
| 40 | — | 05 | 21 | 8.500 | 30,26 | Dolores - Mar del Plata |
| 41 | 2 | 54 | 70 | — | 443,82 | Dolores - Mar del Plata |
| 42 | 21 | 05 | 65 | — | 1.767,73 | Dolores - Mar del Plata |
| 43 | 4 | 01 | 60 | — | 602,40 | Dolores - Mar del Plata |
| 44 | — | 18 | 66 | 8.400 | 145,81 | Dolores - Mar del Plata |
| 45 | — | 02 | 03 | 2.900 | 15,88 | Dolores - Mar del Plata |
| 46 | — | 01 | 24 | 6.600 | 9,73 | Dolores - Mar del Plata |
| 47 | — | 14 | 71 | 2.000 | 114,91 | Dolores - Mar de' Plata |
| 48 | — | 73 | 40 | — | 167,77 | Dolores - Mar del Plata |
| 49 | — | 77 | 95 | — | 178,18 | Dolores - Mar del Plata |
| 50 | 1 | 60 | 86 | 5.000 | 452,45 | Dolores - Mar del Plata |
| 51 | 1 | 46 | 40 | 5.000 | 351,37 | Dolores - Mar del Plata |
| 52 | 1 | 77 | 10 | — | 742,46 | Conesa - Madariaga |
| 53 | 2 | 36 | 51 | — | 851,44 | Conesa - Madariaga |
| Total | 41 | 26 | 31 | 1.530 | 11.963,44 | |

Julio

| | | | | | | |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|------------------|-------------------------|
| 54 | 4 | 15 | 35 | — | 858,43 | Dolores - Mar del Plata |
| 55 | — | 77 | 47 | 5.000 | 179,48 | Dolores - Mar del Plata |
| 56 | 1 | 35 | 03 | 9.100 | 1.053,30 | Dolores - Mar del Plata |
| 57 | — | 31 | 73 | 4.100 | 296,27 | Dolores - Mar del Plata |
| 58 | — | 05 | 29 | 9.300 | 41,39 | Dolores - Mar del Plata |
| 59 | — | 14 | 26 | 8.800 | 111,44 | Dolores - Mar del Plata |
| 60 | 4 | 40 | 40 | 2.600 | 40,64 | Dolores - Mar del Plata |
| 61 | — | 56 | 84 | 8.700 | 524,76 | Dolores - Mar del Plata |
| 62 | — | 48 | 43 | 2.100 | 434,99 | Dolores - Mar del Plata |
| 63 | 1 | 08 | 81 | 8.950 | 79,20 | Dolores - Mar del Plata |
| 64 | 2 | 55 | 28 | — | 923,66 | Dolores - Mar del Plata |
| 65 | — | 20 | 52 | 7.350 | 6.316,51 | Dolores - Mar del Plata |
| Total | 16 | 09 | 47 | 6.000 | 10.860,07 | |

Julio

| No. de Orden | Hs. | As. | Cs. | Cm2 | Importe \$ | Camino |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|------------------|-------------------------|
| 66 | 2 | 03 | — | — | 4.359,— | Dolores - Mar del Plata |
| 67 | 1 | 18 | 80 | 6.760 | 285,13 | Dolores - Mar del Plata |
| 68 | 2 | 03 | 27 | — | 588,65 | Dolores - Mar del Plata |
| 69 | — | 76 | 73 | 0.625 | 2.110,04 | Dolores - Mar del Plata |
| 70 | 1 | 62 | 06 | 3.587 | 6.031,46 | Dolores - Mar del Plata |
| 71 | — | 20 | 13 | 4.100 | 814,52 | Dolores - Mar del Plata |
| 72 | — | 05 | 91 | 9.400 | 489,10 | Dolores - Mar del Plata |
| 73 | — | 51 | 29 | — | 1.155,37 | Dolores - Mar del Plata |
| 74 | — | 02 | 81 | 4.150 | 63,38 | Dolores - Mar del Plata |
| 75 | 1 | 85 | 52 | 0.800 | 1.915,86 | Dolores - Mar del Plata |
| 76 | — | 04 | 78 | 9.500 | 86,21 | Dolores - Mar del Plata |
| 77 | — | 07 | 66 | 5.400 | 887,81 | Dolores - Mar del Plata |
| 78 | 5 | 42 | 54 | 5.000 | 3.121,87 | Dolores - Mar del Plata |
| 79 | 1 | 62 | 37 | 5.000 | 394,91 | Boca del Río Negro |
| 80 | — | 40 | — | — | 179,49 | Bragado - 25 de Mayo |
| 81 | — | 46 | 43 | 3.600 | 202,93 | Bragado - 25 de Mayo |
| 82 | — | 47 | 56 | — | 311,65 | Bragado - 25 de Mayo |
| 83 | — | 15 | 91 | 6.800 | 77,10 | Bragado - 25 de Mayo |
| 84 | — | 15 | 91 | 6.800 | 79,02 | Bragado - 25 de Mayo |
| 85 | — | 15 | 91 | 6.800 | 70,70 | Bragado - 25 de Mayo |
| 86 | — | 15 | 91 | 6.800 | 79,23 | Bragado - 25 de Mayo |
| 87 | — | 18 | 96 | — | 127,51 | Bragado - 25 de Mayo |
| 88 | — | 17 | 52 | — | 74,92 | Bragado - 25 de Mayo |
| 89 | — | 27 | 20 | — | 106,68 | Bragado - 25 de Mayo |
| 90 | — | 52 | 83 | — | 246,82 | Bragado - 25 de Mayo |
| 91 | — | 52 | 14 | 7.200 | 208,46 | Bragado - 25 de Mayo |
| 92 | — | 39 | 63 | — | 352,63 | Bragado - 25 de Mayo |
| | — | 73 | 02 | 4.000 | | |
| 93 | 1 | 29 | 81 | — | 2.208,19 | Bragado - 25 de Mayo |
| | 3 | 55 | 08 | 9.200 | | |
| | | 36 | 43 | 9.000 | | |
| 94 | — | 97 | 44 | — | 348,92 | Bragado - 25 de Mayo |
| 95 | 1 | 56 | 17 | 6.400 | 944,32 | Bragado - 25 de Mayo |
| | — | 61 | — | — | | |
| 96 | — | 83 | 94 | 4.000 | 278,40 | Bragado - 25 de Mayo |
| 97 | — | 81 | 18 | 1.300 | 328,70 | Bragado - 25 de Mayo |
| 98 | 1 | 99 | 82 | 0.400 | 963,32 | Bragado - 25 de Mayo |
| 99 | 2 | 68 | 38 | 1.600 | 1.293,86 | Bragado - 25 de Mayo |
| 100 | — | 61 | — | — | 254,69 | Bragado - 25 de Mayo |
| 101 | — | 20 | 05 | 6.000 | 60,61 | Bragado - 25 de Mayo |
| 102 | — | 69 | 21 | — | 287,10 | Bragado - 25 de Mayo |
| 103 | 1 | 83 | 64 | 4.000 | 7.292,79 | Bragado - 25 de Mayo |
| | 14 | 98 | 78 | 8.000 | | |
| 104 | 3 | 02 | 90 | 0.100 | 1.192,83 | Bragado - 25 de Mayo |
| 105 | 3 | 02 | 68 | 3.100 | 930,31 | Bragado - 25 de Mayo |
| Total | 67 | 12 | 58 | 3.122 | 51.641,56 | |

Julio

| No de Orden | Hs. | As. | Cs. | Cm2 | Importe \$ | Camino |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|------------------|----------------------|
| 106 | 1 | 78 | 54 | 7.900 | 702,80 | Bragado - 25 de Mayo |
| | 2 | 76 | 83 | 1.200 | | |
| 107 | 2 | 49 | 64 | 2.200 | 1.868,80 | Bragado - 25 de Mayo |
| Total | 84 | 47 | 95 | 6.722 | 54.231,16 | |

Agosto

| | | | | | | |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|-----------------|-------------------------|
| 108 | — | 10 | 04 | — | 528,62 | Dolores - Mar del Plata |
| 109 | 2 | 68 | 70 | — | 816,71 | Dolores - Mar del Plata |
| 110 | 1 | 01 | 60 | 6.000 | 944,93 | Dolores - Mar del Plata |
| 111 | 1 | 62 | 62 | 5.000 | 425,25 | Dolores - Mar del Plata |
| 112 | 1 | 61 | 70 | — | 326,35 | Dolores - Mar del Plata |
| 113 | 1 | 85 | 40 | — | 323,06 | Dolores - Mar del Plata |
| 114 | — | 18 | 10 | 6.500 | 207,93 | Dolores - Mar del Plata |
| 115 | — | 52 | 13 | 5.000 | 598,72 | Dolores - Mar del Plata |
| 116 | — | 62 | 32 | 7.000 | 997,22 | Dolores - Mar del Plata |
| 117 | — | 13 | 56 | 3.000 | 121,80 | Dolores - Mar del Plata |
| Total | 10 | 36 | 20 | 2.500 | 5.290,59 | |

Septiembre

| | | | | | | |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|------------------|-------------------------|
| 118 | — | 63 | 26 | 1.000 | 189,78 | Dolores - Mar del Plata |
| 119 | 1 | 60 | 20 | — | 309,72 | Dolores - Mar del Plata |
| 120 | — | 23 | 99 | 9.300 | 492,55 | Dolores - Mar del Plata |
| 121 | — | 07 | 17 | 1.700 | 66,96 | Dolores - Mar del Plata |
| 122 | — | 01 | 74 | 8.200 | 16,32 | Dolores - Mar del Plata |
| 123 | — | 78 | 54 | 5.000 | 307,19 | Dolores - Mar del Plata |
| 124 | 1 | 36 | 98 | 1.400 | 1.070,10 | Dolores - Mar del Plata |
| 125 | 1 | 19 | 12 | 6.700 | 1.099,63 | Dolores - Mar del Plata |
| 126 | 1 | 02 | 60 | — | 401,27 | Dolores - Mar del Plata |
| 127 | — | 80 | 07 | 5.000 | 155,57 | Dolores - Mar del Plata |
| 128 | 1 | 54 | 40 | — | 1.386,71 | Dolores - Mar del Plata |
| 129 | — | — | — | — | 19.510,— | Dolores - Mar del Plata |
| 130 | — | 07 | 53 | 6.700 | 407,21 | Dolores - Mar del Plata |
| 131 | 1 | 12 | 71 | 8.000 | 8.839,80 | Dolores - Mar del Plata |
| 132 | 1 | 23 | 52 | 2.000 | 1.423,30 | Dolores - Mar del Plata |
| 133 | 2 | 26 | 49 | — | 931,69 | Palantelén - Asamblea |
| 134 | 1 | 21 | 25 | 4.000 | 507,07 | Palantelén - Asamblea |
| 135 | — | 79 | 93 | 5.000 | 315,91 | Palantelén - Asamblea |
| 136 | — | 56 | 02 | — | 235,20 | Palantelén - Asamblea |
| 137 | 1 | 19 | 52 | 9.000 | 499,86 | Palantelén - Asamblea |
| 138 | 1 | 81 | 15 | 5.000 | 695,68 | Palantelén - Asamblea |
| Total | 19 | 56 | 26 | 8.000 | 38.861,52 | |

Septiembre

| No de Orden | Hs. | As. | Cs. | Cm2 | Importe \$ | Camino |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|------------------|-----------------------|
| 139 | — | 16 | 35 | 3.400 | 195,18 | Palantelén - Asamblea |
| 140 | — | 27 | 33 | 4.350 | 228,35 | Palantelén - Asamblea |
| 141 | — | 44 | 43 | 4.900 | 506,94 | Palantelén - Asamblea |
| Total | 20 | 44 | 39 | 0.650 | 39.791,99 | |

Octubre

| | | | | | | |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|-----------------|-------------------------|
| 142 | — | 57 | 10 | — | 639,52 | Dolores - Mar del Plata |
| 143 | 5 | 12 | 64 | 6.100 | 1.305,77 | Dolores - Mar del Plata |
| 144 | 1 | 43 | 50 | — | 287,— | Catrilo - Mira Pampa |
| 145 | 1 | 75 | 21 | 2.000 | 276,48 | Catrilo - Mira Pampa |
| 146 | 8 | 04 | 27 | 4.400 | 1.898,40 | Catrilo - Mira Pampa |
| 147 | — | 12 | 20 | 1.600 | 668,84 | Gral. Alvear - Tapalqué |
| Total | 17 | 04 | 93 | 4.100 | 5.076,01 | |

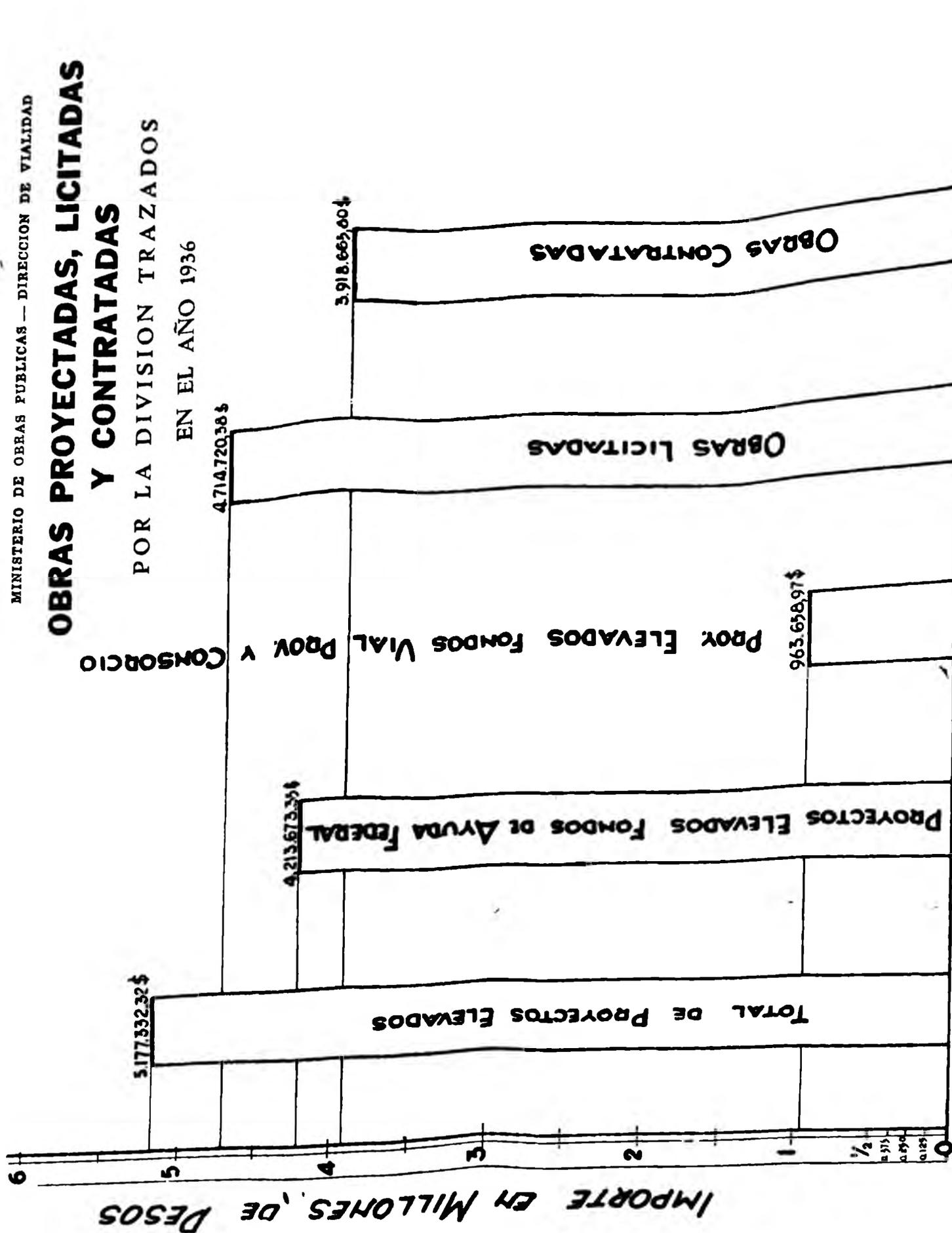
Noviembre

| | | | | | | |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|------------------|-------------------------|
| 148 | 1 | 38 | 78 | 4.300 | 557,94 | Dolores - Mar del Plata |
| 149 | 10 | 50 | 22 | — | 1.386,29 | Dolores - Mar del Plata |
| 150 | — | 17 | 52 | 1.400 | 201,12 | Dolores - Mar del Plata |
| 151 | — | 23 | 07 | 8.000 | 384,66 | Dolores - Mar del Plata |
| 152 | 1 | 80 | — | — | 7.692,05 | Dolores - Mar del Plata |
| 153 | 3 | 02 | 10 | 4.800 | 543,79 | Dolores - Mar del Plata |
| 154 | 4 | 28 | 23 | 2.500 | 770,92 | Dolores - Mar del Plata |
| 155 | — | 80 | — | — | 204,76 | Dolores - Mar del Plata |
| 156 | 3 | 75 | 64 | 3.515 | 504,10 | Dolores - Mar del Plata |
| 157 | 2 | 64 | 37 | 9.500 | 679,87 | Dolores - Mar del Plata |
| 158 | — | 42 | 21 | 7.000 | 106,64 | Dolores - Mar del Plata |
| 159 | — | 80 | — | — | 182,88 | Dolores - Mar del Plata |
| 160 | 3 | 33 | 77 | 9.500 | 3.705,47 | Dolores - Mar del Plata |
| 161 | — | 02 | 67 | 7.300 | 50,80 | Dolores - Mar del Plata |
| 162 | 13 | 54 | 80 | — | 4.390,36 | Azul - Shaw |
| 163 | 2 | 03 | 04 | — | 835,10 | Azul - Shaw |
| 164 | 1 | 49 | 75 | — | 516,48 | Junin - Lincoln |
| 165 | 2 | 21 | 85 | 7.000 | 592,49 | Sierra Chica - Miñana |
| 166 | 7 | 15 | 71 | — | 1.648,74 | Lobería - Las Nutrias |
| Total | 59 | 63 | 79 | 4.815 | 24.954,46 | |

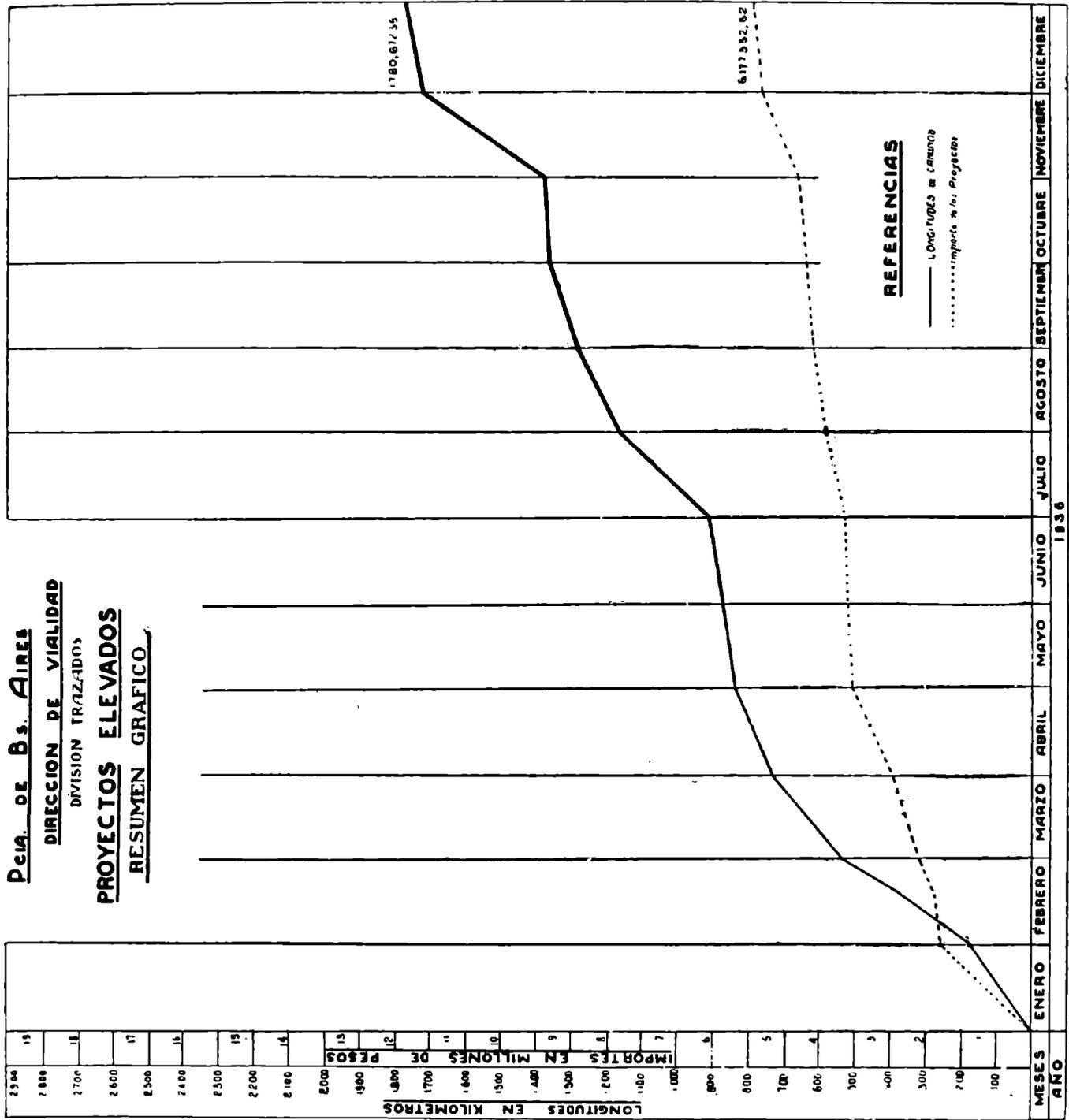
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

OBRAS PROYECTADAS, LICITADAS Y CONTRATADAS

POR LA DIVISION TRAZADOS EN EL AÑO 1936



PCA. DE B. S. AIRES
DIRECCION DE VIALIDAD
 DIVISION TRAZADOS
PROYECTOS ELEVADOS
RESUMEN GRAFICO



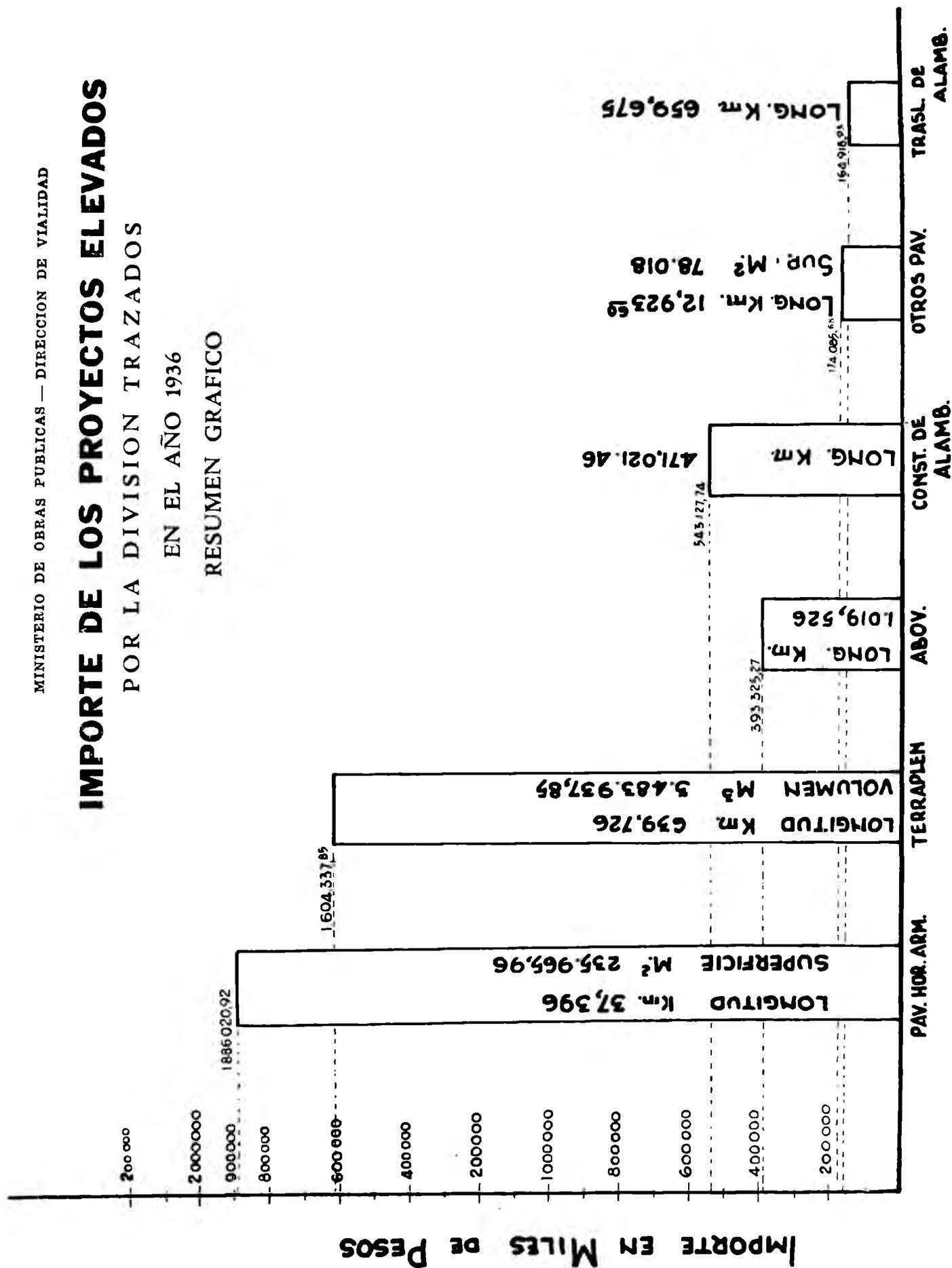
REFERENCIAS
 — LONGITUDES en Kilómetros
 Importes de los Proyectos

IMPORTE DE LOS PROYECTOS ELEVADOS

POR LA DIVISION TRAZADOS

EN EL AÑO 1936

RESUMEN GRAFICO

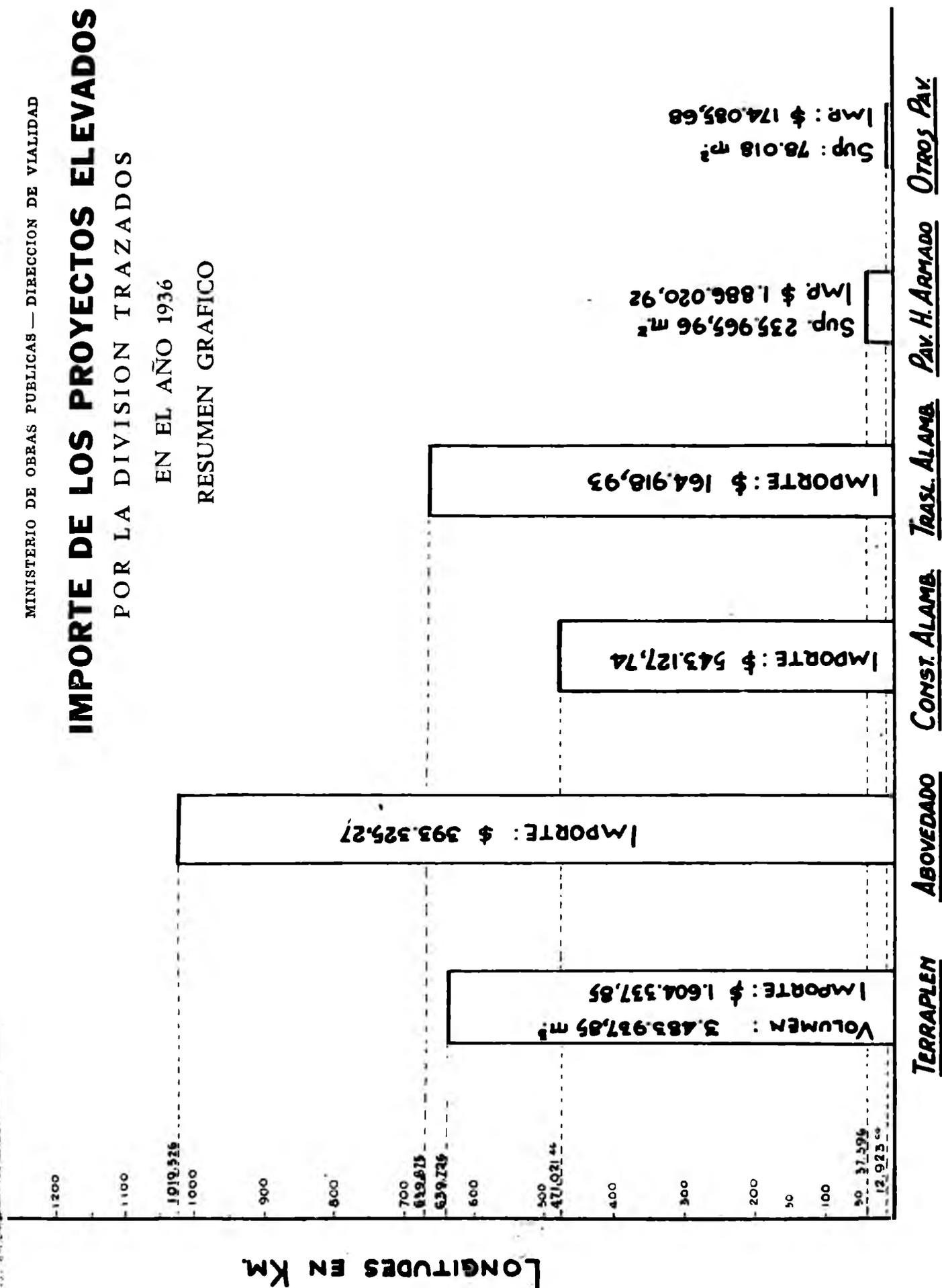


IMPORTE DE LOS PROYECTOS ELEVADOS

POR LA DIVISION TRAZADOS

EN EL AÑO 1936

RESUMEN GRAFICO

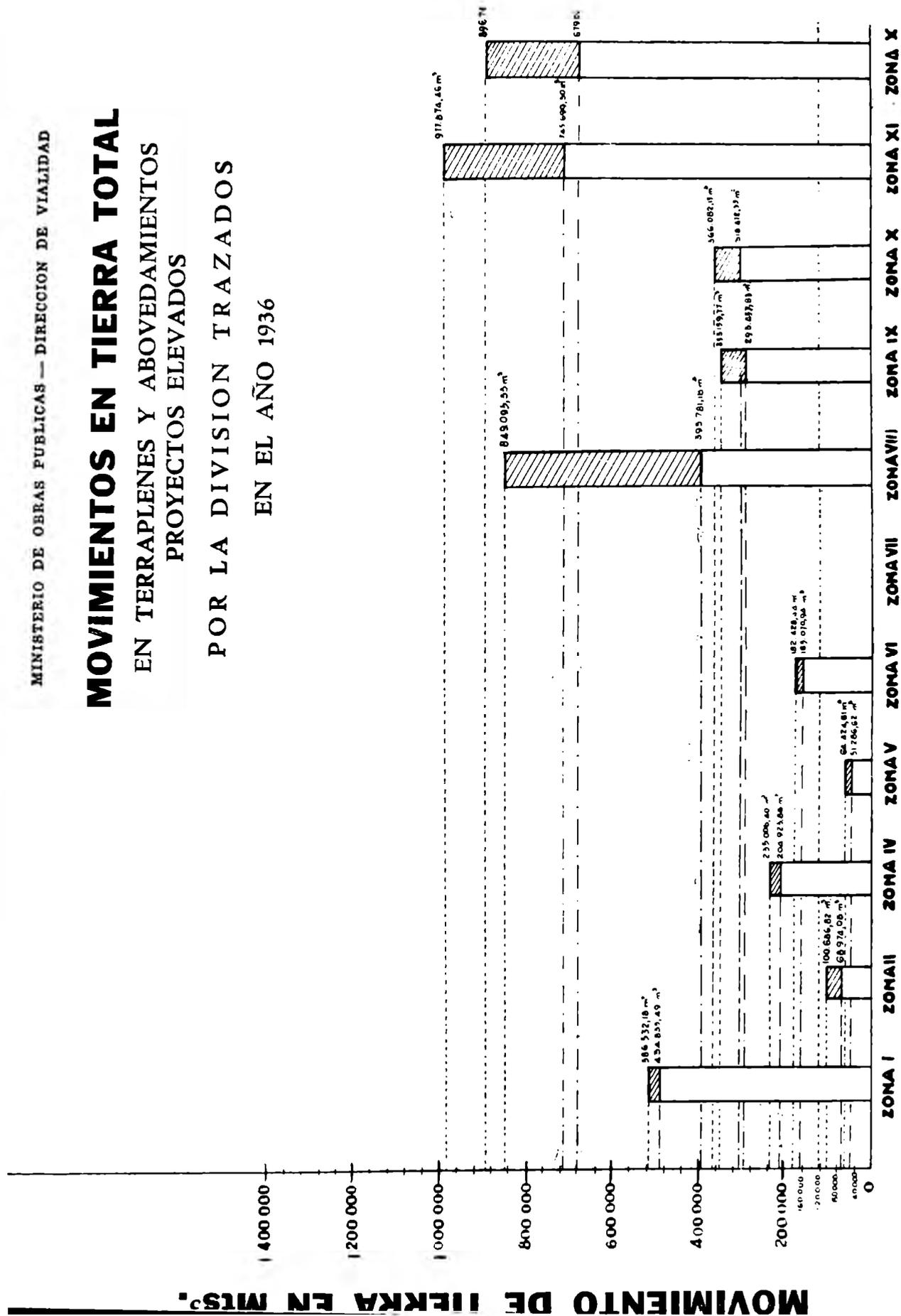


MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

MOVIMIENTOS EN TIERRA TOTAL EN TERRAPLENES Y ABOVEDAMIENTOS PROYECTOS ELEVADOS

POR LA DIVISION TRAZADOS

EN EL AÑO 1936



DIRECCION DE VIALIDAD

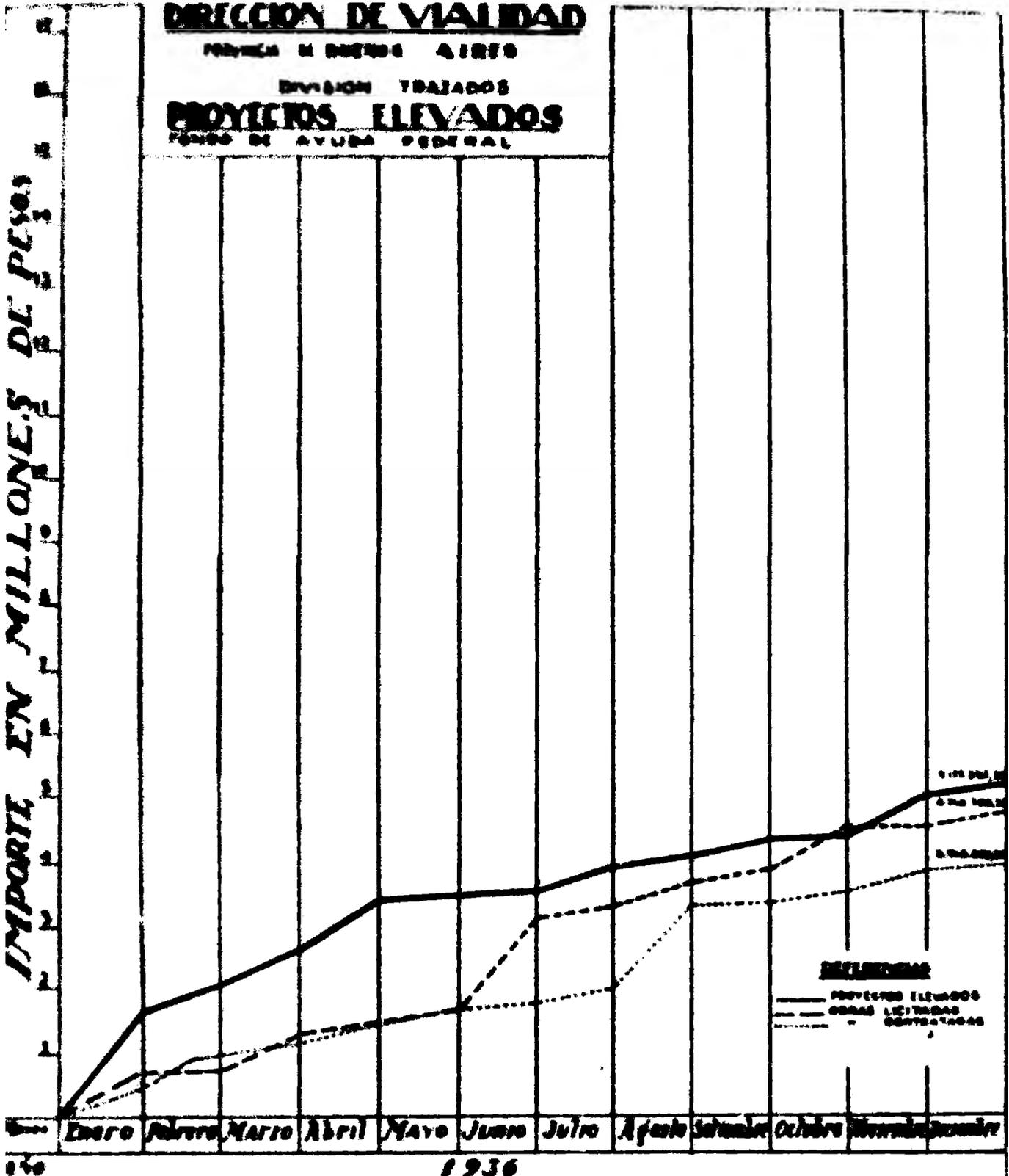
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DIVISION TRABAJOS

PROYECTOS ELEVADOS

FONDO DE AYUDA FEDERAL

IMPORTE EN MILLONES DE PESOS



Diciembre

| No de Orden | Hs. | As. | Cs. | Cm2 | Importe \$ | Camino |
|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|------------------|-------------------------------|
| 167 | — | 06 | 21 | 4.000 | 121,36 | Pilar - Moreno |
| 168 | — | 05 | 85 | 3.600 | 258,44 | Pilar - Moreno |
| 169 | — | 13 | 53 | 9.800 | 96,67 | Pilar - Moreno |
| 170 | — | 34 | 95 | 2.500 | 297,12 | Pilar - Moreno |
| 171 | 6 | 43 | 68 | 7.500 | 2.703,49 | Azul - Tapalqué |
| 172 | 4 | 98 | 85 | — | 2.095,16 | Azul - Tapalqué |
| 173 | — | 83 | 05 | — | 348,80 | Azul - Tapalqué |
| 174 | — | 18 | — | — | 1.684,80 | Moreno - Pilar a San Miguel |
| 175 | — | 14 | 10 | — | 117,91 | Moreno - Pilar a San Miguel |
| 176 | — | 39 | 17 | 5.300 | 327,62 | Moreno - Pilar a San Miguel |
| 177 | 11 | 45 | 78 | 2.100 | 2.726,23 | Monte - General Belgrano |
| 178 | — | 98 | 41 | 2.500 | 327,62 | Pehuajó - Gamen |
| 179 | — | 06 | 25 | — | 247,50 | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 180 | — | 02 | 07 | 3.600 | 82,12 | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 181 | — | 57 | 15 | 3.515 | 2.057,52 | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 182 | — | 71 | 70 | 6.985 | 2.581,45 | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 183 | — | 20 | 30 | 4.250 | 730,96 | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 184 | — | 32 | 86 | 1.500 | 1.183,02 | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 185 | 2 | 52 | 41 | 6.325 | 9.087,— | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 186 | — | 58 | 28 | 5.000 | 2.308,08 | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 187 | — | 21 | 87 | 0.800 | 866,09 | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 188 | — | 14 | 96 | 2.800 | 538,66 | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 189 | — | — | — | — | 1.022,77 | Necochea - La Dulce |
| 190 | — | 96 | 27 | — | 420,07 | Luján- Las Heras |
| 191 | — | 07 | 58 | 8.125 | 273,17 | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 192 | — | 23 | 22 | — | 167,18 | Av. Luro - Av. Cincuentenario |
| 193 | — | — | — | — | 1.200,— | Azul - Tapalqué |
| Total | 32 | 66 | 58 | 0.200 | 33.870,81 | |

SUMAS TOTALES

| Meses | Hs. | As. | Cs. | Cm2 | Importe |
|----------------------|------------|-----------|-----------|--------------|-------------------|
| Enero | 2 | 67 | 64 | 6.100 | 5.216,34 |
| Febrero | 8 | 90 | 78 | 8.173 | 3.133,57 |
| Marzo | 3 | 75 | — | 5.400 | 16.635,46 |
| Abril | 22 | 97 | 86 | 9.295 | 5.746,19 |
| Mayo | 26 | 50 | 48 | 1.700 | 18.260,06 |
| Junio | 41 | 26 | 31 | 1.530 | 11.963,44 |
| Julio | 84 | 47 | 95 | 6.722 | 54.231,16 |
| Agosto | 10 | 36 | 20 | 2.500 | 5.290,59 |
| Setiembre | 20 | 44 | 39 | 0.650 | 39.791,99 |
| Octubre | 17 | 04 | 93 | 4.100 | 5.076,01 |
| Noviembre | 59 | 63 | 79 | 4.815 | 24.954,46 |
| Diciembre | 32 | 66 | 58 | 0.200 | 33.870,81 |
| Totales | 330 | 71 | 96 | 1.185 | 224.170,08 |

DIVISION CONSTRUCCIONES

Año 1936

| CAMINO | Presupuesto Previsto \$ m/n | Porcentaje de % | Importe neto Contratado \$ m/n | Expediente |
|---|-----------------------------------|--------------------|--------------------------------------|-------------|
| Acceso a Estación Atucha F. C. C. A. Construcción de alambrados - Mercedes - Navarro. Longitud: 46.830 m. Mov. de tierra: 177.067,07 metros cúbicos | 6.853,25 | — 5,65 | 6.466,05 | M. 605/933 |
| Mercedes - Navarro. Construc. terrapl. aboved. y alambrado | 75.062,79 | — 0,2 | 74.912,67 | P. 1339/934 |
| Estación Verónica - Base Aeronaval - Camino de la Costa. Longitud: 15.945,80 m. Mov. tierra: 45.875,27 m3. conglomerado con riego: 95.674,80 m2. | 75.062,79 | — 0,20 | 74.912,67 | P. 1339/934 |
| Pehuajó - Curarú; Pehuajó - Sosa; Larramendi - Gnecco; Gnecco - Pehuajó; Pehuajó - Garmen y Garmen - Ancoñ | 403.470,91 | — 10,01 | 363.470,91 | C. 422/934 |
| Verónica - Base Aeronaval - Camino de la Costa | 93.187,03 | — 12,16 | 81.855,49 | P. 74/935 |
| Junín - Lincoln. Longitud: 64.600 m. Mov. tierra 145.571,640 m3. | 403.901,44 | — 10,01 | 363.470,91 | C. 422/934 |
| Junín - Lincoln. Mejoramiento | 73.105,72 | — 13, | 63.601,98 | P. 1362/934 |
| Pehuajó - Curarú y otros | 73.105,72 | — 13, | 63.601,98 | P. 1362/934 |
| Junín - Lincoln. Alcantarillado y obras compl. | 93.187,03 | — 12,16 | 81.855,54 | P. 74/935 |
| Mercedes - Navarro. Puente h. a 50 m. luz s/Arroyo Navarro y alcantarillado | 52.852,85 | — 7,79 | 48.735,61 | P. 1365/934 |
| Mercedes - Navarro. Puente h. a 50 m. luz s/Arroyo «Navarro» y alcantarillado | 135.064,40 | — 16,10 | 113.319,03 | P. 109/935 |
| Junín - Lincoln. Puente h. a. 10 m. luz y 6 alcant. 4,75 m. de luz total. Longitud: 6 kmts. | 135.064,40 | — 16,10 | 113.319,03 | P. 109/935 |
| Mercedes - San Andrés de Giles. Longitud: 22.200 m. Mov. tierra: 59.804,81 m3. Alambrados: 6.349,56 m1. | 15.560,04 | — 0,20 | 15.528,92 | P. 1222/934 |
| Mercedes - San Andrés de Giles | 36.272,97 | — 10,20 | 32.573,13 | P. 414/935 |
| Costa Sud. Alcantarillado. Longitud: 42.818 m. Mov. tierra: 1.879,88 m3. 46 alcantarillas: 47,25 ml. | 36.272,97 | — 10,20 | 32.573,13 | P. 414/935 |
| Costa Sud - Alcantarillado | 39.031,51 | — 15,70 | 32.903,56 | P. 431/935 |
| Costa Sud - Longitud: 42.818 m. Mov. tierra: 110.839,92 m3. Alambrados: 3.810,80 m. | 39.031,51 | — 15,70 | 32.903,56 | P. 431/935 |
| Costa Sud. Movimiento de tierra, alambrados y tranqueras | 54.560,97 | — 14,30 | 46.759,78 | P. 433/935 |
| La Plata - Melchor Romero. Longitud: 9.662 m. Carpeta: 73.000 m2. | 54.560,97 | — 14,30 | 46.759,78 | P. 433/935 |
| | 239.440,— | — 2,58 | 188.340,— | L. 1417/933 |

| | | | | |
|--|------------|---------|------------|-------------|
| La Plata - Melchor Romero | 239.440,— | — 2,58 | 188.340,— | L. 1417/933 |
| Pehuajó - Cararú. Alcantarillado | 25.370,10 | — | 25.370,10 | P. 405/935 |
| Saladillo - Las Flores. Longitud: 31.313 m. Mov. de tierra: 29.407 m ³ . terrapl. abovedamiento: 1.825 ml. | 92.605,72 | — 17,13 | 76.742,36 | P. 624/935 |
| Saladillo - Las Flores | 92.605,72 | — 17,13 | 76.742,36 | P. 624/935 |
| («Tortugas Country Club»). Acceso Est. Km. 40 F. C. C. A. arranca km. 46, camino general de Buenos Aires a Pilar | 120.250,— | — 0,10 | 120.129,75 | P. 805/935 |
| Acceso a Est. Km. 40 F. C. C. A. («Tortugas Country Club») arranca Km. 46 del camino general de Buenos Aires a Pilar | 120.250,— | — 0,10 | 120.129,75 | P. 805/935 |
| Baradero - San Pedro. Longitud: 12.800 m. Mov. tierra: 102.395,30 m ³ . Alambrado: 7.968 m. 16 alcantarillas: 23 ml. | 221.491,20 | — | 221.491,20 | P. 980/935 |
| Baradero - San Pedro. Const. terrapl. aboved. alcant. tranqueiras y obras de arte | 221.491,20 | — | 221.491,20 | P. 980/935 |
| Puente sobre el arroyo «Pérez», camino de cintura de La Plata ... | 16.294,76 | — 16,30 | 13.638,72 | P. 893/935 |
| Azul - Tapalqué y acceso a Estación Ariel. Longitud: 54.750 m. Mov. tierra: 476.339,36 m ³ . Alambrados: 109.500 metros | 333.582,71 | — 31,27 | 229.271,40 | P. 1096/935 |
| Azul - Tapalqué. Apertura y construcc. camino y acceso a Est. Ariel . | 333.582,71 | — 31,27 | 229.271,40 | P. 1096/935 |
| Necochea - La Dulce. Alcantarillado | 44.824,20 | — 14,80 | 38.190,22 | P. 1026/935 |
| Necochea - La Dulce. Longitud: 49.260 m. Mov. tierra: 163.126,05 m ³ . Alambrados: 2.555 m. | 79.355,45 | — 22,80 | 61.262,41 | P. 899/935 |
| Necochea - La Dulce | 79.355,45 | — 22,80 | 61.262,41 | P. 899/935 |
| Boulogne a Bancalari - Obras básicas | 56.738,12 | — 18,97 | 45.974,90 | P. 1406/935 |
| Moreno - Pilar; Marcos Paz - Rodríguez; Marcos Paz - Villars y Las Heras - Cañuelas | 78.432,54 | — 30,10 | 54.824,35 | P. 1574/935 |
| Moreno - Pilar; Marcos Paz - Rodríguez y otros | 78.432,54 | — 30,10 | 54.824,35 | P. 1574/935 |
| Camino «Centenario» o «Touring Club» de La Plata a Gutiérrez ... | 930.241,30 | — 13,77 | 802.147,80 | F. 116/935 |
| Pavimentación | 470.034,10 | — 0,14 | 469.376,06 | P. 1167/935 |
| Berisso - Los Talas - La Balandra. Hormigón: 15.633 m ² . 2 Puentes 25 m. luz y 4 alcantarillas: 20 m. luz | 470.034,10 | — 0,14 | 469.376,06 | P. 1167/935 |
| Berisso - Los Talas - La Balandra | 380.271,19 | — 15, | 323.230,51 | P. 1398/935 |
| Cintura de la La Plata (segundo tramo). Longitud: 7.193 m. Hormigón: 45.449 m ² . Mov. tierra: 36.189,12 m ³ . 50 alcantarillas de 0,60 m. 0,30 m. luz. | 380.271,19 | — 15, | 323.230,51 | P. 1398/935 |
| Cintura - II Tramo - La Plata | 404.211,21 | — 15,35 | 342.164,83 | P. 1337/933 |
| Moreno - San Miguel. (Mejoramiento y Pavimento) | 102.929,38 | — 6,10 | 96.650,69 | P. 1735/935 |
| Puan, Cantera Fiscal. (Macadam con riego bituminoso) | 32.456,04 | — | 30.476,22 | — |
| Ampliación | 216.376,89 | — 7,11 | 200.992,50 | P. 1822/935 |
| Libertad - Pontevedra. Obras básicas y Pavimentación | 199.334,62 | — 14, | 171.427,78 | P. 1823/935 |
| Azul - Tapalqué. (Obras de arte) | 16.943,— | — 15, | 14.401,55 | P. 1856/935 |
| Capital Federal - Moreno. (Mejoramiento) | 76.691,57 | — 10,25 | 68.830,69 | P. 1407/935 |
| Cañuelas a San Vicente. Movimiento de tierra | | | | |

| CAMINO | | Presupuesto Previsto \$ m/n | Porcentaje de % | Importe neto Contratado \$ m/n | Expediente |
|---|--------------|-----------------------------------|--------------------|--------------------------------------|------------|
| Teniente Coronel Miñana a Km. 294, F. C. P. B. A..... | | | | | |
| Cañuelas a San Vicente. Alcantarillado..... | 75.882,35 | — 30, | 53.117,65 | P. 1812/935 | |
| Navarro - Empalme Lobos..... | 58.322,01 | — 12,12 | 51.253,39 | P. 1397/935 | |
| De cintura - III Tramo - La Plata..... | 66.524,36 | — 16,10 | 55.813,94 | P. 1768/935 | |
| Las Heras - Cañuelas - Marcos Paz - Villars; Marcos - Rodríguez y Moreno - Pilar (alcantarillado) y puente sobre el Arroyo «Las Catonas» | 405.677,65 | — 10,1 | 364.704,21 | P. 2111/935 | |
| Bahía Blanca - Chasicó. (Mejoramiento) | 64.321,94 | — 14,10 | 55.252,55 | P. 1769/935 | |
| Las Flores - Saladillo. (Mejoramiento) | 79.954,75 | * 7,30 | 74.118,05 | P. 1957/935 | |
| Bahía Blanca - Chasicó. (Alcantarillado) | 178.418,51 | — 22,23 | 138.756,08 | P. 2160/935 | |
| Estomba - Tornquist. (Mejoramiento) | 40.889,03 | — 2,16 | 40.005,82 | P. 52/936 | |
| Luján - Mercedes. Pavimento de hormigón armado de 6 m. de ancho. Longitud: 27.688 km. Mov. tierra: 65.000 m ³ . Hormigón: 167.328 metros cuadrados..... | 64.007,88 | — 1,50 | 64.968,— | V. 68/936 | |
| Teniente Coronel Miñana - Km. 294. Construcción de 2 puentes y 29 alcantarillas..... | 1.408.705,20 | — 13,50 | 1.218.530,— | V. 81/936 | |
| Bahía Blanca - Corti. (Mejoramiento) | 123.549,76 | — 18,10 | 101.187,25 | V. 85/936 | |
| General Belgrano a Bonnement. Obras básicas..... | 43.573,68 | — 17,15 | 36.070,97 | V. 106/936 | |
| Estomba - Tornquist. Obras de arte. Construcción de 3 puentes y 13 alcantarillas..... | 27.564,94 | — 10,25 | 24.739,53 | V. 84/936 | |
| Pasman a Louge. Movimiento de tierra. Longitud: 46.550 kms. Abovedamiento: 24.500 m. Traslado de alambrados: 48.262 m. Etc. Pasman a Louge. Puentes y alcantarillado..... | 66.211,56 | — 10,11 | 59.517,57 | V. 179/936 | |
| Bahía Blanca a Chasicó. Traslado de alambrados..... | 97.714,72 | — 16,20 | 81.305,46 | V. 218/936 | |
| Dolores - Mar del Plata. (Cuarto tramo). Pavimentación..... | 81.994,59 | — 11,22 | 72.794,80 | V. 450/936 | |
| Dolores - Mar del Plata. IV tramo. Pavimentación..... | 21.717,— | — 31,51 | 14.873,97 | V. 576/936 | |
| Dolores - Mar del Plata. (Tercer tramo). Pavimentación..... | 2.999.701,75 | — 16,08 | 2.542.247,23 | P. 484/935 | |
| Dolores - Mar del Plata. (Segundo tramo). Pavimentación..... | 2.999.701,75 | — 16,08 | 2.542.247,23 | P. 484/935 | |
| Dolores - Mar del Plata. III tramo. Pavimentación..... | 3.031.227,84 | — 17,40 | 2.503.794,24 | P. 649/935 | |
| Dolores - Mar del Plata. (Segundo tramo). Pavimentación..... | 3.031.227,84 | — 17,40 | 2.503.794,24 | P. 649/935 | |
| Dolores - Mar del Plata. II tramo. Pavimentación..... | 3.340.528,99 | — 14,80 | 2.846.130,70 | P. 1027/935 | |
| Dolores - Mar del Plata. (Primer tramo). Pavimentación..... | 3.340.528,99 | — 14,80 | 2.846.130,70 | P. 1027/935 | |
| Dolores - Mar del Plata. I tramo. Pavimentación..... | 3.530.023,48 | — 16,15 | 2.959.924,69 | P. 1076/935 | |
| Dolores - Mar del Plata. I tramo. Pavimentación..... | 3.530.023,48 | — 16,15 | 2.959.924,69 | P. 1076/935 | |
| Total: 31.240.328,77 | | | | | |

**DIVISION PUENTES
RESUMEN GENERAL**

MATERIALES EMPLEADOS EN EL AÑO 1936

| | | |
|------------------|-----------------|---|
| Cemento | 2.642 toneladas | |
| Pedregullo | 12.326 | » |
| Arena | 5.267 | » |
| Hierro | 703 | » |

Jornales.

| | | |
|------------------|-----------------|---|
| Oficiales | 20.896 jornales | |
| Medio ofic. | 2.407 | » |
| Peones | 45.483 | » |

Obras - luces.

| | | |
|-------------------|-----------------|---|
| Iniciadas | 1.474,65 metros | |
| Terminadas | 934,40 | » |
| Proyectadas | 3.131,68 | » |

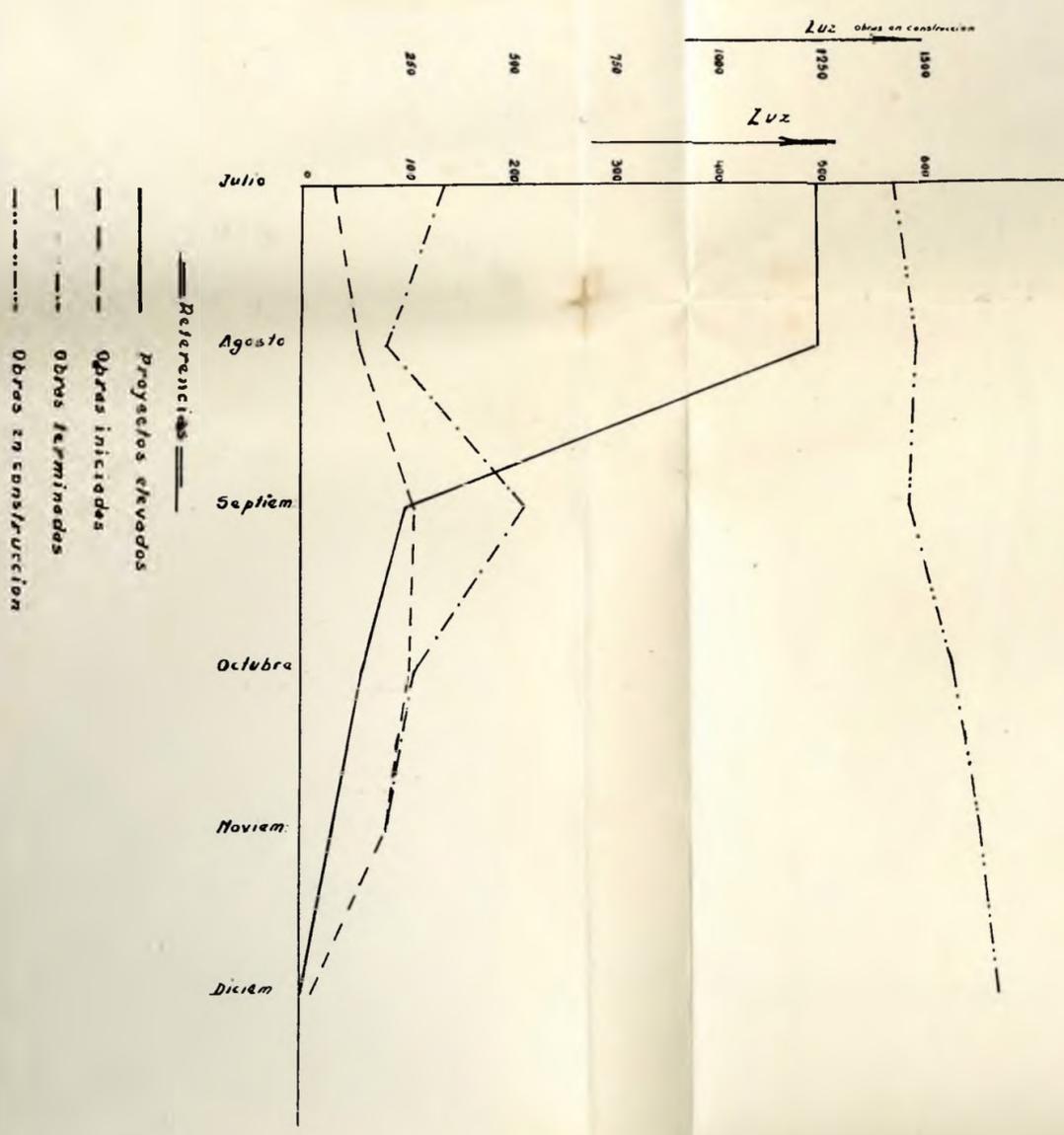
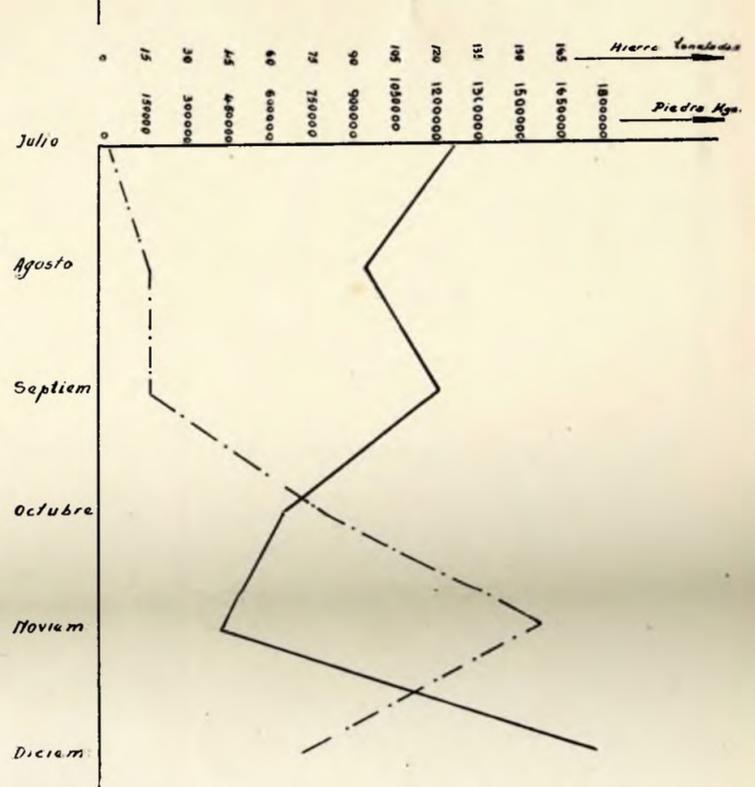
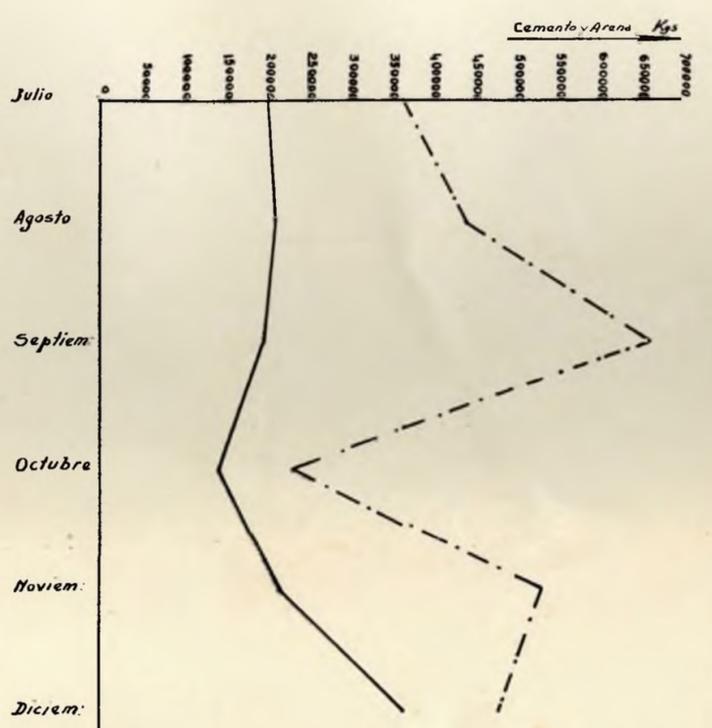
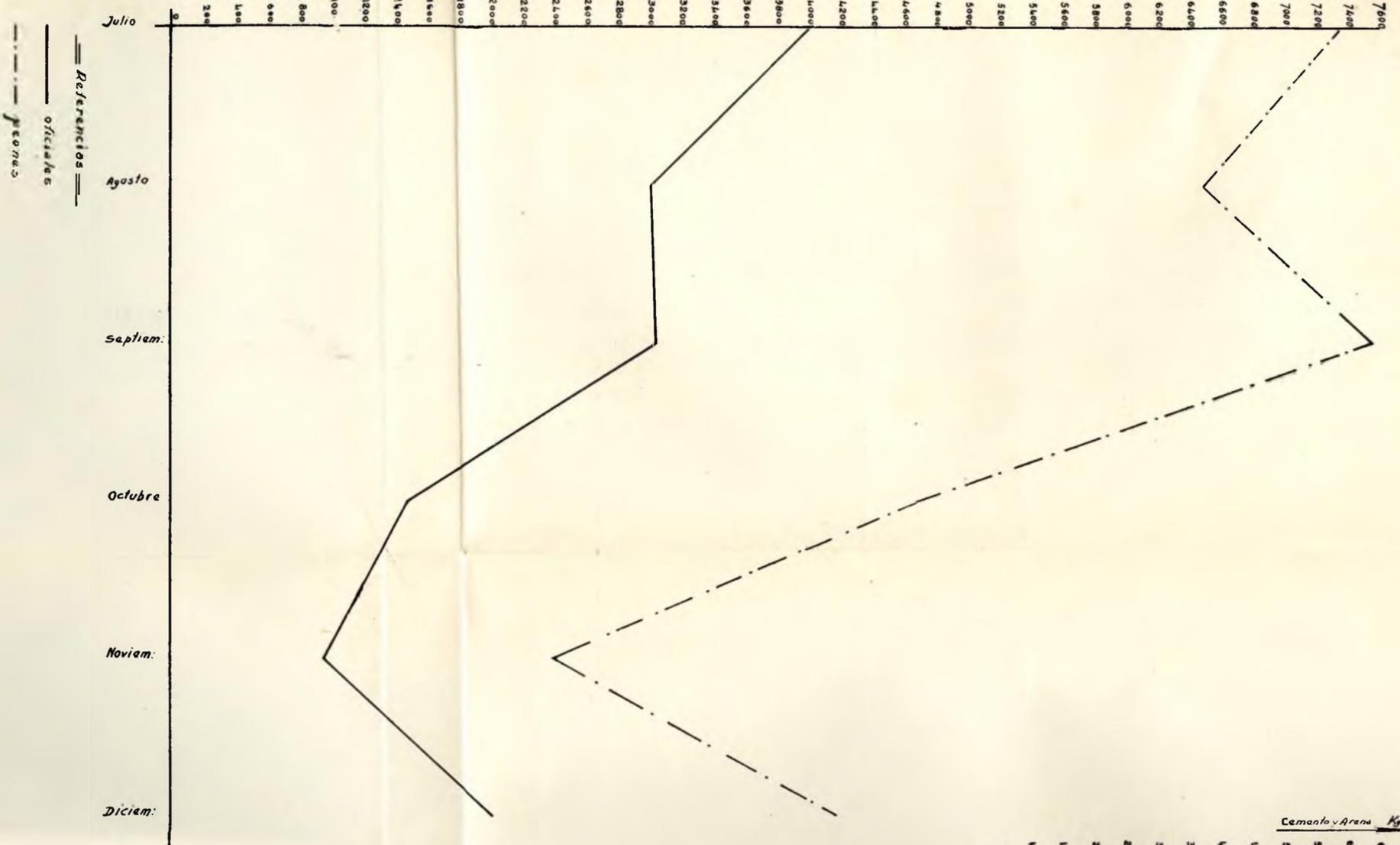
OBRAS

| MES | Iniciadas | | Terminadas | | En construc. | |
|------------------|-----------|--------|------------|--------|--------------|----------|
| | No | Luz | No | Luz | No | Luz |
| Julio | 1 | 30,00 | 3 | 136,60 | 16 | 1.433,85 |
| Agosto | 2 | 57,00 | 3 | 80,00 | 18 | 1.490,85 |
| Septiembre | 6 | 110,00 | 5 | 216,00 | 17 | 1.473,85 |
| Octubre | 3 | 105,00 | 2 | 110,00 | 20 | 1.581,85 |
| Noviembre | 3 | 83,80 | 3 | 83,00 | 24 | 1.648,85 |
| Diciembre | 1 | 10,00 | 1 | 12,00 | 26 | 1.699,14 |

| MES | Licitaciones | | | Certificados elevados | | Proyectos elevados | | |
|------------------|--------------|--------------------|-----------------|-----------------------|-----------|--------------------|--------|------------------------|
| | No | Propo- siciones | Declina- das | No | Importe | No | Luz | Presupuesto oficial |
| Julio | 9 | 27 | 3 | 10 | 75.155,24 | 7 | 499,11 | 513.135,22 |
| Agosto | 12 | 20 | 5 | 7 | 45.861,94 | 10 | 500,17 | 575.821,47 |
| Septiembre | 8 | 21 | 1 | 9 | 47.229,84 | 3 | 100,54 | 90.760,30 |
| Octubre | 6 | 10 | 1 | 6 | 37.891,67 | 4 | 62,37 | 68.005,38 |
| Noviembre | 7 | 9 | 2 | 4 | 31.918,04 | 1 | 30,80 | 80.192,10 |
| Diciembre | 4 | 2 | 2 | 10 | 85.177,70 | | | |

OBRAS DE ARTE EN CONSTRUCCION DESDE JULIO A DICIEMBRE DE 1936

| Obras | Camino | Vía de agua | Luz | Presupuesto Adjudicac. | Contratista | Replanteo | Terminación | Costo Total |
|---------------------------------|---------------------------|---------------------|----------|------------------------|---------------------|--------------|-------------|-------------|
| Puente oblicuo de H. A. | Chacabuco-Bragado | Río Salado | 60,00 | 77.063,83 | Suero y Donatti | 19-10-1936 | | 89.962,35 |
| Puente oblicuo de H. A. | Cabildo-Chel. Pringles | Río Sauce Grande | 15,00 | 42.885,11 | Guillermo Buzón | 12-12-1935 | 15 - 9-1936 | 53.630,64 |
| Puente de H. A. | San Nicolás-Ramallo | Arroyo Ramallo | 51,60 | 96.499,98 | José Sommariva | 21 - 9-1936 | | |
| Puente de H. A. | Descaizi-I. Rico | Arroyo Indio Rico | 30,00 | 24.655,35 | Benjamín González | 2 - 7-1936 | | |
| Puente de H. A. | Azul-Crotto | Arroyo Tapalqué | 45,00 | 39.991,53 | Ferloni y Montes | 4 - 8-1936 | | |
| Puente de H. A. | Del Valle-Gral. Alvear | Arroyo Vallimanca | 78,50 | 54.765,61 | Suero y Donatti | 28 - 1-1936 | | |
| Obras básicas | Pila-Lezama | Río Salado | 282,30 | 328.167,04 | Guillermo Buzón | 1 - 4-1936 | | |
| Obras básicas | Baradero-Río Tala | Río Tala V. y Nuevo | 350,70 | 335.118,68 | Grüen y Bilfing. | 11 - 2-1936 | | |
| Puente y alcantarillas H. A. | Saladillo-Las Flores | Canal 16 | 75,00 | 100.264,27 | David Quayat | 4 - 4-1936 | | |
| Puente de H. A. | Tapalqué-San Bernardo | Arroyo Tapalqué | 45,00 | 27.399,80 | Ferloni y Montes | 9 - 3-1936 | | |
| Puente de H. A. | La Plata-Ringuet | Arroyo El Gato | 17,00 | 12.563,48 | Alberto Chiesa | 10 - 6-1936 | 9 - 8-1936 | 17.553,40 |
| Puente de H. A. | Luján-S. A. de Areco | Cañada La Cruz | 30,00 | 21.107,56 | Terreri Hnos. | 6-10-1936 | | |
| Alcantarillas de H. A. | Olavarría-Pringles | | 23,00 | 37.652,19 | C. D'Angelo | 17 - 6-1936 | 15-11-1936 | |
| Puente de H. A. | Castelli-Pila | Arroyo Camarones | 93,60 | 94.277,73 | Suero y Donatti | 26-10-1935 | 4-10-1936 | 94.419,36 |
| Puente de H. A. | Cañuelas-Villars | Arroyo Morales | 10,00 | 13.474,59 | Bacaicoa y Boado | 8-11-1936 | | |
| Alcantarillas de H. A. | Rojas-La Trinidad | Cañada El Chajá | 12,00 | 15.289,06 | José M. García | 31 - 8-1936 | | |
| Alcantarillas de H. A. | Muñoz-Rocha | | 30,00 | 37.072,69 | C. G. Gerstrom | 27-11-1936 | | |
| Puente y alcantarillas H. A. | C. de Areco-R. Nación. | Arroyo El Pescado | 16,50 | 25.026,81 | Coop. La Edil. Lda. | 5 - 9-1936 | | |
| Puente y alcantarillas H. A. | Magdalena-Punta Indio | Arroyo Juan Blanco | 32,00 | 32.936,13 | Antonio Scian | 26 - 5-1936 | | |
| Puente de H. A. | Capital Federal-Moreno | Río Las Conchas | 52,00 | 72.989,38 | José M. García | 16 - 9-1936 | | |
| Puente de H. A. | Chascomús-Pila | Río Salado | 150,00 | 171.157,96 | E. J. Pasman | 7-11-1935 | 3-11-1936 | 179.556,47 |
| Puente y alcantarillas H. A. | Cucullú-Luján-Giles | Arroyo La Cruz | 18,00 | 21.984,39 | J. P. Tillous | 28-10-1936 | | |
| Puente de H. A. | Franklin-Tuyuti | Arroyo Moyano | 10,00 | 13.132,18 | Terreri Hnos. | 28 - 4-1936 | | |
| Puente y alcantarillas H. A. | Saladillo-Gral. Alvear | Canal 16 | 98,50 | 59.996,58 | Palad. y Marietti | 17-10-1936 | 30 - 7-1936 | 59.996,61 |
| Puente de H. A. | S. A. de Areco-Heavy | Arroyo Chañaritos | 15,00 | 25.629,64 | C. D'Angelo | 2-11-1936 | | |
| Alcantarillas de H. A. | Colón-Arenales | Cañada Rojas | 6,75 | 12.930,18 | L. Zarán | 13 - 4-1936 | 19-11-1936 | |
| Alcantarillas de H. A. | Bolívar-Espigas | Arroyo Vallimanca | 20,00 | 18.614,39 | Suero y Donatti | 13 - 11-1936 | | |
| Puente de H. A. | Gardey-La Pastora | Arroyo Chap. Chico | 18,00 | 19.835,10 | V. Yancarlo | 26-11-1936 | | |
| Puente de H. A. | D. Fisc.-La Plata-Berisso | Canal Este | 10,00 | 39.850,47 | Eugenio Di Renzo | 10-12-1936 | | |
| Puente de H. A. | Pergamino-M. Ugarte | A. Las Mercieles | 30,00 | 25.275,44 | C. La Edilicia | 4-12-1936 | | |
| Puente de H. A. | Pigüé-Goyena | Arroyo Pigüé | 10,00 | 10.037,17 | Jacinto Sandi | 14 - 1-1936 | 10 - 9-1936 | |
| Puente de H. A. y alcantar. | Mercedes-S. A. de Giles | Río Luján | 95,75 | 76.421,44 | Eugenio Di Renzo | 29-11-1935 | 9 - 9-1936 | |
| Puente de H. A. | Pergamino-M. Ugarte | Arroyo Pergamino | 24,00 | 39.503,50 | C. La Edilicia L. | | | |
| | | | 1.857,20 | 2.023.569,26 | | | | |



PROYECTOS ELEVADOS

| Tipo de Obra | Camino | Vía de agua | Lnz total Mts. | Presupuesto oficial | Fecha de licitación | Adjudicatario | Replanteo |
|-------------------------------|--------------------------|--|-------------------|------------------------|------------------------|---------------|-----------|
| JULIO | | | | | | | |
| Puentes y alcantarillas H. A. | Lobos-Roque Pérez | Arroyo Las Garzas | 330,95 | 295.505,29 | 28-12-1936 | — | — |
| Puente oblicuo de H. A. | Calle S. Martin (Azul) | Arroyo Azul | 15,68 | 40.532,59 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Pringles-Bahia Blanca | Arroyo Las Mostazas | 15,68 | 25.977,15 | — | — | — |
| Puente de H. A. | San Cayetano-Orense | Arroyo Zanión o Seco | 30,00 | 30.108,80 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Dorrego-Monte Hermoso | Río Sauce Grande | 45,00 | 60.785,53 | — | — | — |
| Puente oblicuo de H. A. | Calle Alsina (B. Blanca) | Arroyo Napostá | 24,00 | 22.401,38 | — | — | — |
| Puentes y alcantarillas H. A. | C. Pringles-I. Rico-B.B. | Arroyo Pillahuincó | 37,80 | 34.874,48 | — | — | — |
| AGOSTO | | | 499,11 | 523.135,22 | — | — | — |
| SEPTIEMBRE | | | | | | | |
| Puente de H. A. | San Cayetano-G. Chaves | Arroyo Paso del Vigilante y Menditegui | 22,68 | 26.967,04 | — | — | — |
| Puentes y alcantarillas H. A. | Ramallo-Gdor. Castro | A. Las Herm.-L. Cvos. | 85,00 | 104.941,65 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Chacabuco-Irala | Río Salado | 62,00 | 74.653,76 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Balcarce-Mechongué | Arroyo San Pedro | 15,68 | 17.320,47 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Balcarce-Tandil | Arroyo El Invierno | 15,88 | 18.348,32 | — | — | — |
| Puentes y alcantarillas H. A. | Merc.-Las Her.-Cañ.-Luj | | 29,78 | 25.578,20 | — | — | — |
| Alcantarillas de H. A. | S. Nic.-Arr.-M. Ug.-BA. | Río Salado | 64,25 | 83.675,11 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Chivilcoy-25 de Mayo | A. Langueyú y Pant | 94,20 | 105.984,80 | — | — | — |
| Puentes y alcantarillas H. A. | Rauch-Ayacucho | Arroyo Claromecó | 48,18 | 64.863,90 | — | — | — |
| Puente de H. A. | S. F. Bellocq-Claromecó | | 62,72 | 53.688,13 | — | — | — |
| SEPTIEMBRE | | | 500,17 | 575.821,47 | — | — | — |
| OCTUBRE | | | | | | | |
| Puente oblicuo de H. A. | Olavarría-Santa Luisa | Arroyo Tapalqué | 47,04 | 36.246,09 | — | — | — |
| Alcantarillas de H. A. | Campana-E. de la Cruz | Canada Romero | 15,00 | 15.132,32 | — | — | — |
| Alcantarillas de H. A. | Tres Arroyos-C. Pring. | | 38,50 | 39.381,89 | — | — | — |
| OCTUBRE | | | 100,54 | 90.760,30 | — | — | — |
| NOVIEMBRE | | | | | | | |
| Puente de metal corrugado .. | Lobos-R. Pérez-25 Mayo | Arroyo Salgado | 6,80 | 7.665,00 | — | — | — |
| Alcantarillas de H. A. | Tornquist-Chasicó | | 27,45 | 26.025,55 | — | — | — |
| Puente de metal ondulado .. | Tandil-Ayacucho-Rauch | Arroyo Langueyú | 8,12 | 19.432,89 | — | — | — |
| Puente de H. A. | G. Belgrano-B. Munic. | Brazo del Río Salado | 20,00 | 14.881,94 | — | — | — |
| NOVIEMBRE | | | 62,37 | 68.005,38 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Gaona-Moreno-S. Miguel | Río Las Conchas | 30,80 | 80.192,10 | — | — | — |

PROYECTOS ELEVADOS

| Tipo de Obra | Camino | Via de agua | Loz total Mts. | Presupuesto oficial | Fecha de licitación | Adjudicatario | Replanteo |
|-------------------------------|--------------------------|--|-------------------|------------------------|------------------------|---------------|-----------|
| JULIO | | | | | | | |
| Puentes y alcantarillas H. A. | Lobos-Roque Pérez | Arroyo Las Garzas | 330,95 | 295.505,29 | 28-12-1936 | — | — |
| Puente oblicuo de H. A. | Calle S. Martín (Azul) | Arroyo Azul | 15,68 | 40.532,59 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Pringles-Bahía Blanca | Arroyo Las Mostazas | 15,68 | 25.977,15 | — | — | — |
| Puente de H. A. | San Cayetano-Orense | Arroyo Zanjón o Seco | 30,00 | 30.108,80 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Dorrego-Monte Hermoso | Río Sauce Grande | 45,00 | 60.785,53 | — | — | — |
| Puente oblicuo de H. A. | Calle Alsina (B. Blanca) | Arroyo Napostá | 24,00 | 22.401,38 | — | — | — |
| Puentes y alcantarillas H. A. | C. Pringles-I, Rico-B.B. | Arroyo Pillahuincó | 37,80 | 34.874,48 | — | — | — |
| AGOSTO | | | 499,11 | 523.135,22 | — | — | — |
| SEPTIEMBRE | | | | | | | |
| Puente de H. A. | San Cayetano-G. Chaves | Arroyo Paso del Vigilante y Menditegui | 22,68 | 26.967,04 | — | — | — |
| Puentes y alcantarillas H. A. | Ramallo-Gdor. Castro | A. Las Herrn.-L. Cvos. | 85,00 | 104.941,65 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Chacabuco-Irala | Río Salado | 62,00 | 74.653,76 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Balcarce-Mechongué | Arroyo San Pedro | 15,68 | 17.320,47 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Balcarce-Tandil | Arroyo El Invierno | 15,88 | 18.348,32 | — | — | — |
| Puentes y alcantarillas H. A. | Merc.-Las Her.-Cañ.-Luj | | 29,78 | 25.578,20 | — | — | — |
| Alcantarillas de H. A. | S. Nic.-Arr.-M. Ug.-BA. | Río Salado | 64,25 | 83.675,11 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Chivilcoy-25 de Mayo | A. Langueyú y Pant | 94,20 | 105.984,80 | — | — | — |
| Puentes y alcantarillas H. A. | Rauch-Ayacucho | Arroyo Claromecó | 48,18 | 64.863,90 | — | — | — |
| Puente de H. A. | S. F. Bellocq-Claromecó | | 62,72 | 53.688,13 | — | — | — |
| SEPTIEMBRE | | | 500,17 | 575.821,47 | — | — | — |
| OCTUBRE | | | | | | | |
| Puente oblicuo de H. A. | Olavarría-Santa Luisa | Arroyo Tapalqué | 47,04 | 36.246,09 | — | — | — |
| Alcantarillas de H. A. | Campana-E. de la Cruz | Cañada Romero | 15,00 | 15.132,32 | — | — | — |
| Alcantarillas de H. A. | Tres Arroyos-C. Pring. | | 38,50 | 39.381,89 | — | — | — |
| OCTUBRE | | | 100,54 | 90.760,30 | — | — | — |
| NOVIEMBRE | | | | | | | |
| Puente de metal corrugado .. | Lobos-R. Pérez-25 Mayo | Arroyo Salgado | 6,80 | 7.665,00 | — | — | — |
| Alcantarillas de H. A. | Tornquist-Chasicó | | 27,45 | 26.025,55 | — | — | — |
| Puente de metal ondulado .. | Tandil-Ayacucho-Rauch | Arroyo Langueyú | 8,12 | 19.432,89 | — | — | — |
| Puente de H. A. | G. Belgrano-B. Munic. | Brazo del Río Salado | 20,00 | 14.881,94 | — | — | — |
| NOVIEMBRE | | | 62,37 | 68.005,38 | — | — | — |
| Puente de H. A. | Gaona-Moreno-S. Miguel | Río Las Conchas | 30,80 | 80.192,10 | — | — | — |

DIVISION MATERIALES

Ensayo efectuado en el camino costanero sur. Riego superficial con material bituminoso

A fin de mejorar y conservar la superficie de rodamiento del camino costanero, se ha conceptualado conveniente efectuar un riego superficial de la calzada con material bituminoso adecuado para tal efecto.

La finalidad primordial del riego bituminoso es fijar las partículas sueltas del camino, que cortará la formación de las ondulaciones que actualmente se producen en forma intensa, causando graves perjuicios a la conservación de la obra como asimismo a los vehículos.

Al mismo tiempo se evitará la producción del polvo, otro inconveniente para el tráfico rápido e intenso del camino.

La experiencia efectuada y que actualmente se prosigue tiene como finalidad, determinar la cantidad y calidad del producto bituminoso y procedimiento constructivo más conveniente para efectuar la obra en cuestión.

Todos los trabajos fueron ejecutados por administración, mediante la instalación de una cuadrilla compuesta de un capataz y seis peones, y personal de inspección de la zona III. Con anterioridad al riego se prepara convenientemente la superficie de rodamiento mediante una motoniveladora y se hace el acopio en las banquetas del agregado mineral (conchilla) del riego.

La experiencia realizada consiste en la ejecución de riegos con diversos productos, en tramos completos, de manera tal que pueda determinarse en forma inequívoca el producto más conveniente que se empleará en gran escala para la totalidad del camino. Hasta la fecha se ejecutaron dos tramos completos, que se indican en el plano adjunto.

Más adelante se repetirán los riegos en otros dos tramos.

Cada tramo comprende la aplicación de productos bituminosos de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales, de la Shell Mex Argentina y de la comulsión asfáltica de rotura lenta «Viabit».

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO DOLORES - MAR DEL PLATA — OBRAS N° 172, 180, 206, 207



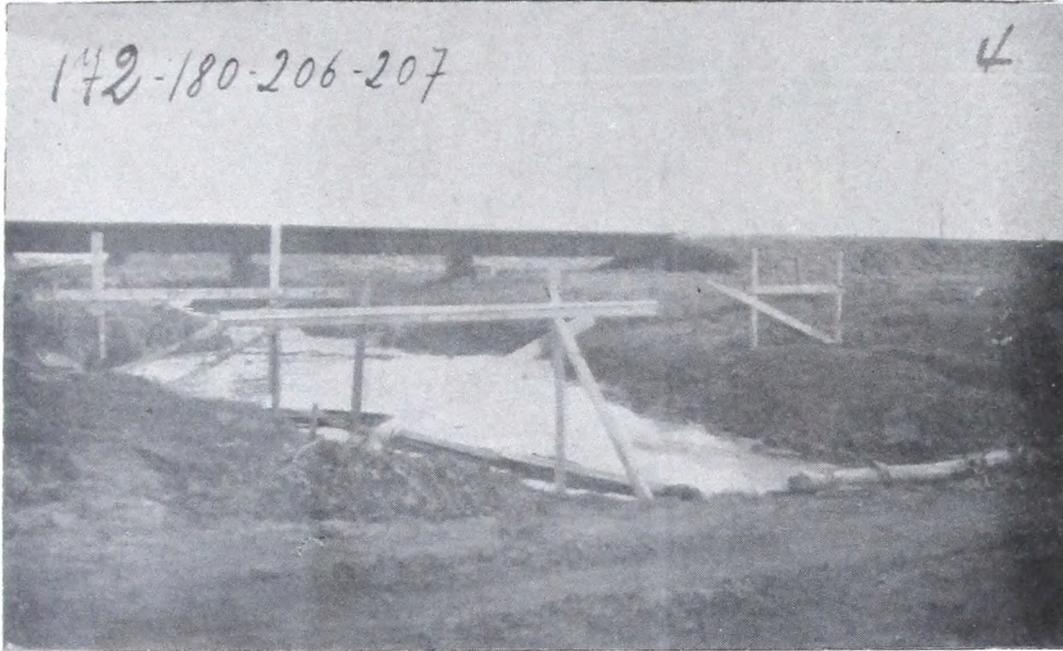
Vista de los «Pata de Cabras», niveladora y elevadora en ejecución, en terraplén.



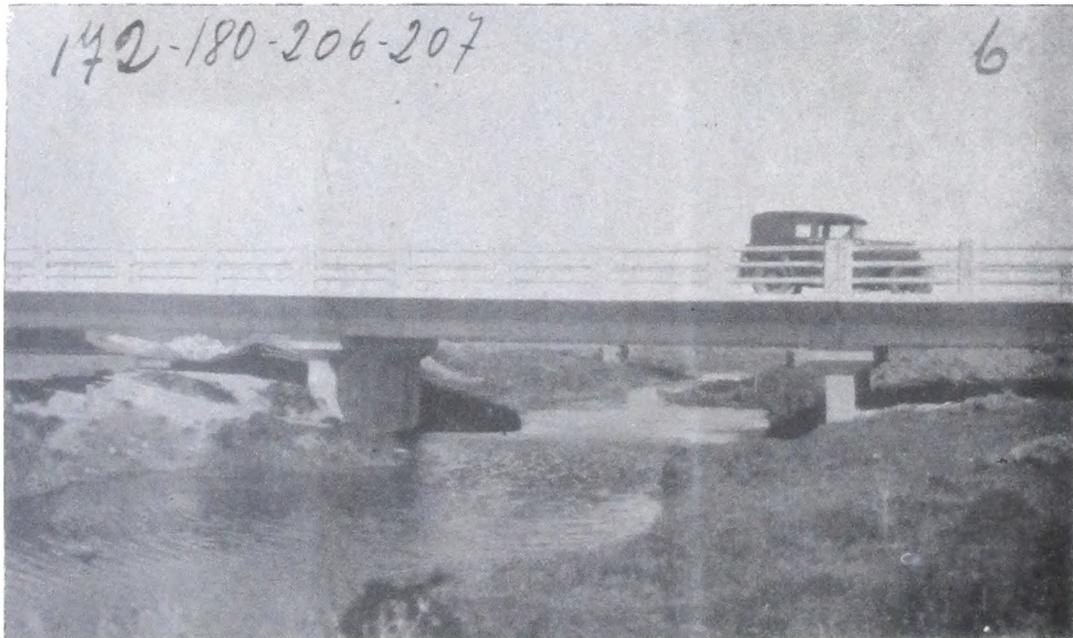
Elevadora en funcionamiento.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

CAMINO DOLORES - MAR DEL PLATA — OBRAS N° 172, 180, 206, 207

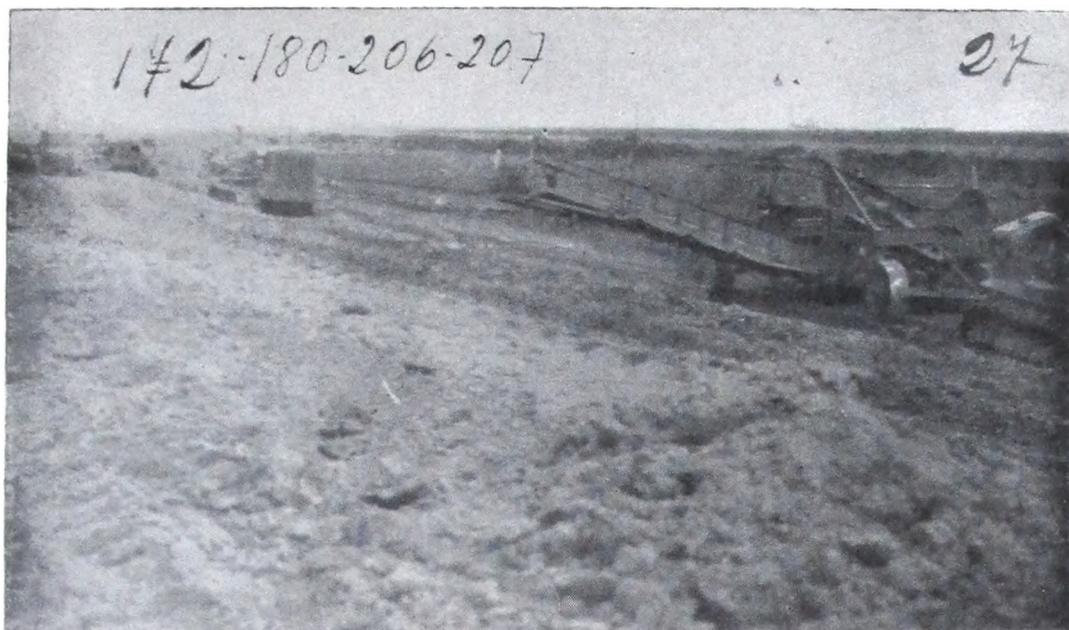


Caballetes para replanteo de un puente.



Vista del tramo central del puente hormigón armado.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO DOLORES - MAR DEL PLATA — OBRAS N° 172, 180, 206, 207



Elevadora en funcionamiento.



Vista prueba de carga para determinación de resistencia del terreno.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO BAHIA BLANCA - CORTI — OBRA N° 295



Elevadora en funcionamiento.



Abovedado en construcción.

Los trabajos realizados comprenden:

- a) *Productos Y. P. F.* — Riego de imprimación con el Tracam X y SX, a razón de 1,5 lts. por m².
 Primer riego con el Cut Back Mcl a razón de 1.5 l/m².
 Segundo riego con el Cut Back Mcl a razón de 1.5 l/m².
- b) *Productos de la Shell Mex Arg.* — Riego de imprimación con el petróleo asfáltico SC1 a razón de 1.5 lts./m².
 Primer riego con el Cut Back MC2 a razón de 1.5 l/m².
 Segundo riego con el Cut Back MC2 a razón de 1.5 l/m².
- c) Riego de imprimación con petróleo asfáltico a razón de 1.5 l/m².
 Primer riego con emulsión Viabit, a razón de 2 l/m².
 Segundo riego con emulsión Viabit, a razón de 2 l/m².

Después de efectuado el primero y segundo riego se procedió a cubrirlo con conchilla a razón de 15-20 kgs./m², empleándose para tal efecto los acopios existentes para la conservación del camino.

Los riegos han sido aplicados en forma mecánica, mediante el distribuidor «Etnyre».

Los resultados obtenidos hasta la fecha son satisfactorios.

En las planillas adjuntas se encuentran los datos referentes al gasto de materiales.

**CAMINO COSTANERO SUR - TRAMO LA PRIMAVERA - EL DESTINO —
 RIEGOS EFECTUADOS EN LOS MESES DE NOVIEMBRE
 Y DICIEMBRE DE 1936**

Productos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales

| Mes | Día | M2 | Producto Bituminoso | Proporción m2 | Observaciones |
|------|-----|------|-----------------------------|---------------|----------------------------|
| Nov. | 11 | 2181 | Tracam "X" (Y. P. F.) | 1,380 kg. | Imprimación media calzada. |
| Nov. | 14 | 2181 | Cut Back E. M. 1 (Y. P. F.) | 1,380 gg. | 2º riego |
| Nov. | 20 | 2181 | Tracam "X" (Y. P. F.) | 1,380 kg. | Imprimación media calzada |
| Nov. | 25 | 2181 | Cut Back E. M. 1 (Y. P. F.) | 1,380 kg. | 2º riego |
| Dic. | 9 | 2181 | Cut Back E. M. 1 (Y. P. F.) | 1,380 kg. | 3º riego |
| Dic. | 10 | 2181 | Cut Back E. M. 1 (Y. P. F.) | 1,380 kg. | 3º riego |

Extendido de conglomerado y conchilla sobre 2º y 3er. riego

| Mes | Día | M2 | Cong. y Conchilla mezc. | Proporción Kg. | Observaciones |
|------|-----|------|-------------------------|-----------------------------|----------------|
| Nov. | 14 | 2181 | Cong. y conchilla mezc. | 15 - 18 kg. m. ² | Sobre 2º riego |
| Nov. | 25 | 2181 | Cong. y conchilla mezc. | 15 - 18 kg. m. ² | Sobre 2º riego |
| Dic. | 9 | 2181 | Cong. y conchilla mezc. | 15 - 18 kg. m. ² | 3º riego |
| Dic. | 10 | 2181 | Cong. y conchilla mezc. | 15 - 18 kg. m. ² | 3º riego |

Producto Shell Mex Argentina Limitada

| Mes | Día | M2 | Producto Bituminoso | Proporción m2 | Observaciones |
|------|-----|------|---------------------|---------------|---------------------------|
| Dic. | 12 | 2139 | S. C. 1 (Shell Mex) | 1,400 kg. | Imprimación media calzada |
| Dic. | 16 | 2139 | M. C. 2 (Shell Mex) | 1,400 kg. | 2º riego |
| Dic. | 18 | 2139 | S. C. 1 (Shell Mex) | 1,400 kg. | Imprimación media calzada |
| Dic. | 22 | 2139 | M. C. 2 (Shell Mex) | 1,400 kg. | 2º riego |
| Dic. | 23 | 2139 | M. C. 2 (Shell Mex) | 1,400 kg. | 3º riego |
| Dic. | 31 | 2139 | M. C. 2 (Shell Mex) | 1,400 kg. | 3º riego |

Extendido de conglomerado y conchilla sobre 2º y 3er. riego

| Mes | Día | M2 | Cong. y conchilla mezc. | Proporción | Observaciones |
|------|-----|------|-------------------------|-----------------------------|----------------|
| Dic. | 16 | 2139 | Cong. y conchilla mezc. | 15 - 18 kg. m. ² | Sobre 2º riego |
| Dic. | 22 | 2139 | Cong. y conchilla mezc. | 15 - 18 kg. m. ² | Sobre 2º riego |
| Dic. | 23 | 2139 | Cong. y conchilla mezc. | 15 - 18 kg. m. ² | 3º riego |
| Dic. | 31 | 2139 | Cong. y conchilla mezc. | 15 - 18 kg. m. ² | 3º riego |

CUARTA EXPERIENCIA - PRODUCTOS IMPRIMACION S. C. 1 SHELL MEX Y RIEGOS SUPERFICIALES 2º Y 3er. VIABIT.

Superficie 221.50 x 6 = 1329 m2. - estaca 4 - 5

| Mes | Día | Material Bituminoso | Proporción | Observaciones |
|------------|-----|---------------------|---------------------------|---------------|
| Septiembre | 3 | S. C. 1 "Shell mex" | 1.500 kg. m. ² | Imprimación |
| Septiembre | 21 | "Viabit" | 1.900 kg. m. ² | 2º riego |
| Septiembre | 25 | "Viabit" | 1.900 kg. m. ² | 3º riego |

Extendido de conglomerado y conchilla mezclada sobre 2° y 3er. riego

| Mes | Día | Material empleado | Proporción | Observaciones |
|----------|-----|--------------------------|-----------------------------|----------------|
| Septiem. | 21 | Conglomerado y conchilla | 15 - 18 kg. m. ² | Sobre 2° riego |
| Septiem. | 25 | Conglomerado y conchilla | 15 - 18 kg. m. ² | 3er. riego |

**CAMINO COSTANERO SUR - TRAMO LA PRIMAVERA - EL DESTINO
RIEGOS EXPERIMENTALES EJECUTADOS EN EL AÑO 1936
Primera experiencia - productos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales**

Superficie: 516 x 6 = 3096 m2. - estaca 1 - 2

| Mes | Día | Material Bituminoso | Proporción m2 | Observaciones |
|-------------|-----|---------------------|---------------------------|---------------|
| Mayo | 15 | Tracam "X" | 1.700 kg. m. ² | Imprimación |
| Mayo | 22 | Tracam "SX" | 2.000 kg. m. ² | 2° riego |
| Junio | 4 | Tracam "SX" | 2.000 kg. m. ² | 3er. riego |

Extendido de conglomerado y conchilla mezclada sobre 2° y 3er. riego

| Mes | Día | Material empleado | Proporción m2 | Observaciones |
|-------------|-----|------------------------|-----------------------------|------------------|
| Mayo | 22 | Conchilla y cong. mez. | 15 - 16 kg. m. ² | Sobre 2° riego |
| Junio | 4 | Conchilla y cong. mez. | 15 - 16 kg. m. ² | Sobre 3er. riego |

Segunda experiencia - productos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales

Superficie: 719 x 6 = 4314 m2. - estaca 2 - 3

| Mes | Día | Material Bituminoso | Proporción m2 | Observaciones |
|--------------|-----|---------------------|---------------------------|---------------|
| Agosto | 10 | "Cut Back" E. M. 1 | 1.400 kg. m. ² | Imprimación |
| Agosto | 19 | "Cut Back" E. M. 1 | 1.400 kg. m. ² | 2° riego |
| Septiembre . | 4 | "Cut Back" E. M. 1 | 1.400 kg. m. ² | 3er. riego |

Extendido de conglomerado y conchilla mezcla sobre 2° y 3er. riego

| Mes | Día | Material empleado | Proporción | Observaciones |
|------------|-----|--------------------------|-----------------------------|------------------|
| Agosto ... | 19 | Conglomerado y conchilla | 15 - 18 kg. m. ² | Sobre 2° riego |
| Septiem. . | 4 | Conglomerado y conchilla | 15 - 18 kg. m. ² | Sobre 3er. riego |

Tercera experiencia - Productos de Shell Mex Argentina Limitada

Superficie: 221.50 x 6 = 1329 m². - estaca 3 - 4

| Mes | Día | Material Bituminoso | Proporción | Observaciones |
|------------|-----|---------------------|---------------------------|---------------|
| Septiembre | 5 | S. C. 1 "Shell Mex" | 1.500 kg. m. ² | Imprimación |
| Septiembre | 12 | M. C. 2 "Shell Mex" | 1.500 kg. m. ² | 2º riego |
| Septiembre | 15 | M. C. 2 "Shell Mex" | 1.500 kg. m. ² | 3º riego |

Extendido de conglomerado y conchilla sobre 2º y 3er. riego

| Mes | Día | Material empleado | Proporción | Observaciones |
|------------|-----|--------------------------|-----------------------------|---------------|
| Septiembre | 12 | Conglomerado y conchilla | 15 - 18 kg. m. ² | 2º riego |
| Septiembre | 15 | Conglomerado y conchilla | 15 - 18 kg. m. ² | 3º riego |

Estudio de los materiales destinados a la construcción del camino pavimentado Dolores - Mar del Plata

Las empresas adjudicatarias del camino del epígrafe han procedido a enviar periódicamente al laboratorio, muestra de los materiales que se proponen usar en el pavimento, para que una vez realizados los ensayos pertinentes, se aconseje la aprobación o el rechazo de los mismos. Se ha operado con la diligencia y contracción que esta importantísima obra vial merece, pero en muchas oportunidades, a causa de las demoras incurridas por los contratistas para el envío de muestras o a la deficiente o errónea remisión, la labor del laboratorio ha sufrido trabas o inconvenientes que originaron la pérdida de un tiempo precioso, máxime cuando la iniciación de la construcción del pavimento está por producirse de inmediato.

El factor al que se está prestando primordial atención es el de las proporciones en que habrá de hacerse la mezcla, para lo cual se están realizando diversas determinaciones con toda premura para poder indicar a los contratistas adjudicatarios de la obra las cantidades en que han de emplearse el cemento y el agregado fino y grueso, tratando asimismo de arbitrar medios para lograr que el proporcionamiento de los pastones pue-

da hacerse en forma práctica y rápida, eliminándose manipuleos que conspirarían contra el rendimiento del trabajo, el que por su índole e importancia exige una coordinación ajustada de las distintas operaciones.

Se han continuado efectuando, asimismo, los ensayos mecánicos destinados a mantener una rígida vigilancia sobre los materiales empleados en la construcción de obras de arte, ensayándose también gran número de probetas moldeadas en el momento de hormigonar y curar al pie de la obra, procediéndose a informar a la inspección a cuyo cargo están los trabajos, sobre la resistencia, densidad y demás características que hacen que un hormigón se considere o no encuadrado dentro de lo que estipulan las especificaciones pertinentes.

Análisis y control de materiales empleados en las obras

Regularmente se han efectuado los ensayos y análisis de control de los distintos materiales usados en las obras.

Se ha venido observando una apreciable intensificación del trabajo con el tiempo debido en gran parte al aumento considerable de elementos para la extracción y confección de probetas y a la incorporación de nuevos ensayos, como ser, análisis completos de aguas, galvanizados en alambre, etcétera.

La mayor actividad en este sentido se ha registrado en los meses de agosto y octubre, durante los cuales se ensayaron las probetas correspondientes al hormigón vibrado.

Merece destacarse entre los ensayos de control los siguientes:

Camino La Plata-Brandsen: Se ha ejercido sobre esta obra un control continuado, procediéndose a la confección de probetas en el momento de colocarse el hormigón, como asimismo extrayendo testigos con el camión perforador, cada cien metros. Hasta la fecha se han extraído más de 150 testigos, con lo que se llevan controlados unos 15 kilómetros. La vigilancia de los trabajos ha sido estricta, mereciendo destacarse que se trata del primer camino importante de tres metros de ancho que se construye en el país. Una grave preocupación la constituyó el agrietamiento del hormigón, que se ponía en evidencia a las pocas horas de colocado, formándose fisuras bastante pronunciadas, que desde el primer momento se atribuyeron a la mala calidad y a los terraplenes de reciente ejecución. Para sub-

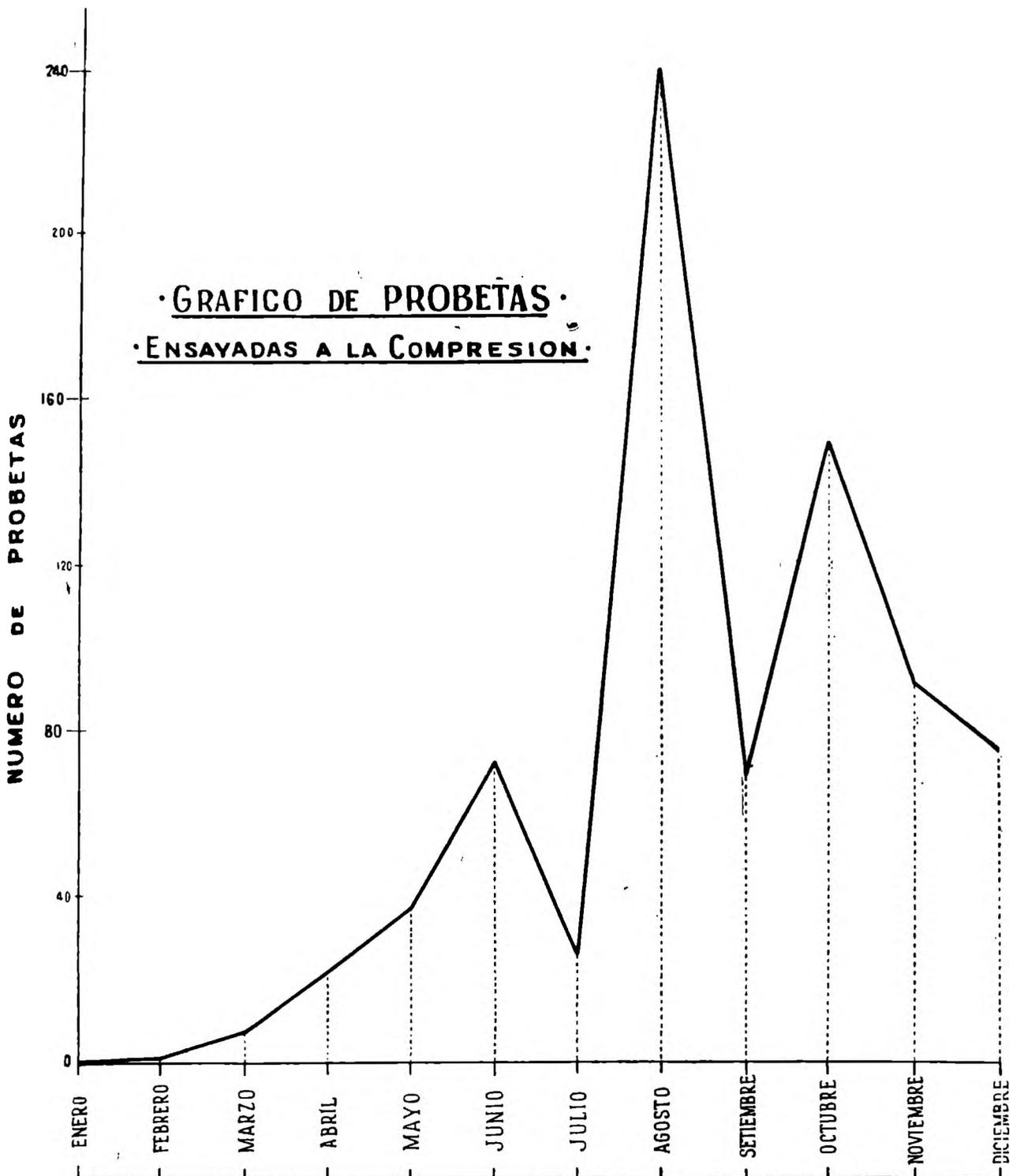
sanar esta condición adversa se comenzó a aplicar, a partir del kilómetro 12, un riego de material bituminoso (M. C. 1) a razón de 1.75 lts. por metro cuadrado, con lo que se logró el mejoramiento de la sabrasante, eliminando las grietas que se formaban anteriormente. Se continuó aplicando el riego hasta la terminación del pavimento.

También se ha procedido en este camino al control y medición de los bordes del pavimento, ajustándose todas estas operaciones a lo estipulado en el artículo 6° de las especificaciones especiales del pliego de bases y condiciones. Una vez realizados los ensayos y cómputos correspondientes, se ha formado con éstos una planilla, en la que se divide el camino en tramos tipos, que se ha enviado a la dependencia encargada de la certificación de la obra.

Camino Berisso a La Balandra: En forma sistemática esta División ha procedido y procede al control de la obra citada, que consiste en la construcción de un pavimento y dos puentes de hormigón de 15 y 10 metros de luz, respectivamente, confeccionando probetas en el momento de colocarse el hormigón y también de pastones especiales representativos de los dosajes a emplearse.

Con carácter de experimentación, se procedió a trabajar con una máquina terminadora-vibradora, con la cual se desparramó y terminó un tramo de camino inferior a 200 metros. Los resultados obtenidos con dicha vibradora, no fueron en verdad muy halagüeños, pues, si bien el pisonado lo realizaba sin inconvenientes, se encontraban muchas dificultades para desparramar el material, debiendo colocarse exceso de personal delante de la máquina para que la troja de hormigón que debía distribuir no excediera en más de 10 centímetros a la altura que debía tener el pavimento; de igual modo, el elemento vibrador colocado en la parte posterior de la máquina, no pudo, en ningún momento, dejar una superficie lisa y pareja, debiendo terminarse a cinta. Como los moldes sobre los que trabajaba la vibradora eran demasiados débiles para resistir su peso, que era bastante considerable, cedían a cada momento, produciéndose descarrilamientos que originaban un sinnúmero de trastornos, pues el hormigón debía pisonarse y terminarse a mano. El asentimiento de la mezcla osciló entre 1 y 3 centímetros, siendo las resistencias obtenidas con probetas mol-

· GRAFICO DE PROBETAS ·
· ENSAYADAS A LA COMPRESION ·



deadas en la obra bastante satisfactorias. Próximamente se enviará el camión perforador para que extraiga los testigos correspondientes, los que una vez que hayan sido ensayados permitirán emitir un juicio más categórico acerca de la influencia que sobre la calidad del hormigón haya tenido la terminadora-vibradora.

ESTUDIO E INVESTIGACIONES DE LABORATORIO

Hormigón vibrado:

a) Siguiendo el estudio iniciado en el primer semestre se dió término a la primera serie de ensayos sobre hormigón vibrado. Los primeros resultados obtenidos no permiten abrir una opinión definitiva acerca de la eficiencia de la vibración, observándose a menudo falta de uniformidad, atribuible a las condiciones de trabajo.

Es por ello que se ha mejorado el modo de efectuar la vibración, construyéndose para tal efecto una plataforma que permite la vibración de cuatro probetas simultáneas. Con todo, ha llenado su objeto, que fué orientar los trabajos futuros y hallar la forma más eficiente de llevarlos a la práctica.

En suma, el trabajo, que comprendió cuatro probetas y cuyo resultado se muestra gráfica y numéricamente, hasta ahora permite suponer:

La vibración aumenta apreciablemente la resistencia en el hormigón seco, con respecto al hormigón común, como puede observarse en los gráficos números 1 y 2. Cada vez se hacen mayores las diferencias de resistencia al disminuir la relación —, a partir de — 0.73. Esta aseveración es apoyada por la bibliografía existente. También se observa que el tiempo óptimo de vibración está próximo a los 20", como queda también confirmado al examinar los resultados de la tercera parte del trabajo.

En cuanto al número de vibración y densidad, los resultados no ofrecen uniformidad, esperándose que las nuevas experiencias comenzadas utilizando las enseñanzas sacadas de este trabajo aclaren estos puntos y permitan emitir un juicio definitivo sobre la vibración.

deadas en la obra bastante satisfactorias. Próximamente se enviará el camión perforador para que extraiga los testigos correspondientes, los que una vez que hayan sido ensayados permitirán emitir un juicio más categórico acerca de la influencia que sobre la calidad del hormigón haya tenido la terminadora-vibradora.

ESTUDIO E INVESTIGACIONES DE LABORATORIO

Hormigón vibrado:

a) Siguiendo el estudio iniciado en el primer semestre se dió término a la primera serie de ensayos sobre hormigón vibrado. Los primeros resultados obtenidos no permiten abrir una opinión definitiva acerca de la eficiencia de la vibración, observándose a menudo falta de uniformidad, atribuible a las condiciones de trabajo.

Es por ello que se ha mejorado el modo de efectuar la vibración, construyéndose para tal efecto una plataforma que permite la vibración de cuatro probetas simultáneas. Con todo, ha llenado su objeto, que fué orientar los trabajos futuros y hallar la forma más eficiente de llevarlos a la práctica.

En suma, el trabajo, que comprendió cuatro probetas y cuyo resultado se muestra gráfica y numéricamente, hasta ahora permite suponer:

La vibración aumenta apreciablemente la resistencia en el hormigón seco, con respecto al hormigón común, como puede observarse en los gráficos números 1 y 2. Cada vez se hacen mayores las diferencias de resistencia al disminuir la relación —, a partir de — 0.73. Esta aseveración es apoyada por la bibliografía existente. También se observa que el tiempo óptimo de vibración está próximo a los 20", como queda también confirmado al examinar los resultados de la tercera parte del trabajo.

En cuanto al número de vibración y densidad, los resultados no ofrecen uniformidad, esperándose que las nuevas experiencias comenzadas utilizando las enseñanzas sacadas de este trabajo aclaren estos puntos y permitan emitir un juicio definitivo sobre la vibración.

Aceites:

b) La sección talleres y depósitos solicitó se efectuaran diversos ensayos comparativos de aceites a fin de determinar la calidad.

Todos los aceites poseen una variación de viscosidad en función de la temperatura aceptable y lo mismo puede decirse del número de oxidación, hallándose este dato muy por debajo de las exigencias corrientes. Así en Estados Unidos se exige un número de oxidación no menor de 30. La acidez es también baja, encontrándose de acuerdo a las normas americanas. En cuanto a los aceites usados, es dable observar una dilución semejante en todos ellos.

No puede especificarse en forma categórica cuál es el aceite de mejor calidad, debiendo estos ensayos completarse con el ensayo del aceite sometido al funcionamiento del motor.

Cementos especiales:

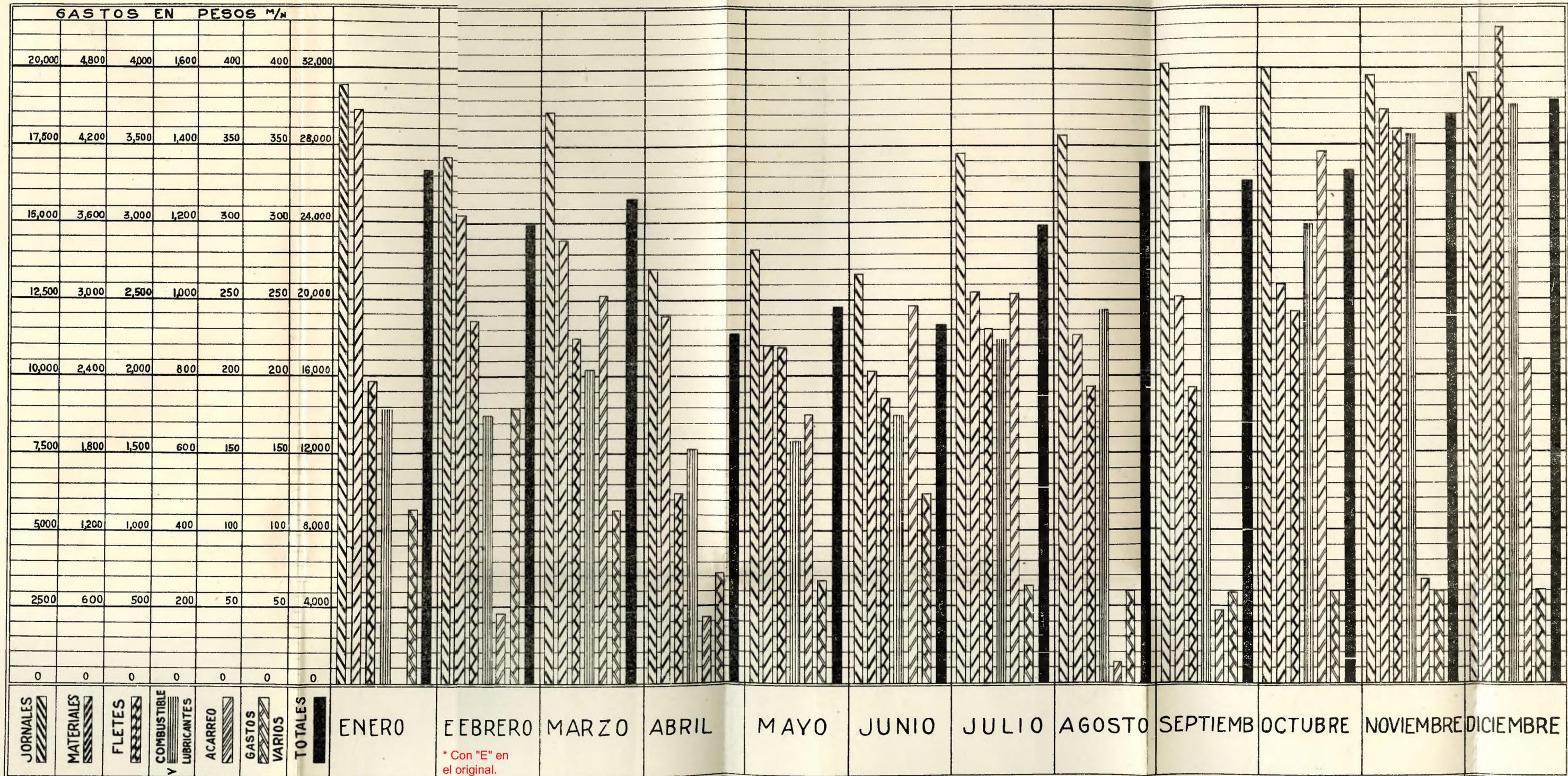
c) Como una continuación del problema a que se vió abocada esta División en las obras del puente sobre el río Tala, se arbitraron los medios para ensayar cementos especiales resistentes a las aguas sulfatadas. Así es como habiendo llegado recientemente una partida de 500 kilogramos de ferrociment (eissenzement), se hacen pruebas para llegar al conocimiento de su calidad. Es prematuro emitir opinión.

DIVISION MANTENIMIENTO

Camino reparados, año 1936

| Camino | Tipo de pavimento |
|---|-------------------|
| 1. General Manuel Belgrano | Granitullo |
| 2. Avda. San Martín (Florida-San Andrés) | Macadam |
| 3. San Vicente al Cementerio | Macadam |
| 4. La Plata-Berisso | Hormigón |
| 5. Avda. Bosques La Plata | Macadam |
| 6. Avda. Lastra de Chascomús | Macadam |
| 7. Murallón Laguna Chascomús | Macadam |
| 8. Aéro Club La Plata | Macadam |

• DIRECCION DE VIALIDAD • PCIA. DE BS. AIRES •
DIVISION MANTENIMIENTO
GASTOS AÑO 1936



ZONAS CAMINERAS

**Cuadrillas, Equipos, Camineros, por administración,
a destajo, en consorcio
Sumas invertidas**

A ñ o 1 9 3 6

| Meses | Cuadrillas | Equipos | Camineros | Totales |
|--------------------|---------------------|-------------------|----------------|---------------------|
| | \$ m/n | \$ m/n | \$ m/n | \$ m/n |
| Enero | 221.034,42 | 47.673,58 | 55.923 | 324.631,— |
| Febrero | 286.640,66 | 56.969,87 | 55.728 | 399.338,53 |
| Marzo | 269.469,90 | 45.447,66 | 59.054 | 373.971,56 |
| Abril | 128.978,78 | 33.028,98 | 59.710 | 221.717,76 |
| Mayo | 126.066,91 | 35.230,98 | 59.956 | 222.253,89 |
| Junio | 104.049,27 | 30.482,81 | 59.681 | 194.213,08 |
| Julio | 114.625,90 | 30.936,24 | 60.329 | 205.891,14 |
| Agosto | 124.948,23 | 34.582,01 | 61.334 | 220.864,24 |
| Septiembre .. | 145.655,94 | 38.894,18 | 61.914 | 246.464,12 |
| Octubre | 147.210,78 | 43.433,02 | 63.086 | 253.729,80 |
| Noviembre ... | 148.643,35 | 44.401,63 | 63.361 | 256.405,98 |
| Diciembre ... | 159.215,75 | 46.771,24 | 63.775 | 269.761,99 |
| Totales ... | 1.977.539,89 | 487.852,20 | 723.851 | 3.189.243,09 |

GASTOS AÑO 1936

| Meses | Jornales | Materiales | Fletes | Comb. y Lubric. | Acarreos | Gastos Varios | Totales |
|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|----------------------|
| Enero | \$ 19.319,50 | \$ 4.447,26 | \$ 1.949,17 | \$ 710,82 | \$ — | \$ 112,21 | \$ 26.538,96 |
| Febrero | » 17.022,20 | » 3.651,77 | » 2.343,— | » 696,20 | » 44,90 | » 178,20 | » 23.936,27 |
| Marzo | » 18.526,30 | » 3.464,83 | » 2.220,26 | » 810,42 | » 252,— | » 112,— | » 25.385,81 |
| Abril | » 13.496,80 | » 2.862,10 | » 1.216,41 | » 613,20 | » 40,95 | » 70,30 | » 18.299,77 |
| Mayo | » 14.094,70 | » 2.630,64 | » 2.168,83 | » 625,24 | » 175,60 | » 66,— | » 19.756,02 |
| Junio | » 13.297,20 | » 2.435,87 | » 1.859,18 | » 713,22 | » 246,08 | » 122,47 | » 18.674,01 |
| Julio | » 17.286,60 | » 3.065,— | » 2.264,03 | » 914,54 | » 253,68 | » 60,— | » 23.843,85 |
| Agosto | » 17.704,45 | » 2.583,— | » 1.907,13 | » 967,50 | » 13,75 | » 60,— | » 23.235,83 |
| Setiembre | » 20.267,75 | » 3.096,36 | » 1.716,05 | » 1.508,94 | » 45,— | » 60,— | » 26.694,10 |
| Octubre | » 19.996,35 | » 3.104,18 | » 2.409,23 | » 1.196,92 | » 344,15 | » 60,— | » 27.110,83 |
| Noviembre | » 19.718,75 | » 4.707,99 | » 3.606,42 | » 1.427,10 | » 66,33 | » 60,— | » 29.586,59 |
| Diciembre | » 19.739,05 | » 4.841,03 | » 4.256,41 | » 1.497,87 | » 210,30 | » 60,— | » 30.604,66 |
| Totales..... | \$ 210.496,65 | \$ 40.890,03 | \$ 27.911,13 | \$ 11.681,97 | \$ 1.692,74 | \$ 1.021,18 | \$ 293.666,70 |

MATERIALES EMPLEADOS

AÑO 1936

| MESES | Pedregullo fino | Pedregullo Binder | Pedregullo mediano | Pedregullo grueso | Adoquines granitillo | Portland | Fuel - Oil | Vulcaniz | Gofix | Arena oriental | Ladrillos | Nafta | Kerosene | Grasa | Aceite | Estopa | Gas - oil | Leña | Carbón | Brea | Caños h. a. e. | Agricol |
|---------------|-----------------|-------------------|--------------------|-------------------|----------------------|----------|------------|----------|-------|----------------|-----------|--------|----------|-------|---------|--------|-----------|-------|--------|------|----------------|---------|
| | Tonl. | Tonl. | Tonl. | Tonl. | No | Tonl. | Tonl. | Tonl. | Tonl. | Tonl. | No | Lt. | Lt. | Kg. | Lt. | Kg. | Lt. | Kg. | Kg. | Kg. | No | Lt. |
| Enero | 315,20 | 131,66 | 35,20 | 41,23 | 29.000 | 16,55 | 0,6 | 13,05 | 2,6 | 1,15 | — | 2.625 | 56 | 9,5 | 111,5 | 9 | 105 | — | 900 | — | — | — |
| Febrero | 386,22 | 94,00 | 122,60 | — | 18.500 | 18,75 | 5,8 | 5,00 | 0,8 | — | — | 2.462 | 34 | 20,5 | 81,0 | 8 | 100 | — | 75 | — | 20 | — |
| Marzo | 349,35 | 29,34 | 313,86 | — | 30.980 | 16,60 | 6,8 | 1,40 | — | 6,00 | 2.800 | 3.226 | 61 | 11,0 | 109,5 | 9 | 100 | — | 145 | — | 49 | — |
| Abril | 223,18 | — | 82,35 | — | 38.000 | 11,75 | — | 0,40 | — | 24,20 | — | 2.210 | 57 | 9,5 | 95,0 | 10 | 100 | 800 | 165 | — | 37 | — |
| Mayo | 150,65 | — | 245,46 | 202,00 | 33.000 | 6,25 | — | — | — | 20,62 | — | 2.448 | 61 | 7,0 | 77,0 | 5 | 40 | 700 | 105 | 200 | 8 | — |
| Junio | 291,40 | — | 168,53 | 88,40 | 28.700 | 9,50 | — | 0,80 | — | 1,03 | — | 2.384 | 57 | 10,5 | 154,0 | 9 | 200 | — | 505 | — | — | 300 |
| Julio | 418,55 | 15,00 | 155,05 | 30,80 | 26.700 | 19,70 | 1,0 | 0,30 | — | 17,66 | — | 3.738 | 57 | 9,5 | 138,5 | 6 | — | — | 405 | — | 3 | 350 |
| Agosto | 350,00 | 20,40 | 77,25 | — | 21.600 | 17,75 | — | 1,80 | — | 21,55 | — | 3.654 | 149 | 5,0 | 139,5 | 6 | — | 300 | 375 | — | 6 | 220 |
| Septiembre . | 421,45 | 26,80 | 103,40 | — | 30.000 | 13,20 | — | 4,35 | — | 1,60 | — | 5.330 | 63 | 12,5 | 218,0 | 12 | 280 | 300 | 120 | — | 6 | 150 |
| Octubre | 322,30 | 59,30 | 178,40 | — | 37.500 | 11,60 | — | 4,67 | — | — | — | 5.066 | 149 | 6,0 | 178,0 | 12 | — | 200 | 120 | — | 53 | 180 |
| Noviembre . | 454,50 | 42,30 | 167,50 | 283,50 | 47.150 | 2,80 | — | 8,40 | — | 35,00 | — | 4.956 | 447 | 13,5 | 248,5 | 17 | — | 400 | 415 | — | 10 | 171 |
| Diciembre .. | 517,00 | — | 438,10 | 149,50 | 54.400 | 10,50 | — | 8,64 | — | — | — | 5,157 | 30 | 18,5 | 281,0 | 14 | 300 | 400 | 445 | 170 | 6 | 380 |
| Totales .. | 4.199,80 | 418,80 | 2.087,70 | 795,43 | 395.530 | 154,95 | 14,2 | 48,81 | 3,4 | 128,81 | 2.800 | 43.256 | 1.221 | 133,0 | 1.831,5 | 117 | 1.225 | 3.100 | 3.755 | 370 | 198 | 1.751 |

TRABAJOS EJECUTADOS

AÑO 1936

| UNIDAD | Demolición de Adoquinado | Reconstrucción de Adoquinado | Demolición de H. Av. | Reconstrucción de Hormigón | Limpieza de zapatas y banquetas | Movimiento de Tierra | Limpieza de Cunetas | Mampostería de ladrillos | Colocación de canchales para alcantarillas | Colocación de Cerdón | Triturar adoquines o piedra caliza | Reparación «Macadam» | Empetroado | Construcción de cunetas de hormigón | Juntas de dilatación | Murallón de piedra | Tomas de juntas en murallón | Veredas de hormigón con contrapiso | Carpeta de hormigón de: 0,10 m. de espesor | Revoque fino | Cerdón de piedra | Atajamar | Hormigón Comientos |
|--------------|--------------------------|------------------------------|----------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------|---------------------|--------------------------|--|----------------------|------------------------------------|----------------------|------------|-------------------------------------|----------------------|--------------------|-----------------------------|------------------------------------|--|--------------|------------------|----------|--------------------|
| | m2 | m2 | m2 | m2 | m1 | m3 | m1 | m3 | m3 | m1 | Tonel. | m2 | m2 | m2 | m1 | m3 | m2 | m2 | m2 | m2 | m2 | m2 | m3 |
| Enero | 2.172 | 2.172 | 61 | 61 | 45.000 | 571 | 22.430 | — | — | — | — | 5.417 | 1.600 | — | — | 60,44 | 93,— | 284 | 42,— | — | — | — | 23,11 |
| Febrero | 3.327 | 3.327 | 79 | 329 | 18.675 | 1.743 | 10.830 | 11 | 20 | 6 | 20 | 1.479 | 5.920 | — | — | 50,51 | 12,— | 267 | 172,8 | 39,4 | — | — | 40,81 |
| Marzo | 3.851 | 3.851 | 374 | 374 | 29.626 | 1.005 | 22.700 | — | 49 | 3 | 45 | 1.297 | 4.323 | — | 1.728 | 126,68 | — | — | — | — | — | — | 90,08 |
| Abril | 4.374 | 4.374 | 109 | 344 | 16.149 | 1.218 | 18.300 | — | 37 | 4 | 52 | 1.076 | — | 90 | 630 | 12,37 | 110,6 | — | — | 14,0 | — | — | — |
| Mayo | 3.890 | 3.890 | 171 | 495 | 4.590 | 2.169 | 16.500 | — | 8 | 42 | 37 | 2.216 | — | — | 75 | — | 221,4 | — | — | 48,0 | — | — | — |
| Junio | 4.396 | 4.396 | 40 | 334 | 8.376 | 910 | 22.300 | — | — | 102 | 45 | 1.348 | — | 36 | 1.185 | 19,— | — | — | 69,— | 110,2 | 108,6 | 20 | — |
| Julio | 6.452 | 6.452 | 627 | 635 | 2.620 | 976 | 7.000 | — | 3 | 35 | 30 | 490 | — | 70 | 450 | 29,52 | 61,6 | 4 | 8,— | 30,5 | — | — | — |
| Agosto | 6.763 | 6.763 | 582 | 430 | 2.190 | 1.416 | 11.000 | 12 | 6 | 31 | — | 20 | 1.068 | 35 | — | 23,30 | — | — | 12,— | 12,0 | — | 12 | 12,70 |
| Septiembre . | 10.168 | 10.168 | 258 | 80 | 13.820 | 1.328 | 6.000 | 5 | 6 | 40 | 180 | 150 | 1.950 | — | — | — | 28,5 | — | — | — | — | — | — |
| Octubre | 6.162 | 6.162 | 374 | 314 | 14.650 | 2.198 | — | — | 53 | 20 | 70 | 1.655 | 627 | 50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Noviembre . | 7.889 | 7.889 | 34 | 34 | 8.546 | 1.917 | 8.000 | — | 10 | 33 | 200 | 1.340 | 3.058 | 40 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Diciembre .. | 7.524 | 7.524 | 7 | 77 | 9.810 | 9.324 | — | — | 6 | 12 | 180 | 5.622 | 1.795 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Totales .. | 66.968 | 66.968 | 2.716 | 3.437 | 174.052 | 24.775 | 145.060 | 28 | 198 | 318 | 859 | 22.110 | 20.341 | 321 | 4.068 | 321,82 | 527,10 | 555 | 414,— | 252,5 | 29 | 12 | 166,70 |

ZONAS CAMINERAS
CUADRILLAS POR ADMINISTRACION. — A DESTAJO. — EN CONSORCIO
TRABAJOS EJECUTADOS Y COSTOS
AÑO 1936

| Meses | Número Cuadrillas | Mov. tierra m.3 | Longitud m. | Sumas invertidas | Costo \$ m.3 | Costo \$ m. |
|-----------------|-------------------|-----------------|-------------|------------------|--------------|-------------|
| Enero | 185 | 287.656.00 | 91.296.00 | 221.034.42 | 0.768 | 2.421 |
| Febrero | 207 | 407.885.44 | 130.475.22 | 286.640.66 | 0.703 | 2.197 |
| Marzo | 206 | 397.299.49 | 99.238.75 | 269.469.90 | 0.678 | 2.715 |
| Abril | 106 | 196.563.62 | 60.930.54 | 128.978.78 | 0.656 | 2.117 |
| Mayo | 96 | 179.600.33 | 38.350.89 | 127.066.91 | 0.707 | 3.313 |
| Junio | 82 | 128.391.66 | 32.835.62 | 104.049.27 | 0.810 | 3.169 |
| Julio | 87 | 130.536.86 | 42.568.00 | 114.625.90 | 0.878 | 2.669 |
| Agosto | 94 | 159.988.22 | 54.040.80 | 124.948.23 | 0.781 | 2.312 |
| Setiembre | 100 | 195.418.18 | 68.736.49 | 145.655.94 | 0.745 | 2.119 |
| Octubre | 110 | 198.305.46 | 71.840.80 | 147.210.78 | 0.742 | 2.049 |
| Noviembre | 107 | 190.611.33 | 82.030.83 | 148.643.25 | 0.780 | 1.812 |
| Diciembre | 114 | 190.406.18 | 76.276.00 | 159.215.75 | 0.820 | 2.087 |
| Totales | — | 2.662.662.77 | 848.619.94 | 1.977.539.89 | — | — |
| Promedios | — | — | — | — | 0.742 | 2.330 |

ZONAS CAMINERAS
CUADRILLAS POR ADMINISTRACION. — TRABAJOS EJECUTADOS Y COSTO
AÑO 1936

| Meses | Número Cuadrillas | Mov. tierra m.3 | Longitud m. | Sumas invertidas | Costo \$ m.3 | Costo \$ m. |
|-----------------|-------------------|-----------------|-------------|------------------|--------------|-------------|
| Enero | 151 | 191.674.00 | 70.589.00 | 185.347.20 | 0.967 | 2.625 |
| Febrero | 162 | 266.647.09 | 90.237.84 | 232.655.35 | 0.873 | 2.578 |
| Marzo | 161 | 287.196.95 | 77.993.75 | 220.993.72 | 0.770 | 2.833 |
| Abril | 63 | 64.670.10 | 21.727.54 | 79.495.81 | 1.229 | 3.659 |
| Mayo | 52 | 38.379.60 | 11.750.20 | 74.455.65 | 1.940 | 6.337 |
| Junio | 51 | 45.452.50 | 13.056.00 | 71.291.80 | 1.568 | 5.460 |
| Julio | 51 | 42.356.60 | 19.170.00 | 82.142.05 | 1.939 | 4.285 |
| Agosto | 52 | 51.558.05 | 27.586.80 | 86.911.68 | 1.686 | 3.150 |
| Setiembre | 52 | 55.499.99 | 27.277.99 | 96.941.54 | 1.747 | 3.554 |
| Octubre | 54 | 57.426.92 | 24.544.20 | 98.549.10 | 1.716 | 4.015 |
| Noviembre | 55 | 63.693.00 | 32.324.40 | 101.206.40 | 1.589 | 3.141 |
| Diciembre | 63 | 67.094.94 | 30.504.00 | 109.299.35 | 1.629 | 3.583 |
| Totales | — | 1.231.649.74 | 446.661.72 | 1.439.288.65 | — | — |
| Promedios | — | — | — | — | 1.668 | 3.222 |

ZONAS CAMINERAS
CUADRILLAS A DESTAJO. — TRABAJOS EJECUTADOS Y COSTOS
 AÑO 1936

| Meses | Número Cuadrillas | Mov. tierra m ² | Longitud m. | Sumas Invertidas | Costo \$ m ² | Costo \$ m/l. |
|---------------|-------------------|----------------------------|-------------|------------------|-------------------------|---------------|
| Enero | 33 | 93.282,00 | 19.807,00 | 34.887,22 | 0.374 | 1.963 |
| Febrero | 43 | 138.538,35 | 39.337,38 | 52.019,31 | 0.375 | 1.322 |
| Marzo | 40 | 93.299,12 | 18.683,00 | 43.166,35 | 0.463 | 2.310 |
| Abril | 42 | 129.193,52 | 38.303,00 | 48.682,97 | 0.377 | 1.271 |
| Mayo | 41 | 135.336,66 | 24.904,69 | 50.396,84 | 0.372 | 2.024 |
| Junio | 29 | 80.239,16 | 18.879,62 | 31.657,47 | 0.395 | 1.677 |
| Julio | 35 | 85.480,26 | 22.498,00 | 31.683,85 | 0.371 | 1.408 |
| Agosto | 40 | 101.393,77 | 24.109,00 | 35.951,55 | 0.355 | 1.491 |
| Setiembre ... | 46 | 128.218,19 | 35.558,50 | 47.414,50 | 0.370 | 1.333 |
| Octubre | 54 | 129.178,54 | 41.396,60 | 46.576,18 | 0.361 | 1.125 |
| Noviembre .. | 50 | 121.118,33 | 47.806,43 | 45.351,95 | 0.374 | 0.951 |
| Diciembre ... | 48 | 117.511,24 | 43.772,00 | 45.831,40 | 0.390 | 0.847 |
| Totales | — | 1.352.789,14 | 375.055,22 | 513.619,49 | — | — |
| Promedios . | — | — | — | — | 0.380 | 1.369 |

ZONAS CAMINERAS
CUADRILLAS EN CONSORCIO. — TRABAJOS EJECUTADOS Y COSTOS
 AÑO 1936

| Meses | Número Cuadrillas | Mov. tierra m ² | Longitud m. | Sumas Invertidas | Costo \$ m ² | Costo \$ m/l. |
|-----------------|-------------------|----------------------------|-------------|------------------|-------------------------|---------------|
| Enero | 1 | 2.700.00 | 900.00 | 800.00 | 0.296 | 0.899 |
| Febrero | 2 | 2.700.00 | 900.00 | 1.966.00 | 0.728 | 2.184 |
| Marzo | 5 | 16.803.42 | 2.562.00 | 5.309.83 | 0.316 | 2.073 |
| Abril | 1 | 2.700.00 | 900.00 | 800.00 | 0.296 | 0.899 |
| Mayo | 3 | 5.884.07 | 1.696.00 | 2.214.42 | 0.376 | 1.306 |
| Junio | 2 | 2.700.00 | 900.00 | 1.100.00 | 0.407 | 1.222 |
| Julio | 1 | 2.700.00 | 900.00 | 800.00 | 0.296 | 0.889 |
| Agosto | 2 | 7.036.00 | 2.345.00 | 2.085.00 | 0.296 | 0.899 |
| Setiembre | 2 | 5.800.00 | 2.000.00 | 1.300.00 | 0.224 | 0.650 |
| Octubre | 2 | 5.800.00 | 2.000.00 | 2.085.00 | 0.359 | 1.043 |
| Noviembre | 2 | 5.800.00 | 2.000.00 | 2.085.00 | 0.359 | 1.043 |
| Diciembre | 3 | 5.800.00 | 2.000.00 | 4.085.00 | 0.704 | 2.043 |
| Totales | — | 66.423.49 | 19.103.00 | 24.630.25 | — | — |
| Promedios | — | — | — | — | 0.371 | 1.289 |

ZONAS CAMINERAS
EQUIPOS POR ADMINISTRACION. — A DESTAJO. — EN CONSORCIO
TRABAJOS EJECUTADOS Y COSTOS
AÑO 1936

| Meses | Número Equipos | Mov. tierra m.3 | Longitud m. | Sumas Invertidas | Costo \$ m.3 | Costo \$ m. |
|------------------|----------------|-----------------|--------------|------------------|--------------|-------------|
| Enero | 109 | 484.240.00 | 582.188.00 | 47.673.58 | 0.098 | 0.082 |
| Febrero | 111 | 520.413.92 | 639.435.00 | 56.969.87 | 0.109 | 0.089 |
| Marzo | 98 | 374.788.62 | 445.225.00 | 45.447.66 | 0.121 | 0.102 |
| Abril | 72 | 205.818.90 | 293.872.00 | 33.028.98 | 0.160 | 0.112 |
| Mayo | 78 | 242.432.20 | 357.320.00 | 35.230.98 | 0.145 | 0.099 |
| Junio | 75 | 244.753.20 | 288.375.00 | 30.482.81 | 0.125 | 0.106 |
| Julio | 74 | 144.084.10 | 175.845.00 | 30.936.24 | 0.215 | 0.176 |
| Agosto | 83 | 375.075.20 | 337.976.40 | 34.582.01 | 0.127 | 0.102 |
| Septiembre | 85 | 305.705.10 | 419.414.97 | 38.894.18 | 0.092 | 0.093 |
| Octubre | 89 | 380.281.89 | 490.118.33 | 43.433.02 | 0.114 | 0.089 |
| Noviembre | 94 | 342.001.61 | 435.866.00 | 44.401.63 | 0.130 | 0.102 |
| Diciembre | 100 | 422.144.60 | 497.503.40 | 46.771.24 | 0.111 | 0.094 |
| Totales | — | 4.031.739.34 | 4.063.069.10 | 487.852.20 | — | — |
| Promedios | — | — | — | — | 0.121 | 0.098 |

ZONAS CAMINERAS
EQUIPOS POR ADMINISTRACION. — TRABAJOS EJECUTADOS Y COSTOS
AÑO 1936

| Meses | Número Equipos | Mov. tierra m.3 | Longitud \$ m. | Sumas Invertidas | Costo \$ m.3 | Costo \$ m. |
|------------------|----------------|-----------------|----------------|------------------|--------------|-------------|
| Enero | 64 | 281.720.00 | 406.544.00 | 30.384.31 | 0.108 | 0.075 |
| Febrero | 68 | 291.795.82 | 465.225.00 | 37.646.36 | 0.129 | 0.081 |
| Marzo | 68 | 262.517.12 | 324.215.00 | 32.440.38 | 0.124 | 0.100 |
| Abril | 44 | 138.360.00 | 203.942.00 | 21.871.74 | 0.158 | 0.107 |
| Mayo | 45 | 140.027.20 | 236.920.00 | 22.339.74 | 0.159 | 0.094 |
| Junio | 47 | 98.807.20 | 184.725.00 | 19.587.83 | 0.198 | 0.106 |
| Julio | 44 | 73.960.10 | 87.450.00 | 19.013.05 | 0.257 | 0.217 |
| Agosto | 50 | 291.398.59 | 233.506.40 | 23.492.32 | 0.081 | 0.101 |
| Septiembre | 50 | 220.635.50 | 308.374.97 | 25.751.64 | 0.117 | 0.084 |
| Octubre | 50 | 272.615.11 | 343.602.00 | 26.164.21 | 0.096 | 0.076 |
| Noviembre | 51 | 210.939.40 | 277.375.00 | 26.489.25 | 0.121 | 0.095 |
| Diciembre | 51 | 275.009.60 | 327.418.40 | 26.067.75 | 0.095 | 0.080 |
| Totales | — | 2.557.785.64 | 3.399.297.77 | 321.248.58 | — | — |
| Promedios | — | — | — | — | 0.126 | 0.095 |

ZONAS CAMINERAS
EQUIPOS A DESTAJO. — TRABAJOS EJECUTADOS Y COSTO
AÑO 1936

| Meses | Número Equipos | Mov. tierra m ³ | Longitud m/l. | Sumas invertidas | Costo \$ | Costo \$ |
|------------------|----------------|----------------------------|---------------|------------------|----------|----------|
| Enero | 30 | 142.260.00 | 114.610.00 | 13.076.27 | 0.096 | 0.114 |
| Febrero | 31 | 176.944.10 | 120.760.00 | 15.096.37 | 0.085 | 0.125 |
| Marzo | 20 | 67.594.50 | 74.820.00 | 8.852.95 | 0.131 | 0.118 |
| Abril | 15 | 39.147.90 | 51.399.00 | 6.436.20 | 0.164 | 0.125 |
| Mayo | 16 | 47.416.00 | 53.550.00 | 6.827.00 | 0.144 | 0.127 |
| Junio | 12 | 32.106.00 | 31.470.00 | 4.182.50 | 0.130 | 0.113 |
| Julio | 10 | 35.144.00 | 40.180.00 | 4.651.00 | 0.132 | 0.116 |
| Agosto | 17 | 53.051.61 | 54.300.00 | 6.374.97 | 0.120 | 0.117 |
| Septiembre | 18 | 52.015.60 | 57.955.00 | 7.490.40 | 0.144 | 0.129 |
| Octubre | 23 | 72.472.78 | 91.731.33 | 11.681.11 | 0.161 | 0.127 |
| Noviembre | 26 | 88.177.21 | 96.830.00 | 11.938.10 | 0.135 | 0.123 |
| Diciembre | 28 | 85.545.00 | 99.250.00 | 12.014.60 | 0.140 | 0.121 |
| Totales | — | 891.874.70 | 886.855.33 | 108.611.47 | — | — |
| Promedios | — | — | — | — | 0.121 | 0.122 |

ZONAS CAMINERAS
EQUIPOS EN CONSORCIO. — TRABAJOS EJECUTADOS Y COSTOS
AÑO 1936

| Meses | Número Equipos | Mov. tierra m.3 | Longitud m l. | Sumas invertidas | Costo \$ m.3 | Costo \$ m l. |
|------------------|----------------|-----------------|---------------|------------------|--------------|---------------|
| Enero | 15 | 60.260.00 | 61.034.00 | 4.213.00 | 0.070 | 0.069 |
| Febrero | 12 | 51.674.00 | 53.450.00 | 4.227.14 | 0.082 | 0.079 |
| Marzo | 10 | 44.677.00 | 46.210.00 | 4.154.33 | 0.093 | 0.090 |
| Abril | 13 | 28.311.00 | 38.441.00 | 4.721.04 | 0.167 | 0.123 |
| Mayo | 17 | 54.989.00 | 66.850.00 | 6.064.24 | 0.110 | 0.091 |
| Junio | 16 | 113.840.00 | 72.180.00 | 6.712.48 | 0.059 | 0.093 |
| Julio | 20 | 34.980.00 | 48.215.00 | 7.272.19 | 0.208 | 0.151 |
| Agosto | 16 | 30.625.00 | 50.170.00 | 4.714.72 | 0.154 | 0.095 |
| Septiembre | 17 | 33.054.00 | 53.085.00 | 5.652.14 | 0.171 | 0.106 |
| Octubre | 16 | 35.194.00 | 54.785.00 | 5.587.70 | 0.159 | 0.102 |
| Noviembre | 17 | 42.885.00 | 61.661.00 | 5.974.28 | 0.139 | 0.097 |
| Diciembre | 21 | 61.509.00 | 70.835.00 | 8.688.89 | 0.141 | 0.123 |
| Totales | — | 592.079.00 | 676.916.00 | 67.982.15 | — | — |
| Promedios | — | — | — | — | 0.115 | 0.100 |

ZONAS CAMINERAS
CONSERVACION DE CAMINOS CON RASTRAS
TRABAJOS EJECUTADOS Y COSTOS
AÑO 1936

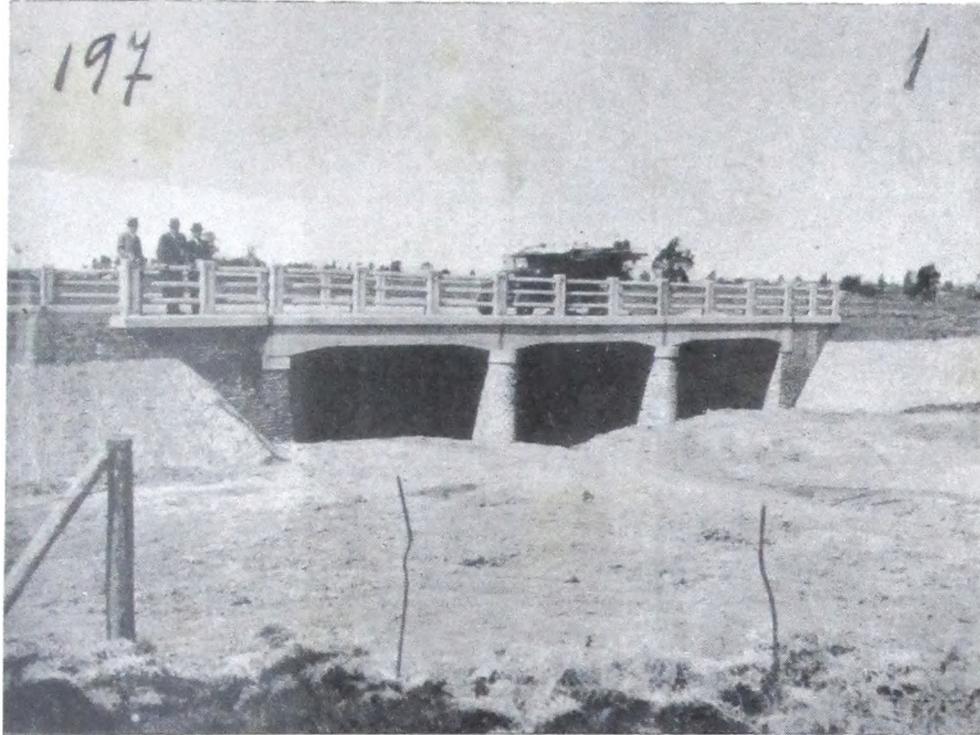
| Meses | Número Provincia | Número Consortio | Total Camineros | Conservación km. | Sumas Invertidas | Costo \$ Km. |
|---------------|---------------------|---------------------|--------------------|---------------------|---------------------|-----------------|
| Enero | 218 | 688 | 906 | 12.636.00 | 55.923.00 | 4.426 |
| Febrero | 224 | 683 | 907 | 13.278.00 | 55.728.00 | 4.197 |
| Marzo | 244 | 697 | 941 | 13.626.00 | 59.054.00 | 4.334 |
| Abril | 247 | 704 | 951 | 13.782.00 | 59.710.00 | 4.332 |
| Mayo | 250 | 701 | 951 | 13.797.00 | 59.956.00 | 4.346 |
| Junio | 248 | 702 | 950 | 13.772.00 | 59.681.00 | 4.334 |
| Julio | 252 | 706 | 958 | 13.893.00 | 60.329.00 | 4.342 |
| Agosto | 260 | 708 | 968 | 13.811.00 | 61.334.00 | 4.441 |
| Septiembre . | 262 | 720 | 982 | 13.825.00 | 61.904.00 | 4.478 |
| Octubre | 268 | 735 | 1003 | 14.191.00 | 63.086.00 | 4.445 |
| Noviembre .. | 270 | 735 | 1005 | 14.255.00 | 63.361.00 | 4.445 |
| Diciembre .. | 272 | 735 | 1007 | 14.304.00 | 63.775.00 | 4.459 |
| Totales ... | — | — | — | — | 723.851.00 | — |
| Promedios . | 251 | 709 | 960 | 13.764.00 | — | 4.382 |

CUADRO DEMOSTRATIVO DE VENTAS Y RECAUDACION DEL IMPUESTO A LA NAFTA DESDE EL 1° DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE ENTRE LOS AÑOS 1935 - 1936

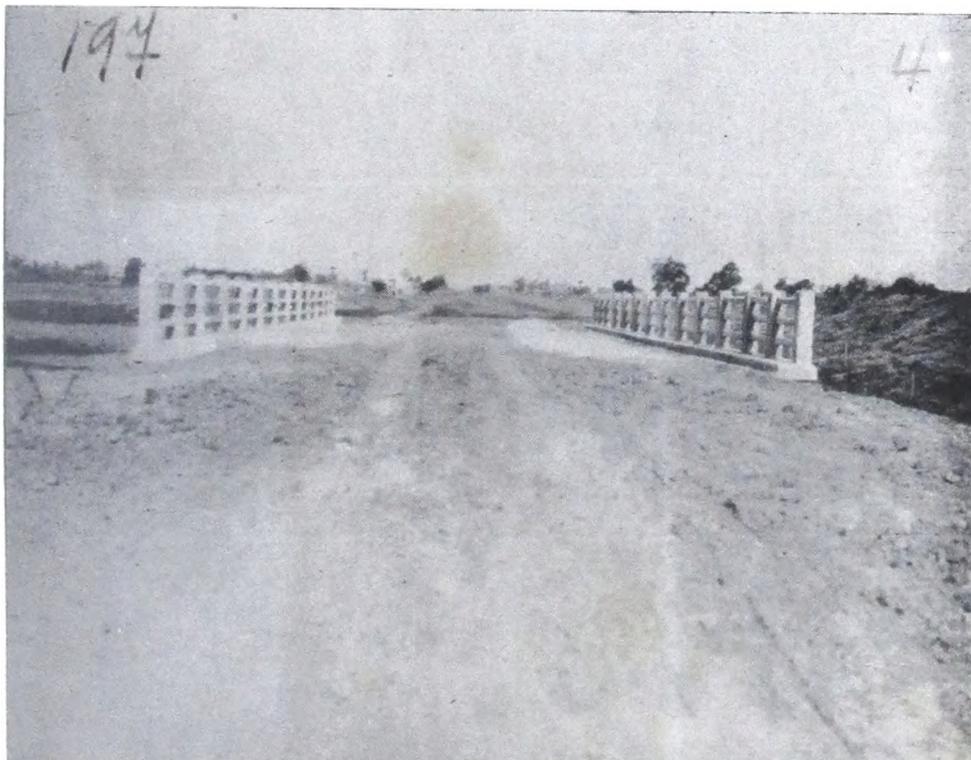
| MESES | AÑO 1935 | | | | | AÑO 1936 | | | | | DIFERENCIAS | |
|------------------|-----------------|---------------|--------------------------|--------------------|-----------------|---------------|--------------------------|--------------------|------------|--------------|-------------|--|
| | Litros vendidos | Recaudado m/n | 3 % P. gastos mermas m/n | Neto recaudado m/n | Litros vendidos | Recaudado m/n | 3 % P. gastos mermas m/n | Neto recaudado m/n | En más m/n | En menos m/n | | |
| Enero | 29.110.862 | 582.217,24 | 17.466,52 | 564.750,72 | 28.090.808 | 561.816,16 | 16.854,48 | 544.961,68 | — | 19.789,04 | | |
| Febrero | 27.062.183,5 | 541.243,67 | 16.237,31 | 525.006,36 | 29.422.910 | 588.458,20 | 17.653,74 | 570.804,46 | 45.798,10 | — | | |
| Marzo | 24.653.745,5 | 493.074,91 | 14.792,25 | 478.282,66 | 27.784.158,5 | 555.683,17 | 16.670,50 | 539.012,67 | 60.730,01 | — | | |
| Abril | 22.495.406,5 | 449.908,13 | 13.497,24 | 436.410,89 | 24.811.770 | 496.235,40 | 14.887,07 | 481.348,33 | 44.937,44 | — | | |
| Mayo | 21.570.581,5 | 431.411,63 | 12.942,35 | 418.469,28 | 22.456.188 | 449.123,76 | 13.473,70 | 435.650,06 | 17.180,78 | — | | |
| Junio | 20.872.122 | 417.442,44 | 12.523,27 | 404.919,17 | 20.765.183 | 415.303,66 | 12.459,11 | 402.844,55 | — | 2.074,61 | | |
| Julio | 21.687.202,5 | 433.744,05 | 13.012,32 | 420.731,73 | 19.344.116,5 | 386.882,33 | 11.606,47 | 375.275,86 | — | 45.455,84 | | |
| Agosto | 22.604.655 | 452.093,10 | 13.562,79 | 438.530,31 | 22.347.180,5 | 446.943,61 | 13.408,32 | 433.535,29 | — | 4.995,02 | | |
| Septiembre | 21.641.520,5 | 432.830,41 | 12.984,91 | 419.845,50 | 22.211.563 | 444.231,26 | 13.326,93 | 430.904,33 | 11.058,83 | — | | |
| Octubre | 23.121.967 | 462.439,34 | 13.873,17 | 448.566,17 | 26.344.259,5 | 526.885,19 | 15.806,56 | 511.078,63 | 62.512,46 | — | | |
| Noviembre | 23.563.503 | 471.270,06 | 14.138,10 | 457.131,96 | 26.200.914 | 524.018,28 | 15.720,54 | 508.297,74 | 51.165,78 | — | | |
| Diciembre | 40.163.561 | 803.271,22 | 24.098,14 | 779.173,08 | 53.520.234 | 1.070.404,68 | 32.112,14 | 1.038.292,56 | 259.119,44 | — | | |
| Totales | 298.547.310 | 5.970.946,20 | 179.128,37 | 5.791.817,83 | 323.299.285 | 6.465.985,70 | 193.979,56 | 6.272.006,16 | 552.502,84 | 72.314,51 | | |

Neto recaudado año 1935 \$ 5.791.817,83
 Neto recaudado año 1936 \$ 6.272.006,16
 Recaudado en más » 480.188,33

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO CINTURA (PUENTE ARROYO PEREZ) — OBRA N° 197



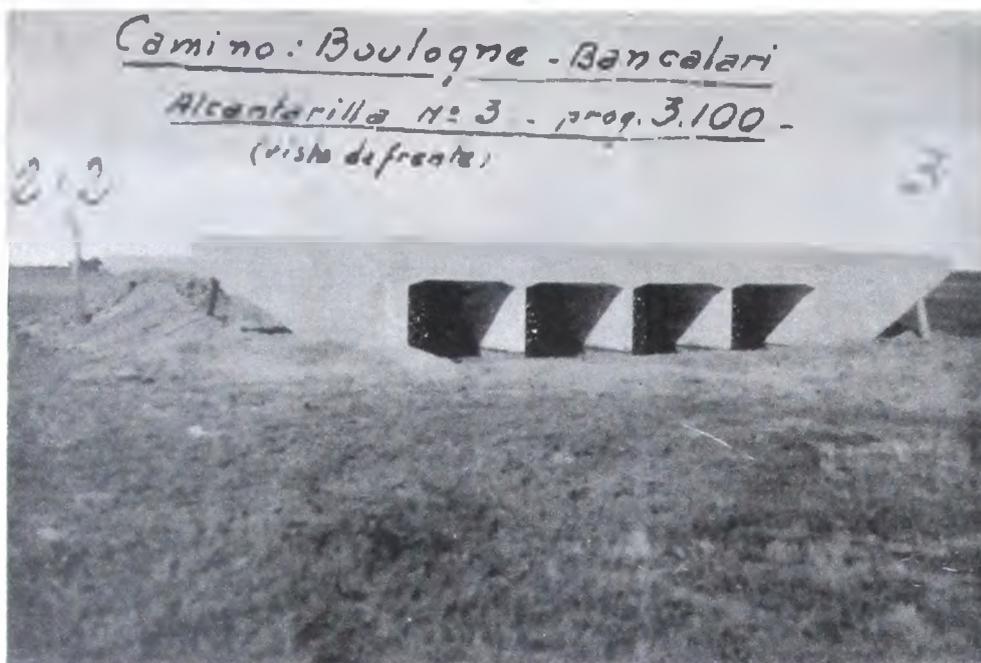
Vista longitudinal y del costado del puente terminado.



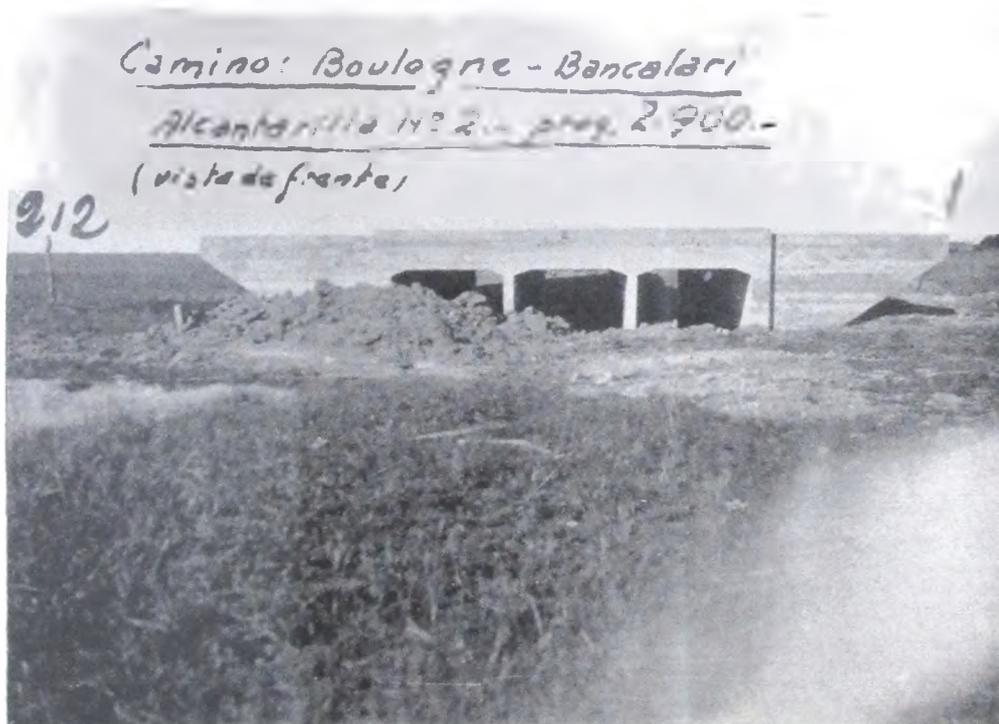
Vista longitudinal y del costado del puente terminado.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

CAMINO - BOULOGNE - BANCALARI — OBRA Nº 212

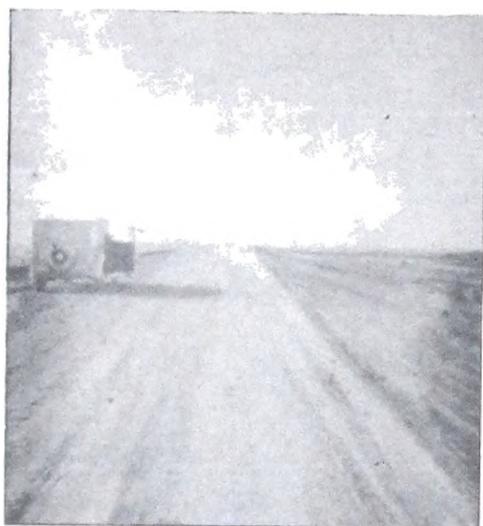


Vista de frente de la alcantarilla Nº 2 de hormigón armado de 3 tramos en progresiva km 2,900 m.



Cabecera alcantarilla Nº 3 de hormigón armado, de 4 tramos en progresiva, km 3 100 m

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO NAVARRO - EMPALME LOBOS — OBRA N° 260

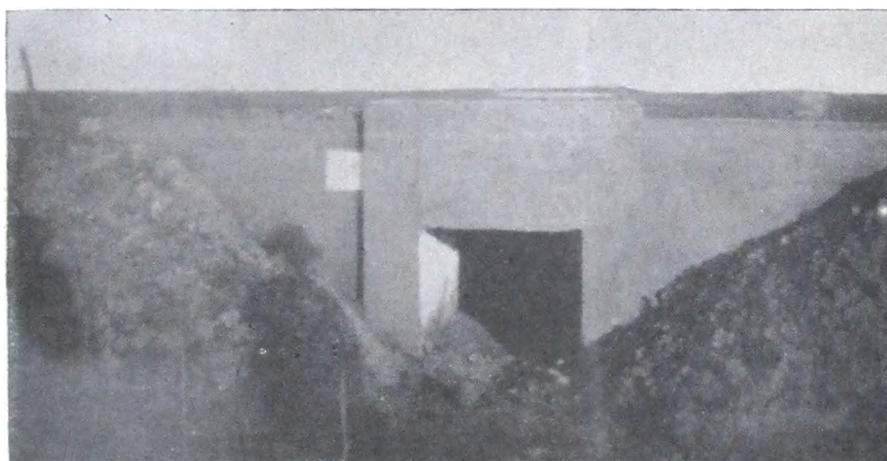


Vista de abovedado en construcción.



Vista de abovedado en construcción.

CAMINO NECOCHEA - LA DULCE — OBRA N° 208



Cabecera alcantarilla N° 43 de hormigón armado, de una luz terminada.



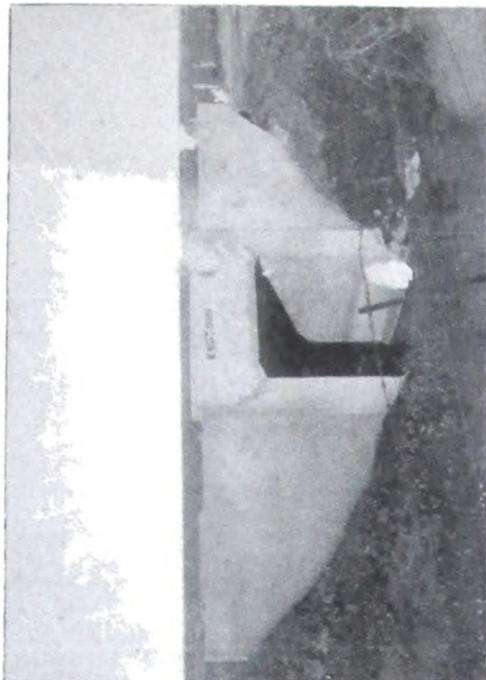
Cabecera alcantarilla N° 61 de hormigón armado, de una luz terminada.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD

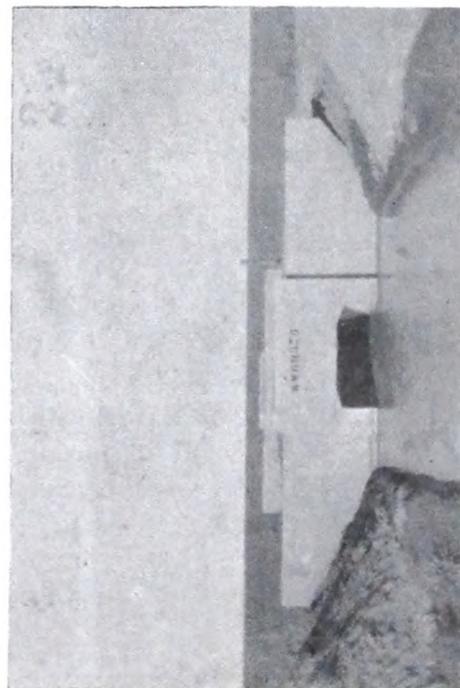
CAMINO BAHIA BLANCA CHASICO — OBRA N° 281



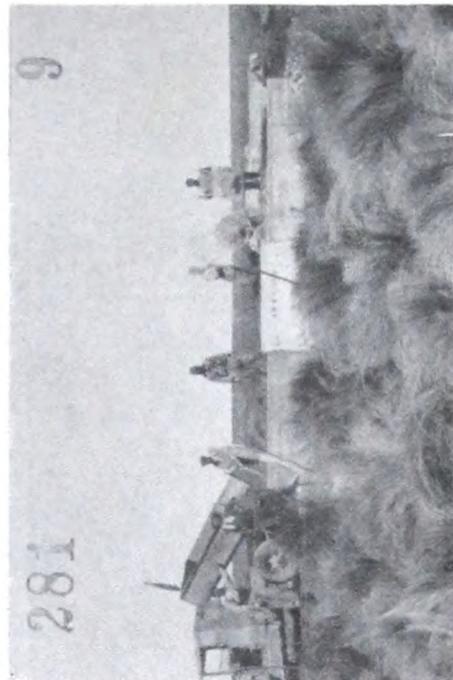
Cabecera alcantarilla de acceso de una luz.



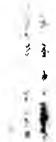
Cabecera alcantarilla hormigón armado, una luz de 1.50 m. en km. 57.900.



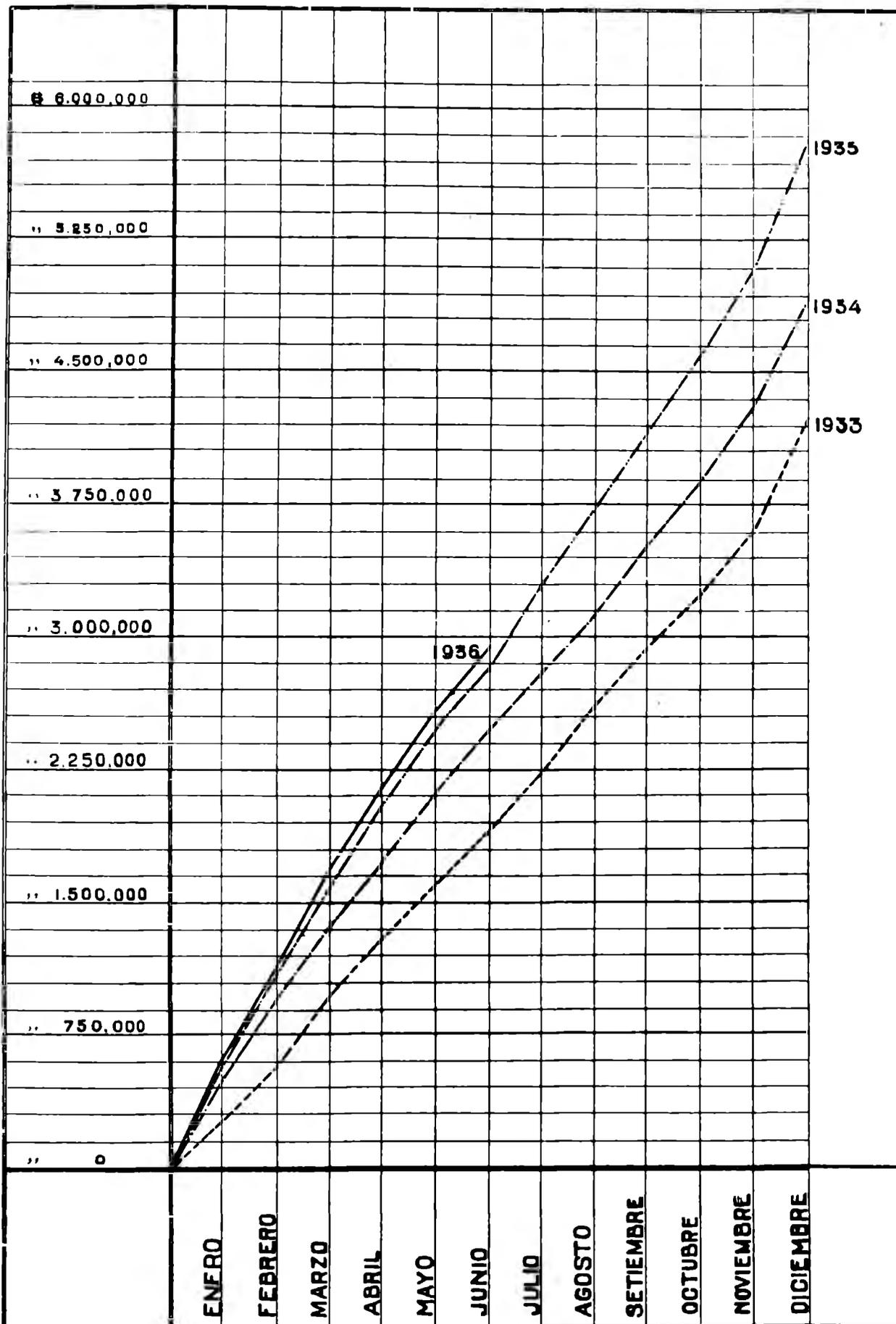
Cabecera alcantarilla hormigón armado de una luz de 1.20 m., en progresiva, km. 69,575.



Vista cabecera alcantarilla hormigón armado en km. 49,900 y colocación capa de desgaste.



**RECAUDACION NETA DEL IMPUESTO
A LA NAFTA DURANTE LOS AÑOS
1933-34-35 Y 1º SEMESTRE 1936**



VENTAS Y RECAUDACION DEL IMPUESTO A LA NAFTA DURANTE EL AÑO 1936
FOR COMPANÍAS

| DISTRIBUIDORES | Litros | Recaudado \$ m/n | 3 % P. Gastos mermas, etc. \$ m/n | Neto Recaudado \$ m/n |
|--|--------------------|---------------------|---|-----------------------------|
| Yacimientos Petrolíferos Fiscales | 75.171.758 | 1.503.435,16 | 45.103,-- | 1.458.332,18 |
| West India Oil Company..... | 84.758.820 | 1.695.176,40 | 50.855,30 | 1.644.321,10 |
| Shell-Mex Argentina Limited | 81.596.190 | 1.631.923,80 | 48.957,71 | 1.582.966,09 |
| Refinería de Petróleo La Isaura | 11.274.814 | 225.496,28 | 6.764,89 | 218.731,39 |
| Mignaquy y Compañía | 17.240.578 | 344.811,56 | 10.344,35 | 334.467,21 |
| Pan American Oil Export. Corporation | 20.687.154,5 | 413.743,09 | 12.412,30 | 401.330,79 |
| Ultramar S. A. Petrolera Argentina | 15.674.965 | 313.499,30 | 9.404,98 | 304.094,32 |
| Itaca Cia. Arg. Product. Petrolíferos | 10.335.423,5 | 206.708,47 | 6.201,26 | 200.507,21 |
| Compañía General de Combustibles S. A. | 3.328.530 | 66.570,60 | 1.997,12 | 64.573,48 |
| Cities Service Oil Company Of. Arg. S. A. C. I. | 2.717.351 | 54.347,02 | 1.630,42 | 52.716,60 |
| Destilerías Argentinas de Petróleo El Cóndor | 459.548 | 9.190,96 | 275,73 | 8.915,23 |
| Loitero, Papini y Compañía | 38.853 | 777,06 | 23,32 | 753,74 |
| Destilería de Petróleo Ragor | 15.300 | 366,-- | 9,18 | 296,82 |
| Totales | 323.299.285 | 6.465.985,70 | 193.979,56 | 6.272.006,16 |

DEPOSITOS Y TALLERES

Movimiento administrativo

| | |
|---|-----------|
| Expedientes oficiales recibidos e informados | 751 |
| Pedidos recibidos de la zona 1ª | 219 |
| » » » » 2ª | 138 |
| » » » » 3ª | 802 |
| » » » » 4ª | 57 |
| » » » » 5ª | 86 |
| » » » » 6ª | 119 |
| » » » » 7ª | 168 |
| » » » » 8ª | 41 |
| » » » » 9ª | 63 |
| » » » » 10 | 151 |
| » » » » 11 | 65 |
| » » » » 12 | 88 |
| » » » Div. Mantenimiento | 111 |
| » » » Varios | 199 |
| » efectuados por esta sección | 210 |
| Ordenes de compra recibidas | 412 |
| Partes formulados por material remitidos | 2.892 |
| Notas formuladas | 753 |
| Cargas despachadas | 493 |
| Encomiendas despachadas | 299 |
| Ordenes de carga extendidas | 757 |
| Ordenes de encomiendas extendidas | 534 |
| Kilogr. de material remitidos por carga | 3.047.454 |
| Kilogr. de material remitidos por encomienda | 4.806 |
| Expedientes de licitación informados | 170 |

Material remitido

| | |
|---|---------|
| Nafta (entregada) litros | 683.413 |
| Estopa de color, kilos | 2.992 |
| Grasa consistente amarilla, kilos | 3.605 |
| Gas-oil, litros | 55.906 |
| Rejas para arados | 535 |
| Palas de punta | 1.068 |
| Palas anchas | 1.247 |

| | |
|--|--------|
| Carpas de lona de 4.30 x 3.60 | 112 |
| Casillas de metros 4 x 6, con cocina | 152 |
| Rastras de madera | 25 |
| Rastras de hierro | 160 |
| Palas de buey | 256 |
| Niveladoras sin cuchillas | 11 |
| Niveladoras sin cuchillas de 6" | 10 |
| Arados de manceras | 197 |
| Picos de punta y uña | 776 |
| Carretillas de madera | 282 |
| Chapas de zinc para cacinas | 400 |
| Chapas a canaleta de 10" | 321 |
| » » » » 9" | 4.284 |
| » » » » 8" | 3.934 |
| » » » » 7" | 2.277 |
| » » » » 6" | 406 |
| Casillas trilladoras (tipo) sobre 4 ruedas | 29 |
| Aceite de tipos diferentes, litros | 90.530 |
| Cubiertas reforzadas de medidas diversas | 490 |
| Cámaras de medidas diversas | 605 |
| Gamuzas especiales | 242 |
| Esponjas especiales | 259 |
| Plumeros especiales | 85 |

Se debe indicar, también, como dato ilustrativo, que además de los materiales precedentemente indicados, se han enviado otros que por su menor importancia y la diversidad de ellos, sería muy largo enumerar, pudiendo, entre ellos, citarse los siguientes: baterías de cocina, cinta de telas taladros, serruchos, macetas de madera, punzones, niveles para albañil, niveletas, baldes, escuadras para albañil, jalones para estudio, martillos, tenazas, pisones, sogas, limas surtidas, cajones para herramientas, tirantillos, barretas, sierras, pinturas, clavos, sartenes, pinzas, candados, etcétera, materiales éstos solicitados para integrar los equipos cuyos implementos por deterioros o desgaste, fué necesario reemplazar. Asimismo, fueron enviados una apreciable cantidad de repuestos y herramientas en general, con destino a las cuadrillas mecánicas, compuestas por tractores, niveladoras, etcétera.

Material recibido

| | |
|---|---------|
| Nafta, litros | 685.375 |
| Estopa de color, kilos | 3.015 |
| Grasa consistente, kilos | 2.715 |
| Gas-oil, litros | 93.192 |
| Rejas para arados | 470 |
| Palas de punta | 924 |
| Palas anchas | 1.102 |
| Carpas de lona impermeable de 4,30 x 3,60 | 119 |
| Casillas de madera de metros 4 x 6, con cocina .. | 149 |
| Casillas de metros 5.20 x 5.05 | |
| Rastras de madera | 14 |
| Rastras de hierro | 164 |
| Palas de buey | 209 |
| Niveladoras sin cuchillas de 8" | 9 |
| Niveladoras sin cuchillas de 6" | 8 |
| Arados de mansera | 196 |
| Picos de punta y uña | 645 |
| Carretillas de madera | 266 |
| Chapas para cocina | 409 |
| Chapas de cinc a canaleta de 10" | 500 |
| » » » » » » 9" | 3.912 |
| » » » » » » 8" | 6.008 |
| » » » » » » 7" | 2.500 |
| » » » » » » 6" | 800 |
| Casillas tipo trilladoras sobre 4 ruedas | 26 |
| Aceite de tipos diferentes, litros | 40.640 |
| Cubiertas de medidas diferentes | 540 |
| Cámaras de medidas diferentes | 620 |
| Gamuzas especiales | 210 |
| Esponjas » | 228 |
| Plumeros » | 60 |

Además, se ha recibido una enorme cantidad de materiales diversos, que no se enumeran, por su gran extensión, todos ellos, pero sí algunos, como ser los siguientes: baterías de cocina, taladros, serruchos, macetas de madera, punzones, niveles, niveletas, baldes de agua, escuadras para albañil, jalones

para estudio, martillos, tenazas, pisones, limas surtidas, cajones para herramientas, tirantillos de madera, barretas, sierras, clavos, sartenes, pinzas, candados, etc.

Asimismo, se recibió una apreciable cantidad de repuestos y herramientas en general, que fueron destinados a las cuadrillas mecánicas, compuestas por tractores, niveladoras, etc.

Sección ajuste

| | |
|------------------------------------|----|
| Camiones reparados | 74 |
| Tractores reparados | 33 |
| Automóviles reparados | 27 |
| Aplanadoras reparadas | 8 |
| Niveladoras reparadas | 15 |
| Trituradoras reparadas | 4 |
| Máquina decauville reparadas | 6 |

RESUMEN:

| | |
|--------------------------------------|----------------------|
| Repuestos | \$ 56.354,— |
| Obra de mano | > 54.208,80 |
| Total para esta sección | \$ 110.562,80 |

Sección carpintería

| | |
|--|-----|
| Casillas construídas | 123 |
| Cajones tipo cuadrillas, construídos | 40 |
| Mesas escritorios, construídas | 18 |
| Galpones construídos | 1 |
| Mesas para máquina de escribir, construídas | 18 |
| Taburetes, construídos | 24 |
| Mesas para dibujo, construídas | 17 |
| Bibliotecas construídas | 6 |
| Ficheros con treinta cajones cada uno | 6 |
| Armarios construídos | 25 |

RESUMEN:

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Material y mano de obra | \$ 90.000,— |
|-------------------------------|-------------|

Además, se construyeron portones, puertas, ventanas, archivos, bancos, pedestales, letreros, sillas, etcétera, y se ha comisionado a un numeroso personal para efectuar reparaciones en diversas reparticiones, como: Pasaje Dardo Rocha, Dirección de Suministros, teatro Argentino, escuelas, etcétera.

Sección herrería

| | |
|--|-----|
| Rastras de hierro, construídas | 150 |
| Juego de cadenas para autos y camiones | 50 |
| Cuchillas para rastras | 400 |
| Cuchillas para máquinas «Champion» | 50 |
| Letreros indicadores para camineros | 200 |

RESUMEN :

Mano de obra y materiales \$ 75.000,—

Se han efectuado, también, diversas construcciones y reparaciones en general.

Sección tapicería

| | |
|--------------------------|----|
| Carpas construídas | 90 |
| Toldos construídos | 38 |
| Carpas reparadas | 41 |

Además, se han efectuado construcciones en gran escala de asientos para camiones, fundas para automóviles, cortinas, correas para motores y reparación de numerosos autos y camiones, en lo que respecta a tapicería, siendo el importe total efectuado por la sección, de pesos 35.000 moneda nacional.

Sección tornería

Entre otros trabajos, se realizaron construcciones de repuestos para automóviles, camiones, tractores y maquinarias en general; rectificación de cilindros y cigüeñales, con un total de pesos moneda nacional 32.000, distribuídos en los siguientes parciales:

| | |
|--------------------|-------------|
| Obra de mano | \$ 20.000,— |
| Materiales | » 12.000,— |

Sección pinturería

| | |
|---------------------------------------|-----|
| Automóviles pintados al «Ducco» | 27 |
| Tractores > > > | 33 |
| Casillas > > > | 123 |
| Letreros > | 200 |
| Niveladoras > | 15 |

Además, se efectuaron trabajos de pintura en diversas reparticiones, ascendiendo el importe para esa sección a la suma de pesos 40.000 moneda nacional.

Sección fundición

Esta sección ha construído diversas piezas para arados, tractores, automóviles, camiones, niveladoras, etcétera, con una totalidad de pesos 19.580 moneda nacional.

ESTACION DE SERVICIO

Esta sección, como en años anteriores, ha procedido a la reparación, conservación, provisión de nafta, lubricantes y demás accesorios a los automotores oficiales de todas las reparticiones, en cumplimiento del decreto número 40 del 14 de marzo de 1932.

Se procedió, asimismo, a la fiscalización de consumo, consiguiendo con ello apreciables economías.

De los trabajos de dicha sección da cuenta la adjunta planilla, donde se consignan gastos por concepto de repuestos y accesorios, obra de mano, nafta, lubricantes, etcétera.

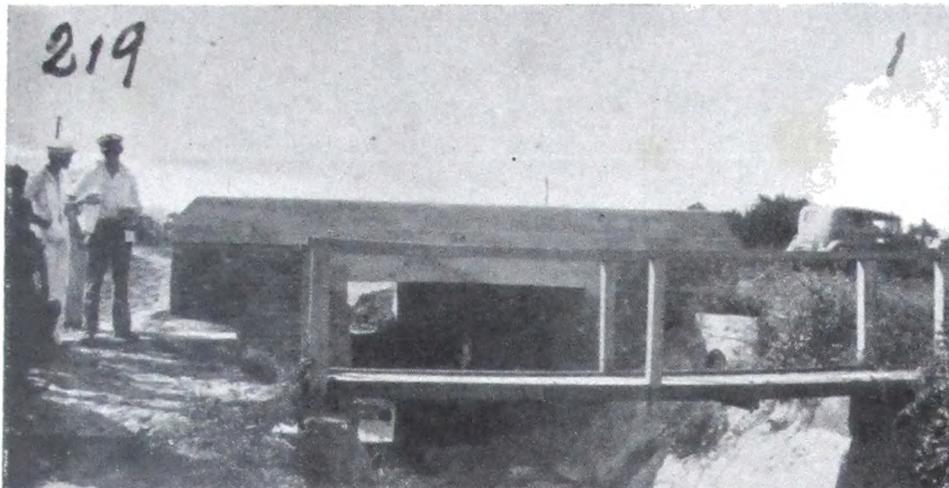
GASTOS EFECTUADOS POR AUTOMOTORES EN ESTACION DE SERVICIO DURANTE EL AÑO 1936

| Año 1936 | Repuesto | Nafta | Acete | Mano de Obra | Recargo 5% | Total \$ m/h |
|----------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| Enero | 1.222.05 | 2.385.98 | 158.00 | 298.47 | 202.94 | 4.267,44 |
| Febrero | 3.666.15 | 5.279.81 | 383.30 | 853.82 | 508.80 | 10.691,88 |
| Marzo | 4.120.15 | 5.255.44 | 393.70 | 619.55 | 519.09 | 10.907,93 |
| Abril | 2.051.02 | 5.159.87 | 389.50 | 713.25 | 415.34 | 8.728,98 |
| Mayo | 5.972.58 | 5.618.12 | 510.10 | 916.81 | 463.01 | 13.480,67 |
| Junio | 3.630.03 | 6.601.27 | 349.65 | 772.04 | 546.62 | 11.899,61 |
| Julio | 4.032.46 | 5.546.98 | 351.10 | 727.04 | 532.52 | 11.190,13 |
| Agosto | 2.282.52 | 5.605.74 | 334.55 | 1.159.64 | 448.19 | 9.830,64 |
| Septiembre | 1.623.20 | 5.243.68 | 395.80 | 538.66 | 389.74 | 8.191,08 |
| Octubre | 2.101.41 | 5.117.92 | 291.95 | 1.517.54 | 451.16 | 9.479,96 |
| Noviembre | 1.858.64 | 5.287.56 | 279.35 | 499.65 | 395.96 | 8.321,16 |
| Diciembre | 3.097.66 | 7.878.29 | 488.80 | 1.399.51 | 610.46 | 13.458,71 |
| Totales | 35.639.87 | 64.980.66 | 4.325.80 | 10.015.98 | 5.483.83 | 120.448,19 |

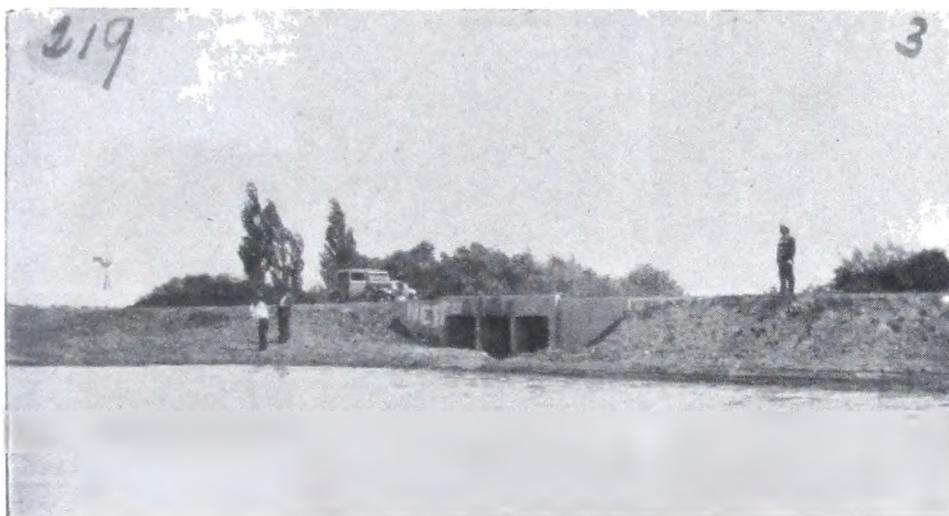
DIRECCION DE VIALIDAD

| | | | | | | |
|----------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| Enero | 2.505.61 | 2.763.26 | 223.60 | 662.58 | 307.47 | 6.462,52 |
| Febrero | 6.524.54 | 6.811.50 | 569.40 | 1.445.15 | 767.18 | 16.117,77 |
| Marzo | 3.968.01 | 4.982.41 | 430.20 | 1.096.77 | 523.58 | 11.000,94 |
| Abril | 3.079.65 | 4.916.05 | 392.30 | 1.000.60 | 469.12 | 9.857,72 |
| Mayo | 4.629.25 | 4.937.54 | 408.45 | 917.55 | 544.35 | 11.437,04 |
| Junio | 4.664.67 | 4.250.21 | 342.40 | 1.190.38 | 522.04 | 10.969,70 |
| Julio | 3.770.31 | 4.967.78 | 376.10 | 1.213.17 | 515.95 | 10.843,38 |
| Agosto | 5.656.65 | 5.622.97 | 442.60 | 880.94 | 630.75 | 13.233,-- |
| Septiembre | 5.394.73 | 5.199.81 | 373.70 | 2.136.33 | 655.91 | 13.760,48 |
| Octubre | 6.777.53 | 5.431.88 | 378.55 | 3.260.40 | 792.10 | 16.640,45 |
| Noviembre | 6.754.99 | 5.881.35 | 387.50 | 4.831.93 | 892.41 | 18.748,18 |
| Diciembre | 10.176.10 | 8.288.84 | 610.60 | 4.418.63 | 1.223.92 | 25.818,16 |
| Totales | 63.902.04 | 64.053.60 | 4.935.40 | 24.054.43 | 7.844.78 | 164.889,34 |

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO CINTURA DE LA PLATA (II TRAMO) — OBRA Nº 219



Puente terminado en la calle 5 y 72.

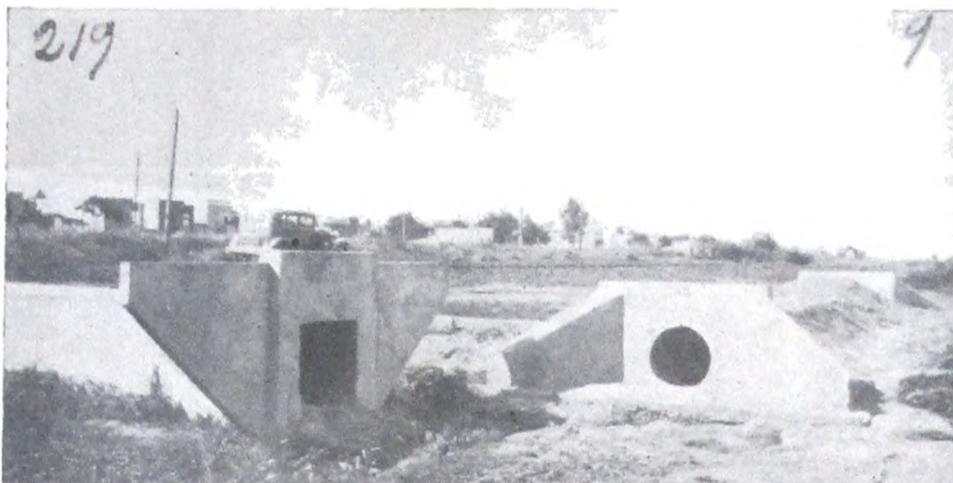


Cabecera de alcantarilla hormigón armado, 3 tramos de 1,50 m. c/u.

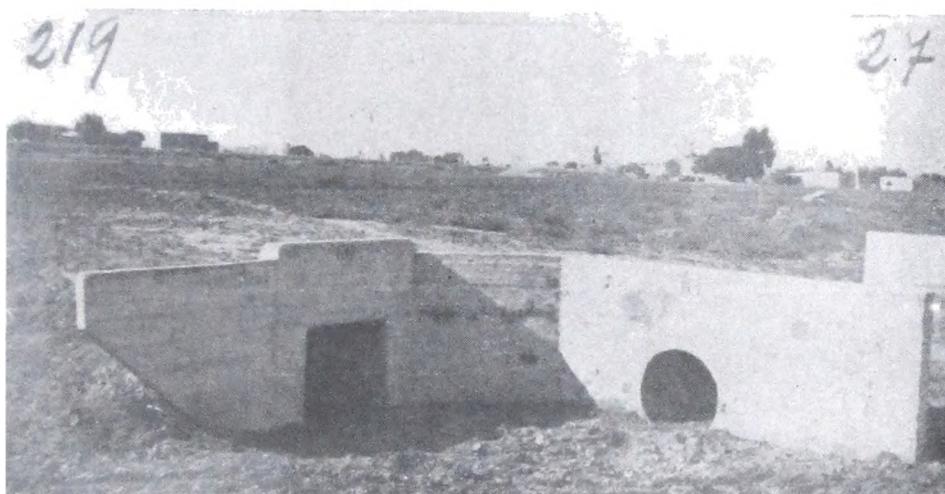


Cabeceras alcantarillas de hormigón armado.

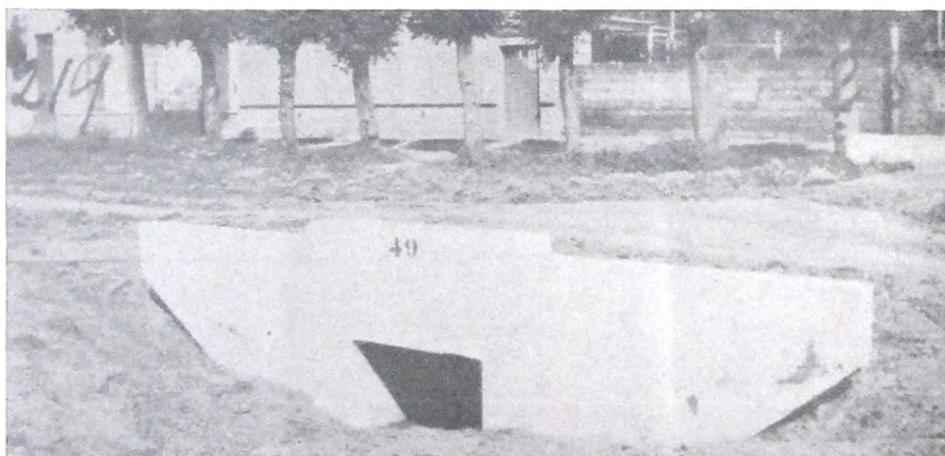
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE VIALIDAD
CAMINO CINTURA DE LA PLATA (II TRAMO) — OBRA N° 219



Cabeceras de alcantarillas de hormigón armado, luz 1,00 m., de caño 0,60.



Cabeceras combinadas, alcantarilla de hormigón armado.



Vista cabecera alcantarilla N° 49 de un tramo de hormigón armado.

INSPECCION ADMINISTRATIVA (Sección Compras)

RESUMEN GENERAL DEL MOVIMIENTO DURANTE EL AÑO 1936

| MESES | Ordenes de Compra | | Facturas | | Ped. Precios | | Expedient. despachad. | Pedidos de Ut. escrit. despachad. |
|------------------|-------------------|--------------|----------|------------|--------------|-----------|-----------------------|-----------------------------------|
| | Cant. | Importe | Cant. | Importe | Cant. | Propuest. | | |
| Enero | 92 | 117.012,11 | 90 | 72.503,50 | 41 | 424 | 111 | 151 |
| Febrero | 107 | 66.558,34 | 87 | 63.435,25 | 35 | 439 | 76 | 142 |
| Marzo | 115 | 83.878,87 | 98 | 81.783,20 | 34 | 337 | 106 | 157 |
| Abril | 93 | 65.772,58 | 91 | 75.113,45 | 47 | 387 | 67 | 139 |
| Mayo | 87 | 87.332,43 | 75 | 70.345,20 | 41 | 334 | 93 | 163 |
| Junio | 93 | 45.581,85 | 102 | 71.840,— | 44 | 387 | 100 | 143 |
| Julio | 122 | 114.814,10 | 99 | 55.318,04 | 41 | 246 | 84 | 168 |
| Agosto | 120 | 84.096,36 | 128 | 95.336,35 | 34 | 278 | 94 | 145 |
| Septiembre | 43 | 26.550,51 | 114 | 63.691,51 | 34 | 314 | 101 | 160 |
| Octubre | 144 | 84.378,97 | 110 | 66.255,23 | 42 | 408 | 89 | 150 |
| Noviembre | 114 | 107.461,79 | 114 | 71.715,08 | 46 | 393 | 112 | 165 |
| Diciembre | 97 | 166.045,88 | 102 | 97.478,36 | 57 | 199 | 94 | 170 |
| Totales | 1.227 | 1.049.483,79 | 1.210 | 884.815,17 | 496 | 4.146 | 1.127 | 1.853 |

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

La presente memoria se refiere a los productos obtenidos por el Ferrocarril, los gastos realizados y los servicios efectuados en el año 1936.

Los productos contabilizados en el año alcanzan la suma de pesos 4.832.604,05 moneda nacional, superior ésta en pesos 518.275,26 moneda nacional a la del año anterior, que fué de pesos 4.314.328,79 moneda nacional.

La distribución de ese producido corresponde a los siguientes rubros:

| | 1936 | 1935 |
|---|--------------|--------------|
| Pasajeros | 725.051,43 | 683.084,89 |
| Exceso de equipajes | 2.706,13 | 2.424,18 |
| Encomiendas | 203.808,37 | 208.358,65 |
| Cargas | 3.818.255,36 | 3.345.849,14 |
| Trenes extraordinarios | 3.753,75 | 7.998,67 |
| Telegramas | 10.230,61 | 9.683,89 |
| Almacenajes | 36.513,27 | 20.260,74 |
| Arrendamiento de buffet y coches comedores | 6.300,— | 3.600,— |
| Varios: avisos, ganancias varias. Accesorios de explotación | 15.448,02 | 22.270,93 |
| Cuentas Anexas: alquiler, terrenos y tren rodante | 10.537,11 | 10.924,88 |
| Kilometraje y coches y vagones. Demoras, etcétera | — | 127,18 |
| Total | 4.832.604,05 | 4.314.328,79 |

DIFERENCIAS

| | 1936 En más | 1935 En menos |
|------------------------------|----------------|------------------|
| Pasajeros | 41.966,54 | — |
| Exceso de equipajes | 281,95 | — |
| Encomiendas | — | 4.550,23 |
| Cargas | 472.406,22 | — |
| Trenes extraordinarios | — | 4.244,92 |
| Telegramas | 546,72 | — |
| Almacenajes | 16.252,53 | — |

| | 1936 En más | 1935 En menos |
|---|----------------|------------------|
| Arrendamiento de buffet y coches comedores | 2.700,— | — |
| Varios: avisos, ganancias varias. Accesorios de explotación | — | 6.822,91 |
| Cuentas anexas: alquileres, terrenos y tren rodante | — | 260,59 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Diferencias en más | 534.153,96 | 15.878,70 |
| | — | 518.275,26 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Totales | 534.153,96 | 534.153,96 |

El transporte de pasajeros registra un aumento de pesos 41.966,54 moneda nacional, a pesar de que su cantidad, relacionada con la del año 1935, ha disminuído en 48.202.

La disminución en la cantidad de pasajeros se ha producido en la sección local —La Plata - Avellaneda e intermedias—, en la cual funcionan en forma permanente desde el mes de marzo, las automotrices Diesel - eléctricas Sulzer.

A pesar de ser este un servicio rápido, cómodo y económico, que cumple los horarios con la mayor regularidad, no ha podido reconquistarse el volumen de tráfico obtenido en los dos años precedentes.

El servicio de automotores que realizan varias empresas entre esta ciudad y el centro de la Capital Federal, en viaje directo, y las rebajas en el precio de los boletos entre La Plata y plaza Constitución, establecidas por el Ferrocarril Sud el año pasado, inclinan la preferencia del público hacia esas líneas, —no obstante que este Ferrocarril ha mantenido la tarifa de un peso moneda nacional—, entre La Plata y Avellaneda, acortando, además, los horarios que regían el año anterior.

En cambio, el mismo servicio de automotrices entre Avellaneda - La Plata, Azul y Olavarría, y viceversa, ha señalado un verdadero éxito. El aumento de los productos recaudados por este concepto proviene del incremento operado en la cantidad de viajeros que lo utilizan con satisfacción.

Desde que se estableció el horario de invierno quedaron suprimidos varios de los trenes nocturnos de esta sección, dejándose solamente uno que corría los días sábados, regresando el lunes. A partir del horario de verano —noviembre próximo pasado— la supresión de nocturnos fué total.

El trayecto entre La Plata y Azul (300 kilómetros) se cubre ahora en cinco horas, empleándose cinco horas y tres cuartos entre La Plata y Olavarría, y viceversa.

Tiene esta Administración el propósito de mejorar aún más el servicio de esta línea, tan pronto como disponga de mayores elementos para ello.

Los detalles del cuadro siguiente ilustran al respecto.

CANTIDAD DE PASAJEROS

| | 1935 | 1936 | Diferencias | |
|---------------------------|----------------|----------------|-----------------|---------------|
| 1ª clase (Público) | 91.569 | 89.937 | en menos | 1.632 |
| 2ª clase (Público) | 544.980 | 493.632 | > | 51.348 |
| 1ª clase (Gobierno) | 3.268 | 3.170 | > | 98 |
| 2ª clase (Gobierno) | 5.587 | 10.463 | en más | 4.876 |
| Totales | 645.404 | 597.202 | en menos | 48.202 |

RECORRIDO KILOMÉTRICO

| | Pasajero kilómetro | | Recorrido medio | |
|------------------------|--------------------|-------------------|-----------------|---------------|
| | 1935 | 1936 | | |
| 1ª clase (Público) .. | 10.607.992 | 12.697.479 | 116 Ks. | 141 Ks. |
| 2ª clase > | 34.787.182 | 32.240.588 | 64 > | 65 > |
| 1ª clase (Gobierno) .. | 781.467 | 805.526 | 239 > | 254 > |
| 2ª clase > | 621.649 | 1.216.843 | 111 > | 116 > |
| Totales | 46.798.290 | 46.960.436 | 73 Ks. | 79 Ks. |

| | Peso-Toneladas | | Por tren | | Entradas Pasaj. kilom. |
|------------------------|------------------------|---------------|--------------|--------------|---------------------------|
| | 1935 | 1936 | 1935 | 1936 | |
| | 1ª clase (Público) ... | 9.157 | 8.994 | 24.76 | |
| 2ª clase > | 54.498 | 49.363 | 36.13 | 27.58 | 1.1 |
| 1ª clase (Gobierno) .. | 327 | 317 | 1.54 | 1.23 | 2.1 |
| 2ª clase > | 559 | 1.046 | 0.54 | 0.87 | 1.0 |
| Totales | 64.541 | 59.720 | 62.98 | 52.93 | 1.5 |

ENCOMIENDAS

En este rubro se registran las siguientes cifras: Importe producido, pesos 203.808,37 moneda nacional. Aumento de 807 toneladas y disminución en las entradas de pesos 4.550,28 moneda nacional. Este hecho puede atribuirse a la competencia del transporte en camiones que ha obligado a reducir las tarifas, especialmente en la zona tambera próxima a la Capital.

| | Toneladas | | Diferencias | |
|--------------------------|-----------|--------|-------------|---------------|
| | 1935 | 1936 | | |
| Encomiendas (Público) .. | 11.755 | 12.567 | Más | 812 toneladas |
| > (Gobierno) . | 198 | 191 | Menos | 7 > |
| Equipajes (Público) .. | 26 | 28 | Más | 2 > |

CARGAS

En este servicio se ha obtenido el importe más alto que registra el Ferrocarril desde su iniciación.

La suma de pesos 3.818.255,36 moneda nacional, producida en el año 1936, representa el 79,01 por ciento de los productos generales del año, y supera en pesos 472.406,22 moneda nacional la recaudada en el año 1935.

Se han transportado 430.899 toneladas, cantidad superior en 31.668 toneladas a la que se transportó en 1935.

El renglón más importante de este rubro corresponde al ganado (39,9 por ciento del total), clasificado éste por especies tenemos:

| | 1935 | 1936 | Diferencia en más |
|----------------------|---------|-----------|-------------------|
| Yeguarizos | 1.732 | 1.900 | 168 |
| Vacunos | 195.488 | 247.515 | 52.027 |
| Ovinos | 720.378 | 793.240 | 72.862 |
| Porcinos | 61.617 | 75.988 | 14.371 |
| Varios | 2.312 | 3.578 | 1.266 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 981.527 | 1.122.221 | 140.694 |

El aumento de 140.694 cabezas, registrado en el año 1936 (14.3 %), corresponde a un aumento de 31.050 toneladas, sobre 1935.

En orden de importancia dentro del citado rubro están los cereales y el lino, con el siguiente detalle:

| | 1935 | 1936 | Diferencias |
|-------------------|---------|---------|-------------|
| Trigo | 41.864 | 45.694 | 3.830 Más |
| Maíz | 37.933 | 29.574 | 8.359 Menos |
| Avena | 8.565 | 8.519 | 46 — |
| Centeno | 4.071 | 1.886 | 2.185 — |
| Cebada | 10.093 | 7.337 | 2.756 — |
| Lino | 11.877 | 18.262 | 6.385 Más |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| * | 114.403 | 111.272 | 3.131 Menos |

La disminución en el transporte de maíz, avena, centeno y cebada — 13.346 toneladas en conjunto — ha sido en parte compensada con el aumento anotado en trigo y avena (10.215 toneladas), resultando, en consecuencia, una disminución de 3.131 toneladas.

Los porcentajes sobre los productos totales son: 28.6 % en 1935 y 27.8 % en 1936; la diferencia en menos en este año fué de 0.8 %.

El transporte de otros artículos clasificados «mercaderías generales» y que comprende artículos de almacén, tienda, ferretería, materiales de construcción (exceptuando piedra), arena, conchilla, carbón y leña, nafta y kerosene, pasto en fardos, cueros y lanas, etcétera, fué de 103.290 toneladas en 1936 y 95.203 en 1935. El aumento ha sido, pues, de 8.087 toneladas. Este renglón representa el 24 por ciento del total.

Luego están los demás artículos y materiales citados precedentemente, cuyas cantidades no son de mayor importancia sobre el conjunto y con variaciones que no alteran los transportes realizados en años anteriores.

Como se ve, el aumento señalado en el rubro «cargas» corresponde en su casi totalidad al transporte de haciendas; en los demás productos hubo pequeñas oscilaciones.

En el año comenzado se ha producido un importante aumento en los transportes generales, motivado, según lo afirman las estadísticas nacionales, al incremento operado en la exportación, especialmente en los dos primeros meses. Se espera fundamentalmente que de mantenerse en los meses que restan del año, el ritmo señalado en el anterior, la recaudación aumentará un 10 por ciento los productos.

GASTOS

Los gastos realizados en el año han insumido la suma de pesos 5.112.603,32 moneda nacional contra la de pesos 4.641.671,94 moneda nacional del año anterior, lo que representa un aumento de pesos 470.931,38 moneda nacional, y corresponde al siguiente detalle:

| | 1935 | 1936 |
|---|--------------|--------------|
| <i>Conservación y renovación:</i> | | |
| Vías y obras | 662.905,19 | 656.038,67 |
| Locomotoras | 341.155,07 | 386.266,77 |
| Coches motores | — | 11.504,23 |
| Vehículos para el servicio de pasajeros | 149.145,73 | 185.809,93 |
| Vehículos para cargas y haciendas | 132.383,01 | 184.850,58 |
| <i>Transporte:</i> | | |
| Servicio de locomotoras | 1.598.603,74 | 1.601.954,34 |
| Servicio de coches motores | — | 49.256,60 |
| Servicio de vehículos | 56.246,25 | 61.478,15 |
| Servicio de tráfico | 903.651,86 | 989.202,60 |
| Servicio de trenes | 322.114,49 | 317.197,86 |
| Dirección | 269.169,47 | 283.497,24 |
| Varios | 203.936,99 | 383.525,36 |
| Cuentas anexas | 2.360,14 | 2.020,99 |
| | 4.641.671,94 | 5.112.603,32 |

DIFERENCIA EN LOS GASTOS COMPARADOS

| | En más | |
|---|-----------|------------|
| | 1935 | 1936 |
| <i>Conservación y renovación:</i> | | |
| Vías y obras | 6.866,52 | — |
| Locomotoras | — | 45.111,70 |
| Coches motores | — | 11.504,23 |
| Vehículos para el servicio de pasajeros | — | 36.664,20 |
| Vehículos para el servicio de carga .. | — | 52.467,57 |
| <i>Transporte:</i> | | |
| Servicio de locomotoras | — | 83.350,60 |
| Servicio de coches motores | — | 49.256,60 |
| Servicio de vehículos | — | 5.231,90 |
| Servicio de tráfico | — | 85.550,74 |
| Servicio de trenes | 4.916,63 | — |
| Dirección | — | 14.327,77 |
| Varios | — | 179.588,37 |
| Cuentas anexas | 339,15 | — |
| | 12.122,30 | 483.053,68 |

Servicio de Tráfico

El mayor tonelaje de transportes producidos en el año 1936, está relacionado con el aumento de 334.383 kilómetros recorridos por los trenes cuya cantidad alcanzaron a 18.295, según los detalles que se consignan en el cuadro siguiente:

| | Kilómetros 1935 | Kilómetros 1936 | Trenes 1936 |
|---|--------------------|--------------------|----------------|
| Pasajeros | 556.619 | 497.811 | 6.486 |
| Mixtos | 287.394 | 235.501 | 1.865 |
| Cargas | 427.140 | 469.166 | 3.820 |
| Haciendas | 52.817 | 86.887 | 628 |
| Encomiendas | — | 7.604 | 146 |
| Automotrices Diesel (pasajeros) | — | 349.451 | 5.139 |
| Automotrices Diesel (pasajeros y encomiendas) | — | 11.943 | 211 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 1.323.970 | 1.658.353 | 18.295 |

Por lo demás, han funcionado las sesenta y dos estaciones que ya había en servicio desde años anteriores, manteniéndose en explotación la misma extensión de vías, o sea ochocientos cuarenta y nueve kilómetros.

Locomotoras y material rodante

La dotación de material de tracción está constituida por 77 locomotoras de los tipos, características y demás detalles consignados en el cuadro final.

De aquella cantidad han sido retiradas del servicio 15 del tipo Pacífico, serie A, números 1 al 15, para trenes de pasajeros; las seis serie C, marca Chemnitz, números 101 a 106; y una, serie B, número 52 para los servicios de maniobras en las estaciones.

Con estas locomotoras se iniciaron los trabajos de la construcción del Ferrocarril el año 1909, y se fueron retirando del servicio a medida que se incorporaban las 33 de la serie D, adquiridas en el año 1924 y fabricadas por Nidquist y Holmer, Suecia. La incorporación de aquellas locomotoras al servicio

de trenes no será factible si previamente no se efectúan importantes trabajos de reparación y modernización, asunto que se tiene en estudio para proponer la solución que se estime más conveniente.

Descontando las máquinas que han entrado a talleres para reparaciones generales, parciales o de emergencia, no ha podido disponer para el servicio de los trenes más de 40 locomotoras. No obstante, se registran 2.074.867 kilómetros recorridos durante el año 1936, con una disminución de 47.567 kilómetros sobre el año 1935, hecho que se explica a pesar de que el tonelaje de carga transportada en 1936 es superior en 31.668, en la incorporación de las cuatro automotrices Diesel para el transporte de pasajeros.

El consumo de carbón Cardiff ha sido de 22.856.250 kilogramos, cantidad también menor en 633.920 kilogramos a la consumida en 1935, por la razón antedicha.

Se acompaña un cuadro comparativo del consumo de combustibles, lubricantes y otros materiales utilizados en los distintos servicios de tracción y vehículos, cuyo gasto ha importado pesos 620.909,55 moneda nacional, con una economía de pesos 36.086,20 moneda nacional sobre el año anterior.

La dotación de coches para pasajeros, furgones y vagones para el transporte de cargas y haciendas, está mencionado con todos sus detalles en los cuadros descriptivos que se acompañan a esta memoria.

Los trabajos de reparación efectuados en los talleres generales del Ferrocarril que funcionan en esta ciudad, están consignados en la planilla respectiva que se adjunta.

Vía y obras

Este departamento, que tiene a su cargo la conservación de vías, edificios y demás instalaciones del Ferrocarril, ha desenvuelto normalmente las tareas que le conciernen, aparte de la atención de las obras nuevas y complementarias que también se encuentran a su cargo.

Entre estas últimas están los trabajos de balasto con piedra de la línea La Plata-Avellaneda, cuyo presupuesto aprobado en 1934, desde cuya fecha está en obra, se estimó en pesos 808.117,45 moneda nacional.

En el último año se han colocado en esta sección 7.878 toneladas de pedregullo, con lo cual desde que comenzaron los trabajos, la cantidad de ese material empleado es de 30.568 toneladas.

Se iniciaron también trabajos de ampliación de la estación que funciona en el Desvío Garbarini, de la línea principal, obras que están presupuestadas en pesos 76.400 moneda nacional, y otras análogas en la estación Gerente Cilley, también de la línea principal (kilómetro 275), que comprenden la playa, vías, canales, galpones, etcétera, por un valor de pesos 67.000 moneda nacional.

En este departamento se han efectuado los estudios correspondientes para la ejecución de obras nuevas y complementarias, como la colocación de la vía descendente entre las estaciones La Plata y Gambier, kilómetros 5 553 y 8 718, y construcción andén central y vía auxiliar en esta última, trabajos que se han presupuestado en pesos 304.450 moneda nacional.

Otros estudios — cincuenta y tres obras en total — han sido proyectados en dicho departamento, con presupuestos que alcanzan a un valor de cuatrocientos mil pesos moneda nacional.

CONSIDERACIONES GENERALES

Mucho ha preocupado al Poder Ejecutivo la situación del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires y el problema complejo que comporta cuando se consideran los diversos aspectos relacionados con el transporte, con el desarrollo de las zonas que sirve, la insuficiencia de un producido en relación a los compromisos derivados de su construcción o los medios para lograr un mayor rendimiento en su explotación.

El Ferrocarril Provincial, por su concepción, debía servir a la regularización del transporte, ejerciendo un efectivo contralor de las tarifas que se consideraban perjudiciales por su elevado monto

para la producción; pero también constituía un elemento poblador de extensas y ricas zonas y fué característica de su trazado, alejarse de las poblaciones existentes que, por otra parte, eran servidas por otros ferrocarriles.

De tal manera las líneas del sistema provincial, cruzaron campos, eludiendo los centros poblados y dieron nacimiento a estaciones en lugares alejados de todas las rutas que pueblos o ciudades y estaciones ferroviarias de largo tiempo establecidas, habían creado para su intercomunicación y acceso desde los lugares de producción.

Dos eran, en consecuencia, las medidas de gobierno inmediatas que, sin embargo, no se tomaron. En primer lugar debieron abrirse los caminos que permitieran el cómodo acceso a sus estaciones. En segundo lugar debió estimularse la mayor producción por los diversos medios que podían conducir a tal fin.

En un cuarto de siglo bien poco es lo que se ha hecho en ese sentido. Ahora, no sólo debe salvarse ese error, sino que por razón del tiempo transcurrido y de las innovaciones introducidas en los servicios ferroviarios, es necesario renovar material, mejorar las condiciones de las instalaciones fijas e incorporar los nuevos elementos que los últimos adelantos en esta materia exigen para una atención adecuada, reclamada por los usuarios del Ferrocarril.

Esta situación ha llevado al Poder Ejecutivo a encarar el problema del Ferrocarril Provincial bajo este doble aspecto. O se transfieren las líneas a la Nación, la que podrá agregarla a su extensa red, darle entrada al puerto de la Capital Federal y

dotarlas de las mejoras que requieren, o la Provincia acomete estas últimas con sus propios recursos y sin demora desde que la primera solución no es óbice para la segunda.

Por tales fundamentos se envió a la Honorable Legislatura el mensaje y proyecto de ley del 14 de octubre, cuyo contenido es el siguiente:

El mensaje

En el mensaje de mayo pasado, al inaugurarse vuestras sesiones del año en curso, el Poder Ejecutivo expresó con claridad, su pensamiento respecto del difícil problema que comporta para el Gobierno, la atención, en sus diversos aspectos, del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.

La detenida consideración de las numerosas y variadas cuestiones que completan el vasto y complicado organismo de la Provincia, había conducido al Poder Ejecutivo a contemplar en especial modo la situación de su ferrocarril.

El resultado de tal estudio es el que se consignó en aquella oportunidad. De la cuidadosa revisión de las premisas surgía como de indudable conveniencia la entrega del Ferrocarril Provincial a la Nación, siempre que la medida no significara quebrantos para la Provincia; pero si tal solución no fuera factible, se decía, la aplicación de una acertada política ferroviaria, podría hacer desaparecer los déficit de explotación que injustamente gravitan sobre las rentas generales. Para lograr el equilibrio de los gastos con los ingresos, y, como una mayor reducción de aquéllos perjudicaría los servicios, se hacía indispensable el aumento de las entradas que resultaría inmediato si se terminaba con los efectos contraproducentes de la competencia por medio de un acertado entendimiento con las otras líneas, a la vez que estimulando el progreso de las zonas servidas por el ferrocarril.

En lo fundamental puede concretarse ese pensamiento en el dilema siguiente: O se desprende la Provincia de su ferrocarril, o lo coloca en condiciones de obtener de la explotación de sus líneas el máximo rendimiento posible.

Obran en favor de la primera solución, razones de índole económica, de indudable ventaja para la Provincia.

El erario provincial, no sólo debe cubrir el servicio de los empréstitos realizados para atender la construcción de todas las líneas que integran el sistema y gastos emergentes, sino que además, en los años en que los gastos de explotación no alcanzaron a ser cubiertos por los ingresos directos, debió engujar los déficit y de la misma manera tendrá que proceder cada vez que el hecho se repita.

Una rápida enumeración de los compromisos contraídos por la Provincia, como consecuencia de la construcción del Ferrocarril Provincial y sus ramales nos da el siguiente resultado:

| | | |
|--|----|---------------|
| Leyes del 18 de octubre de 1907 y 6 de marzo de 1912 | \$ | 38.636.363,— |
| Ley del 18 de febrero de 1925 | » | 34.088.138,— |
| Ley del 25 de octubre de 1926, 1ª serie .. | » | 14.478.787,23 |
| Negociac. Kleinworth | » | 2.350.000,— |
| Rescisión de contrato 19 de mayo de 1916 . | » | 3.101.602,— |
| Ley del 25 de octubre de 1926, 2ª serie | » | 7.200.000,— |
| | | <hr/> |
| | \$ | 99.854.890,23 |

No se incluyen en este total, otros compromisos, como los resultantes del pago de algunos servicios en letras de Tesorería, el importe de algunas obras hechas de Rentas Generales, o el de algunas partidas autorizadas por leyes especiales.

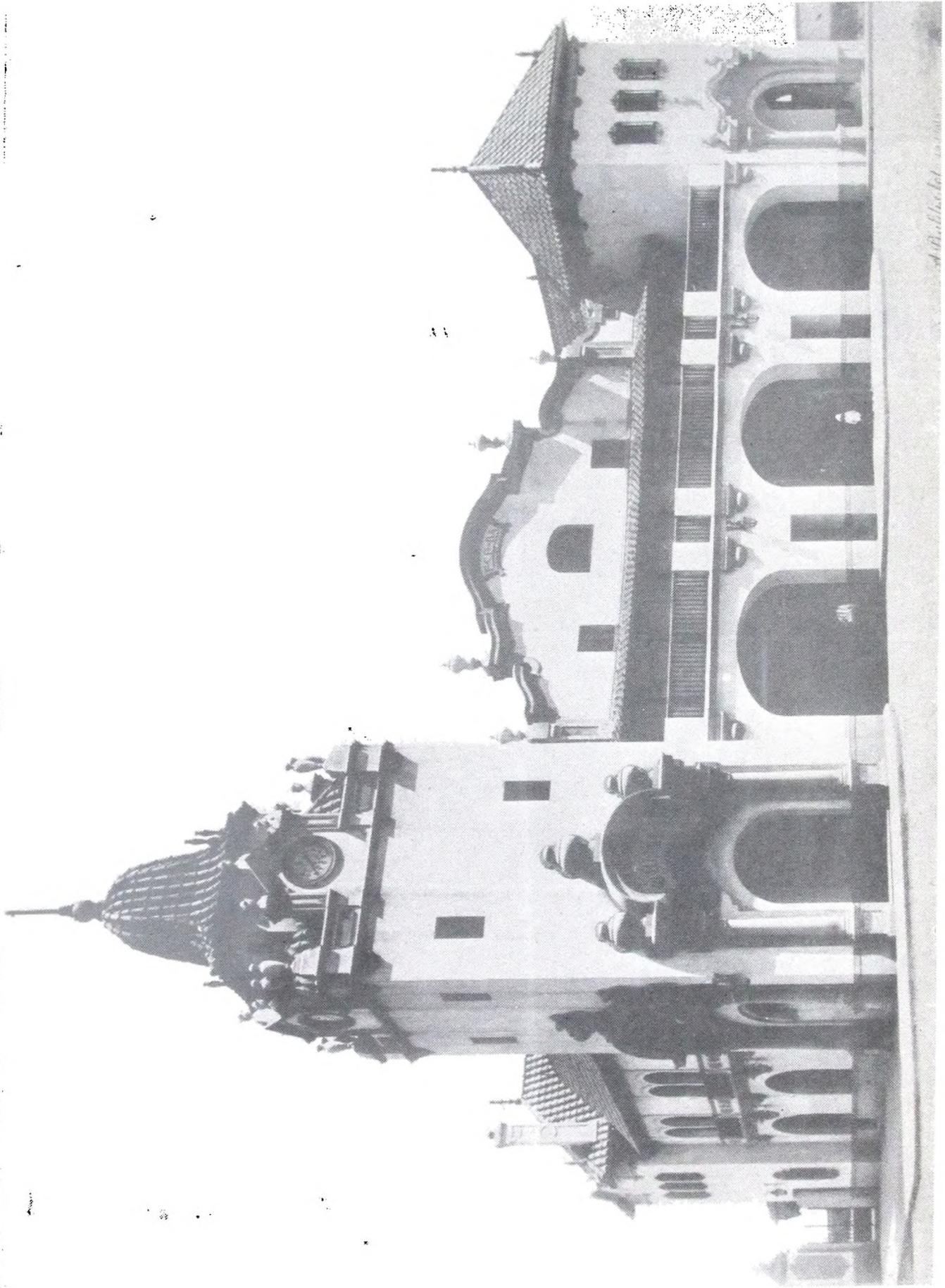
El servicio de estas deudas reclama sumas anuales no inferiores a siete millones de pesos.

En cuanto a los déficit de explotación han sido los siguientes en los últimos diez años:

| | | |
|----------------|----|--------------|
| Año 1928 | \$ | 698.857,95 |
| » 1929 | » | 947.734,30 |
| » 1930 | » | 1.173.050,40 |
| » 1931 | » | 354.831,13 |
| » 1932 | » | 547.110,37 |
| » 1934 | » | 117.924,53 |
| » 1935 | » | 327.343,15 |
| | | <hr/> |
| Total | \$ | 4.166.851,83 |

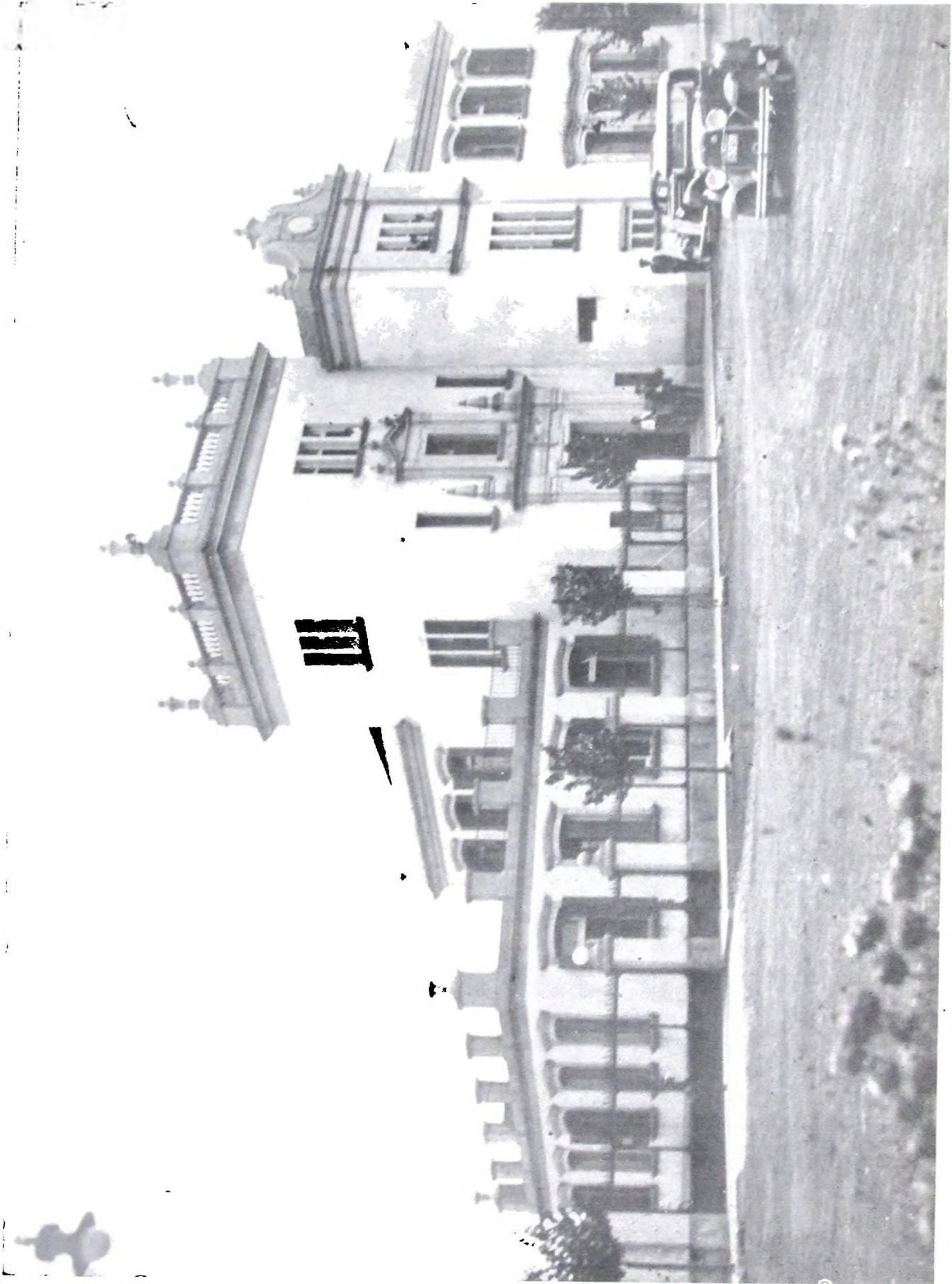


Estación La Plata.



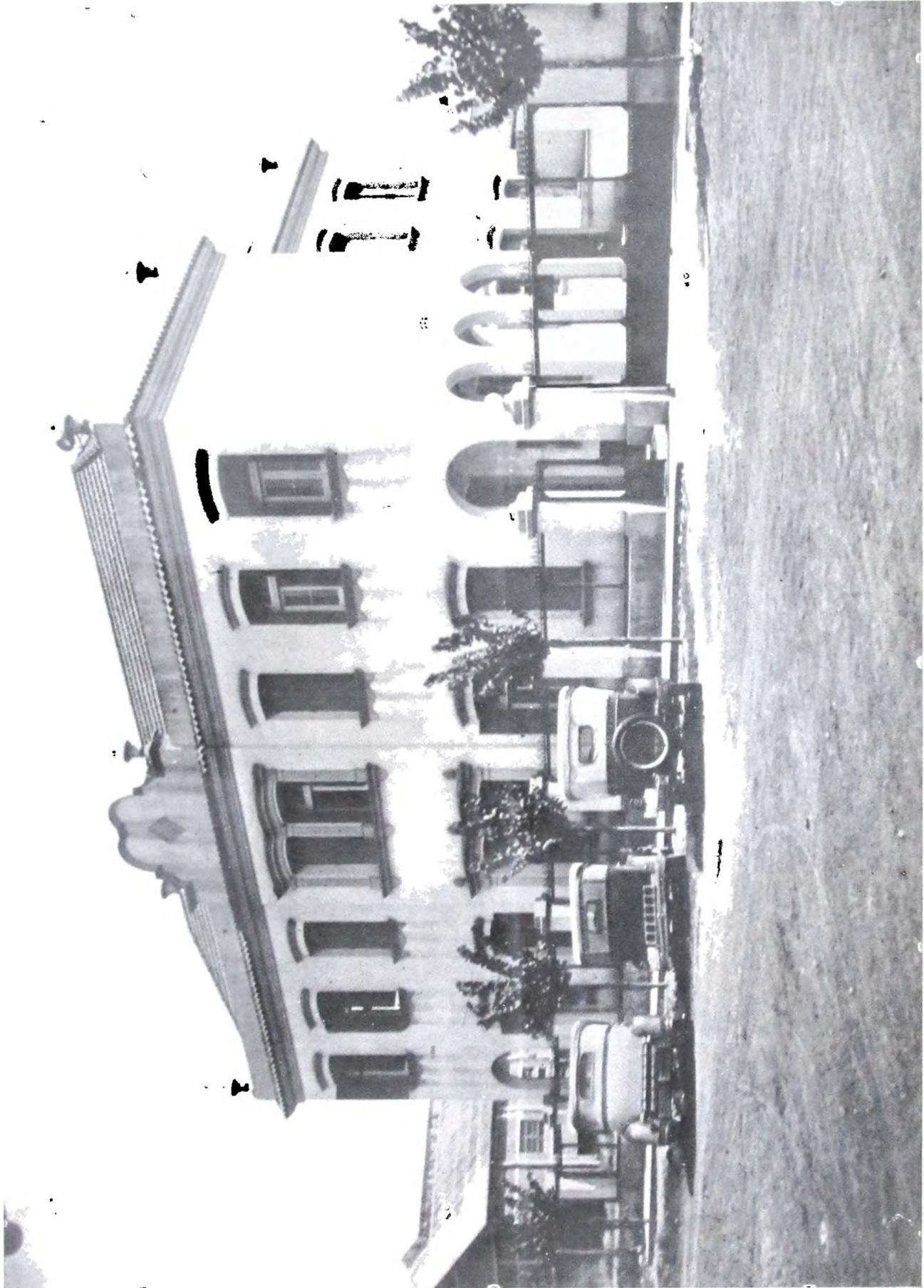
Estación Avellaneda.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES



Edificio ocupado por las oficinas de Administración y Departamento de Contaduría, próximo a los talleres generales, calles 135 y 56, La Plata.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS -- FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES



Edificio ocupado por las oficinas del Departamento de Tracción y Talleres. calles 135 y 56. La Plata.

Los superávit se produjeron en la siguiente forma:

| | | |
|----------------|----|------------|
| Año 1926 | \$ | 483.245,41 |
| » 1927 | » | 194.040,46 |
| » 1933 | » | 180.235,75 |
| | | <hr/> |
| Total | \$ | 857.521,62 |

Resulta en consecuencia, que en los últimos diez años, los déficits han excedido a los superávit en pesos 3.309.330,21.

En los gastos de explotación no han sido tenidos en cuenta los importes de las obras nuevas y complementarias, cuyo monto puede estimarse en un ocho por ciento del presupuesto de explotación, es decir, unos cuatrocientos mil pesos anuales. Estos gastos son ineludibles. Ellos derivan de las deficiencias de la construcción originaria; de las exigencias extraordinarias de la conservación; de las ampliaciones producidas por el aumento de los transportes o nuevas necesidades impuestas por el buen servicio.

El importe de las obras nuevas y complementarias en los años anteriores ha sido imputado al producido del último empréstito; pero en el futuro tendrá que recaer sobre Rentas Generales si no aumentan en la debida proporción los ingresos.

Tales son las cargas que el sostenimiento del Ferrocarril exige a la Provincia.

La razón de que los ingresos no cubran normalmente los gastos de explotación y que las entradas del Ferrocarril Provincial sean inferiores a las de los demás ferrocarriles, no obstante extenderse sus líneas sobre las zonas más productoras de la Provincia, está en que una buena parte de su kilometraje, tal vez la más importante, se desarrolla con demasiada proximidad a líneas de otros ferrocarriles, disminuyendo de tal manera la zona propia de acción.

Conviene recordar que todas las líneas fueron trazadas con el criterio con que se construye un ferrocarril poblador, eludiendo el paso por los pueblos que debía encontrar en su trayecto. De tal manera las poblaciones próximas resultan a distancias de cinco, diez o más kilómetros.

La consecuencia ha sido la de alejar la posibilidad de un tráfico ascendente de importancia, ya que él debe formarse

en lo esencial por las mercaderías generales y los pasajeros y unas y otros tienen sus puntos de atracción o concentración en los centros urbanos.

Contribuye a agravar este mal, el hecho de que ese tráfico y en su mayor proporción el descendente, tienen su origen o por objetivo la Capital Federal a la que se llega por la estación Avellaneda, bastante a trasmano para justificar la resistencia a utilizar los servicios del Ferrocarril o crearle serias dificultades a sus transportes.

A tales factores, explicativos del reducido tonelaje transportado en relación a la extensa zona servida, podrían agregarse otros; todos ellos conducentes a la demostración del porqué del bajo índice de sus ingresos; pero es indudable que uno de los más importantes es el de sus bajos fletes, reducidos con frecuencia, a límites inferiores a aquellos que les fijaría el costo de explotación.

Las tarifas más reducidas del Ferrocarril Provincial no han podido ser decisivas para los transportes por sus líneas, en razón de que los ferrocarriles de competencia las han adoptado de inmediato, obteniendo para ellos el mayor tráfico, en razón de las ventajas que los favorecen según queda dicho.

Un ferrocarril de las características del Provincial debía ser necesariamente poblador, no podía ser su fin exclusivo la regulación de tarifas pero si aquello es exacto, la verdad es que han transcurrido los años sin que fuera dado observar el menor movimiento de parte de los gobiernos pasados, en tal sentido. Los escasos progresos que se notan a lo largo de sus líneas se deben casi exclusivamente a la acción privada.

A este respecto baste decir, que eran muchas las estaciones que carecían de caminos de acceso y que en la zona de mayor producción cerealista, existían hasta hace poco cincuenta kilómetros sin estaciones adecuadas.

Es recién en este último lustro que se ha perfilado una preocupación por parte de las autoridades provinciales, dirigida a subsanar tan desventajosa situación.

Por tales motivos el tráfico se ha visto limitado y el ferrocarril sólo ha ejercido su acción reguladora de tarifas al imponer las suyas por efecto de simple presencia; pero sin recoger los beneficios directos, por haber faltado el acertado con-

venio que le asegurara la totalidad de los transportes que le correspondían.

El traspaso del ferrocarril a la Nación, traería como inmediata consecuencia, la disminución de los siete millones de que se hizo mención, en el servicio de la deuda provincial.

Si a una perspectiva tan halagüeña para las finanzas provinciales se agrega el aligeramiento de los otros compromisos a que se ha aludido, se ve cuán ventajosa resultaría la primera operación que se recomienda a Vuestra Honorabilidad.

El Poder Ejecutivo confía en la posibilidad de una venta en condiciones favorables, porque al buen estado de conservación de las instalaciones y del material, debe agregarse el valor de las líneas susceptibles de un desenvolvimiento altamente productivo.

Para el Gobierno de la Nación, es evidente la conveniencia que le reportaría la anexión de nuestro ferrocarril.

La línea principal, prolongada desde Mira Pampa a través del territorio nacional de La Pampa, permitiría el enlace con el ramal que desde el Norte construyen los ferrocarriles del Estado, hasta San Luis. Más allá, podría enlazar con la línea a Mendoza.

La extensa red de los ferrocarriles del Estado, inconclusa en el centro Oeste del país, tendría en la vía troncal del Provincial, el cómodo acceso a la Capital Federal que la completaría; pues fácil le sería al Gobierno Nacional entrar al Puerto de Buenos Aires desde nuestra estación terminal en Avellaneda.

Los ramales a Azul y Olavarría, permitirían extender la red nacional, cubriendo la provincia de Buenos Aires hasta los puertos de Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca.

Completada la red de tal manera, es seguro que se lograría concertarla en un sistema ferroviario de alto rendimiento y muy beneficioso para los intereses generales.

Si el Gobierno de la Nación no aceptara la oferta, sería llegado el caso de entablar negociaciones ante los ferrocarriles que sirven las mismas zonas, para convenir una forma de explotación que relevara a la Provincia en todo o en buena parte de las sumas que debe invertir en el mantenimiento de su empresa ferroviaria.

No existe inconveniente en este sentido, en razón de que los intereses que la Provincia debe salvaguardar se tendrían especialmente en cuenta en dichas negociaciones, y por otra parte, porque la acción reguladora de tarifas desaparece desde que se ha extendido el uso del automotor.

Ya no es necesaria la intervención del Ferrocarril Provincial para mantener en un justo nivel el sistema tarifario en las líneas de competencia. La lucha contra el camión, ha hecho que los fletes bajen en ciertas secciones de la red, más allá del límite que les había fijado el Provincial.

Este es el momento de un entendimiento entre los ferrocarriles, coordinando sus servicios y a la vez con los automotores, para brindar a la población el transporte más ventajoso por la rapidez, seguridad, comodidad y economía, que en conjunto puedan ofrecerle.

El convenio a que se hace referencia, estaría forzosamente ligado con una acción gubernamental decidida en favor de las zonas servidas por el ferrocarril y los medios propios de defensa de sus recursos.

La solución que el Poder Ejecutivo propicia ante Vuestra Honorabilidad, consiste en dotar al ferrocarril de los elementos que requiere y del mejoramiento de sus instalaciones, para colocarlo en condiciones de dar el más alto rendimiento del sistema, al mismo tiempo que se procura el máximo desenvolvimiento de la riqueza en las zonas por donde se extienden sus vías.

Puede afirmarse que en tal caso, también podrá libertarse la Provincia de la carga de los déficit de explotación y del costo de las obras nuevas y complementarias y asimismo, aunque en menor grado de la más pesada, que implica el servicio de intereses de los empréstitos contraídos.

De inmediato podrían colonizarse treinta o cuarenta mil hectáreas enclavadas en la zona de influencia del ferrocarril, eligiendo entre los tipos de terrenos más indicados para tal propósito y también de inmediato podrían establecerse las bases de media docena de centros urbanos a los que servirían de núcleos, otras tantas estaciones situadas en lugares que fuera de toda duda, asegurarían la formación de poblaciones florecientes, desde el momento que hechos los trazados y el fraccionamiento, se entregarían los lotes a la venta.

Tierras feraces, ubicadas en las zonas de la Provincia en que la abundancia de las precipitaciones fluviales brindan las mejores cosechas; en que la proximidad de las estaciones y el escaso kilometraje a recorrer por ferrocarril hasta los centros de consumo o exportación, aseguran al trabajo en buen valor remunerativo. No hay duda que contarían con las preferencias de muchos agricultores que aguardan el momento de hacerse propietarios en donde saben que el esfuerzo de sus brazos se verá multiplicado, afirmando así el bienestar de sus familias.

Tan favorables circunstancias se aumentarían con la apertura y construcción de los caminos que cada una de las estaciones requiere para la concentración eficaz de los productos. A ese propósito responde la reciente ley a iniciativa del Poder Ejecutivo, en la que se incorpora al Administrador del Ferrocarril Provincial al Consejo de Vialidad, para que esté presente este interés público, que hasta ahora había estado completamente descuidado.

La Provincia acudiría, además, para estimular el progreso de las zonas servidas por el Ferrocarril, con la acción de las otras ramas de la administración provincial, proveyendo cuanto pudiera ser necesario al bienestar de sus pobladores.

El servicio agronómico de la empresa, ampliado y auxiliado por la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias, suministraría las indicaciones indispensables para alcanzar el mayor rendimiento de las cosechas; señalando las siembras más apropiadas para cada lugar; utilizando las mejores semillas y empleando los métodos de cultivo más provechosos.

El fomento de la agricultura no descuidaría la atención de colonias pastoriles en donde ellas fueran indicadas y se propendería a obtener el conveniente desarrollo de la ganadería e industrias conexas.

Con el propósito que se indica, podrían establecerse chacras experimentales, viveros para el fomento forestal y la plantación de frutales, y en sitios económicamente indicados se propendería al desarrollo de la industria familiar de la granja. Es decir, se tomarían todas las medidas para el más completo y racional desarrollo de la explotación rural.

Puestas las zonas servidas por el Ferrocarril en tal estado de producción, sería necesario colocar la empresa en condi-

ciones de aprovechar ampliamente y con eficacia la situación creada.

El incremento de la producción exigirá en primer lugar la ampliación de material rodante. Será necesario reforzar el número de los diferentes tipos de vagones, en particular los cubiertos y las jaulas, sin descuidar los medios bordes y los especiales, frigoríficos y tanques. En total pueden apreciarse las necesidades en trescientas unidades de diversos tipos.

Al mismo tiempo habrá que realizar un trabajo extraordinario, para acelerar la reparación de muchos vagones en composición, que se han ido acumulando en las playas de talleres, a consecuencia de ser más reducida que la normal la dotación de personal que han acordado los presupuestos últimos. Asimismo, habrá que reforzar en forma extraordinaria la reparación de locomotoras y vehículos auxiliares.

Por lo que respecta al servicio de pasajeros, que se verá aumentado notablemente, será necesario recurrir a los elementos más modernos para que el transporte se haga en las mejores condiciones de seguridad, comodidad y rapidez. Las automotrices de que dispone el ferrocarril, han demostrado ampliamente su eficiencia en tal sentido; pero además han establecido en forma fehaciente cómo se puede lograr con ellas una economía sensible.

La adquisición de las nuevas automotrices, tendría presente las exigencias de un servicio a mayores distancias, de manera que en diseño y condiciones generales respondería a tal propósito.

No hay duda que incorporando las automotrices para el servicio exclusivo de pasajeros, dadas sus indiscutibles ventajas, desaparecerían muchos de los inconvenientes que han permitido a los modernos medios de transportes arrebatarse a los ferrocarriles las preferencias del público.

Estos nuevos elementos harían posible el desplazamiento de un cierto número de vehículos de pasajeros que podrían ofrecerse en venta a otros ferrocarriles.

Naturalmente, la transformación a que se viene haciendo referencia requeriría, posiblemente la reducción del personal, problema que habría que contemplar, para no ocasionar perjuicios a los que han conquistado derechos por su especialización y que tienen años de servicios prestados.

La economía en la tracción para ciertos trenes, indican la conveniencia de la adquisición de cuatro locomotoras Diesel.

Estos elementos exigirían instalaciones especiales para responder a las necesidades derivadas del servicio.

Como consecuencia de la implantación de estas mejoras, sería indispensable consolidar las vías y establecer los medios de control de que carece el ferrocarril en la actualidad.

Todos estos elementos y la mejora de las instalaciones fijas, requerirían un gasto de doce millones de pesos.

Cree el Poder Ejecutivo que aunque demorasen las negociaciones, podría iniciarse gradualmente el plan de explotación, porque si el Gobierno de la Nación resolviera adquirirlo, las mejoras introducidas no gravitarían en perjuicio de la Provincia, y en cambio se habría ganado tiempo, que es fundamental para la conservación del material y para el porvenir del ferrocarril, cualquiera que resulte su propietario, después de la tramitación.

En consecuencia, el Poder Ejecutivo preparará un plan de mejoras y oportunamente dará cuenta a Vuestra Honorabilidad de su realización o requerirá vuestra autorización cuando, dentro de sus atribuciones, no pudiere cumplir el plan de colonización.

PROYECTO DE LEY:

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo a realizar gestiones ante el Gobierno de la Nación, para la cesión en venta a su favor, del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, y celebrar el convenio respectivo ad referendum de la Legislatura.

Art. 2º Las cantidades que produzca la negociación a las economías que en virtud de la misma realice la Provincia en los servicios de la deuda pública, ingresarán a la cuenta «Fondo de Montepío Civil», debiendo oportunamente determinarse en la forma que se invertirá.

Art. 3º En caso que el Gobierno de la Nación no aceptara la oferta, el Poder Ejecutivo queda autorizado para convenir una forma de explotación con las empresas de ferrocarriles que sirven las mismas zonas, en las condiciones que resulten más ventajosas para los intereses de la Provincia.

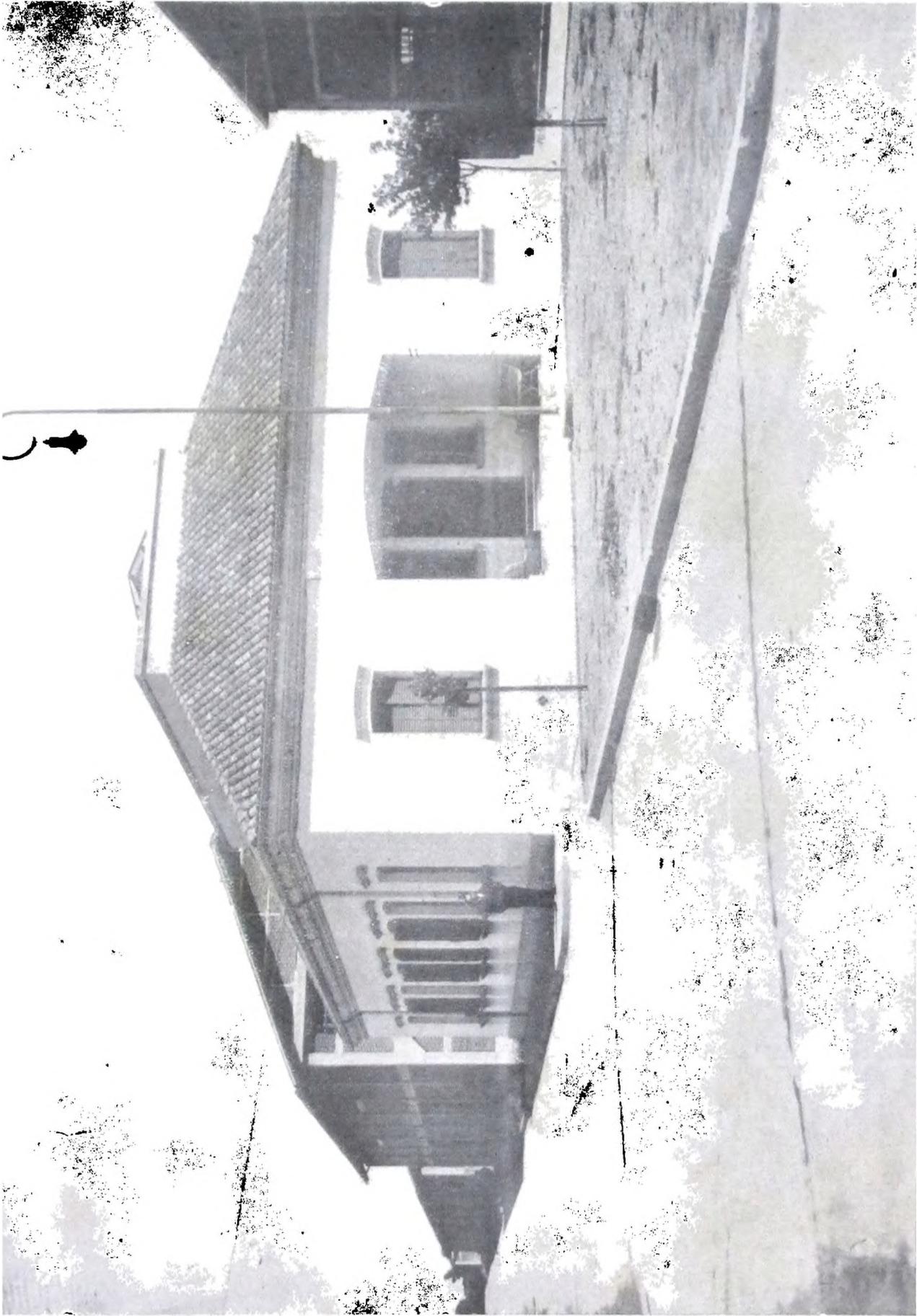
Art. 4º Queda autorizado el Poder Ejecutivo a preparar un plan de mejoras del Ferrocarril, consistente en la colonización

de las tierras apropiadas dentro de su zona de influencia, en la creación de centros urbanos en aquellas estaciones cuyas condiciones así lo reclamen y en el mejoramiento de las instalaciones fijas y del material rodante, encuadrando este último dentro de la suma de doce millones de pesos moneda nacional (\$ 12.000.000 $\frac{m}{n}$).

Art. 5° El plan a que se hace referencia en el artículo anterior, en cuanto se relaciona con la colonización y creación de centros urbanos, se cumplirá con las autorizaciones parciales legislativas que se acordarán en cada caso.

Art. 6° Para el cumplimiento del plan de mejoras, queda autorizado el Poder Ejecutivo para emitir hasta doce millones de pesos en títulos de Deuda Interna del 6 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización anual acumulativa.

Art. 7° Comuníquese al Poder Ejecutivo.

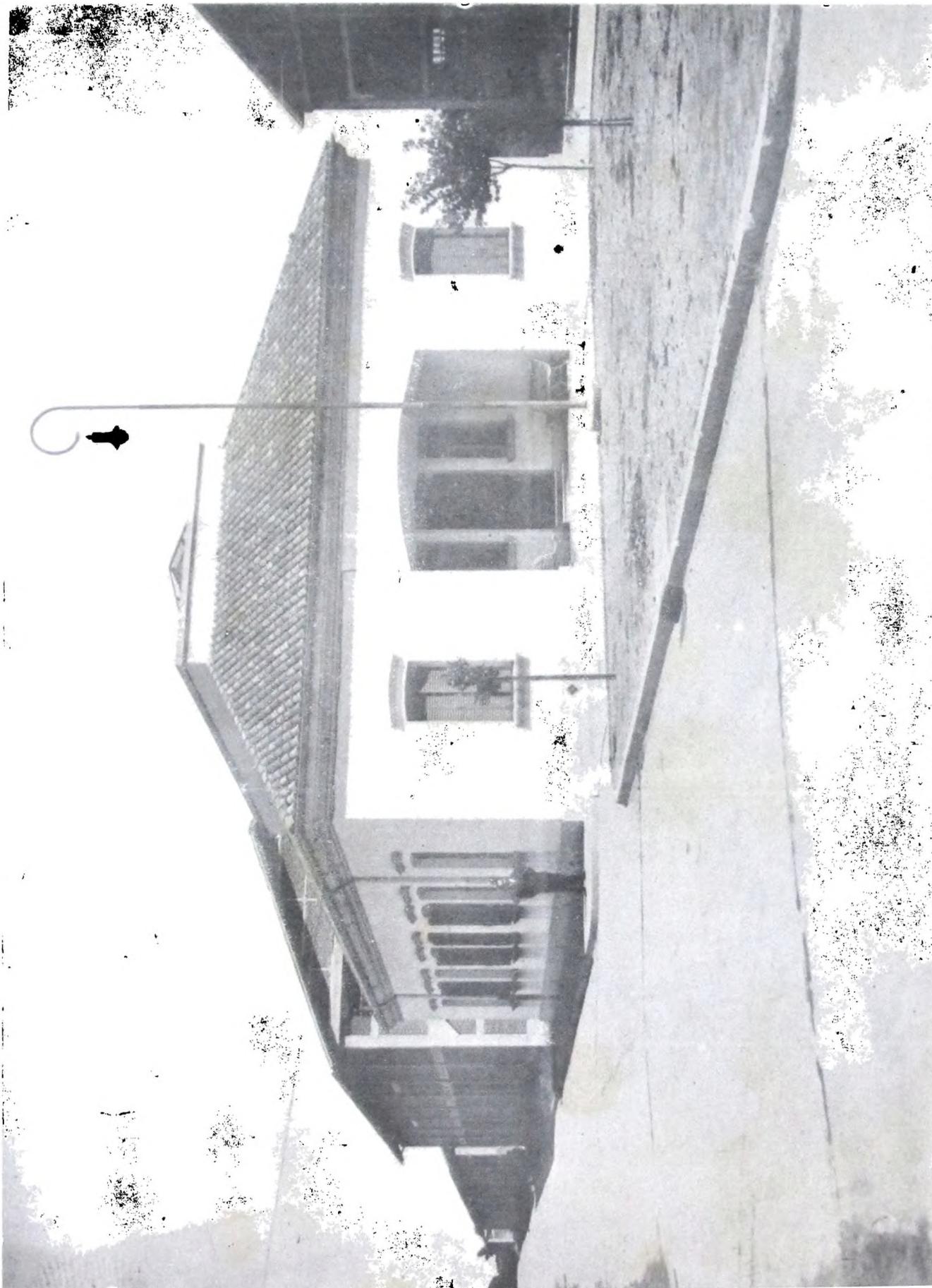


de las tierras apropiadas dentro de su zona de influencia, en la creación de centros urbanos en aquellas estaciones cuyas condiciones así lo reclamen y en el mejoramiento de las instalaciones fijas y del material rodante, encuadrando este último dentro de la suma de doce millones de pesos moneda nacional (\$ 12.000.000 $\frac{m}{n}$).

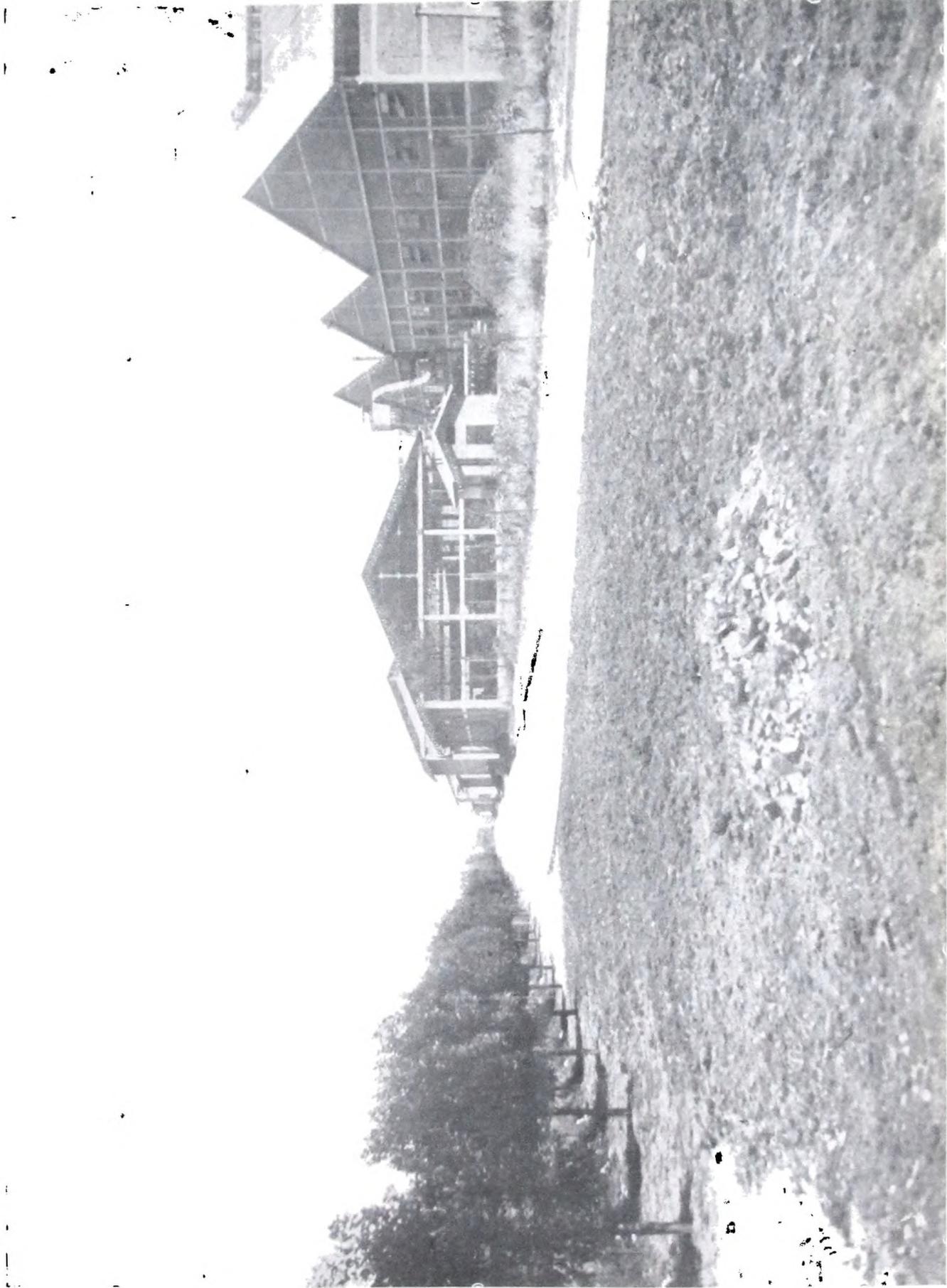
Art. 5° El plan a que se hace referencia en el artículo anterior, en cuanto se relaciona con la colonización y creación de centros urbanos, se cumplirá con las autorizaciones parciales legislativas que se acordarán en cada caso.

Art. 6° Para el cumplimiento del plan de mejoras, queda autorizado el Poder Ejecutivo para emitir hasta doce millones de pesos en títulos de Deuda Interna del 6 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización anual acumulativa.

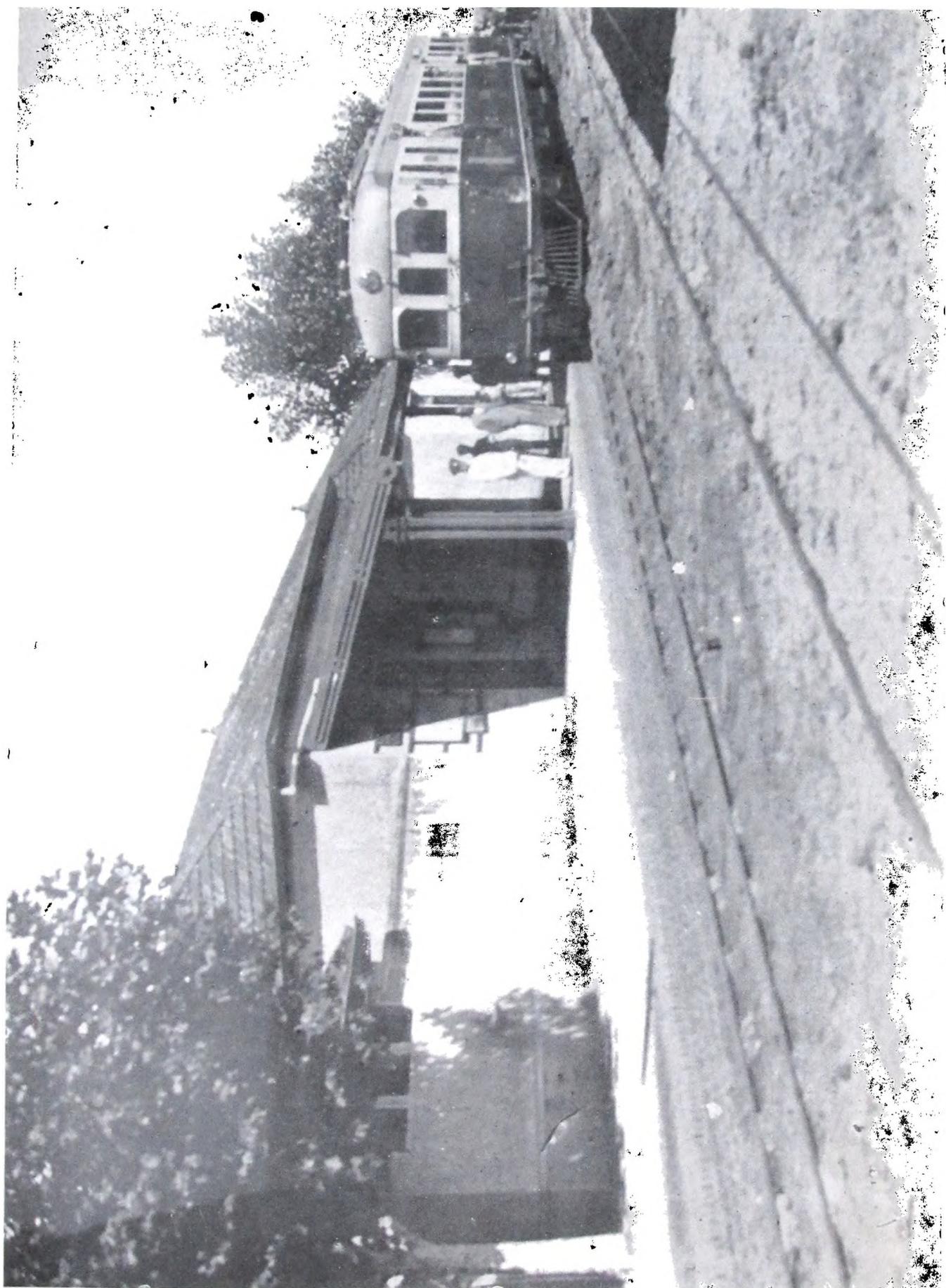
Art. 7° Comuníquese al Poder Ejecutivo.



Edificio ocupado por las oficinas del Departamento Almacenes — Anexo a los depósitos, calles 56 y 137. La Plata.

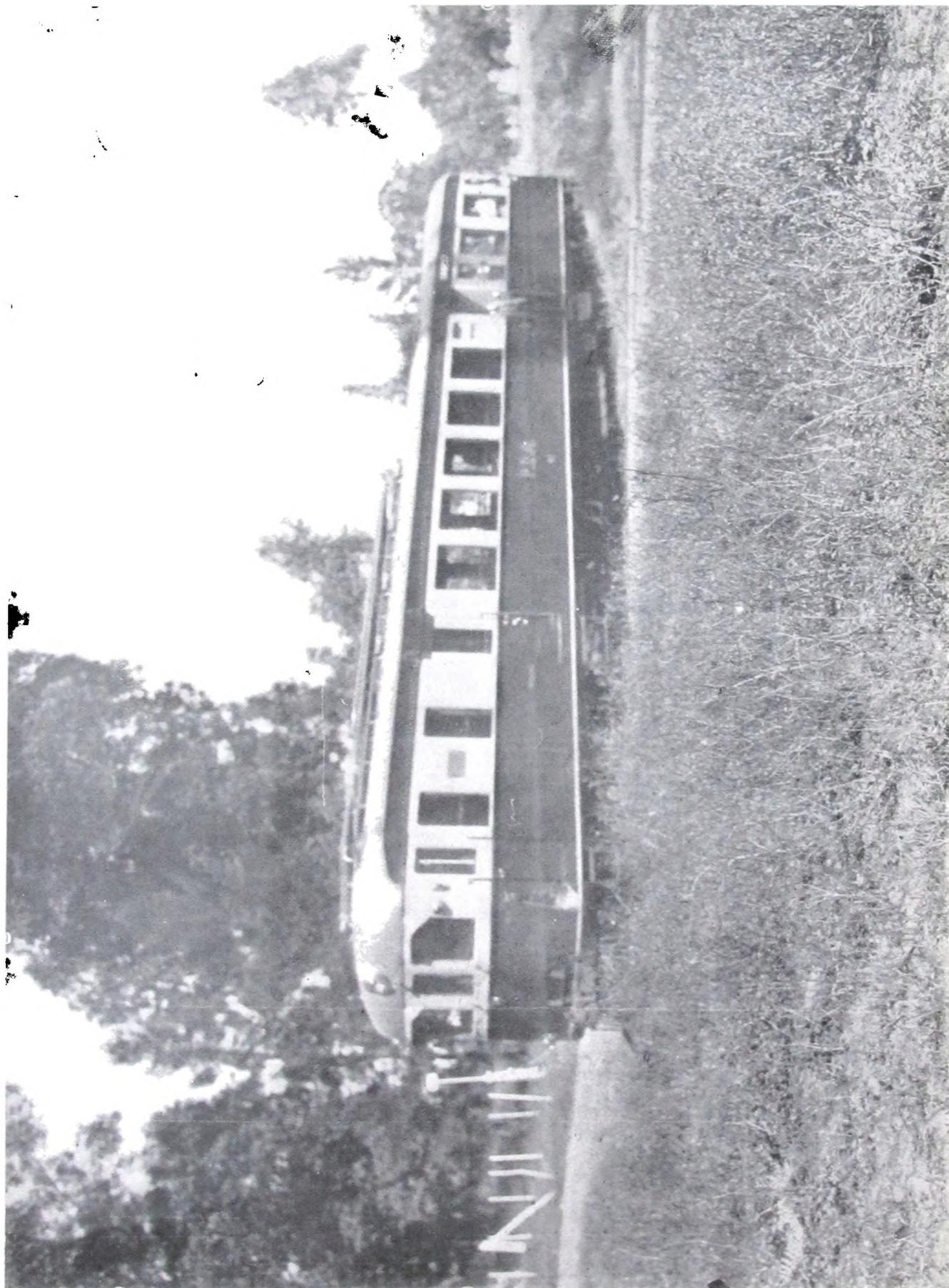


Depósito de maderas y otros materiales anexo a los talleres generales -- La Plata.



Automotriz Diesel-Eléctrica, fabricados por Sulzen Hnos., de Sulza. — Servicio de pasajeros La Plata - Avellaneda, Azul y Olavarría.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS -- FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES



Automotriz Diesel - Eléctrica 270 H. P. — Para 62 pasajeros.

EXISTENCIA DE LOCOMOTORAS

| Clase | Tipo | Serie | Numeración | Total de cada serie | Cilindros | | Ruedas motr. m. m. Diám. | Presión de trabajo Kg. c. m. | Peso Locom. sin tender | | TENDER | | | | Año de fabricación | Fabricantes |
|-----------|---------|-------|------------|---------------------|------------------|---------------|--------------------------|------------------------------|------------------------|-------------|----------------|-----------------|---------|--------------|--------------------|------------------------|
| | | | | | Diám. m. m. | Carrer. m. m. | | | Vacia | En servicio | Cant. de vagón | Vagón vacío Kg. | Agua m. | Carbón Tons. | | |
| Pasajeros | 4-6-2 | A | 1 a 15 | 15 | AP 450 BP 670 | 660 | 1970 | 12 | 45 600 | 52 000 | 4 | 15 200 | 15 | 10 | 1909/11 | Henschel y Sohn. |
| Maniobras | 0-6-2 T | B | 51 a 54 | 4 | 980 | 550 | 1100 | 12 | 29 500 | 38 000 | — | — | 5,5 | 1,2 | 1909/11 | Henschel y Sohn. |
| Pasajeros | 4-6-0 | C | 101 a 108 | 6 | 420 | 560 | 1900 | 12 | 97 850 | 42 460 | 4 | 15 700 | 15 | 7 | 1909/10 | Rich Hartmann. |
| Carga | 4-6-2 | D | 151 a 177 | 27 | 450 | 600 | 1200 | 12 | 51 150 | 58 150 | 4 | 17 850 | 14 | 9 | 1924 | Nidquist y Holm. A. B. |
| Carga | 2-8-2 | E | 251 | 1 | 445 | 540 | 1060 | 19 | 51 000 | 57 900 | 4 | 15 900 | 13 | 8 | 1910 | G. Egenforff L. |
| Maniobras | 0-6-2 T | F | 305 a 310 | 6 | 980 | 550 | 1100 | 12 | 99 800 | 49 800 | — | — | 5 | 2,6 | 1924 | Nidquist y Holm. A. B. |
| Pasajeros | 2-6-4 T | G | 326 a 331 | 6 | 480 | 660 | 1970 | 19 | 54 000 | 63 000 | — | — | 6 | 2,5 | 1929 | Henschel y Sohn. |
| Pasajeros | 4-6-2 | H | 351 a 362 | 12 | 460 | 660 | 1870 | 19 | 51 000 | 57 000 | 4 | 17 900 | 14 | 9 | 1929 | Henschel y Sohn. |

EXISTENCIA DE TREN RODANTE — SERVICIOS DE PASAJEROS — COCHES

| Clase | NUMERACION | | CANTIDAD DE CADA COCHE | | | | | | Fabricantes | Observaciones |
|-----------------|------------------|--------------------|------------------------|------------------|---------------|------------------------------------|----------|----|----------------------------|---|
| | Antigua | Nueva | Total de | | Compartiment. | | Asientos | | | |
| | | | Ejes de cada serie | Total de camaras | De 2 camaras | De 4 camaras | 1a | 2a | | |
| Primera | A 1, 3 y 8 a 13 | 101 a 5 y 111 a 13 | 8 | 4 | — | — | 43 | 26 | S. A. La Brugeoise | A. 2 convert. en 442 A. 4 » O. 11 A. 5 » O. 1 A. 6 » A. B. 6 A. 7 » A. B. 7 |
| Primera | A 14 a 20 | 114 a 130 | 7 | 4 | — | — | 43 | 26 | L. Ateliers Metal. S. A. | |
| Segunda | B 1 a 2-5-8 a 10 | 201, 2 y 204 a 210 | 6 | 4 | — | — | — | 24 | » | B. 4 » K. 1 B. 6 » A. B. 2 B. 7 » O. 2 |
| Segunda | B 11 a 13 | 211 a 213 | 3 | 4 | — | — | — | 24 | S. A. La Brugeoise | |
| Segunda | B 14 a 20 | 214 a 220 | 7 | 4 | — | — | — | 24 | L. Ateliers Metal. S. A. | Con compart. para equipajes Ex. B. 6 Convertido |
| » | B 3 | 203 | 1 | 4 | — | — | — | 24 | L. Ateliers Metal. F. A. | |
| Mixtos | AB 2 | 301 | 1 | 4 | — | — | 16 | 26 | » | |
| Mixtos | AB 3 a 5 | 302 a 304 | 3 | 4 | — | — | 19 | 26 | S. A. La Brugeoise | |
| Mixtos | AB 6 a 7 | 305 y 306 | 2 | 4 | — | — | 20 | 26 | » | |
| Comedores | C 1 a 2 | 401 y 402 | 2 | 4 | — | — | 16 | 26 | American Car y Foundry Co. | |
| Comedores | C 3 a 4 | 403 y 404 | 2 | 4 | — | — | 16 | 26 | S. A. La Brugeoise | |
| Comedores | C 11 | 441 | 1 | 4 | — | — | 42 | 26 | » | |
| » | C 442 | 442 | 1 | 4 | — | — | 34 | 26 | » | Ex. A. 6 y A. 7 Ex. A. B. 1 y A. B. 2 convertido |
| Dormitorios | D 1 a 4 | 501 a 504 | 4 | 4 | 8 | — | 24 | 26 | American Car y Foundry Co. | Ex. A 4 convertido |
| Dormitorios | DA 5 a 10 | 505 a 510 | 6 | 4 | 9 | 6 de 2 convert. 6 de 2 convert. | 27 | 37 | » | |
| Cocinas | K 1 | 461 | 1 | 4 | 8 | — | — | 26 | L. Ateliers Metal. S. A. | Ex. B. 4 convertido |
| Inspección | O 1 a 2 | — | 2 | 4 | 4-5 | — | 6 y 6 | 26 | S. A. La Brugeoise | Ex. A. 5 y Ex. B. 7 convertido |
| » | O 4 | — | 1 | 4 | 6 | — | — | 23 | — | Pagador |
| Cocinas | O 3 | — | 1 | 4 | 2 | — | — | 14 | S. A. La Brugeoise | Ex. Hacienda N° 6148 |
| Coches Motrices | M 1 a 4 | — | 4 | 4 | — | — | 20 | 38 | Sulzer Hnos. | Diesel - Eléctricos |

SERVICIO DE CARGA

| Clase | NUMERACION | | Existencia de vagones | | Fie | Peso por vagón-tonel. | | Volúmen BU | Superficie M ² | Fabricantes | Observaciones |
|------------------------|---------------|------------------|------------------------|-------------|-----|-----------------------|-------|------------|---------------------------|-------------|---|
| | Serie Antigua | Nueva | En servicio | De la serie | | Propio (Tara) | Carga | | | | |
| Cubierto | A.A. | 1 a 450 | 8001 a 8430 | 388 | 444 | 4 | 13 | 90 | 47,92 | 23,45 | 6 vagones transformados en F.S., 6 en S.E. y 1 en O. 4 (59 vagones utilizados en servicios varios e inutilizados. |
| Cubierto | A.A. | 451 a 550 | 8451 a 8550 | 92 | 100 | 4 | 13 | 80 | 47,92 | 23,43 | |
| Cubierto | A.A. | 557 a 680 | 8557 a 8630 | 73 | 80 | 4 | 13 | 90 | 47,92 | 23,43 | |
| Alto bordo | B.A. | 2001 a 2150 | — | 150 | 150 | 4 | 11 | 80 | 18,42 | 23,05 | |
| Alto bordo | B.A. | 3001 a 3020 | — | 20 | 20 | 4 | 11,5 | 90 | 19,15 | 23,04 | |
| Plataforma | C.A. | 4001 a 4150 | — | 180 | 145 | 4 | 10 | 30 | — | 24,07 | Metálicos (10 convertidos en D. P. 1 convertido en F. L. 1 1 convertido en vagón portapluma 1 inutiliz. 6 transf. tanques 1 utilizado servicio V. y O. Ex Haciendas 3 transform. en T. L. y 1 en Frig. 2 transform. en T. L. 1 transform. en Embarc. N° 6204. Ex Haciendas Uso exclusivo de Tracción |
| Para autom. | D.C. | 5001 a 5006 | — | 6 | 6 | 4 | 13 | 30 | 47 | 23,18 | |
| Hacienda | D.B. | 6001 a 6147 | — | 143 | 144 | 4 | 13 | 30 | 47 | 23,18 | |
| Hacienda | D.B. | 6148 a 6191 | — | 44 | 44 | 4 | 13 | 30 | 47 | 23,18 | |
| Hacienda | D.B. | 6192 a 6261 | — | 69 | 70 | 4 | 12 | 30 | 47 | 23,18 | |
| Hacienda | D.P. | 7001 a 7020 | — | 20 | 20 | 4 | 14 | 30 | — | 46,36 | |
| Tanque Petról. | T.P. | 1, 3 a 5, 8 y 10 | 1051, 51 a 55, 58 y 60 | 6 | 6 | 4 | 14 | 28 | 80 | — | |
| » | T.P. | 1061 | — | 1 | 1 | 4 | 15 | 20 | 22 | — | |
| Tanque nafta | T.P. | 2, 6, 7 y 9 | 1092, 56, 57, 59 | 4 | 4 | 4 | 14 | 28 | 90 | — | |
| Tanque agua | T. | 1 a 15 | 1001 a 15 | 15 | 15 | 4 | 16 | 20 | 20 | — | |
| Tranq. leche | T.L. | 1 a 5 | 1501 a 5 | 5 | 5 | 4 | 12 | 90 | 47 | 23,18 | |
| Embarcadero | D.D. | 6204 | — | 1 | — | 4 | 14 | — | — | — | |
| Frigorífico | R | 1551 | — | 1 | — | 4 | 13 | 80 | 47 | 23,18 | |
| Guinche aux. | G.X. | — | — | 1 | — | 4 | 51 | — | — | — | |
| Portapluma | V.P. | — | — | 1 | — | 4 | 12 | 90 | — | — | |

FURGONES DE PASAJEROS Y CARGAS

| Clase | NUMERACION | | | Total de cada serie | Correo superficie m ² | De cada furgón | | | Fabricantes | Observaciones |
|-------------------|---------------|-------------|------------------|---------------------|----------------------------------|----------------|----------------|------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| | Serie Antigua | Nueva | | | | Ejes | Capac. en Ton. | Peso propio Ton. | | |
| Pasajeros | F | 1 a 6 | 601 a 606 | 6 | 613 | 4 | 15 | 24 | Ateliers Met. S. A. Nivelles | |
| Pasajeros | F | 7 a 10 | 607 a 610 | 4 | 1088 | 4 | 15 | 24 | La Brugeoise S. A. | |
| Pasajeros | FA | 11 a 16 | 611 a 616 | 6 | 1193 | 4 | 15 | 29 | Americ. Car y F. Co. | |
| Pasajeros..... | SE | 1661 a 1666 | — | 6 | — | 4 | — | 13 | Les Ateliers Metal. S. A. Nivelles | Vagones cubiertos Nos. 551 al 556. |
| Carga | FS | 51 a 56 | 1641 a 48 | 6 | — | 4 | — | 13 | La Brugeoise S. A. | Vagones cubiertos modificados. |
| Carga | Z | 1 y 3 a 15 | 1601 y 1603 a 15 | 14 | — | 2 | — | 7 | Les Ateliers de Const. de Nord. | |
| Carga | Z | 17 a 20 | 1617 a 20 | 4 | — | 2 | — | 7 | La Brugeoise et N. a D. | ex Vagón 4150 |
| Carga | FL | | 1691 | 1 | — | 4 | — | 30 | | |

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

TRACCION

Cuadro comparativo del consumo de combustible, lubricantes y materiales de consumo en todos los servicios correspondiente a tracción

| Materiales | Año 1936 | | Año 1935 | |
|---|------------|-------------------|------------|-------------------|
| | Kgs. | Importe | Kgs. | Importe |
| Carbón | 23.119,650 | 555.022,75 | 23.724,200 | 617.082,82 |
| Petróleo | 508,735 | 18.978,29 | 170,100 | 5.613,30 |
| Leña sauce | 283,160 | 5.778,06 | 252,080 | 6.100,50 |
| Desincrustante | 10.085,700 | 11.512,15 | 10.378,100 | 7.787,34 |
| Aceite de máquina | 20.697,060 | 6.957,58 | 21.379,650 | 7.269,07 |
| Aceite de cilindro | 9.571,760 | 4.500,30 | 9.839,700 | 4.919,82 |
| Aceite colza | 5.331,550 | 2.784,96 | 5.434,950 | 2.989,10 |
| Aceite Y. P. F. Tipo E., para motor | 202,300 | 136,77 | 292,500 | 184,28 |
| Aceite para limpieza | 7.268,300 | 419,41 | 7.909,500 | 419,51 |
| Estopa de color limp. | 7.528,600 | 3.818,27 | 7.272,300 | 3.252,65 |
| Estopa blanca | 80,000 | 80,00 | — | — |
| Grasa Hot-Box negra | 130,120 | 93,86 | 359,000 | 201,04 |
| Grasa animal | 351,500 | 177,84 | 326,700 | 61,49 |
| Kerosene | 3.827,000 | 720,25 | 5.425,000 | 1.018,06 |
| Nafta | 183,500 | 44,25 | 410,500 | 94,39 |
| Grasa Rod-Cup | 18,580 | 14,26 | 1,020 | 0,70 |
| Grasa consist. amarilla | 122,200 | 44,53 | 6,000 | 1,68 |
| Grasa Texaco número 1 | 23,400 | 12,42 | — | — |
| Aceite para ejes | 28,500 | 4,84 | — | — |
| Aceite para engranaje Dif. .. | 79,500 | 48,63 | — | — |
| Fuel Oil Diesel para coches-motores | 144,290 | 8.385,55 | — | — |
| Grasa Mobilubrican | 2,000 | 1,54 | — | — |
| Grasa S. K. F. número 28 .. | 45,000 | 103,50 | — | — |
| Aceite Indusmobile núm. 322 | 2.351,000 | 1.269,54 | — | — |
| TOTALES | — | 620.909,55 | — | 656.995,75 |

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

TALLERES

Resumen comparativo de materiales rodante reparado

| Reparación | Locomotoras | | Automotrices | | Coches | | Furgones F. | | Vagones | |
|-----------------|-------------|-----------|--------------|----------|-----------|-----------|-------------|-----------|------------|------------|
| | 1935 | 1936 | 1935 | 1936 | 1935 | 1936 | 1935 | 1936 | 1935 | 1936 |
| General | 13 | 16 | — | — | 5 | 4 | 2 | 2 | 37 | 27 |
| Parcial | 3 | 6 | — | 3 | 20 | 33 | 1 | 5 | 194 | 271 |
| Emergencia .. | 7 | 18 | — | 4 | 32 | 20 | 15 | 7 | — | — |
| Total .. | 23 | 40 | — | 7 | 57 | 57 | 18 | 14 | 231 | 298 |

Reparados en tráfico: { Año 1936 - 1684 vehículos
 { Año 1935 - 1165 vehículos

DIRECCION DE OBRAS SANITARIAS

DIRECCION DE OBRAS SANITARIAS

La tarea llevada a efecto por esta Dirección ha sido muy intensa. No obstante estar abocada a múltiples problemas que el Gobierno ha contemplado a su debido tiempo, ha desarrollado su labor en forma de responder a las necesidades del servicio público que corre a su cargo y el control del servicio público de las concesiones particulares.

OBRAS SANITARIAS DE LA PLATA

Debido al crecimiento paulatino y constante de esta ciudad, traducido en el aumento de edificación y de calles pavimentadas, ha debido contemplarse, paralelamente con ello, la ampliación de los servicios de provisión de agua y cloaca, según se detalla más adelante.

Uno de los problemas más serios ha sido el del aumento de la dotación de agua para la zona servida y sus ampliaciones, y el mejoramiento de los servicios en las localidades de Ensenada y Berisso.

Para lo primero se han autorizado y llevado a cabo la perforación de dos pozos, uno en la Plaza Rocha y otro en la Plaza Italia, y para el corriente año se prevé la perforación de tres pozos más, independientemente de otros cinco autorizados por el Poder Ejecutivo, conjuntamente con los proyectos de ampliación de los radios de aguas corrientes y cloacas.

No obstante ello, debe hacerse notar que el consumo de agua de la población es excesivo en relación a sus reales necesidades, el que escapa a toda previsión; por lo cual el Gobierno está estudiando la forma de encarar ese problema, a fin de evitar el malgaste de agua en ciertas zonas y escasee en otras, trayendo un aumento continuo de gastos.

El problema de la provisión de agua a Ensenada y Berisso, ha sido uno de los que más ha preocupado a este Gobierno.

La cañería que servía a la localidad de Ensenada, es de un diámetro de 250 mm., la que fué instalada hace más de 25 años.

El crecimiento de la población y la instalación de fábricas, ha requerido un aumento de provisión para satisfacer las necesidades, las que quedan salvadas con la colocación de una nueva cañería de 550 mm. de diámetro y 6.500 metros de longitud y que fué adosada a la anterior, obra que fué terminada a fines del año anterior, con lo cual se resuelven esos inconvenientes.

Paralelamente con ello se está estudiando la ampliación de la red de colectoras de la ciudad de Bahía Blanca y la ampliación del servicio de aguas corrientes de Bartolomé Mitre y Carlos Casares, cuyos proyectos se encuentran en trámite y a la consideración del Poder Ejecutivo.

ASPECTO ECONOMICO DE LAS OBRAS SANITARIAS

Ha sido una de las mayores preocupaciones de este Gobierno la solución de los problemas que atañen a la parte económica de estas obras, tanto de las que ha construído y administra el Gobierno como las de concesiones particulares.

Por una parte, las empresas solicitan la modificación de las tarifas, alegando que la explotación de las obras no producen los ingresos que les corresponde, y, por la otra, las poblaciones reclaman ampliaciones de radios de los servicios y rebaja de las tarifas vigentes, lo cual contribuye a aumentar el déficit.

Es indudable que los regímenes económicos proyectados según las directivas que regían hace más de treinta años, no responden a las necesidades actuales y que de ser exactos los déficit que mencionan las empresas, que arrojan esas explotaciones, no es de equidad que sean ellas las que lo carguen, máxime para un servicio que afecta a intereses generales, como son los de la salud pública.

Estas obras, al mejorar la salubridad de las poblaciones, inciden directamente sobre la colectividad y es de equidad se encare ese problema, en la parte económica, a la mayor brevedad. Este Gobierno tiene a estudio un proyecto de ley en el que prevé la forma de salvar esas situaciones, en lo que respecta a las concesiones particulares.

En cuanto a las obras que explota la Provincia, se ha dado un primer paso para su economía, con la conversión de los títulos emitidos para la ejecución de las mismas. Con ello, dentro de la mayor equidad, se verá la forma de realizar un reajuste de las tarifas vigentes y poder, además, extender los beneficios de las obras sanitarias a otras localidades de la Provincia que las reclaman con insistencia, con lo cual se cumplirá una de las directivas que el Gobierno se ha fijado, cual es la de cuidar y mejorar la salud pública.

MOVIMIENTO TECNICO

Consecuente con el firme propósito de mejorar el servicio de aguas corrientes, cuyo control directo se halla a cargo de la Dirección de Obras Sanitarias, dispuso la ejecución de proyectos en trámites, circunscribiendo la actividad a la ciudad capital y a los pueblos suburbanos en particular.

En atención al pedido de vecinos se cambió las cañerías de pequeño diámetro, muchas de ellas simples prolongaciones en plomo, o conexiones internas por otras de hierro fundido de diámetros tales que satisfacerán ampliamente por un tiempo ilimitado el consumo domiciliario.

Así, se colocó cañerías en las calles 19 de plaza Azcuénaga a 41; 41 de 19 a 21; 20 de 44 a 21; diagonal 73 de 21 a 24; 21 de 41 a 40; 40 de 19 a 21; 24 de 38 a 40 y 38 de 23 a 24, empleándose materiales que fueron adjudicados previa licitación pública a fundiciones del ramo en la suma total aproximada de pesos 23.915,89 moneda nacional.

Esta ampliación abarcó una extensión útil de 16 cuadras, con el siguiente detalle numérico:

| | |
|---------------------------------|--------------|
| Cañería de 0,075 m. de diámetro | 2.235,60 ml. |
| Cañería de 0,125 m. de diámetro | 150,— ml. |
| Cañería de 0,300 m. de diámetro | 150,— ml. |

Esta obra ha sido concluída por el contratista a quien se le adjudicó el trabajo de fábrica y mano en el mes de octubre, prestando desde esa fecha el servicio regular que se había proyectado.

Otro pedido de vecinos que fué solícitamente atendido ordenando su ejecución en la ampliación de aguas corrientes en las calles 66 de plaza Matheu a 118; 67 y 68 de 117 a 118; 118 y 117 de 66 a 68.

Su costo resultó aproximadamente la suma de pesos 25.871,05 moneda nacional y la distribución de cañerías según diámetro es la siguiente:

| | | |
|-------------------------|-------|---------|
| De 0,075 m. de diámetro | | 580 ml. |
| De 0,100 m. de diámetro | | 300 ml. |
| De 0,220 m. de diámetro | | 550 ml. |

También esta ampliación, tanto los materiales como la mano de obra, fué contratada previa licitación pública, habiéndose dado término a los trabajos a fines de noviembre del año próximo pasado.

Prosiguiendo con los propósitos de dotar de agua corriente a los barrios en formación, se dió término a la instalación de cañerías en el resto de las secciones 7 y 8 de esta ciudad, instalando red de distribución en aquellas calles que aun no poseían servicios o que, teniéndolo, sus diámetros eran insuficientes en la actualidad.

Esta ampliación que vino a beneficiar a la zona sudoeste conocida con el nombre de «La Loma», abarcó alrededor de setenta manzanas ocupando las calles: 38 a 50 y 19 a 25.

Esta amplia red construída tiene una longitud total de 21.388,38 metros lineales con diámetros variables desde 75 milímetros hasta 600 milímetros, de acuerdo al siguiente detalle:

| | | | |
|----------------|-----------------------|---|---|
| De 0,075 | 17.193,75 m. lineales | | |
| De 0,100 | 318,— | > | > |
| De 0,125 | 1.255,78 | > | > |
| De 0,200 | 289,30 | > | > |
| De 0,300 | 270,96 | > | > |
| De 0,350 | 400,44 | > | > |
| De 0,500 | 544,98 | > | > |
| De 0,600 | 1.115,17 | > | > |

21.388,38 m. lineales

Los materiales que se emplearon en la obra fueron en su mayoría adquiridos en Europa, a excepción de los de diámetros 0,075 y 0,100 que son fabricados en el país por el establecimiento metalúrgico con sede en Avellaneda, y la colocación en el lugar fué contratada.

El importe de esta obra llegó a ascender a casi 300.000 pesos y a principios de diciembre fué puesta en servicio.

Además de estas ampliaciones que por su monto fueron contratadas con constructores del ramo, por administración se efectuaron prolongaciones de cierta importancia.

Las calles beneficiadas son: 18 de 39 a 41; 50 de 25 a 31; 22 de 62 a 65; 31 de 50 a 53; 23 de 69 a 71; 72 a 75 de 7 a 9;

7 y 8 de 72 a 75 y 72 de 6 a 7, importando esta última ampliación el cruce en túnel de las vías del Ferrocarril Provincial y Sud, con cañería de 0,075 y 0,100 m. de diámetro.

La longitud de cañería instalada alcanza a 4.075 ml. de 0,075 milímetros y 456 ml. de 0,100 mm.

El valor del trabajo realizado por administración alcanzó a pesos 25.002,64 moneda nacional.

Para llenar las necesidades cada día más crecientes de la población y alimentar las nuevas ampliaciones se construyeron cuatro pozos semisurgentes, con las siguientes características:

Refección del pozo N° 3 de la Usina Parque San Martín

Se contrató con una empresa la refección de este antiguo pozo electrificándolo e instalando bombas del tipo «Layne», accionado por un motor «Brown Boveri» de 65 H. P. y 1.450 revoluciones por minuto con un rendimiento de 182 metros cúbicos por hora para una depresión de 22 metros.

El análisis bacteriológico practicado clasificó al agua como «buena» y con fecha 9 de octubre se efectuó el ensayo definitivo conectando el pozo con la red de distribución.

La electrobomba ha sido protegida por una casilla subterránea de mampostería y hormigón cuidadosamente construída, teniendo en su interior además un tablero de mando y control.

Refección del pozo N° 10 de la Usina del Parque Saavedra

Era el pozo número 10, un antiguo pozo de aire comprimido, situado en la calle 66 y 19 de la planta urbana de esta ciudad que fué refeccionado por la misma empresa que lo hizo en el pozo número 3 de la Usina Parque San Martín, colocando una electrobomba del tipo «Layne», accionado por motor eléctrico «Brown Boveri» de 95 H. P. y de 1.450 revoluciones por minuto.

La producción de este pozo fué de 197,06 metros cúbicos para una depresión de 9,37 metros y el agua clasificada como «buena» en el análisis bacteriológico.

El pozo fué puesto en marcha y conectado a la red, previa construcción de su correspondiente casilla subterránea de resguardo y protección al motor bomba y cajas de maniobras.

Refección del pozo N° 9 de la Usina del Parque San Martín

Siguiendo la obra de modernización y electrificación de los antiguos pozos se contrató la refección del pozo del rubro, instalándose la bomba centrífuga «Layne», acoplada a un motor eléctrico marca «Brown Boveri» de 100 H. P. y de 1.460 revoluciones por minuto, con un resultado de 170 metros cúbicos de rendimiento horario para una depresión de la napa acuífera de 22 metros.

Del resultado bacteriológico practicado por la Dirección de Higiene el agua extraída es de buena calidad e inmediatamente se conectó a la red, prestando desde ese momento su aporte a la cañería maestra que corre por la calle 25 de la Usina Parque San Martín a la plaza Alberti.

Con la construcción de la casilla subterránea se dió término a la obra.

Construcción de dos nuevos pozos, uno en Plaza Rocha y otro en Plaza Italia

El proyecto para construir dos nuevos pozos en la planta urbana de la ciudad ya se dió término, ubicándolos en las plazas Rocha e Italia. Se trata de pozos semisurgentes modernos, accionados con corriente eléctrica y poseen todos los accesorios técnicos para su perfecto funcionamiento.

Se instalaron bombas centrífugas del tipo «Layne» acoplada a motor de 100 H. P. y 1.450 revoluciones por minuto. Su rendimiento es de 210 y 220 metros cúbicos por cada hora para una depresión acuífera de 22 metros en cada pozo.

A fin de no alterar la estética de las plazas se construyeron dos casillas subterráneas que sirven además como recinto para resguardo de los tableros de maniobras, disimulando de esta manera las maquinarias de los pozos.

En la construcción de estos cinco pozos que producen alrededor de 759,06 metros cúbicos por hora de agua potable se ha insumido casi la suma de pesos 225.000 moneda nacional, incluso la construcción de las casillas.

En el transcurso del año pasado se dió término a la instalación del conducto maestro de alimentación a Ensenada y que pronto se conectará con Berisso.

Los caños colocados son de hierro fundido, con un diámetro de 0,600 mm. a la salida de La Plata y 550 mm. en todo su recorrido hasta la entrada a la población de Ensenada. Además se extendió esta cañería, reduciendo el diámetro por algunas calles de Ensenada, Berisso y Villa San Carlos, de tal forma para distribuir la presión en las zonas donde existían cañerías de pequeños diámetros y que por el crecimiento del consumo en épocas de verano eran insuficientes.

Las cañerías fueron instaladas en las siguientes calles:

Ensenada: Europa, de Quintana a Cambaceres; Colón, de Quintana a Cambaceres; Moreno, de Colón a Europa y Sáenz Peña de Colón a Europa (paraje conocido con el nombre de Villa Detry); Colombia, de Circunvalación a Libertad; Don Bosco, de Circunvalación a Quintana; Perú, de Circunvalación a Quintana; Circunvalación a Quintana; Circunvalación, de Estados Unidos a Colón; Circunvalación, de Africa a Colombia (0,350 m. de diámetro, cañería considerada en la categoría de los conductos maestros).

Arenales, de Don Bosco a Estados Unidos; Méjico, de Circunvalación a Arenales; Leandro N. Alem, de Don Bosco a Africa; Estados Unidos, de Leandro N. Alem a Libertad; Libertad de Méjico a Estados Unidos; Perú, de Independencia a Libertad; Brasil, de Progreso a Rocha; Ecuador, de Progreso a San Martín; Chile, de San Martín a Circunvalación; Brasil, de Independencia a Quintana; Bolivia, de Circunvalación a Quintana; Ecuador, de Circunvalación a Quintana; Veinticinco de Mayo y Arenales, de Ecuador a Bolivia.

Berisso: Porvenir, entre Montevideo y Trieste; Progreso, entre Montevideo y Ostende; Comercio entre Montevideo e Independencia; Resistencia entre Montevideo y Lisboa; Resistencia entre Libertad y Orden; Perseverancia entre Montevideo y Ostende; Saladero entre Resistencia e Industrias; Lisboa entre Porvenir y Comercio; Lisboa entre Resistencia y Punta Arenas; Ostende entre Porvenir y Punta Arenas; Trieste entre Porvenir e Industrias y entre Perseverancia y Punta Arenas; Libertad entre Punta Arenas y Nápoles; Propaganda entre Punta Arenas y Perseverancia; Orden entre Resistencia y Punta Arenas y entre Punta Arenas y Callao; Callao entre Orden y Habana; Habana entre Callao y Génova; Génova

entre Habana y Baradero; Nueva Callao entre Trieste y Asunción; Bilbao entre Génova y Callao; Belfats entre Génova y Nápoles; Campana entre Génova y Guayaquil; Independencia entre Guayaquil y Perseverancia; San Nicolás y San Nicolás bis entre Barcelona y Callao; Punta Arenas entre Orden y Trieste; Nápoles entre Habana y Campana, entre San Nicolás y Baradero y San Nicolás bis y Ensenada; Callao entre San Nicolás y Baradero.

Villa San Carlos: Calle 3 entre Montevideo y 10; 4 entre Montevideo y 9; 5 y 6 entre Montevideo y 9; 9 y 10 entre 3 y 4; 8 entre 3 y 5; Montevideo entre Porvenir y 7; 3 entre Montevideo y 2; 4 entre Montevideo y 2; 5 entre Montevideo y 2; 6 entre Montevideo y 2; 7 entre Montevideo y 2; 2 entre 3 y 7; 1 entre 4 y 7.

La extensión de la red en esta ampliación según diámetros es la siguiente:

| | | |
|-------------------------|---------|---------------|
| De 0,075 m. de diámetro | | 15.635,08 ml. |
| » 0,100 | » | 2.607,15 » |
| » 0,150 | » | 724,55 » |
| » 0,075* | » | 337,10 » |
| » 0,200 | » | 260,— » |
| » 0,220 | » | 592,— » |
| » 0,250 | » | 1.154,— » |
| » 0,300 | » | 35,— » |
| » 0,350 | » | 658,— » |
| » 0,400 | » | 368,— » |
| » 0,450 | » | 760,— » |
| » 0,550 | » | 4.217,— » |
| » 0,600 | » | 1.169,— » |

Los trabajos de instalación de esta importante ampliación que forma parte del proyecto general de ampliación a los pueblos suburbanos de La Plata se contrató, previa licitación pública y por los trabajos se certificó la suma de pesos 100.353,29 moneda nacional, claro está sin incluir los materiales.

La ampliación, incluso la cañería maestra fué puesta en servicio a fines de diciembre del año próximo pasado, mejorando notablemente la dotación del servicio de Ensenada que por espacio de varios años la población reclamaba con insistencia.

La ampliación de Villa San Carlos fué librada al servicio público en febrero próximo pasado y la de Berisso a fines de marzo.

A requerimiento del señor Director del Hospital de Niños de esta ciudad, se dió término a la colocación de una bomba destinada a impulsar el agua corriente a los tanques situados en la azotea del edificio ocupado por dicho nosocomio, motivada por la carencia de agua durante los meses de verano. El importe total de esos trabajos ascendió a la suma de pesos 1.014,75 moneda nacional, que se realizaron por administración.

También se construyeron las instalaciones sanitarias en el edificio ocupado por la Cárcel de Menores «La Mecánica». Dichos trabajos se efectuaron por administración y el presupuesto alcanzó en total la cantidad de pesos 6.728,48 moneda nacional.

Explotación de las obras

Se ha atendido la vigilancia y explotación de los servicios sanitarios existentes en las distintas localidades de la Provincia, cuya nómina se detalla seguidamente:

La Plata, aguas corrientes y cloacas.

Bahía Blanca, cloacas solamente.

Mercedes, aguas corrientes y cloacas.

Chivilcoy, aguas corrientes y cloacas.

Necochea, aguas corrientes solamente.

Chacabuco, aguas corrientes solamente.

Saladillo, aguas corrientes solamente.

Bartolomé Mitre, aguas corrientes solamente.

Rojas, aguas corrientes solamente.

Carlos Casares, aguas corrientes (aun no librada al servicio público).

Recaudación

La recaudación en concepto de servicios sanitarios durante el año 1936, ascendió a la suma de pesos 3.721.149,68 moneda nacional y en los tres primeros meses del año 1937 a la cantidad de pesos 940.053,28 moneda nacional, lo cual representa, comparado con el mismo número de meses del año anterior, un aumento de pesos 60.004,71 moneda nacional.

DIRECCION DE HIDRAULICA

DIRECCION DE HIDRAULICA

Las tareas de esta repartición se vinculan a muy variadas cuestiones, tanto de orden técnico como legal.

Con respecto a las primeras daremos más adelante un ligero detalle de los estudios, proyectos y trabajos efectuados, y nos limitaremos, para las segundas, a su sola enunciación, porque cada una de ellas abarca problemas complejos que requerirían una monografía para su explicación y justificación de las conclusiones y puntos de vistas considerados.

Cuestiones legales

Preocupan a la Dirección de Hidráulica, además de diversos problemas administrativos y reglamentaciones propias de la naturaleza de sus funciones, como las relativas a obras de dragado, extracción de arena, fondeaderos, etcétera, otra serie de cuestiones de un orden más general, donde si bien el punto de vista hidráulico puede ser más o menos preponderante, resulta sin embargo inevitable. Entre esas cuestiones, las más importantes son: la ley de Aguas; la modificación de los límites con la Capital Federal a raíz de las obras de rectificación del Riachuelo; el mantenimiento de la jurisdicción provincial en los ríos navegables de la Provincia y en el mar territorial; la determinación de la línea de ribera para deslinde del lecho de los ríos y playas del mar; el deslinde de las jurisdicciones municipales en la zona del Delta, etcétera.

La tarea realizada con tales fines, durante el período que abarca esta memoria no puede concretarse en términos precisos, porque si bien es cierto que se ha llegado a formular anteproyectos, como en el caso de las jurisdicciones municipales en el Delta y de la ley de Aguas, en general, la labor más continuada

se refiere a la recopilación de antecedentes e integración de comisiones especiales.

En este orden de cuestiones y aunque no corresponda al período de la presente memoria, conviene recordar que aun espera sanción un anteproyecto elevado por la Dirección de Hidráulica, relativo a la ley de obras públicas que es, sin duda alguna, la más necesaria para coordinar la actuación de las distintas reparticiones. *

Cuestiones técnicas

A fin de diferenciar los distintos problemas estudiados, sea por su naturaleza y magnitud, convendrá hacer previamente una ligera clasificación de los mismos, y así consideraremos con independencia de la zona inundable caracterizada por sus condiciones especiales:

- a) Desagües generales y parciales.
- b) Corrección de cauces.
- c) Zona del Delta.
- d) Defensa de playas y riberas.
- e) Obras en Mar del Plata.
- f) Obras portuarias.
- g) Balnearios.
- h) Perforaciones.
- i) Fondeaderos.

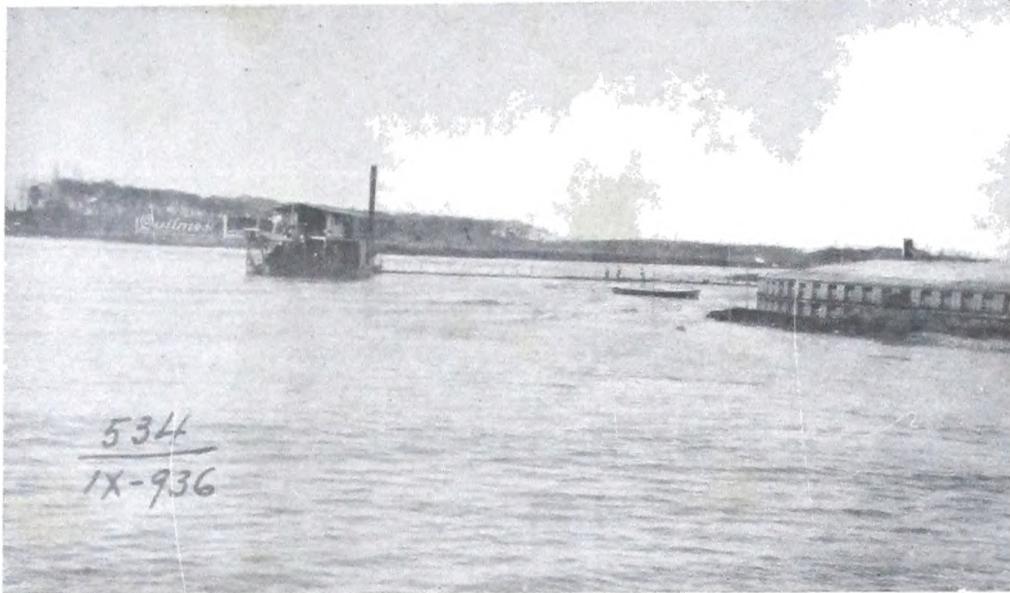
Atento al monto de las obras e importancia de la zona que abarca varios partidos, es indudable que también los desagües de Avellaneda, como se les designa abreviadamente, merecerían un capítulo especial, pero se ha preferido involucrarlos en los desagües generales porque durante este período no ha sido posible iniciar las obras ni completar los estudios que autoriza la ley número 4489.

Otro tanto cabe observar con respecto a los desagües de La Plata y con mayor razón, puesto que aun no se ha sancionado la ley respectiva que está a consideración de la Honorable Legislatura.

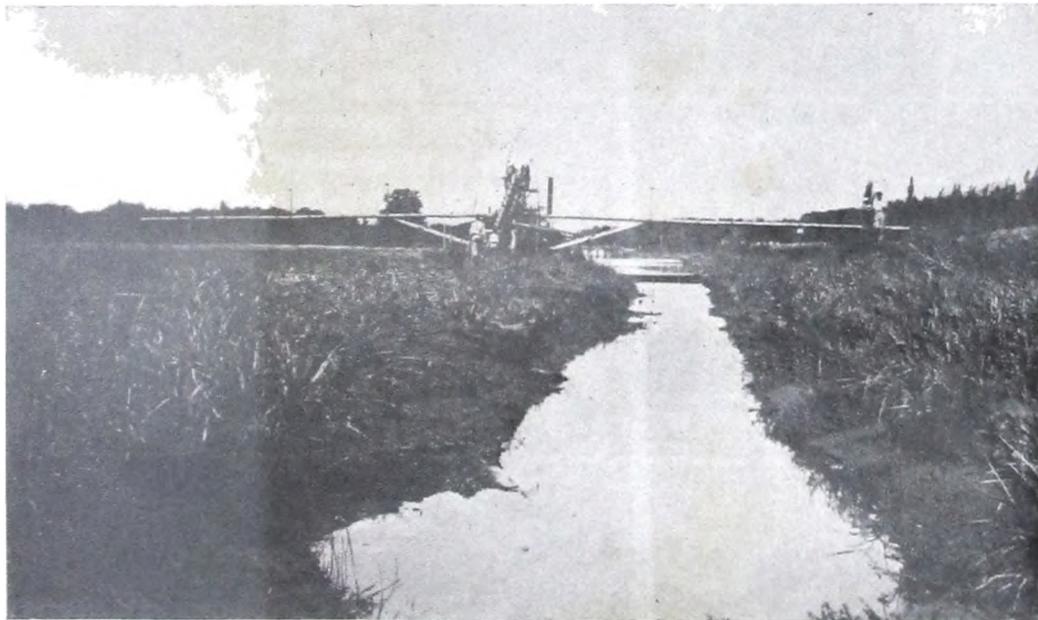
a) Desagües generales y parciales

1. **AVELLANEDA.** — Las obras afectan en realidad a los partidos de *Avellaneda*, *Lomas de Zamora* y *Almirante Brown*. La ley número 4376 autoriza la inversión de pesos 4.914.500 en

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

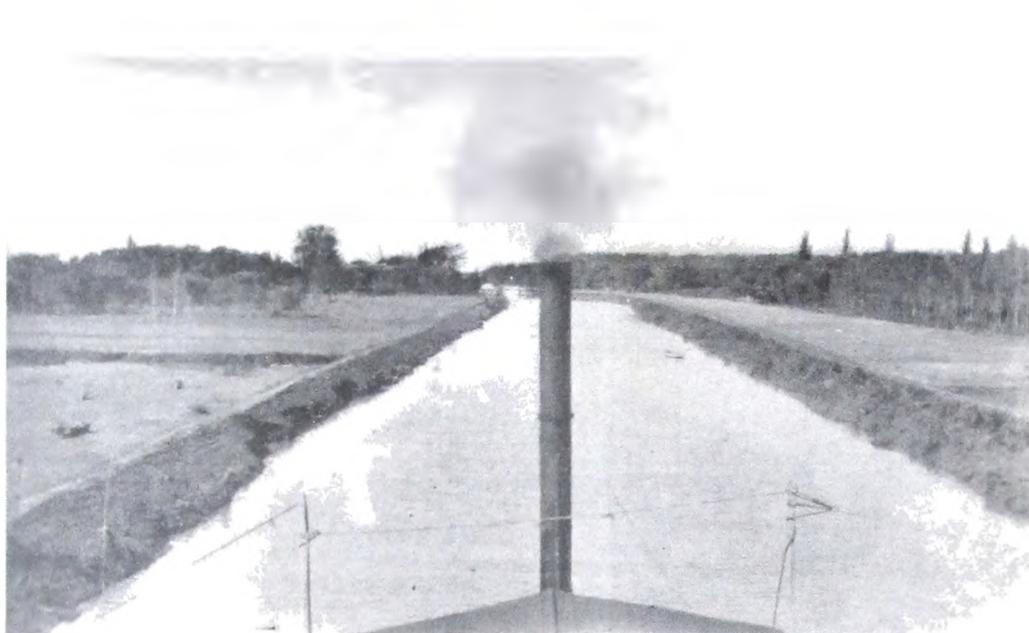


A la derecha, tablestacado Belval en la dársena número v del Mercado de Frutas de Tigre.
Draga 253 D. dragando la boca de la dársena.



Draga 252 D. trabajando en arroyo Sarandí (San Isidro). Véase la insignificancia del arroyo antes del trabajo.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



El arroyo Sarandí (San Isidro) después del dragado. Rellenos de las zonas de ribera.



Dársena dragada para gendarmería de islas en el río Carabelas. Vapor «D. Marcelino Ugarte».

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Trabajos preparatorios para el dragado del arroyo Angostura.



Trama dragado del arroyo Angostura.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Draga 254 D. que ejecuta el trabajo en zanja Torres y vista del canal en la parte concluida.



Tramo del arroyo Fredes rectificado con cuadrilla.

títulos. Las obras proyectadas para la primer parte de este plan, abarca una superficie de 2.670 hectáreas densamente poblada que comprende: la zona este y oeste de Almirante Brown, y la zona este de Temperley, Lomas de Zamora, Banfield y Avellaneda. El presupuesto calculado para las mismas ascendía a pesos 3.600.000 en cifras redondas, incluyendo 10 por ciento para imprevistos y pesos 150.000 para expropiaciones. Previa licitación realizada el 5 de noviembre de 1936, se adjudicó la ejecución de los trabajos a la empresa Siemens Baunión, cuya propuesta con una rebaja de 11,70 por ciento sobre el presupuesto oficial importa pesos 2.649.201,57 moneda nacional en efectivo.

La segunda parte del plan comprende los desagües de Lanús (zona este) y de Gerli (zonas este y oeste). El proyecto respectivo, elevado el 31 de octubre próximo pasado, importa la suma de pesos 1.200.000 en cifras redondas, donde están incluidos el 10 por ciento para imprevistos y pesos 150.000 para expropiaciones.

Las obras para la tercera etapa del plan y correspondiente a la ley número 4489, no han podido proyectarse porque aun no terminaron los estudios en el terreno.

2. LA PLATA. — Los trabajos se atendieron con la partida de pesos 24.000 moneda nacional que fijaba el presupuesto vigente. La única cuadrilla que con tales recursos podía mantenerse, se ocupó de la limpieza, ensanche y profundización del arroyo El Gato en el tramo comprendido entre el camino afirmado a Buenos Aires y las calles 337 y 526. Además, recorrió el canal de la calle 7, desde el canal de la calle 11 y 517 hasta la calle 7 y 32; limpió y rectificó la zanja de calle 74 desde la calle 6 a 13, construyendo 3 alcantarillas en las bocacalles, 3 alcantarillas de acceso y 8 pasarelas; procedió al entubamiento de 40 metros de zanja en el Kilómetro 7 del camino afirmado a Buenos Aires; construyó 2 bocas de tormenta en la calle 55 y 1 e inició la construcción de una alcantarilla de 3 metros de luz para apertura de la calle 526.

3. VEINTICINCO DE MAYO. — Mediante licitación pública se adjudicó en la suma de pesos 19.351,37 moneda nacional, a la empresa W. J. Hughes y Cía., las obras de desagüe del pueblo de Pedernales. Desde fines del mes de octubre las obras prosiguieron sin interrupción hasta que una lluvia de 273 mm.,

caída en pocas horas, entre el 27 y 28 de diciembre, determinó la paralización momentánea de los trabajos.

4. ROQUE PÉREZ. — A la Dirección de Hidráulica sólo le ha correspondido la dirección técnica de los trabajos realizados por cuadrilla en el denominado canal Fassi, desagüe del camino de acceso de este pueblo al camino general de Lobos a Saladillo. Las fotografías que se acompañan, ilustran sobre la obra ejecutada.

5. ROQUE PÉREZ. — Para asegurar el desagüe de la parte norte del ejido, desde las inmediaciones del hospital hasta el río Salado, se ha proyectado un canal cuyo presupuesto asciende a pesos 17.098,06. Los recursos correspondientes han sido creados por la ley 4406 que destinó a tal fin pesos 20.000. El pliego de bases y condiciones para llamar a licitación pública ya ha sido elevado.

6. SEIS DE SEPTIEMBRE. — Desagües de la calle French. El proyecto comprende en realidad el entubamiento de varias calles, siendo el principal el entubamiento de la calle French desde la calle Rivadavia hasta el arroyo Morón. Las obras han sido autorizadas por la ley número 4293. El presupuesto asciende a pesos 209.792,14 moneda nacional. La licitación correspondiente realizada el 30 de diciembre próximo pasado permite esperar una rebaja del 3,13 por ciento, encontrándose a estudio las propuestas recibidas.

7. ZANJÓN SARMIENTO. — Este entubamiento afecta a los partidos de Seis de Septiembre, Matanza y San Martín. Las obras han sido autorizadas por la ley número 4454. El proyecto aprobado presupuestó las obras en pesos 219.545,40. En la licitación efectuada el 30 de diciembre próximo pasado, la propuesta más baja tiene un aumento del 5 por ciento sobre el presupuesto oficial, aumento debido probablemente a la enorme precipitación pluvial caída en vísperas de la licitación.

8. GENERAL RODRÍGUEZ. — Las obras autorizadas para facilitar el desagüe del camino Luján - Seis de Septiembre, han sido proyectadas, elevándose el presupuesto de máxima a pesos 100.000. La licitación respectiva deberá realizarse en el mes de enero de 1937.

9. SAN ISIDRO. — Entubamiento de la calle Sáenz Peña. El presupuesto del proyecto aprobado asciende a pesos 42.682,68, existiendo en el plan para 1936 una partida de pesos 50.000

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Corte de árboles y extracción de troncos (plátanos de 80 cms. de diámetro). Arroyo Morán.

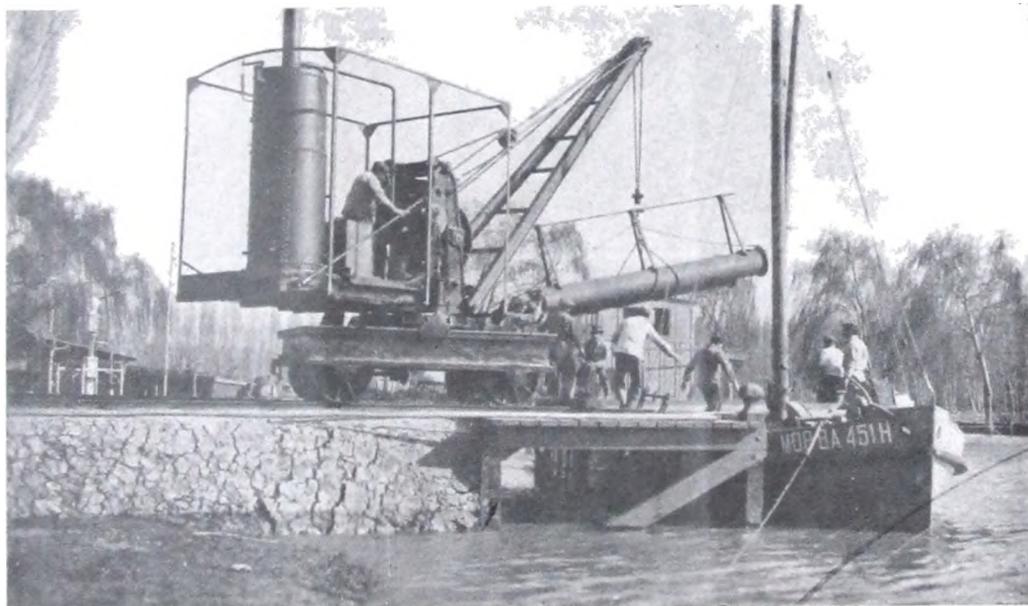


Tramo del arroyo Mirador rectificado con cuadrilla.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

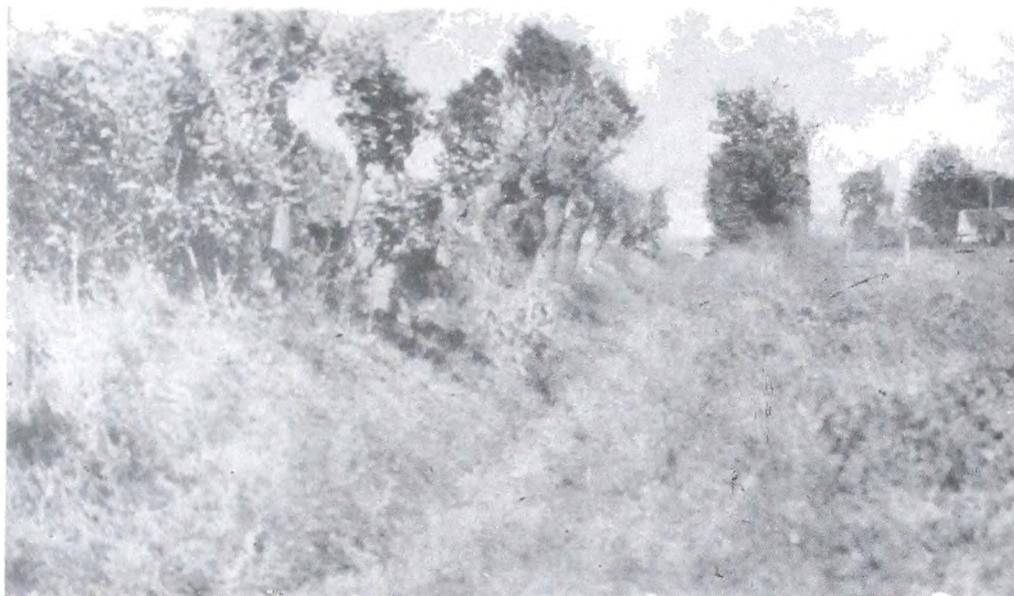


Tramo del arroyo Cambado rectificado con cuadrilla.



Muelle construido en la dársena del taller y varadero.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



ANTES

Partido de Roque Pérez-Canal Fassi — Vista tomada aguas arriba antes de iniciar los trabajos de excavación. Tramo entre V. 7 y E. 9. al fondo alcantarilla existente en la calle Gral. Mitre.



DESPUES

Partido de Roque Pérez - Canal Fassi — La misma vista después de efectuados los trabajos. Tramo acumulada 374 m. a 539 m.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



ANTES

Partido de Roque Pérez - Canal Fassi — Vista tomada aguas arriba, desde la alcantarilla existente en la calle Gral. Mitre. antes de efectuar los trabajos de excavación. Tramo entre V. 7 y E. 5.



DESPUES

Partido de Roque Pérez - Canal Fassi — La misma vista después de efectuados los trabajos de excavación. Tramo acumulada 539 m. a 672 m.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



ANTES

Partido de Roque Pérez - Canal Fassi -- Vista tomada aguas arriba antes de iniciar los trabajos de canalización. Tramo entre E. 3 y calle de acceso entre Roque Pérez y camino general de Lobos a Saladillo.



DESPUES

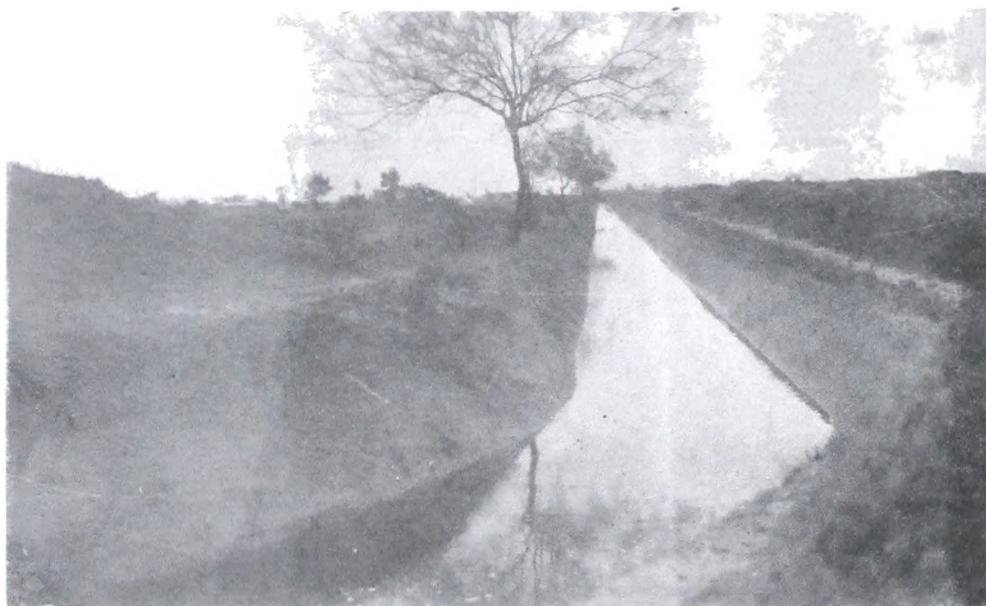
Partido de Roque Pérez - Canal Fassi — La misma vista después de efectuados los trabajos de excavación. Tramo acumulada 872 m. a 1172 m.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



ANTES

Partido de Roque Pérez - Canal Fassi — (Tramo 2º) Vista tomada agias arriba antes de iniciar los trabajos de canalización. Tramo entre E. 31 y E. 29.



DESPUES

Partido de Roque Pérez - Canal Fassi — (Tramo 2º). La misma vista después de terminados los trabajos de excavación.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Roque Pérez - Cuartel 2º — Vista tomada aguas arriba en la estaca 48, acumulada 100 m. — Enero 1937.



Roque Pérez - Cuartel 2º — Canal terminado; vista tomada aguas abajo desde la E. 45, acumulada 400 m. — Enero 1937.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Roque Pérez - Cuartel 2° — Tramo del canal terminado; vista tomada aguas abajo, desde la estaca 44, acumulada 500 m. — Marzo 1937.



Roque Pérez - Cuartel 2° — Vista tomada aguas abajo, desde la E. 44, tramo canal terminado, acumulada 500 m. — Marzo 1937.

para estas obras. La licitación pública para la adjudicación respectiva tendrá lugar en el mes de enero de 1937.

10. SAN ISIDRO. — Canalización del arroyo Gaete. Los estudios deben proseguir porque la municipalidad local solicita ampliación de obras en la misma cuenca.

11. SAN MARTÍN. — Desagüe urbano. El proyecto comprende el entubamiento de las zanjas afluentes al arroyo Medrano y la rectificación de este arroyo hasta la Capital Federal. El presupuesto de las obras asciende a pesos 530.000 moneda nacional. La municipalidad local ha prestado conformidad al proyecto y presupuesto.

12. BRAGADO. — Desagüe de las lagunas Garayo y Arista. A pedido de la municipalidad se estudió este desagüe que beneficiaría al camino de Bragado a Los Toldos, cuya conservación fué imposible durante las épocas lluviosas de 1933 y 1934. El proyecto ha sido terminado, elevándose el presupuesto respectivo a pesos 25.987,50 moneda nacional. Una vez que se arbitren los fondos correspondientes podrán realizarse los canales proyectados.

13. CORONEL BRANDSEN. — Rectificación y ensanche de la cañada Gómez desde el Ferrocarril Sud al arroyo Abascal. El proyecto abarca una extensión de 11 kilómetros, con un presupuesto de 44.500 pesos.

14. CHACABUCO. — Desagüe de la sección chacras y quintas, y del camino Chacabuco - Junín. En el plan para 1936 se destina para estas obras una partida de pesos 30.000, importe del presupuesto de máxima de un proyecto anterior. Con este motivo se trabajó para actualizar dicho proyecto.

15. OLAVARRÍA. — Canal de Circunvalación. El proyecto comprende la ejecución de un canal de cintura que desvíe las aguas evitando su entrada a la ciudad. En parte ya ha sido construído el canal. Se han estudiado en el terreno algunas variantes del proyecto primitivo, y se procura ahora ajustarlo a la partida de pesos 40.000 que fija el plan para 1936.

16. MERCEDES. — Desagüe de la zona suroeste del partido. Se hizo el estudio de la zona y se están redactando los planos para proyectar el canal principal y sus ramales que conducirían las aguas a la cañada de Navarro. Con las obras de arte necesarias el presupuesto de máxima alcanza a pesos 200.000.

17. NAVARRO. — Desagüe de campos, zona de estación Moll. Se practicó el estudio de los campos del señor Fitz Simón hasta el arroyo Las Saladas, afluente del río Salado. El proyecto queda en curso de redacción.

18. SAN ANDRÉS DE GILES. — Nivelación de Villa Espiel. Se niveló esta villa y se proyectaron las pendientes de calles y calzadas de manera que efectúen su desagüe hacia la zanja de la ruta número 7 (Buenos Aires - Mendoza) que pasa a lo largo del frente principal de la villa. Los planos definitivos no están terminados, pero se ha dado a la intendencia las cotas de los puntos fijos para los trabajos preliminares.

19. DESAGÜES EN LOS PARTIDOS DE CORONEL PRINGLES, GONZÁLEZ CHAVES Y LAPRIDA. — La ley número 4445 autoriza a invertir hasta la suma de pesos 20.000 en el estudio de estos desagües. Dada la extensión de la zona se hace necesario la formación de una comisión para los trabajos de campaña, que se iniciarán tan pronto como dicte la respectiva autorización.

b) Corrección de cauces

1. PATAGONES Y VILIARINO. — Desviación del río Colorado. A fin de estudiar la posibilidad de restablecer el antiguo cauce del río Colorado, que define el límite entre los partidos nombrados, se practicó un relevamiento planialtimétrico de la zona comprendida entre el paraje denominado La Horqueta hasta el mar, en una longitud aproximada de 50 kilómetros, pero la poligonal medida es de 70 kilómetros, aproximadamente. Los planos quedaron redactados. Se estudia la rasante más conveniente para el canal que se proyecta dentro del antiguo cauce. Desde luego, estas son soluciones de emergencia, porque la regularización definitiva del río Colorado debe estudiarse desde sus fuentes en la Cordillera, problema, por lo tanto, de orden nacional, sin perjuicio de la colaboración de la Provincia en la parte que el río atraviesa su territorio.

2. JUNÍN. — Mejoramiento del río Salado. El proyecto consiste en la limpieza y profundización del actual cauce en una longitud de 8 kilómetros, en la rectificación de 6 kilómetros y en la construcción de una compuerta en la toma de la laguna de Gómez. El presupuesto de estas obras se eleva a 143.942,16 pesos moneda nacional. En el plan para 1936 se destinó una

partida de pesos 10.000 para estas mismas obras, y en consecuencia se redujo en parte el proyecto, a fin de realizarlo por etapas y en la medida de los recursos disponibles. Toda la documentación quedó preparada para la licitación respectiva.

3. ADOLFO ALSINA. — Canalización del arroyo Figüé. Se procura restablecer la continuidad de su curso para favorecer con su descarga al lago Epecuén en Carhué. Resuelto que las obras se hicieran por administración, se iniciaron los trabajos el 16 de diciembre próximo pasado. El presupuesto de las obras asciende a pesos 118.930,59, incluyéndose en esta suma el 10 % para imprevistos y el 5 % para dirección e inspección de los trabajos.

4. LA PLATA. — Rectificación y canalización del arroyo Carnaval en Villa Elisa. Se limita el proyecto por razones económicas, al tramo comprendido entre la alcantarilla del Ferrocarril Sud y el puente del camino General Belgrano. El presupuesto se eleva a pesos 27.450 moneda nacional, pero agregando pesos 2.550 para imprevistos, se tiene el total de pesos 30.000 moneda nacional, que es la partida que para esta obra asigna el plan para 1936. Dado lo exiguo de la partida disponible, se ha resuelto realizar la obra con la cuadrilla ocupada en los desagües de La Plata, reforzándola con 19 peones y un segundo capataz.

5. PUAN. — Ensanche y limpieza del arroyo Puan, frente a la planta urbana. Se procura actualizar el antiguo proyecto existente.

6. BARTOLOMÉ MITRE. — Canalización del arroyo Caguané. Esta canalización tiene por objeto favorecer los desagües de Capitán Sarmiento, que han de incrementar su descarga con motivo de las obras de pavimentación. El presupuesto de las obras proyectadas asciende a pesos 13.412,67, a sufragarse con la partida de pesos 15.000 que destina para estas obras el plan para 1936. El 30 de diciembre próximo pasado se abrió la licitación respectiva y hubo de declararse desierta por falta de proponentes.

7. PERGAMINO. — Canalización del arroyo Pergamino. Se estudia la actualización de un antiguo proyecto sobre limpieza, rectificación y endicamiento en el tramo que atraviesa la planta urbana. Se aconsejó la ejecución por etapas y estableciendo un consorcio entre la Provincia y la municipalidad local.

17. NAVARRO. — Desagüe de campos, zona de estación Moll. Se practicó el estudio de los campos del señor Fitz Simón hasta el arroyo Las Saladas, afluente del río Salado. El proyecto queda en curso de redacción.

18. SAN ANDRÉS DE GILES. — Nivelación de Villa Espiel. Se niveló esta villa y se proyectaron las pendientes de calles y calzadas de manera que efectúen su desagüe hacia la zanja de la ruta número 7 (Buenos Aires - Mendoza) que pasa a lo largo del frente principal de la villa. Los planos definitivos no están terminados, pero se ha dado a la intendencia las cotas de los puntos fijos para los trabajos preliminares.

19. DESAGÜES EN LOS PARTIDOS DE CORONEL PRINGLES, GONZÁLEZ CHAVES Y LAPRIDA. — La ley número 4445 autoriza a invertir hasta la suma de pesos 20.000 en el estudio de estos desagües. Dada la extensión de la zona se hace necesario la formación de una comisión para los trabajos de campaña, que se iniciarán tan pronto como dicte la respectiva autorización.

b) Corrección de cauces

1. PATAGONES Y VILIARINO. — Desviación del río Colorado. A fin de estudiar la posibilidad de restablecer el antiguo cauce del río Colorado, que define el límite entre los partidos nombrados, se practicó un relevamiento planialtimétrico de la zona comprendida entre el paraje denominado La Horqueta hasta el mar, en una longitud aproximada de 50 kilómetros, pero la poligonal medida es de 70 kilómetros, aproximadamente. Los planos quedaron redactados. Se estudia la rasante más conveniente para el canal que se proyecta dentro del antiguo cauce. Desde luego, estas son soluciones de emergencia, porque la regularización definitiva del río Colorado debe estudiarse desde sus fuentes en la Cordillera, problema, por lo tanto, de orden nacional, sin perjuicio de la colaboración de la Provincia en la parte que el río atraviesa su territorio.

2. JUNÍN. — Mejoramiento del río Salado. El proyecto consiste en la limpieza y profundización del actual cauce en una longitud de 8 kilómetros, en la rectificación de 6 kilómetros y en la construcción de una compuerta en la toma de la laguna de Gómez. El presupuesto de estas obras se eleva a 143.942,16 pesos moneda nacional. En el plan para 1936 se destinó una

partida de pesos 10.000 para estas mismas obras, y en consecuencia se redujo en parte el proyecto, a fin de realizarlo por etapas y en la medida de los recursos disponibles. Toda la documentación quedó preparada para la licitación respectiva.

3. ADOLFO ALSINA. — Canalización del arroyo Pigüé. Se procura restablecer la continuidad de su curso para favorecer con su descarga al lago Epecuén en Carhué. Resuelto que las obras se hicieran por administración, se iniciaron los trabajos el 16 de diciembre próximo pasado. El presupuesto de las obras asciende a pesos 118.930,59, incluyéndose en esta suma el 10 % para imprevistos y el 5 % para dirección e inspección de los trabajos.

4. LA PLATA. — Rectificación y canalización del arroyo Carnaval en Villa Elisa. Se limita el proyecto por razones económicas, al tramo comprendido entre la alcantarilla del Ferrocarril Sud y el puente del camino General Belgrano. El presupuesto se eleva a pesos 27.450 moneda nacional, pero agregando pesos 2.550 para imprevistos, se tiene el total de pesos 30.000 moneda nacional, que es la partida que para esta obra asigna el plan para 1936. Dado lo exiguo de la partida disponible, se ha resuelto realizar la obra con la cuadrilla ocupada en los desagües de La Plata, reforzándola con 19 peones y un segundo capataz.

5. PUAN. — Ensanche y limpieza del arroyo Puan, frente a la planta urbana. Se procura actualizar el antiguo proyecto existente.

6. BARTOLOMÉ MITRE. — Canalización del arroyo Caguané. Esta canalización tiene por objeto favorecer los desagües de Capitán Sarmiento, que han de incrementar su descarga con motivo de las obras de pavimentación. El presupuesto de las obras proyectadas asciende a pesos 13.412,67, a sufragarse con la partida de pesos 15.000 que destina para estas obras el plan para 1936. El 30 de diciembre próximo pasado se abrió la licitación respectiva y hubo de declararse desierta por falta de proponentes.

7. PERGAMINO. — Canalización del arroyo Pergamino. Se estudia la actualización de un antiguo proyecto sobre limpieza, rectificación y endicamiento en el tramo que atraviesa la planta urbana. Se aconsejó la ejecución por etapas y estableciendo un consorcio entre la Provincia y la municipalidad local.

c) Zona del Delta

Se han tenido en actividad las tres dragas disponibles; con las cuadrillas se ha trabajado en diez arroyos diferentes y desde el taller y varadero se ha atendido el servicio de vigilancia y control de los trabajos de reparación de embarcaciones y demás elementos. Se acompañan fotos.

DRAGADO. — *Draga 252 D.* Prosiguió la canalización del arroyo Sarandí, en San Isidro, procurando su unión con el Río de la Plata. Se han ejecutado 567 metros de canal con un ancho de 15 metros en la solera. *Draga 253 D.* Se excavó una dársena de 50 metros por 35 metros por 2,50 metros, lo que arroja un cubo de 4.880 metros cúbicos utilizados en el relleno de los terrenos laterales ocupados por la Gendarmería de Islas, en la segunda sección del Delta, con frente al río Carabelas. El costo medio del metro cúbico alcanzó a pesos 0,52. Terminado el trabajo anterior, esta draga pasó a canalizar los arroyos Esperita y Angostura, para hacer navegable la unión del Carapachay con La Espera. Este trabajo que aun continúa, ha consistido en la excavación casi nueva del arroyo Angostura, para efectuar la unión con canal de tercera categoría de los arroyos Esperita y Espera. El ancho de la solera del canal es de 9 metros y la cota de dragado -1,2 metros al cero del Riachuelo; se han dragado 1.312 metros lineales de canal. La importancia real de este trabajo estriba en que es el comienzo de una posible importantísima vía navegable a ejecutar entre los ríos Luján y Paraná de Las Palmas, siguiendo la ruta Carapachay, Esperita, Angostura, Espera, Gelvez, Andrés y El Banco. Los vecinos han contribuido con el combustible necesario para la draga —leña— y con la suma de 1.500 pesos moneda nacional. *Draga 254 D.* Continuó la canalización de la zanja Torres y arroyo Los Angelitos, que establece una nueva comunicación entre los arroyos Chaná y Chanacito. El ancho del canal en la solera es de 10 metros y la cota de fondo -1,30 metros bajo cero del Riachuelo. Se llevan dragados 1.134 metros lineales de canal. Los vecinos contribuyen con el combustible —leña y carbón— necesarios y además abonan tres pesos por metro lineal de canal, o sea pesos 1,50 por metro de orilla.

CUADRILLAS. — Se ha trabajado en los siguientes arroyos: Cruz Colorada y Cambado, primera sección; Fredes, Las Ca-

ñas, Caracoles, El Paraíso y Morán, segunda sección; El Mirador, cuarta sección, y además arroyo Cordero (San Fernando) y balneario de San Fernando. En resumen, se tienen los siguientes trabajos hechos:

| | |
|----------------------------------|-----------------------|
| Excavación en tierra | 7.586 m ³ |
| Remoción tierra orillas | 1.958 » |
| Limpieza y guadañado | 85.950 m ² |
| Arboles cortados | 1.215 N ^o |
| Troncos extraídos | 2.711 » |
| Troncos enterrados | 358 » |
| Extracción de camalotes | 3.865 m ² |
| Metros lineales terminados | 22.498 ml. |

COMISIÓN DE ESTUDIOS. — Como los trabajos de esta comisión son previos a toda canalización, es natural que ella ha intervenido en todos los trabajos antes mencionados. Además, adelantándose a canalizaciones futuras, ha realizado los siguientes estudios: En la tercera sección de Islas, la unión de los arroyos Manzano de La Barca y Laguna del Guazú, para el establecimiento de una comunicación entre los ríos Paraná Guazú y Barca Grande; en la segunda sección de Islas, continúa el estudio de una nueva vía navegable que, partiendo de Zanja Torres, continúe por los arroyos Bombo, Las Baldosas, Riestra, etc., hasta encontrar una salida al río de la Plata.

TALLER Y VARADERO. — Además de los trabajos corrientes ya mencionados, cabe destacar el proyecto que se prepara para la construcción de un edificio de mampostería destinado para oficinas de la administración. Los fondos disponibles, pesos 50.000, provienen de la Ley número 4406 del plan para 1936.

Extracción de arena

Las gestiones llevadas a cabo para conseguir que los extractores de arena tipo oriental se pusieran en condiciones reglamentarias y abonaran sus derechos de concesión y denunciaran la cantidad de arena que extraen, han llegado a un franco éxito, no alcanzado con anterioridad en el Ministerio de Obras Públicas. Así, pues, se ha conseguido que 50 areneros regularicen su situación, distribuidos así: 44 en los ríos del Delta del Paraná, principalmente en el Paraná, Paraná Guazú y Paraná de Las

Palmas; uno en La Plata, playa de Punta Lara y cinco en el océano Atlántico, en Mar del Plata.

Se ha recaudado en concepto de derechos de concesión, la suma aproximada de pesos 5.300 moneda nacional, habiendo producido beneficiosos efectos la resolución del Poder Ejecutivo del 26 de junio de 1935, que ordenó el pago en la habilitación de la Dirección de Hidráulica, lo que ha permitido controlarlos debidamente; antes se abonaban las concesiones en las valuaciones y escapaba al control de la oficina, no siendo fácil ni expeditivo averiguar el estado de las extracciones.

A pesar de que la estadística ha de pecar por defecto, la arena extraída de los ríos del Delta —que obligatoriamente deben denunciar los concesionarios— con destino a construcciones, ha sido de unos 330.000 metros cúbicos, según planillas mensuales enviadas por los areneros. Mejor se apreciará este volumen, si se manifiesta que correspondería a un paralelepípedo de una hectárea de base por 33 metros de altura.

Si bien tiene importancia la recaudación por este concepto y por el aprovechamiento de un producto de nuestro suelo, no deja de ser menos interesante la difusión que sobre jurisdicción provincial fluye de estas concesiones, siendo tan notorias las confusiones corrientes sobre jurisdicción nacional, provincial o municipal. El gobierno de la Provincia, como dueño de los cauces que surcan su territorio, reglamenta la forma de extracción de la arena y otorga las concesiones. Cabe destacar que hemos obtenido un eficaz colaborador en la Prefectura General Marítima, la que ha atendido con toda celeridad los requerimientos hechos desde la Dirección de Hidráulica. Con fecha 27 de marzo de 1936, esa Prefectura envió una circular tan interesante que no se trepida en transcribirla fielmente. Dice así: «Las subprefecturas y ayudantías con jurisdicción en los ríos Paraná, Uruguay y de la Plata y costas marítimas, pertenecientes al dominio público de las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Buenos Aires, no permitirán la ejecución de obras, construcciones, edificaciones o plantaciones, en los cauces, playas o riberas, sin que *los interesados exhiban copia autenticada del permiso o autorización de la autoridad provincial competente y además de la declaratoria a que se refiere el decreto del Poder Ejecutivo de la Nación, de marzo 31 de 1909*».

d) Defensas de playas y riberas

1. **LA PLATA.** — Muelle y espigón de Punta Lara. Tiene por objeto defender el camino costanero de Punta Lara. El proyecto se piensa realizar por etapas. El primer tramo cuyo presupuesto asciende a pesos 26.780,30, fué licitado el 3 de noviembre, declarándose desierta la licitación por falta de propuestas.

2. **J. F. URIBURU.** — Avenida Costanera. Se proyecta sobre la margen derecha del río Paraná, frente a la ciudad de J. F. Uriburu, comprendiéndose en el proyecto piletas de natación, etcétera. El presupuesto total es de pesos 689.026,73 pero la primera parte de las obras puede realizarse con pesos 174.449,32, pues se cuenta con una partida de pesos 190.000 que asigna a tal fin el plan para 1936. Para esta primera parte de las obras ya se ha preparado la licitación respectiva.

3. **PATAGONES.** — Defensa de Carmen de Patagones. El proyecto comprende la ejecución de un terraplén sobre la margen izquierda del río Negro con desagües provistos de compuertas automáticas. Además para la segunda etapa se prevén defensas con fajinas para los taludes. La primera parte del proyecto se licitó el 11 de diciembre próximo pasado, declarándose desierta la licitación por falta de propuestas. El presupuesto oficial alcanzaba a pesos 124.175,64 moneda nacional para las obras licitadas. La ley 4420 autoriza un gasto de pesos 200.000.

4. **GENERAL ALVARADO.** — Playa de Miramar. El proyecto se refiere a la construcción de un muro de mampostería armada con rieles y con contrafuertes, tipo de defensa longitudinal análoga a la usada en la defensa del camino de Mar del Plata a Camet. El presupuesto asciende a pesos 75.433,24, pero lo autorizado en el plan para 1936 sólo alcanza a pesos 50.000; por cuya razón es preferible iniciar esta obra por administración desde que se cuenta con los elementos necesarios.

e) Obras en Mar del Plata

El plano y las fotos que se agregan indican claramente que las obras en esta zona comprenden trabajos de muy distinta naturaleza, sin perjuicio de que la construcción de espigones

sea la más importante, costosa y la que presenta mayores dificultades.

En materia de espigones, es sabido que no pueden fijarse de antemano sus longitudes definitivas, pues de los resultados reales obtenidos depende que se reduzca o aumente su longitud y estos resultados requieren muchas veces para hacerse presentes, la acción del tiempo. Es así que, en Mar del Plata, de los ocho espigones construídos por la Provincia, sólo dos de ellos, el I y el III, ambos en playa Bristol, han alcanzado su longitud definitiva porque ya han dado los resultados esperados. Para los seis espigones restantes debe considerarse que todavía se encuentran en el período de observación, y en consecuencia determinan trabajos que en general se rigen por consideraciones económicas, complicación que se suma a las dificultades propias de las obras marítimas.

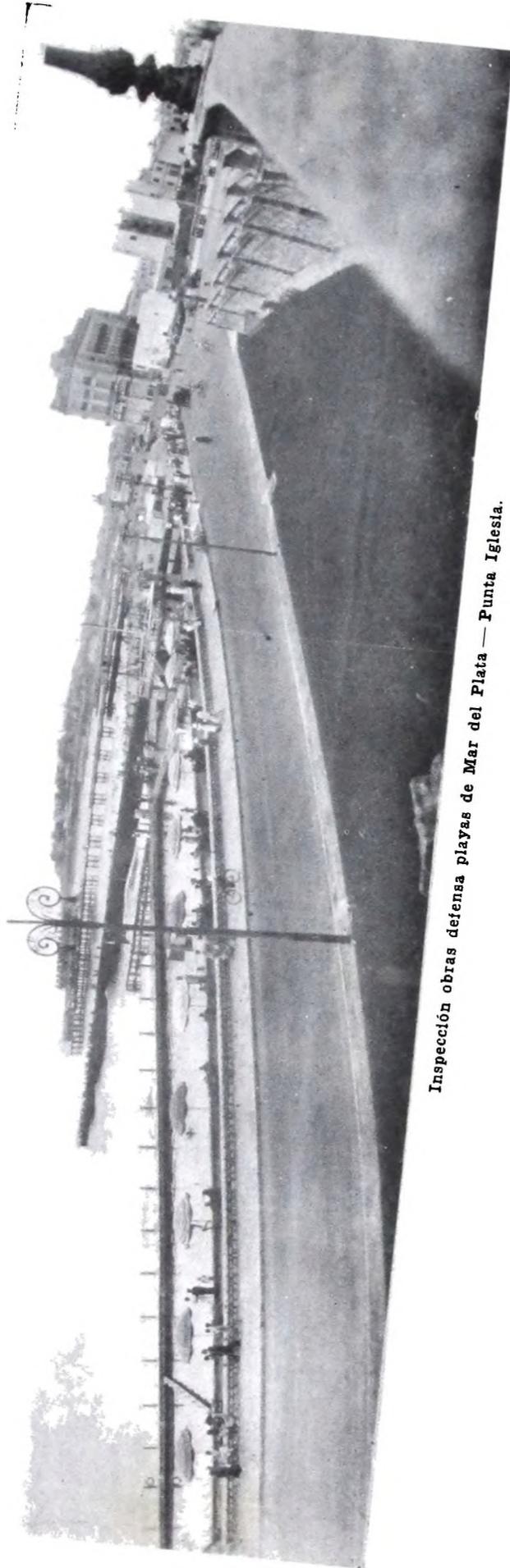
Así por ejemplo, en el espigón de Punta Iglesia, que es el espigón principal de defensa para Playa Bristol, no se ha trabajado durante el período que comprende esta memoria, porque no mediando razones de urgencia dada su consolidación actual y resultado obtenido, cualquier trabajo complementario, relleno de piedra, hormigonado, etcétera, hubiera insumido la mayor parte de los fondos disponibles dada la magnitud de este espigón, sin mayor beneficio para el incremento de la playa. Era preferible entonces destinar esos recursos a trabajos de urgencia y a aquéllos que se traducen en beneficios inmediatos desde el punto de vista de los intereses de los veraneantes. Entre los trabajos urgentes realizados pueden mencionarse:

ESPIGÓN NÚM. 1. — Prolongación desde la acumulada 150 m. hasta la 194 m. Para impermeabilización del tramo afectado, se licitaron las tablestacas necesarias, que fueron adjudicadas a los Talleres Metalúrgicos San Martín como representantes de los perfiles Belval. La única de estas tablestacas, que también se emplearán en el espigón número 2, se realizará una vez que lleguen del extranjero.

ESPIGÓN NÚM. 2. — Prolongación desde acumulada 100,40 hasta 136 m., acumulada esta última que se espera determine la longitud definitiva del espigón.

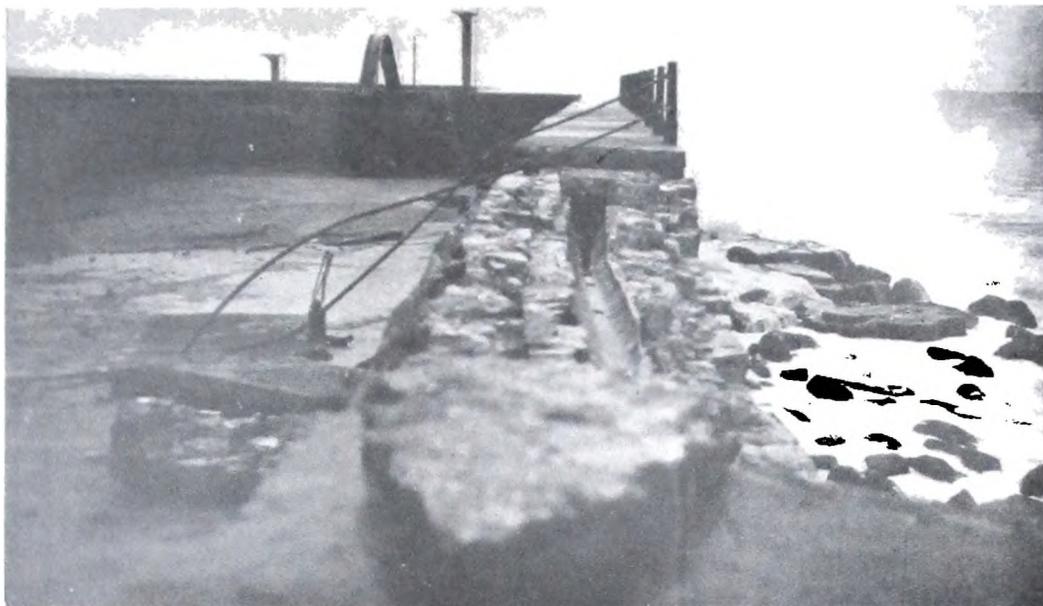
ESPIGÓN NÚM. 4. — Prolongación desde acumulada 118 m. a 138 m., siendo la longitud total prevista 150 m.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

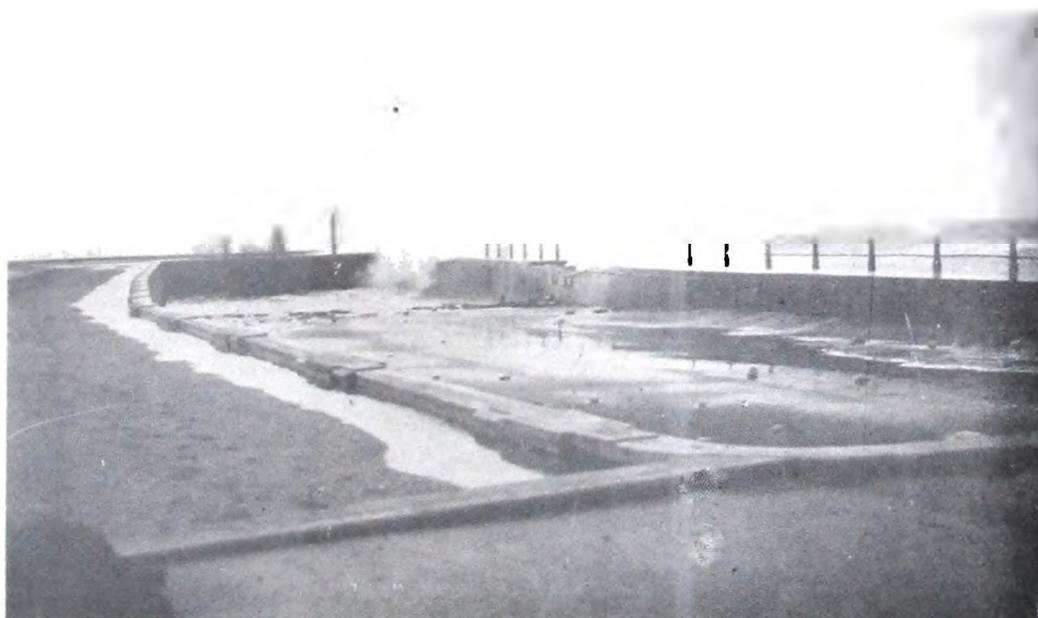


Inspección obras defensa playas de Mar del Plata — Punta Iglesia.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

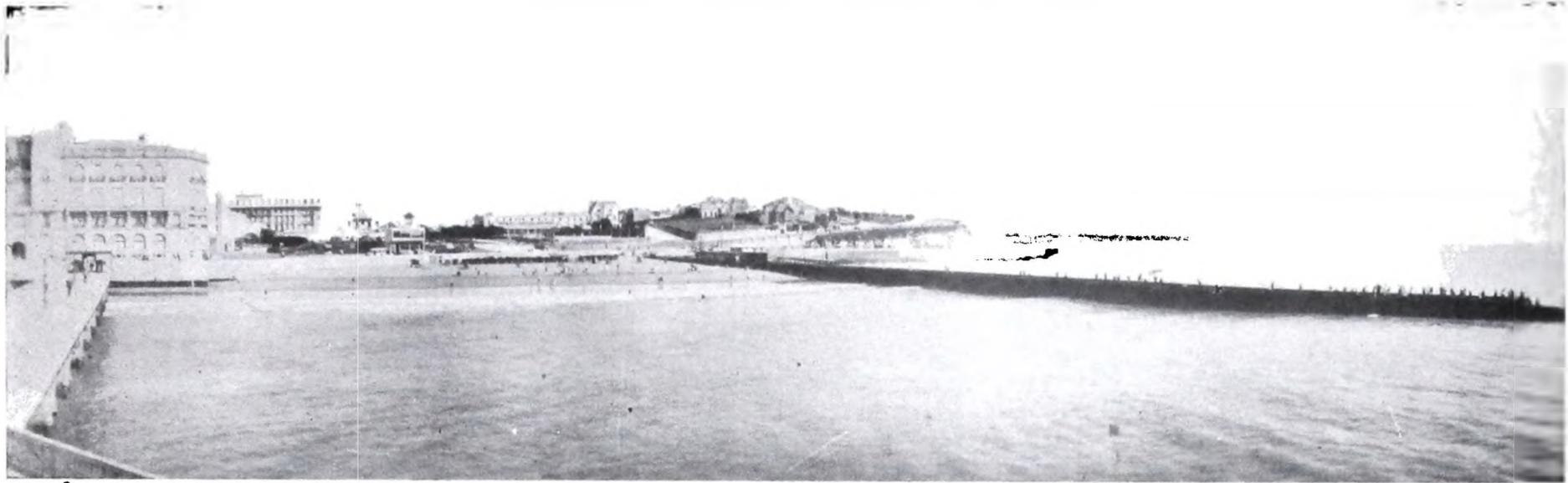


Pileta Municipal — Detalle de la parte destrozada. — Agosto 10 de 1936.



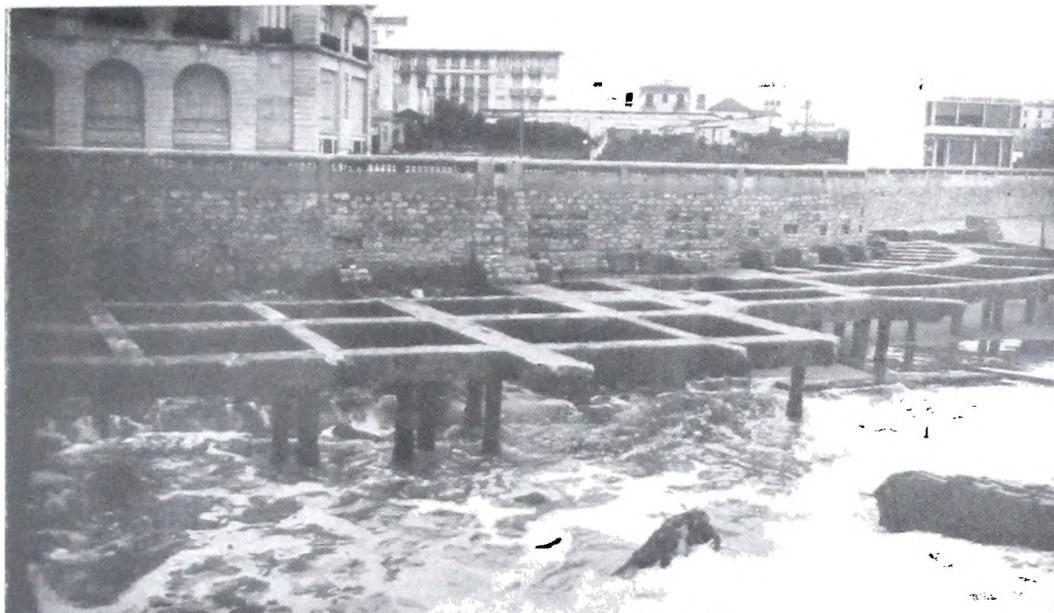
Pileta Municipal — Destrucción de la losa y parte superior del muro. 8 pilares de hormigón destrozados. — Agosto 22 de 1936.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Inspección obras defensa playas de Mar del Plata — Playa Punta Iglesia.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Plataforma bajo el muelle del Club de Pesca. Antes de la iniciación de la obra. — Julio 2 de 1936.



Plataforma bajo el muelle del Club de Pesca. Iniciación de la obra. — Julio 22 de 1936.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

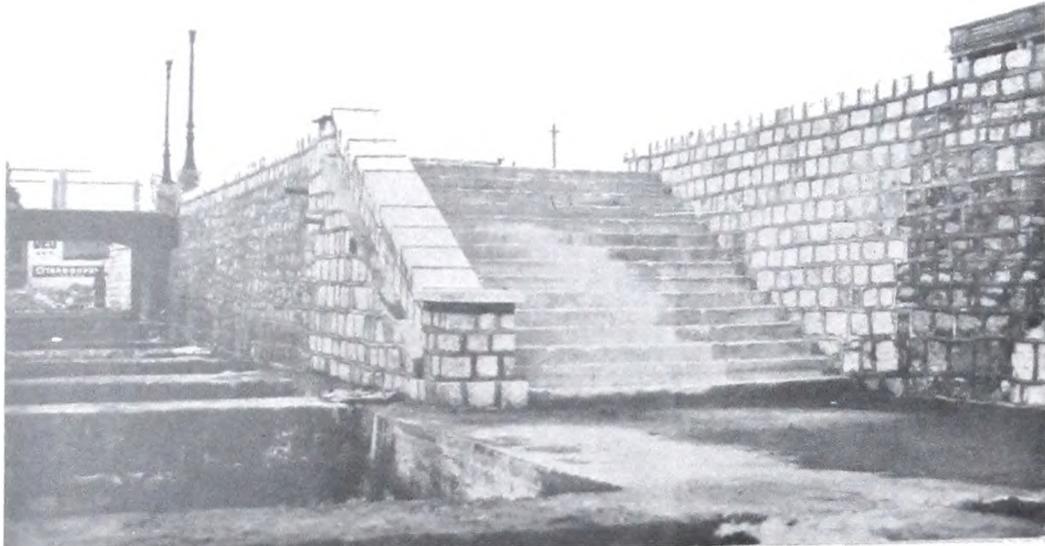


Martinete para la hinca bajo el muelle del Club de Pesca. — Octubre 20 de 1936.

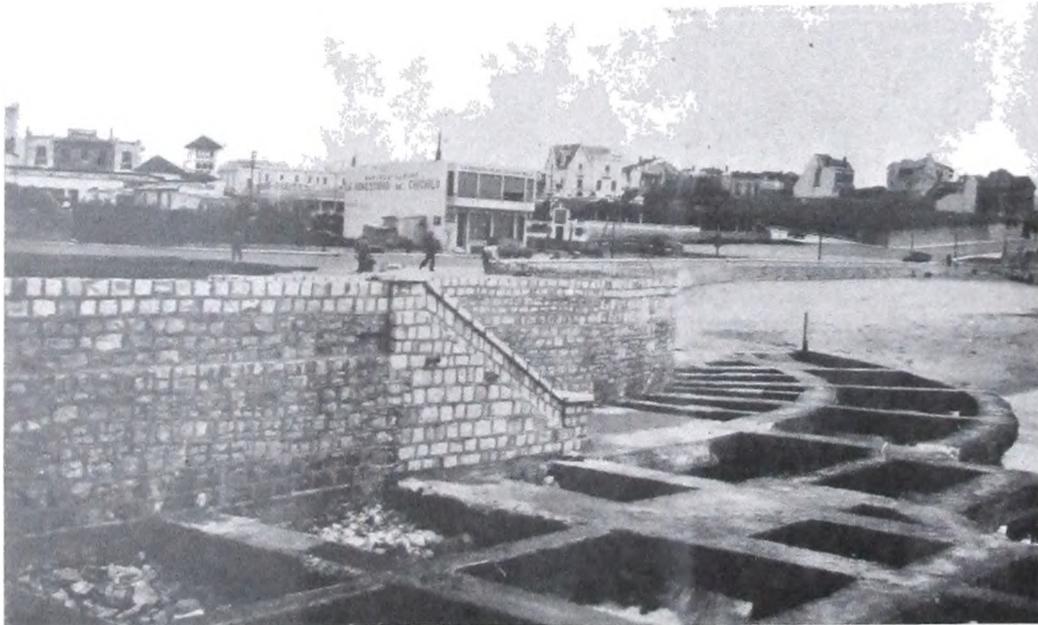


Limpieza e hinca bajo el muelle del Club de Pesca. — Octubre 26 de 1936.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

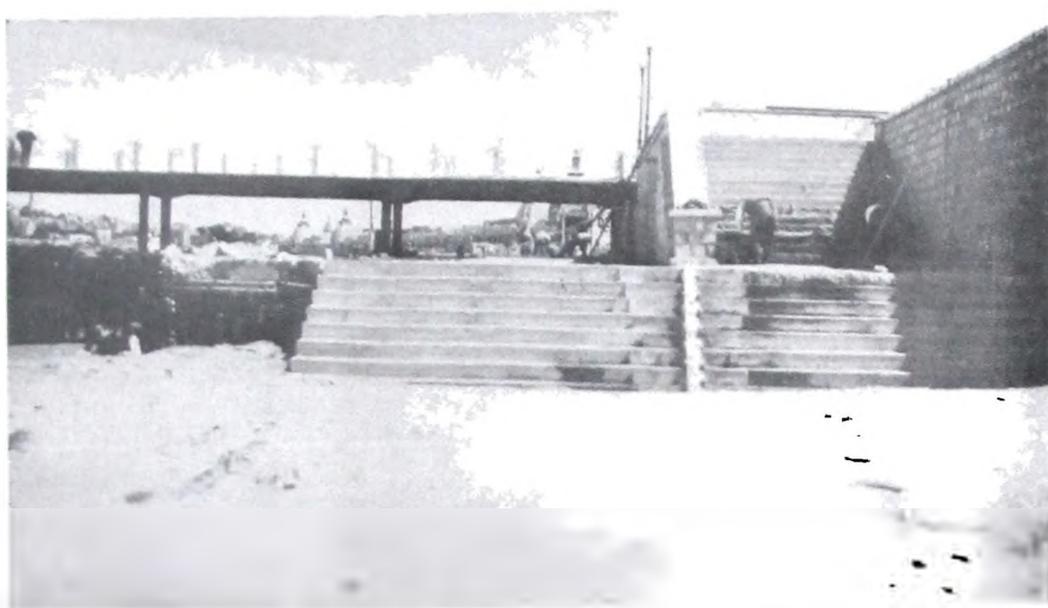


Muro Punta Iglesia. — 30 setiembre 1936 — Escalera de acceso a la playa y plataforma de hormigón.

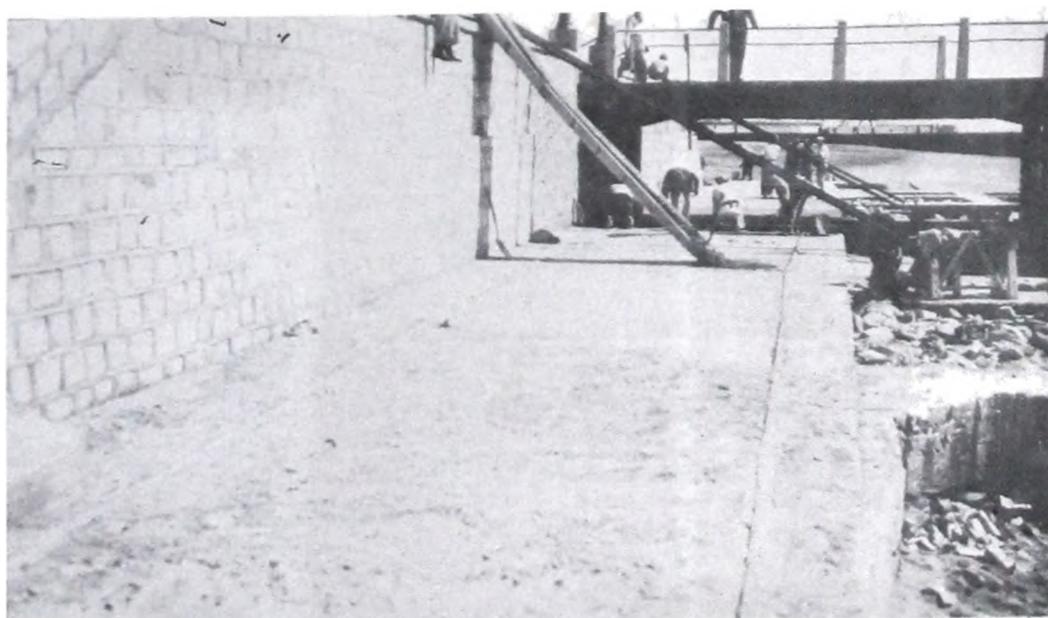


Muro Punta Iglesia. — 30 setiembre 1936 — Escalera y muro marítimo vistos desde el muelle del Club de Pesca.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Punta Iglesia — 28 noviembre 1936 — Vista de la escalera en construcción tomada desde la playa



Punta Iglesia. — 28 noviembre 1936 — Construcción de una rambla de hormigón para unir las playas por debajo del muelle.

MINISTERIO DE OBRAS PÙBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

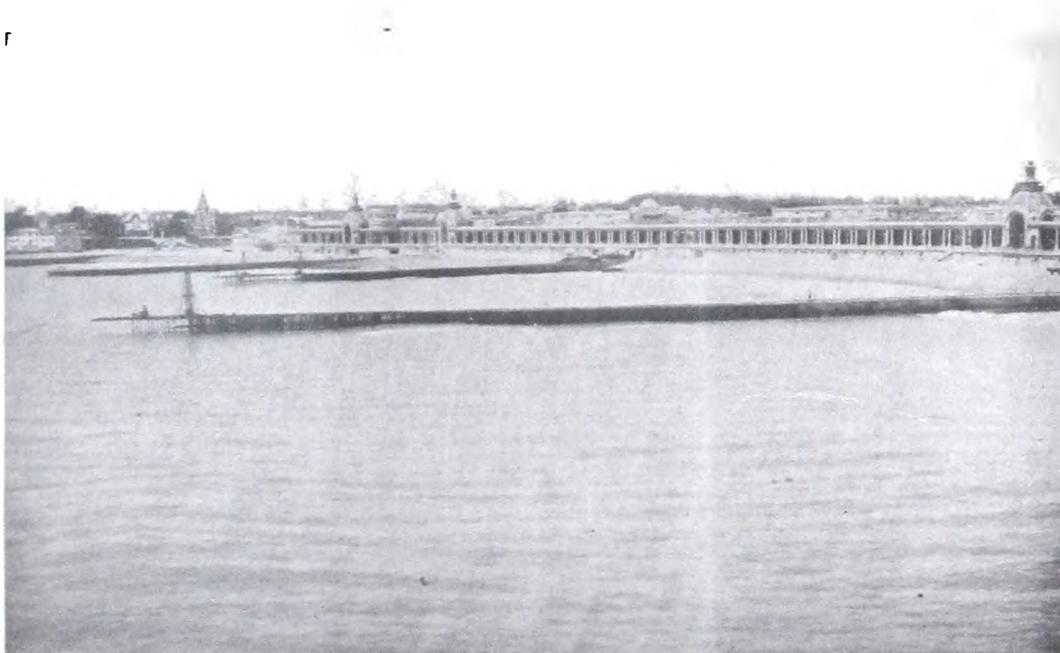


Inspección obras defensa playas de Mar del Plata — Vista de la Playa Bristol

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Espigones Nº 1 y Nº 2. — Noviembre 20 de 1936.

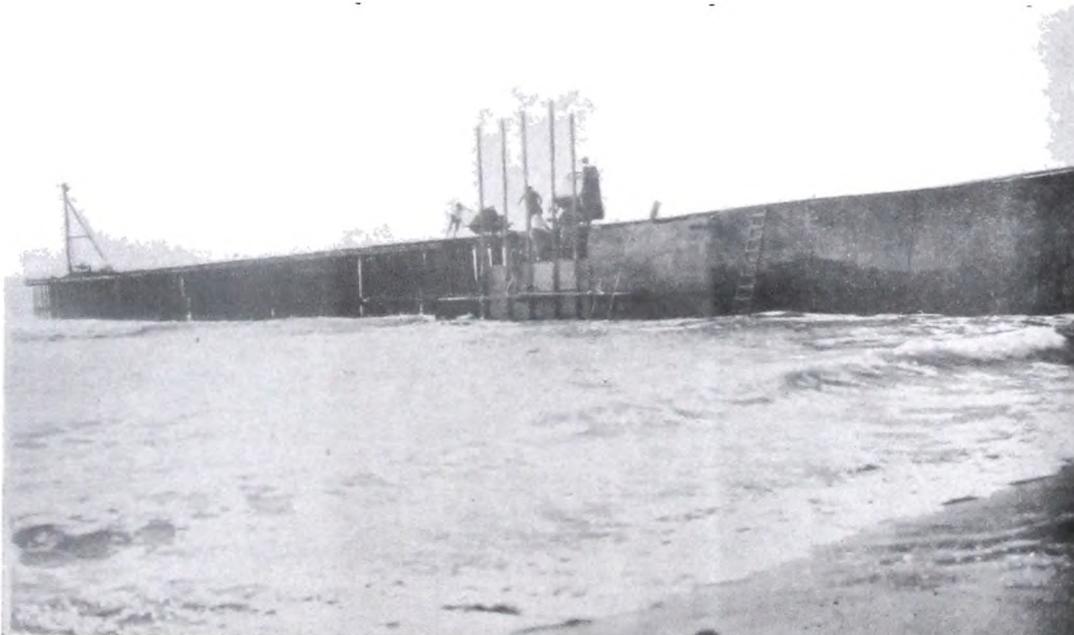


Espigones Nº 1 y Nº 2. — Noviembre 27 de 1936.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Espigón Nº 5. — Julio 31 de 1936 — Preparación de bolsas con hormigón seco, para funciones de cimientos.



Espigón Nº 5. — Julio 31 de 1936 — Hormigonado de la pared lateral norte, vista desde la playa.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



**Muro Punta Gruta — Parte derrumbada y vista de la deficiencia en la construcción
Agosto 10 de 1936.**



**Muro Punta Gruta. — 20 octubre 1936 — Reconstrucción del muro derrumbado
entre Hotel Torreón y Pigeon Club**

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Muro Punta Gruta. — 31 octubre 1936 — Otro aspecto de los trabajos de reconstrucción.



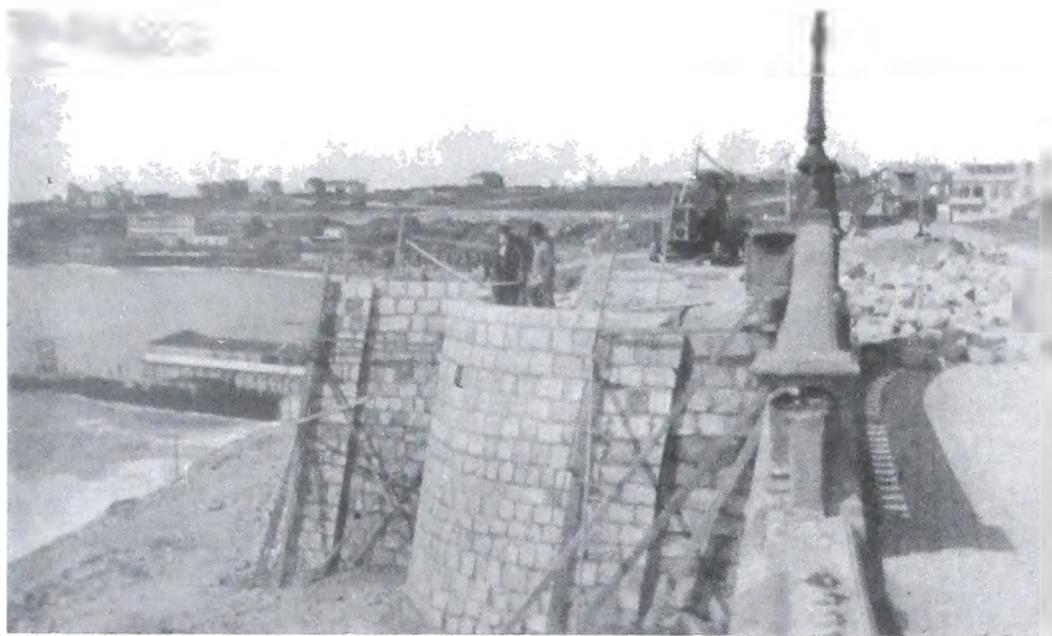
Muro explanada sur. — 7 febrero 1936 — Vista sur.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Inspección obras defensa playas de Mar del Plata — Muro entre hotel Centenario y Pigeon Club.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

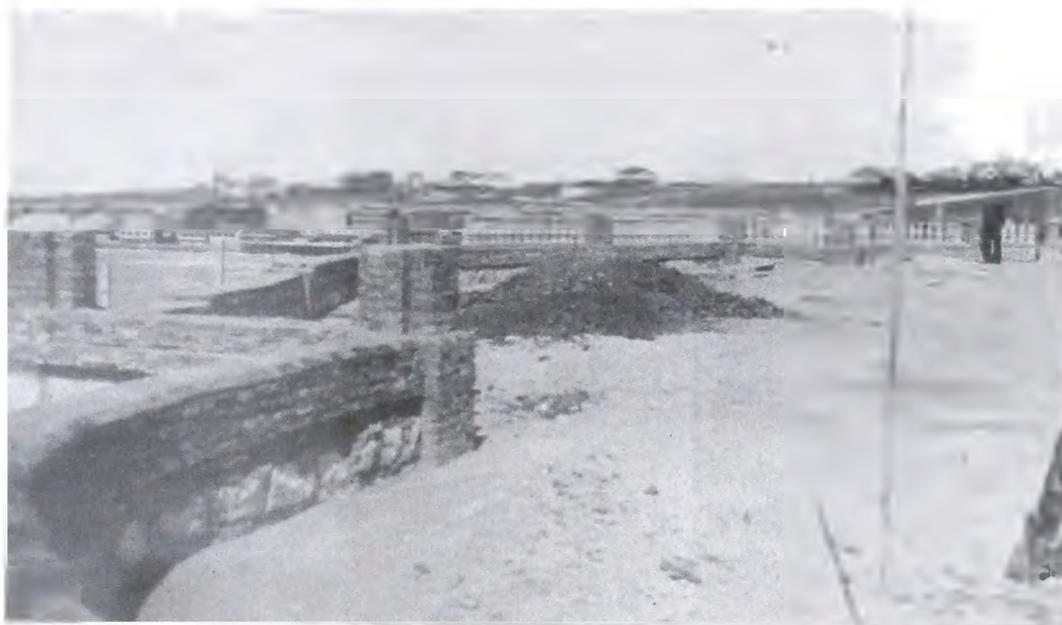


Muro explanada sur. — 18 febrero 1936 — Vista norte tomada desde la vereda superior.

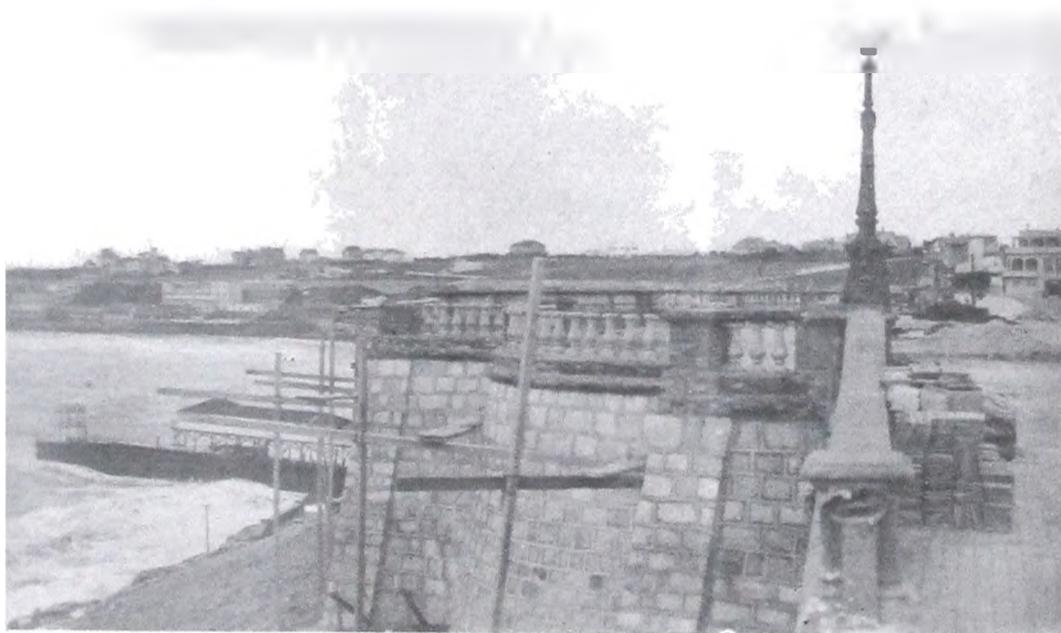


Explanada sur, antes del relleno — Marzo 19 de 1936.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

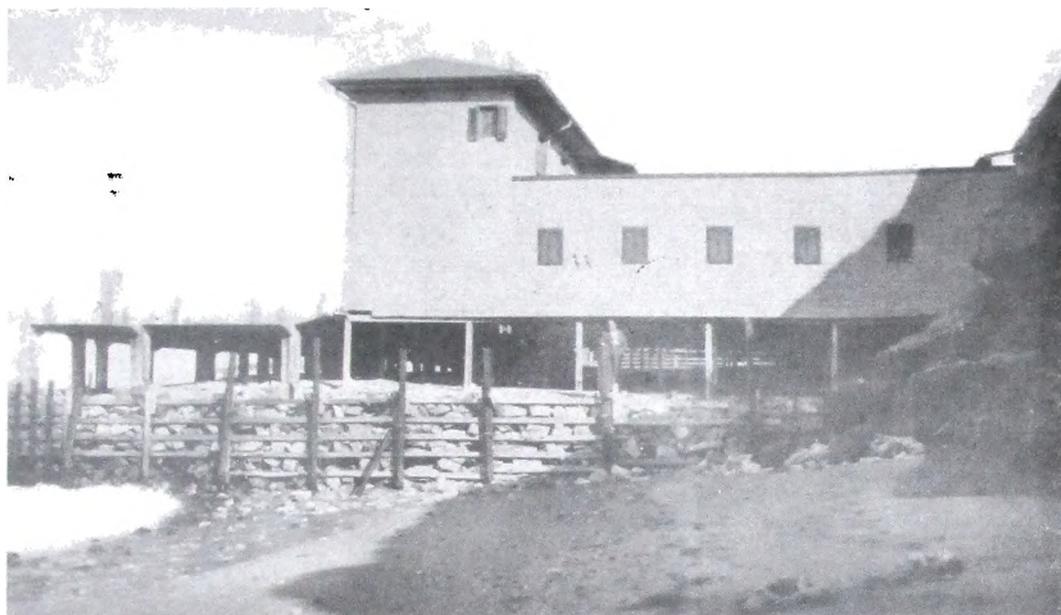


Muro explanada sur. — 29 marzo de 1936 — Vista tomada desde la vereda de calle, lado norte.



Muro explanada sur. — 31 marzo de 1936 — Construcción de la balaustrada superior.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

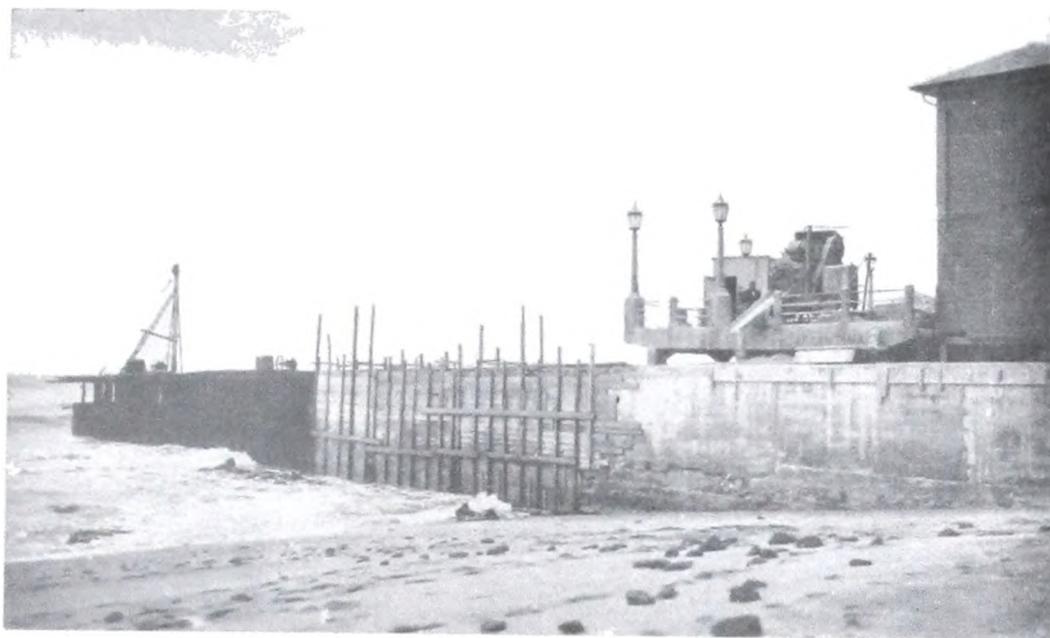


Espigón La Perla — Antes de iniciarse las obras de mejoras y ampliación. Vista del arranque

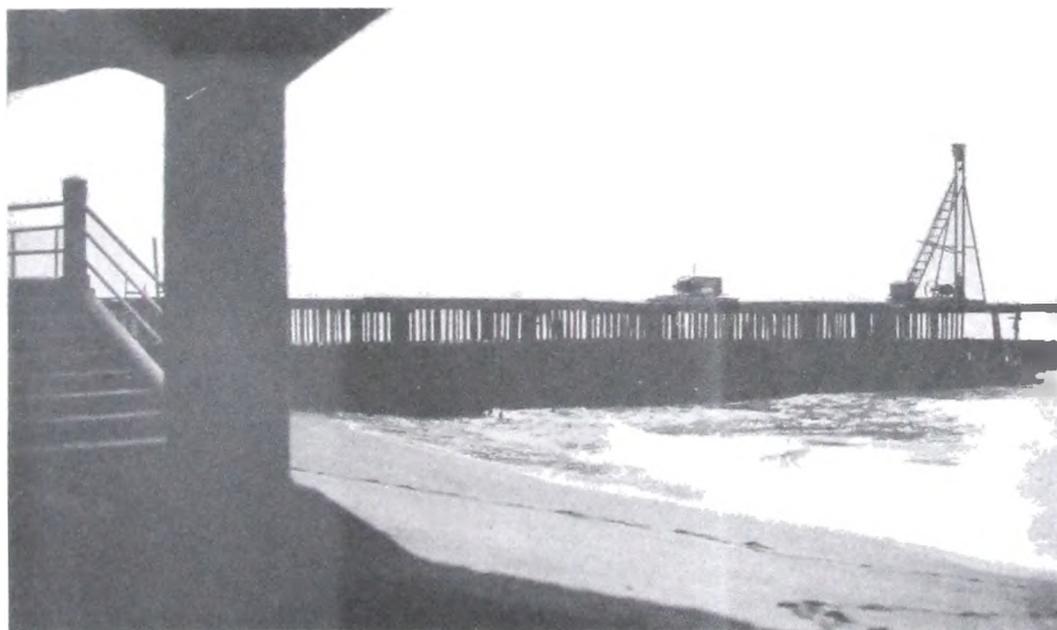


Espigón La Perla — Antes de iniciarse las obras de mejoras y ampliación.
Vista en lado sur, en bajamar.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

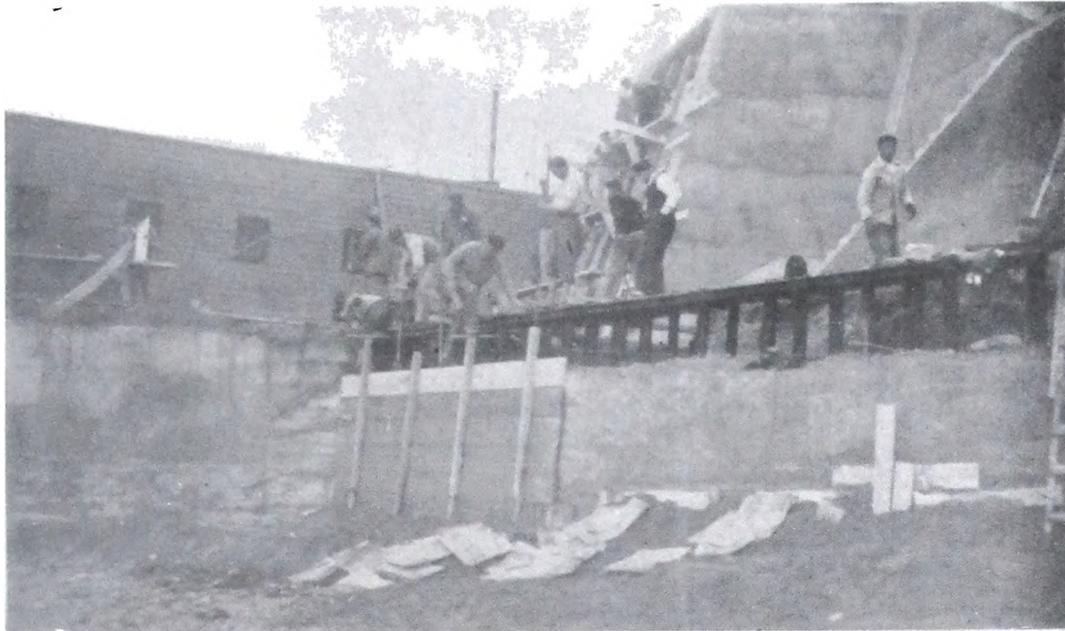


Espigón La Perla. — Encofrado de madera para hormigonar paredes laterales — 31 marzo 1936.

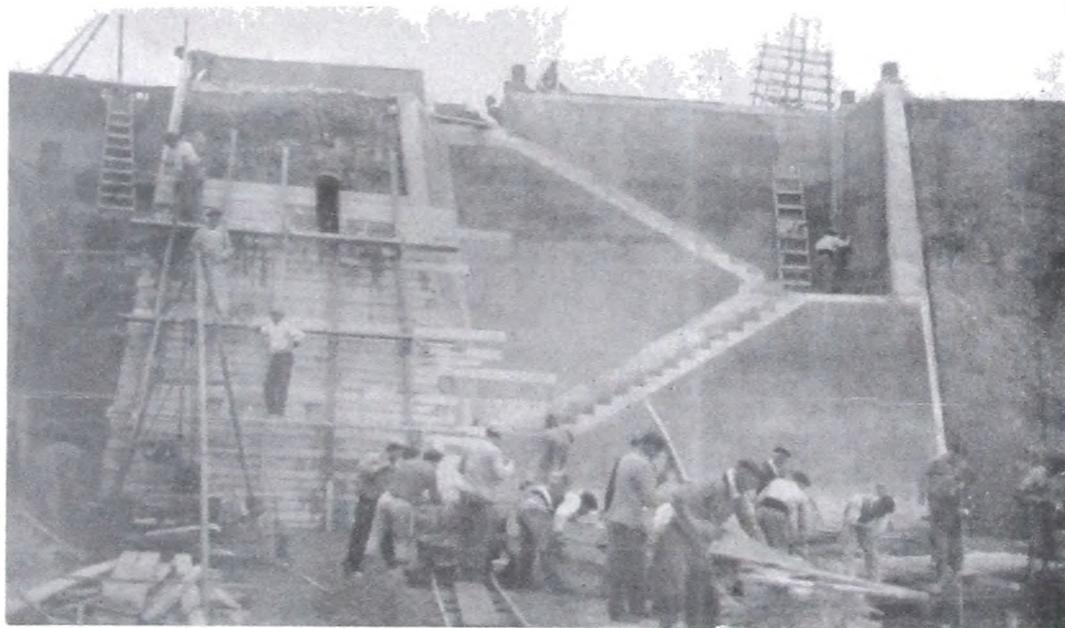


Espigón La Perla. — 31 marzo 1936 — Lado sur. Vista desde la playa.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Espigón La Perla. — 13 de mayo 1936 — Hormigonado de rompeolas.



Espigón La Perla. — 13 de mayo 1936 — Revestimiento de las paredes de la escalera de acceso.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Inspección obras defensa playas de Mar del Plata — Espigón ubicado en el extremo norte de La Perla.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Inspección obras defensa playas de Mar del Plata — Playa entre el espigón Ayacucho y La Perla.

de Buenos Aires

ESPIGÓN NÚM. 5. — Prolongación desde acumulada 48 m. a 120 m., siendo la longitud total prevista 150 m.

ESPIGÓN N. DE LA PERLA. — Iniciada su construcción en los primeros días del año 1936, se había alcanzado la progresiva 118 m. con la línea de rieles, al finalizar el año. La longitud mínima prevista es de 150 m. El tramo totalmente terminado alcanzó a 49 m., siendo de observar que el acceso a este espigón desde la barranca representa un trabajo importante, según lo indican las fotos respectivas.

Entre las diversas obras no comprendidas entre los espigones, cabe destacar los siguientes:

MURO DE LA EXPLANADA SUR. — Se terminó completamente la reconstrucción de este muro iniciada a fines de 1935, y autorizada por Expediente M. 370/1935, y costada con recursos especiales que alcanzaron a pesos 17.684,31 moneda nacional.

MURO DE PUNTA IGLESIA. — Con esta denominación se involucran diversos trabajos que se inician, desde la reconstrucción del muro marítimo de la pileta municipal, hasta la modificación del nuevo frente a la playa Punta Iglesia, e incluye los nuevos accesos a esta playa y la rambla de unión con la playa popular, rambla establecida sobre las viejas fundaciones existentes frente al Club Mar del Plata.

MURO PUNTA GRUTA. — Por derrumbe y mal estado de un tramo de 46 metros de longitud del muro marítimo que corre entre el Torreón y el Pigeón Club, fué necesario reconstruir totalmente ese tramo y la vereda contigua al mismo.

MURALLÓN MARÍTIMO ENTRE EL PIGEÓN CLUB Y HOTEL CENTENARIO. — Fué necesario demoler y rehacer la parte superior de este muro en 530 metros. Al rehacerlo se redujeron sus dimensiones para favorecer la visualidad del mar. Estos trabajos que aun no han terminado, comprenden también la ejecución de escalera para acceso a las rocas.

Se han realizado asimismo otros trabajos como los de Playa Chica, perforaciones en Playa Grande, relleno cerca del Hotel Centenario, etc., que no se detallan para no exagerar esta memoria.

f) Obras portuarias

En este grupo sólo se consideran las obras que se realizan para mejorar o ampliar el Mercado de Frutas de Tigre.

Para mejorar la ribera E. de la dársena N° 2, se proyectó un tablestacado de madera que no pudo ser construido porque los licitantes no se ajustaron al pliego de bases y condiciones.

Con igual fin se ejecutó en el costado E. de la boca de entrada de la dársena N° 1, un tablestacado de contención con tablestacas tipo Belval de acero cúprico. Los trabajos se contrataron previa licitación pública con la empresa W. J. Highes y Cía., por la suma de pesos 40.401,50 moneda nacional.

Para la recepción provisoria de esta obra, sólo faltan detalles, demorados porque era necesario efectuar primeramente el relleno que realizó la draga 253 D.

g) Balnearios

Los trabajos de este grupo no siempre corresponden exactamente al rubro indicado pero se los incluye en él, porque forman parte de obras, cuyo conjunto tienen por principal finalidad la formación de balnearios.

1. ADOLFO ALSINA. — Lago Epecuén — para aumentar la altura de las aguas se autorizó la canalización del arroyo Figüé, trabajo ya mencionado.

2. CHASCOMÚS. — Laguna Chascomús — el trabajo fundamental comprende un muro de piedra con accesos adecuados hasta el agua, frente a la planta urbana. El primer tramo de 295 metros, fué terminado el 3 de setiembre ppdo. La suma invertida fué de pesos 32.596,81 moneda nacional.

Se ha solicitado su prolongación en 1107 metros, pero se aconsejó que si se realizan los trabajos por administración, se efectúe la obra por etapas, la primera de las cuales podría ejecutarse con un presupuesto de pesos 14.476.

3. MARCELINO UGARTE. — Balneario en el río Salto. El proyecto consiste en retener una altura suficiente mediante la construcción de un umbral. El importe de la obra asciende a pesos 13.187,14. Los trabajos en ejecución se realizan mediante consorcio entre la Provincia y la municipalidad local.

4. MAGDALENA. — Muro en la ribera del río de La Plata. — El proyecto comprende un muro de piedra análogo al construido en Chascomús, de 625,50 metros de longitud y con amplias escaleras de acceso a la playa. Se ha aconsejado su ejecu-

ción por etapas, a fin de encuadrarse dentro de los recursos asignados por el plan para 1936, o sea pesos 15.000 moneda nacional. La primer etapa de 206 metros de muro, fué presupuestada en pesos 14.983,89.

5. TRES ARROYOS. — Balneario Claromecó. No existe proyecto; se aconsejó que los trabajos previos, tengan como finalidad principal, la urbanización del lugar.

6. SAN VICENTE. — Balneario en la Laguna. Está en estudio el proyecto de las obras necesarias.

h) Perforaciones

Los trabajos de esta sección, son forzosamente reducidos por la carencia de material e insuficiencia de las partidas que asignara el presupuesto vigente.

Uno de los equipos principales se encuentra en reparación en los talleres del F. C. P., con los dos restantes ha sido posible efectuar las perforaciones que se indican a continuación:

Puerto Belgrano

Perforación en la zona de baterías de la Base Naval. Expediente P 1440-1935. Terminación y ensayo de un pozo para provisión de agua a la Base Naval.

CORONEL PRINGLES. — Expediente O. 186/1936.

Perforación de estudio en la estancia La Primavera, estación El Pensamiento, en busca de agua potable para el establecimiento citado. Profundidad terminal a 45,50, no se encontró agua.

BAHÍA BLANCA. — Expediente B. 1314/1936.

Perforaciones solicitadas por la municipalidad para provisión de agua para riego y limpieza en los siguientes lugares:

AVENIDA GENERAL ARIAS. — Profundidad terminal 217 metros.

Pozos surgentes. Caudal aproximado, 5000 litros, por hora.

MATADERO MUNICIPAL. — Profundidad terminal 270 metros. Ensayado a bombeo dió un caudal aproximado de 6000 litros por hora con una depresión en la napa de 3,50 metros que se produjo desde 1.30 metros hasta 4.80 metros.

HOSPITAL MUNICIPAL. — Profundidad terminal 235 metros. Ensayado a bombeo dió un caudal aproximado de 6000 litros por hora con una depresión en la napa de 1,40 metros desde 3,80 metros, hasta 5,20 metros.

MAR DEL PLATA. — Expediente A. 416/1936.

Perforaciones en Playa Grande, solicitadas por la Dirección de Arquitectura. Determinar constitución del subsuelo para fundación de cimientos.

i) Fondeaderos

De conformidad a lo autorizado por la ley número 4437, el Poder Ejecutivo, por resolución del 27 de noviembre recaída en el expediente H/173/936, dispuso la entrega de 6.573,35 pesos recaudados por derechos de fondeaderos, para el relevamiento planialtimétrico de las márgenes de los ríos Luján y Tigre.

De inmediato se constituyó la comisión de estudios que inició sus trabajos, prosiguiendo el relevamiento del río Luján, desde el río Tigre hacia el río de la Plata, y adoptando el método de triangulación para evitar errores fáciles de cometer, cuando se trata como en estos casos, de poligonales de lados cortos y en parajes fácilmente inundables.

Dada la insuficiencia de superficies disponibles para fondeaderos tanto en Tigre, San Fernando y San Isidro, como en las dársenas particulares de los clubs, se ha ordenado a la comisión el levantamiento prolijo de los juncales que señalan el avance del Delta, a fin de estudiar la conveniencia de ubicar en ellos, previo dragados y rellenos correlativos, nuevas zonas de fondeadero que seguramente tendrán aceptación por su proximidad a los lugares más preferidos.

La financiación de estos trabajos se estudiará en base al producido de los derechos de fondeadero o mediante una concesión a particulares que incluiría la ocupación de los terrenos rellenos que podrían destinarse a balnearios.

Actualmente se estudian las modificaciones al reglamento provisorio y se ha solicitado (y obtenido en principio) la colaboración de la Prefectura General Marítima a efectos de coordinar el nuevo reglamento con las disposiciones de la policía de navegación.

DESAGÜES DEL SUR, CONSERVACION Y MEJORAMIENTO DE LA RED DE CANALES Y CONSTRUCCION DE OBRAS COMPLEMENTARIAS, CON IMPUTACION A FONDOS DE DESAGÜES.

La Dirección de Hidráulica ha desarrollado en la red de canales de desagües a su cargo, y en la prosecución de las nuevas obras complementarias aprobadas por el Poder Ejecutivo, una intensa labor durante este período.

En lo referente a la conservación propiamente de las obras existentes ha continuado practicando numerosos y diversos trabajos, tales como la limpieza, ajuste y pintura de las compuertas, vertederos, esclusas, sifones y puentes metálicos; trabajos de movimiento de tierra para la reparación de terraplenes; arreglos de alambrados, campamentos y depósitos de materiales a cargo del personal de recorredores; matanza de roedores y extirpación del abrojo grande.

Es de advertir, que las copiosas lluvias caídas en la zona inundable durante los meses de mayo a junio último, produjeron un estado de altas aguas en muchos canales, principalmente en el tramo superior del número 9 y en el número 5. En este último la crecida registrada a fines de junio fué notable, pues además de ocasionar la paralización total de las obras y trabajos que en él se estaban realizando, hizo necesario la instalación de cuadrillas volantes, las que a la vez de ocuparse en la defensa y reforzamiento de los diques en los lugares que lo requerían, colaboraron eficazmente en la vigilancia de aquéllos.

En esa circunstancia el personal de ingenieros y técnicos desempeñó una activa tarea, ya que debió practicar frecuentes recorridas de los canales a fin de asegurar el mejor cumplimiento de las instrucciones impartidas al personal encargado del manejo de las obras, como así adoptar las medidas que fueron del caso en toda oportunidad.

Es satisfactorio poder manifestar, que en todo momento los canales funcionaron con la mayor eficiencia, dado el buen estado de conservación de sus diques, propio también de las numerosas obras de admisión y descarga que los complementan.

Las mismas crecientes fueron aprovechadas, como es de práctica, para hacer observaciones de carácter hidráulico a los fines de tenerlos en cuenta oportunamente al formular los proyectos de obras de mejoras en la red.

Finalmente cabe hacer constar, que apenas producidas las grandes lluvias antes referidas, se procedió a efectuar los trabajos relativos a la apertura de la boca de la laguna de Mar Chiquita en el partido del mismo nombre. El 27 de junio fué restablecida la comunicación con el mar, evitándose con esa medida una inundación que hubiera afectado valiosas extensiones de campos que suman una superficie de más de 20.000 hectáreas.

En lo relativo a los trabajos de limpieza, ajuste y pintura de obras de arte y puentes la tarea ha sido importante, mereciendo destacarse de entre ellos los siguientes:

Puente metálico en el Hm. 361 del canal número 2, camino de General Guido a Lavalle, de 146 m. de luz y 220 toneladas de hierro.

El situado en el Hm. 43 del mismo canal, camino de Dolores a Lavalle, de 73,50 m. de luz y 110 toneladas de hierro; y el puente situado en correspondencia sobre el canal lateral, de 17 m. de largo y 4 toneladas del mismo material.

Los puentes situados a la altura de los Hms. 66 y 346 del canal número 5 que sirven a los caminos de Medaland y Vidal a Mar del Plata, respectivamente. El primero de 44 m. de luz y 84 toneladas de hierro y el segundo de 145 m. de longitud y 254 toneladas.

Se ha dado igualmente término a estos trabajos en los puentes ubicados en los Hms. 1409 y 1027 del canal número 9, en los caminos de Rauch a Ayacucho y Newton. El primero de 114 m. de largo y 134 toneladas, y el segundo de 144 m. y 254 toneladas de hierro.

Todas estas tareas fueron llevadas a cabo por administración mediante la instalación de tres grandes cuadrillas; en la actualidad se prosiguen en otros puentes. Estímase que si las condiciones del tiempo lo permite, durante el año 1937 podrá ejecutarse los trabajos en los demás puentes metálicos que existen en los distintos canales, con lo que se habrá totalizado un número de 20, que representan 2.771 toneladas de hierro. (Fotos 1, 2 y 3).

Igualmente por administración y mediante la instalación de cinco cuadrillas, se ha efectuado durante el ejercicio trabajos de ajuste y pintura en las obras de admisión y descarga de que está provista la red de canales.

Las obras abarcadas situadas en los canales números 5, 9, 12 y 16 suman 14, y representan en total 61 vanos u hojas.

Los trabajos continúan, habiéndose dispuesto asimismo sean activados mediante la instalación de otras cuadrillas a fin de dar término con la totalidad de las numerosas obras de esta naturaleza, en el más breve tiempo. Sujetas estas obras en forma permanente a la acción de las aguas, se tiene el propósito de mantener en lo sucesivo pequeñas cuadrillas volantes de personal especializado, provisto de adecuados equipos, en parte mecánicos, que se ocuparán en practicar un servicio de revisión permanente, y trabajos de reparaciones, todo lo cual al objeto de asegurar el mejor funcionamiento de los mecanismos y demás dispositivos destinados al manejo y regulación de esas obras.

En lo referente a la conservación de los diques o terraplenes, los trabajos realizados no son de magnitud, ya que el buen estado en que se encuentran no lo hacía necesario; con todo se han efectuado algunos en el canal número 9, y su ramal número 12 y en el número 5, que representan en total un movimiento de tierra que alcanza a 10.000 m³. aproximadamente. (Fotos 4 y 5).

Entre otros trabajos de conservación propiamente, pueden citarse los efectuados en los canales números 1 y 2 para la extirpación de la plaga de abrojo grande y matanza de roedores, los que fueron llevados a cabo por administración, con cuadrillas. Se ha practicado asimismo la reparación de los campamentos y depósitos a cargo de recorredores, vehículos en general y botes.

Durante el ejercicio, la Dirección de Hidráulica ha proseguido la construcción de las obras destinadas al mejoramiento de los desagües del ejido de General Madariaga y de los de Monte y de la zona ribereña del arroyo El Siasgo.

En cuanto a las primeras, se dió término a la construcción de todos los canales que comprende el proyecto, los que forman una red de 8 kilómetros de longitud y que han demandado un movimiento de tierra de 25.000 m³.; complementa la obra un puente mixto de mampostería y hormigón armado para el tránsito vecinal.

En el ejido de Monte se construyeron 8 alcantarillas sobre los canales ya construídos, quedando así completamente realizado el proyecto del cual formaron parte.

Con relación a estas obras se ha formulado el proyecto para la prosecución de la limpieza del arroyo El Siasgo hacia aguas arriba hasta alcanzar el arroyo Taqueño. El Poder Ejecutivo ha autorizado su ejecución y los trabajos darán comienzo en breve. (Fotos 6, 7, 8 y 9).

La limpieza del arroyo Chico en el tramo que cruza los campos La Merced y La Felicidad, en el partido de General Madariaga fué terminada, habiéndose comprobado la eficiencia de este trabajo con motivo de las copiosas lluvias acaecidas en el mes de junio último.

En base a los estudios efectuados oportunamente para conocer el estado en que se encuentran los terraplenes y cauces excavados de los tramos inferiores de los distintos canales, la Dirección de Hidráulica está preparando los proyectos de los trabajos que deben ser realizados para restablecerlos a las condiciones a que fueron construídos.

Ya se ha dado término a los proyectos relativos a los canales número 18, número 1 y su lateral C., y número 2.

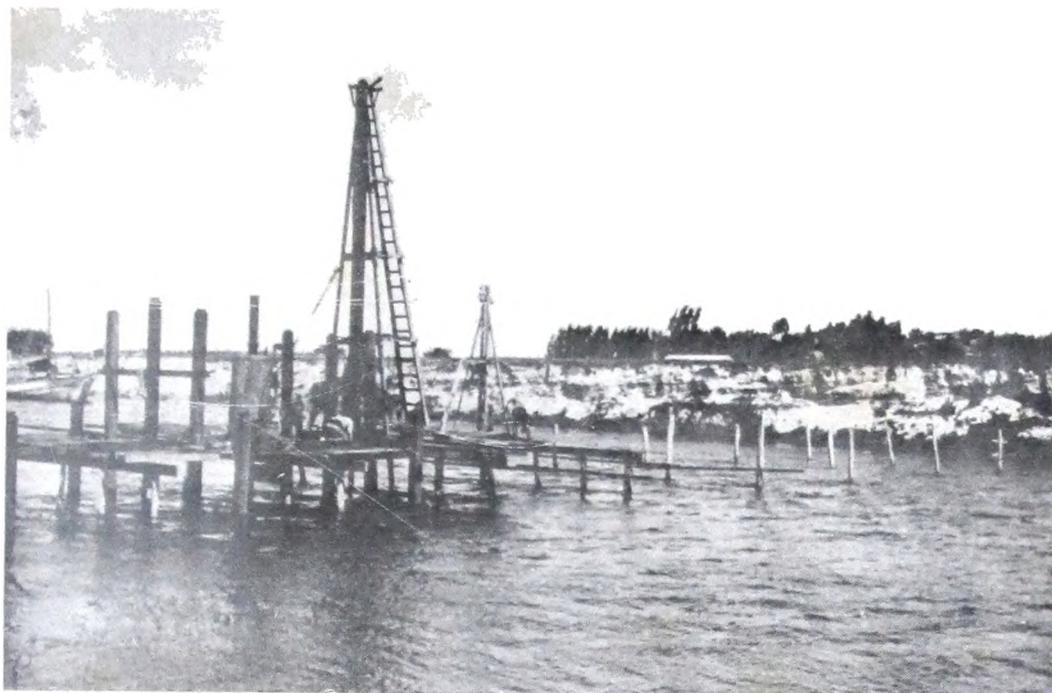
Aprobado por el Poder Ejecutivo el proyecto correspondiente al canal número 18 se ha efectuado la licitación de los trabajos, los que darán comienzo en breve. El movimiento de tierra a realizar ascenderá a la cantidad de 182.649 m³.

Los trabajos que demandarán la limpieza que según los respectivos proyectos deberán efectuarse en los canales 1, 6 y 2, representan más de 500.000 m³. de movimiento de tierra y serán llevados a cabo a la brevedad, una vez dictada por el Poder Ejecutivo la resolución correspondiente.

Formulado el proyecto de las obras destinadas al mejoramiento de los desagües de la zona sudeste de Saladillo, Desvío Tolcdo y Cazón hacia el arroyo Saladillo, se ha preparado la documentación para practicar la licitación pública de los trabajos, que exigirán la ejecución de un movimiento de tierra de 237.170 m³.

Igualmente en breve, se practicará la licitación de los trabajos de prolongación del canal de El Palenque al cañadón del Malo en el partido de General Lavalle. Mediante esta obra se mejorará en forma notable el desagüe de la extensa región de cañadones, remediando así en gran parte, la afligente situación de numerosos propietarios rurales que desde tiempo reclaman esta obra.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA
ZONA INUNDABLE

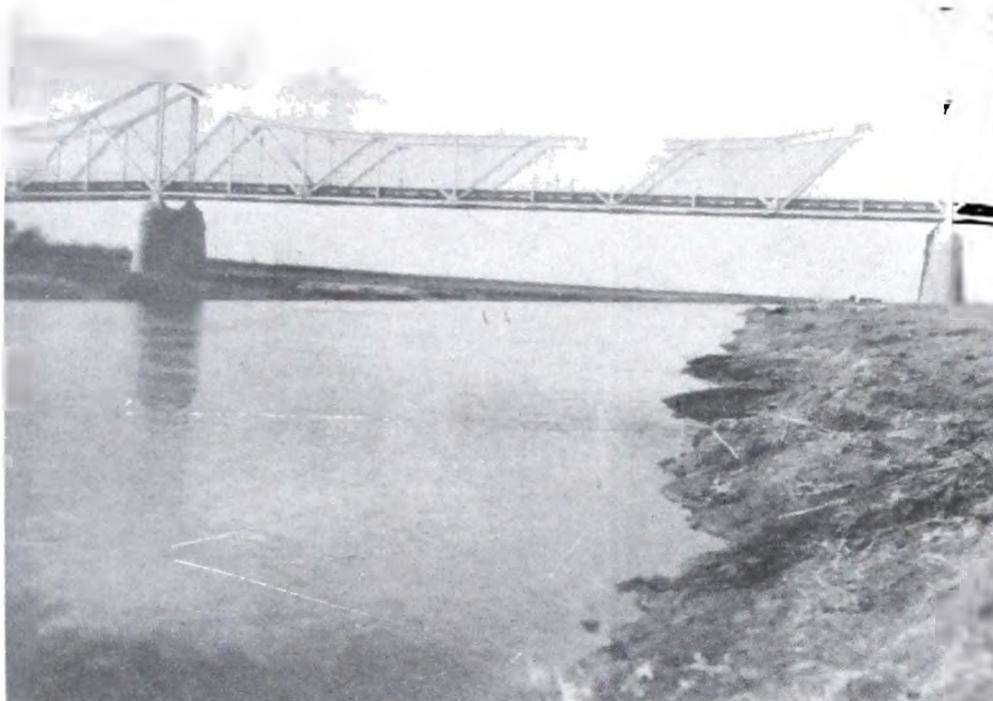


Construcción del puente en el canal N° 15, partido de Castelli. Camino del Médano.

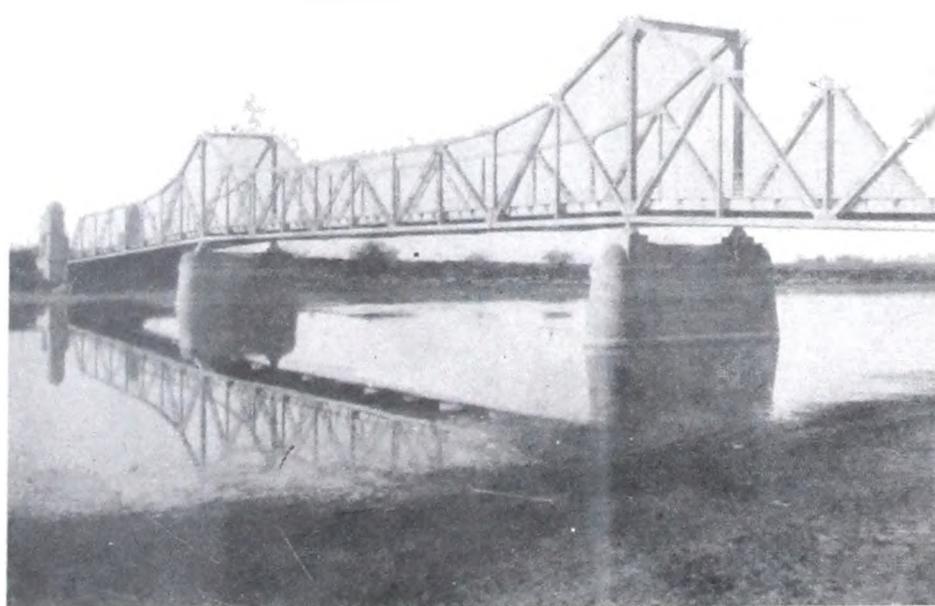


Pintura de puentes. Canal N° 9, kilómetro 102.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA
ZONA INUNDABLE

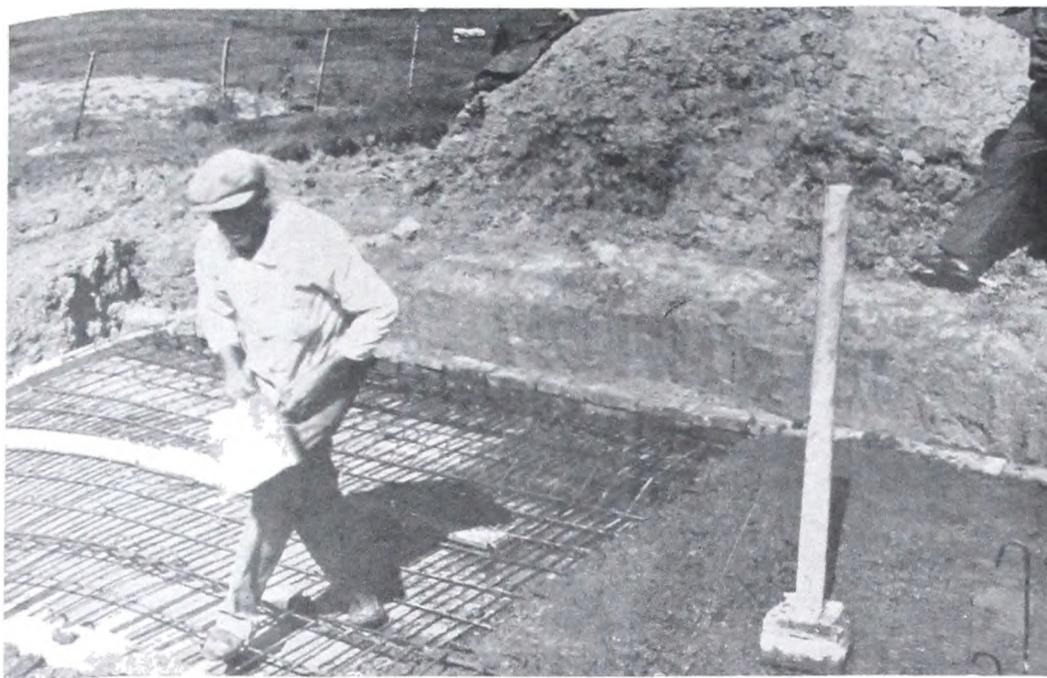


Tipo de puente similar a los que se están pintando.



Tipo de puente similar a los que se están pintando. Cauce excavado rebalsado.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA
ZONA INUNDABLE

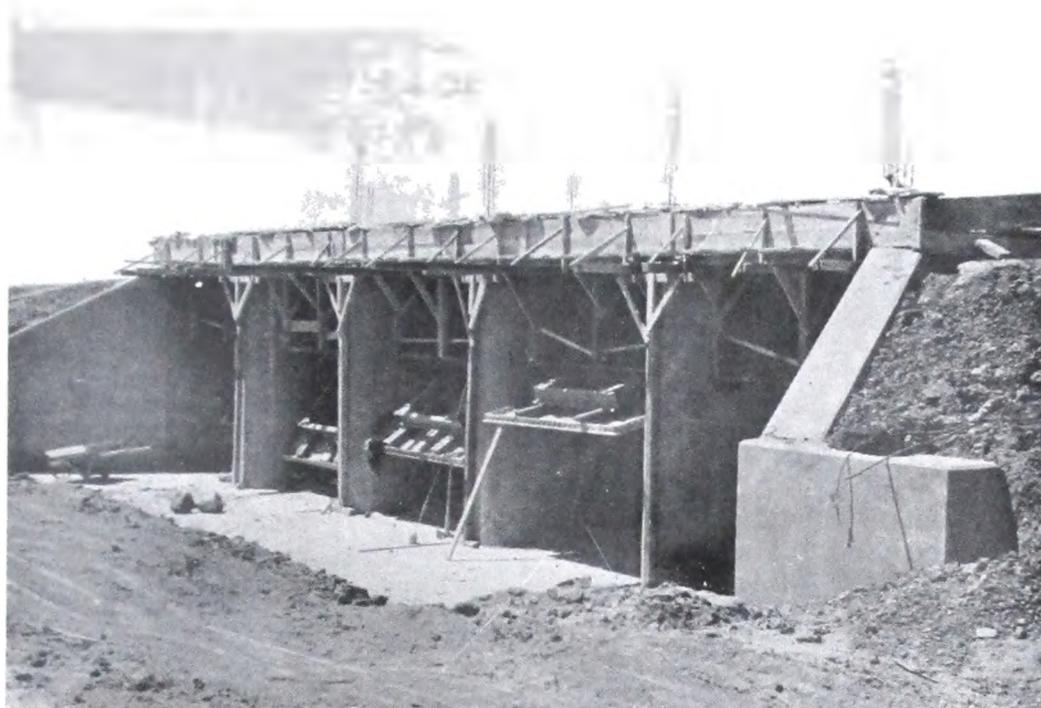


Partido de Monte — Construcción de alcantarillas en la cuenca superior del arroyo Siasgo.

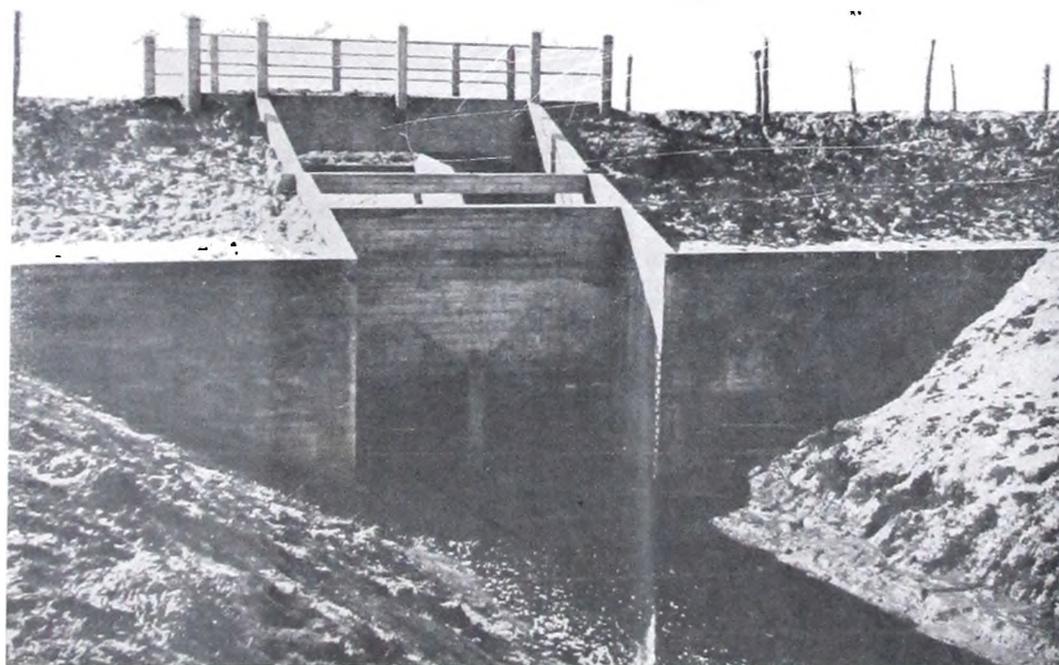


Partido de Monte — Construcción de alcantarillas en la cuenca superior del arroyo Siasgo.

**MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA
ZONA INUNDABLE**

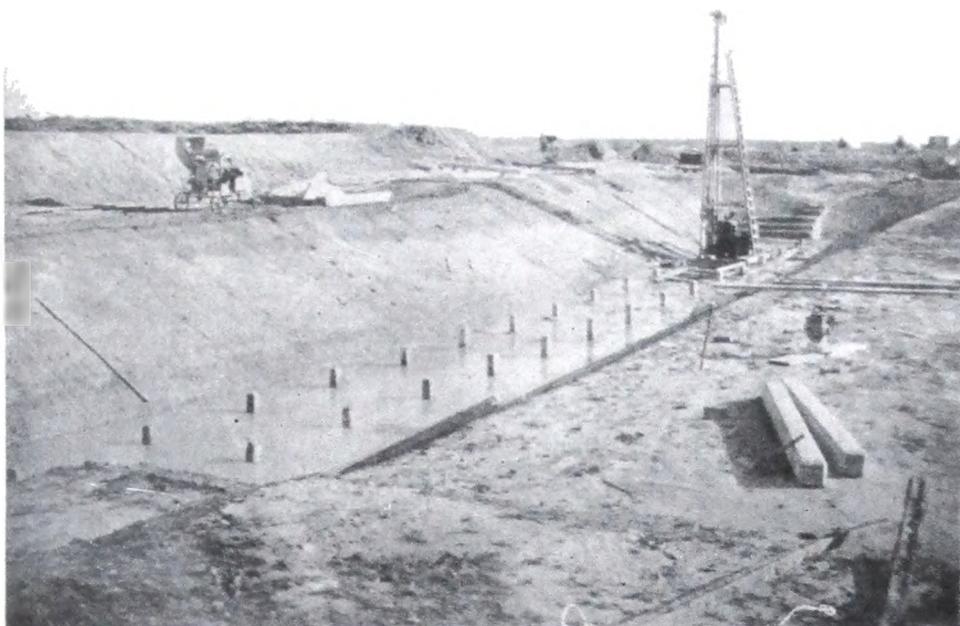


Construcción de una compuerta en el kilómetro 118 del canal N° 16 — Desagüe de Laguna del Botero

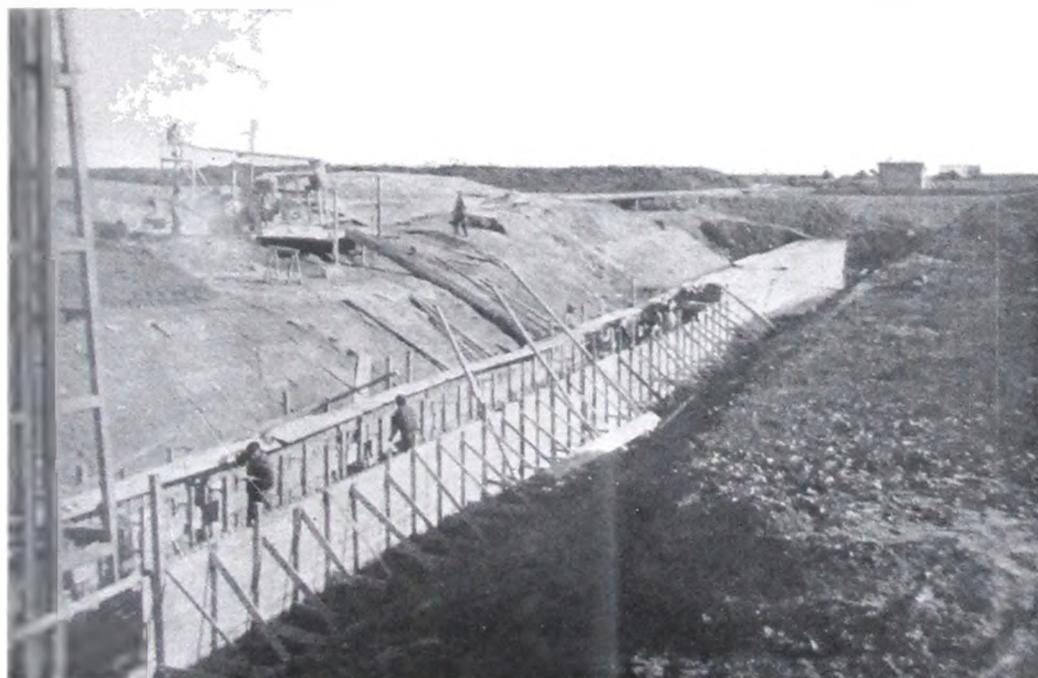


Construcción de una compuerta en el kilómetro 115 del canal N° 15 — Desagües de Castelli, canal La Escoba.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA



Fases de la construcción del sifón bajo el canal de desagües Nº 5 (Hm. 113,72)

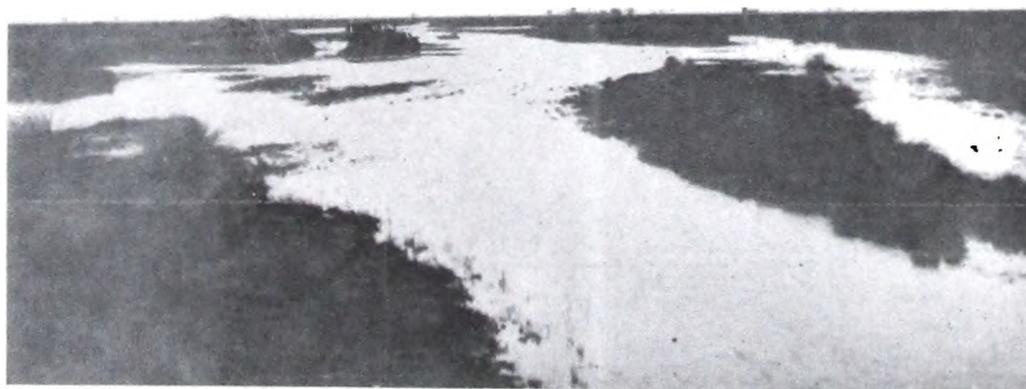


Tramo central del conducto.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS -- DIRECCION DE HIDRAULICA
ZONA INUNDABLE



Cabecera de entrada durante la inundación ocurrida en junio de 1936. Canal N° 5



Estado de los caminos en época de altas aguas. Zona canal N° 16, cerca de Roque Pérez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA
ZONA INUNDABLE



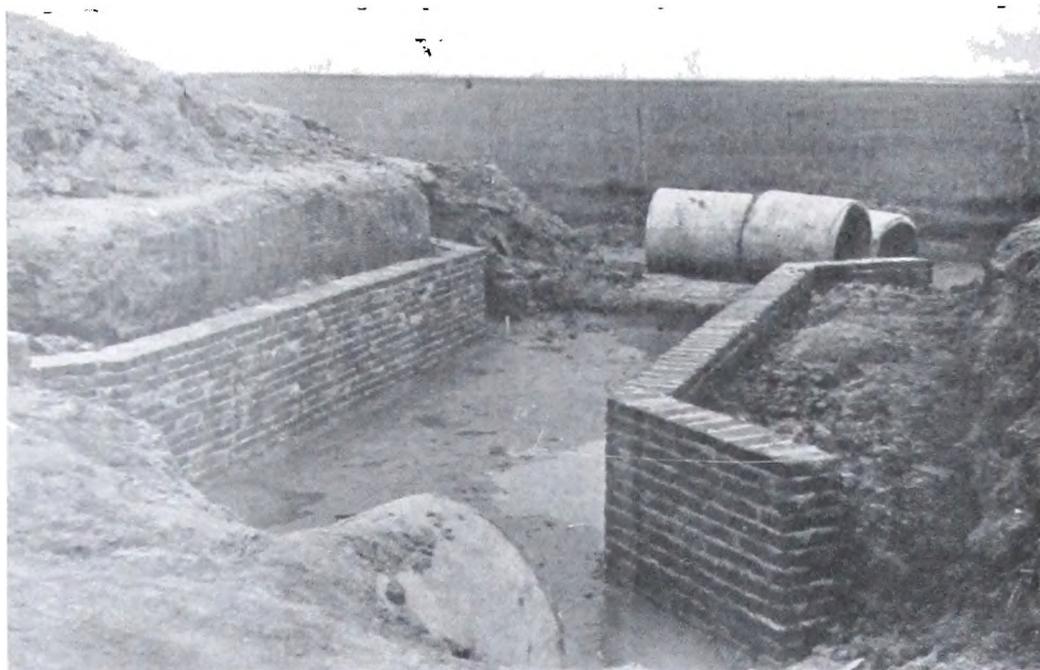
Vista de uno de los canales, mostrando terraplén recientemente reparado.



Reparación de terraplenes de los canales con pala de buey.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDEAULICA

ZONA INUNDABLE



Partido de Monte — Construcción de alcantarillas en la cuenca superior del arroyo Siasgo.



Partido de Monte — Construcción de alcantarillas en la cuenca superior del arroyo Siasgo.

De acuerdo con el proyecto la prolongación de este canal exigirá la ejecución de un movimiento de tierra de 44.669 m³.

Durante este período, la Dirección de Hidráulica ha llevado también a cabo estudios en distintas regiones de la zona inundable, en base a los cuales está preparando los proyectos de las obras que resulten aconsejables construir para resolver los problemas, que en cada una de las mismas plantean las deficientes condiciones de sus desagües.

De estos estudios merecen destacarse los siguientes:

El referente a la canalización del tramo del arroyo Chico que corre desde el canal 6 hasta una legua aguas arriba de General Pirán, obra tendiente a suprimir las inundaciones que azotan este pueblo y campos ribereños del arroyo a raíz de los rebalses que se producen con cada crecida de este último.

El relativo a la construcción de un canal para mejorar el desagüe de la laguna Salada hacia el río Salado, en Videla Dorna.

Estudio para proyectar la limpieza y prolongación de canales existentes a inmediaciones de la estación Lezama y que descargan en la laguna Las Encadenadas. Mediante estas obras, a la vez de desaguar más eficazmente las zonas linderas a un extenso tramo del camino a Mar del Plata, se mejorará las condiciones del desagüe de una importante zona de campos.

Además, la Dirección de Hidráulica se ha ocupado en la preparación de los proyectos relativos a la canalización de un tramo del arroyo Los Huesos, situado en el partido de Rauch y al mejoramiento de los desagües de una extensa región del partido de Chascomús.

El primero abarca una extensión de cinco kilómetros del precitado arroyo, situada inmediatamente aguas arriba del canal número 12, al cual descargará las aguas y tendrá como efecto intensificar el desagüe de una importante región de campos vecinos al arroyo mismo y estaciones de Colman y Miranda.

El segundo proyecto, consistente en una red de canales que desembocará en el río Samborombón en las proximidades del mar, servirá a la región del partido de Chascomús, situada entre el citado río Samborombón y el canal número 18, desde la vía del F. C. S. Lezama - Vergara hasta el camino costanero.

OBRAS DE DESAGÜE EN DISTINTOS PARTIDOS DE LA ZONA INUNDABLE

**Su prosecución conforme al plan aprobado por el
Poder Ejecutivo con fecha 14 de octubre de 1932**

De las obras de este plan fueron continuadas las relativas a los desagües del partido de Castelli, limpieza del canal «A» del plan parcial del Tordillo y en la canalización de los arroyos Chico y Las Gallinas.

Obras para el desagüe del Partido de Castelli

En el transcurso del presente ejercicio, la empresa contratista de la construcción de los canales ha proseguido con las excavaciones relativas al denominado canal principal, y al tramo inferior del que sirve al Cañadón de La Escoba. El movimiento de tierra realizado alcanza a la cantidad de 489.000 m³., redondeando cifras.

En este plan se dió término también, con la construcción de la compuerta que sirve de descarga del citado canal de La Escoba al número 15, y con el puente compuerta situado sobre el canal denominado de Almirón en el camino Del Callejón.

El costo de estas obras, es de \$ 19.492,22 $\frac{m}{n}$ para la primeramente mencionada, y de \$ 14.772,40 $\frac{m}{n}$ para la segunda, importando las partes ejecutadas durante el año \$ 3.000 y \$ 2.500, respectivamente. (Foto 10).

Obras de ampliación y limpieza del canal «A» del plan de El Tordillo

En estos trabajos comprendidos dentro del plan parcial de obras para mejorar el desagüe de las lagunas de Las Cruces y El Tordillo hacia el canal «A», la empresa efectuó los trabajos que restaban para cumplir con el convenio celebrado.

El movimiento de tierra realizado y que corresponde en su totalidad a la limpieza del cauce excavado del canal citado, alcanzó a la suma de 105.318,406 m³.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA
ZONA INUNDABLE



Alcantarilla de caños en el canal N° 16



Construcción de alcantarillas en los canales del ejido de Saladillo.

OBRAS DE DESAGÜE EN DISTINTOS PARTIDOS DE LA ZONA INUNDABLE

**Su prosecución conforme al plan aprobado por el
Poder Ejecutivo con fecha 14 de octubre de 1932**

De las obras de este plan fueron continuadas las relativas a los desagües del partido de Castelli, limpieza del canal «A» del plan parcial del Tordillo y en la canalización de los arroyos Chico y Las Gallinas.

Obras para el desagüe del Partido de Castelli

En el transcurso del presente ejercicio, la empresa contratista de la construcción de los canales ha proseguido con las excavaciones relativas al denominado canal principal, y al tramo inferior del que sirve al Cañadón de La Escoba. El movimiento de tierra realizado alcanza a la cantidad de 489.000 m³., redondeando cifras.

En este plan se dió término también, con la construcción de la compuerta que sirve de descarga del citado canal de La Escoba al número 15, y con el puente compuerta situado sobre el canal denominado de Almirón en el camino Del Callejón.

El costo de estas obras, es de \$ 19.492,22 $\frac{m}{n}$ para la primeramente mencionada, y de \$ 14.772,40 $\frac{m}{n}$ para la segunda, importando las partes ejecutadas durante el año \$ 3.000 y \$ 2.500, respectivamente. (Foto 10).

Obras de ampliación y limpieza del canal «A» del plan de El Tordillo

En estos trabajos comprendidos dentro del plan parcial de obras para mejorar el desagüe de las lagunas de Las Cruces y El Tordillo hacia el canal «A», la empresa efectuó los trabajos que restaban para cumplir con el convenio celebrado.

El movimiento de tierra realizado y que corresponde en su totalidad a la limpieza del cauce excavado del canal citado, alcanzó a la suma de 105.318,406 m³.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA
ZONA INUNDABLE



Alcantarilla de caños en el canal N° 16

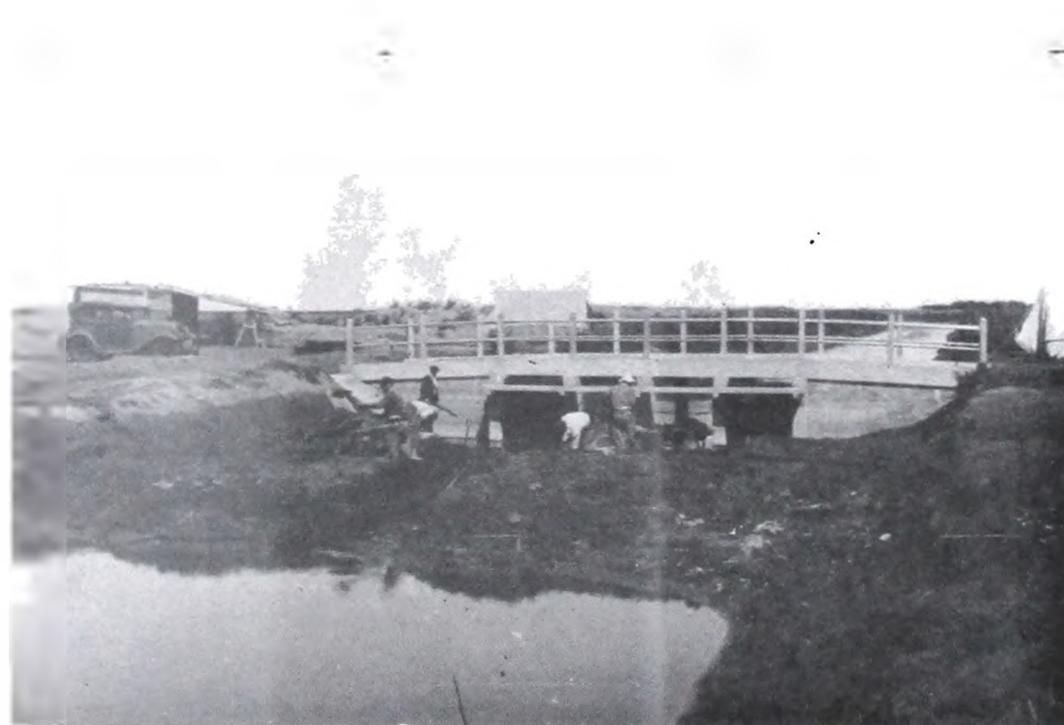


Construcción de alcantarillas en los canales del ejido de Saladillo.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA
ZONA INUNDABLE



Construcción de un vertedero en el canal Nº 16. Hectómetro 535,70



Partido 25 de Mayo — Construcción de un vertedero en la laguna del Potrillo Grande.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA

ZONA INUNDABLE



Comisión de estudios en la zona inundable.



Campamento de comisiones de estudios.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS — DIRECCION DE HIDRAULICA
ZONA INUNDABLE



Revelamientos altimétricos en lagunas.



Canal de desagüe en estado de aguas medias.

Canalización de los arroyos Chico y de Las Gallinas

Con motivo de la rescisión del convenio solicitado por la empresa que tenía a su cargo los trabajos del movimiento de tierra, durante el ejercicio se ha proseguido por administración la construcción del ramal del cañadón Grande, en cuyos trabajos, iniciados el mes de septiembre último, se ha excavado 9.500 m³. de tierra.

En cuanto a las obras de arte que complementan este proyecto, se ha continuado por administración con la construcción del sifón debajo del canal número 5, que servirá al desagüe de la región situada al sur de este canal.

La notable crecida registrada a fines de junio forzó a paralizar los trabajos y a una habilitación prematura de la obra que, aunque inconclusa, prestó en la circunstancia el servicio a que por el proyecto se destina.

Efectuado el descenso de las aguas se prosiguieron los trabajos, quedando la obra terminada y habilitada en los primeros días de enero último.

Los trabajos realizados en este sifón durante el ejercicio que se trata, representa la inversión de 45.000 pesos aproximadamente, o sea el 60 % del monto presupuesto de la misma. Se incluye en esta cifra un movimiento de tierra de 16.000 m³., efectuada en la construcción del canal de fuga y excavaciones y formación de tajamares requeridos por la construcción misma del sifón. (Fotos 11, 12 y 13).

Desagüe en la laguna de Ranchos en el partido de Gral. Paz

Este proyecto comprendido también en el plan de obras ya aprobado por el Poder Ejecutivo, se halla muy adelantado.

En base a los estudios practicados oportunamente, se ha actualizado el antiguo proyecto existente formulado hace más de 30 años, ajustándolo a las condiciones y necesidades actuales de la importante zona que servirá.

Una vez terminada la confección de la documentación correspondiente se procederá a la licitación de los trabajos, lo que se espera podrá ser realizado dentro de breve plazo.

SUMA RECAUDADA POR IMPUESTO DE DESAGÜES

Padrones

Fueron despachados 7.073 certificados de deuda habiéndose devuelto para su descargo 997; el número de liquidaciones de deuda atrasada para su pago en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, alcanzó a 1.454. Se efectuaron los asientos correspondientes a los pagos de cerca de 30.000 propiedades afectadas.

Interesa destacar que la recaudación del impuesto de desagüe durante el año 1936 arrojó la suma de \$ 1.054.637,30 ₢, siendo de notar que durante el año 1935 la recaudación por el mismo concepto fué de \$ 928.918,99 ₢.

Intensificación de los trabajos

Como resulta de lo expresado, la labor desarrollada por la Dirección de Hidráulica en la zona inundable, ha sido amplia.

Cabe a su respecto agregar, que en el presente ejercicio será aún intensificada, tanto en lo referente a la conservación de las obras existentes como así en la prosecución de la construcción de las distintas obras nuevas del plan comentado.

Con relación a la conservación, los trabajos de pintura y arreglo de las obras de arte de toda clase y los trabajos de movimiento de tierra para limpieza de los cauces excavados y reparación de los terraplenes serán de magnitud, como se infiere de los proyectos que se ha preparado a tal efecto. En cuanto a las obras del plan, se ha previsto también en el presupuesto del año en curso un monto de \$ 840.000 ₢, con los que serán atendidos los gastos que demande la prosecución de las distintas obras, en la medida que para cada una y dentro de la suma citada, ha dispuesto el Poder Ejecutivo por la resolución dictada recientemente.

| | |
|---|-------------|
| DONADO A LA BIBLIOTECA DE LA LEGISLATURA | |
| 71 | AGO. 1981 ★ |
| REG. N° 44445 A 0,01 | |



INDICE

TOMO I

| | Pág. |
|--|-----------|
| Mensaje de elevación a la Honorable Legislatura..... | 5 |
| Gabinete | 11 |
| Consejo de Obras Públicas..... | 35 |
| Consejo de Vialidad..... | 37 |
| Consejo de Desagües..... | 39 |
| Dirección de Vialidad..... | 43 |
| DIRECCION DE VIALIDAD | 43 |
| División Ayuda Federal: Proyectos de obras elevados a la Dirección Nacional de Vialidad..... | 43 |
| Proyectos de obras aprobados por la Dirección Nacional de Vialidad. Importe de los presupuestos y su afectación pro- visoria | 44 |
| Contratos elevados a la Dirección Nacional de Vialidad. | 44 |
| Diagrama sobre afectación de los fondos de Ayuda Federal. | — |
| Contratos de obras aprobados por la Dirección Nacional de Vialidad. Importe de los contratos y su afectación defi- nitiva | 45 |
| Certificados abonados por la Dirección Nacional de Vialidad a los contratistas adjudicatarios de obras..... | 45 |
| 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 cuenta «Fondo de Vialidad». | |
| Sumas depositadas e importe de los depósitos..... | 46 |
| Obras de Ayuda Federal licitadas..... | 47 |
| Estado de los caminos de hormigón al 31 de diciembre de 1936 | 47 |
| Estado de los caminos con tratamiento asfáltico al 31 de diciembre de 1936..... | 48 |
| Estado de los caminos de tierra al 31 de diciembre de 1936. | 48 |
| Gráfico comparativo del estado de las obras, años 1935-36 | — |
| Estado de los puentes al 31 de diciembre de 1936 | 49 |
| Estado de los alcantarillados al 31 de diciembre de 1936. | 49 |
| División Trazados: Proyectos elevados. Resumen de obras proyectadas | 50 |
| Obras de arte por proyecto. Movimiento de tierra. Licita- ción de obra..... | 51 |

| | Pág. |
|--|-----------|
| Precios unitarios. Contratos. Trámite de los proyectos. Estudios de nivelación y relevamiento rápido. Rendimientos. | 52 |
| Proyectos en estudio. Expropiaciones. Control de partes. | |
| Expedientes | 53 |
| Proyectos elevados por la División Trazados..... | 54 |
| Resumen de obras proyectadas, distribuídas por zonas.... | 56 |
| Resumen de obras proyectadas, distribuídas por meses... | 57 |
| Proyectos elevados por la División Trazados. Obras de arte por proyecto | 58 |
| Movimiento de tierra en terraplén y abovedado..... | 59 |
| Valores medios por zonas obtenidos en las licitaciones realizadas, de los proyectos elevados para la construcción de terraplenes y abovedados..... | 59 |
| Obras licitadas desde enero de 1935 a diciembre de 1936.. | 60 |
| Precios unitarios para terraplenes, abovedados y pavimentos obtenidos en las licitaciones realizadas..... | 63 |
| Resumen mensual. Levantamiento rápido..... | 64 |
| Resumen mensual. Nivelación y estudios..... | 65 |
| Rendimientos de nivelaciones por día útil y por operador. | 66 |
| Nómina de proyectos en estudio..... | 67 |
| Resumen de las expropiaciones elevadas..... | 68 |
| Diversos diagramas sobre obras proyectadas, proyectos elevados, etcétera..... | — |
| División construcciones: Caminos..... | 74 |
| División Puentes: Resumen general de los materiales empleados | 77 |
| Obras | 77 |
| Obras de arte en construcción..... | 78 |
| Gráfico sobre proyectos elevados, obras iniciadas, obras terminadas y obras en construcción | — |
| Proyectos elevados | 79 |
| División materiales: Ensayo efectuado en el camino costanero sur. Riego superficial con material bituminoso.... | 80 |
| Estudio de los materiales destinados a la construcción del camino pavimentado Dolores-Mar del Plata | 84 |
| Análisis y control de materiales empleados en obras..... | 85 |
| Gráfico de probetas..... | — |
| Estudios e investigaciones de laboratorio..... | 87 |
| División mantenimiento: Caminos reparados..... | 88 |
| Diagrama sobre gastos año 1936..... | — |
| Zonas camineras. Sumas invertidas..... | 89 |
| Gastos año 1936..... | 90 |
| Materiales empleados..... | 90 y 91 |
| Trabajos efectuados | 90 y 91 |
| Zonas camineras. Cuadrillas por administración. — A destajo. — En consorcio. — Trabajos efectuados y costo.. | 91 |

| | Pág. |
|---|------|
| Zonas camineras. Cuadrillas por administración. — Trabajos efectuados y costo..... | 91 |
| Zonas camineras. Cuadrillas a destajo. — Trabajos efectuados y costo..... | 92 |
| Zonas camineras. Cuadrillas en consorcio. — Trabajos efectuados y costo..... | 92 |
| Zonas camineras. Equipos por administración. — A destajo. — En consorcio. — Trabajos efectuados y costo..... | 93 |
| Zonas camineras. Equipo por administración. — Trabajos efectuados y costo..... | 93 |
| Zonas camineras. Equipo a destajo. — Trabajos efectuados y costo..... | 94 |
| Zonas camineras. Equipos en consorcio. — Trabajos ejecutados y costo..... | 94 |
| Zonas camineras. Conservación de caminos con rastras. — Trabajos efectuados y costo..... | 95 |
| Cuadro demostrativo de ventas y recaudación del impuesto a la nafta..... | 96 |
| Diagrama sobre la recaudación neta del impuesto a la nafta durante los años 1933 - 34 - 35 y primer semestre de 1936. | — |
| Venta y recaudación del impuesto a la nafta durante el año 1936, por compañías..... | 97 |
| Depósitos y talleres. Movimiento administrativo..... | 98 |
| Estación de servicio..... | 103 |
| Gastos efectuados por automotores en estación de servicio. | 104 |
| Inspección administrativa (Sección Compras). Resumen general del movimiento..... | 105 |

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

| | |
|---|------------------|
| Ferrocarril Provincial de Buenos Aires. Gastos realizados y servicios efectuados. Productos contabilizados. Su distribución | 109 |
| Diferencia en los gastos comparados..... | 114 |
| Servicio de tráfico..... | 115 |
| Locomotoras y material rodante..... | 115 ^r |
| Vía y obra..... | 116 |
| Consideraciones generales..... | 117 |
| El mensaje..... | 119 |
| Proyecto de ley..... | 127 |
| Plano general..... | — |
| Existencias de locomotoras..... | 129 |
| Existencia de tren rodante.—Servicio de pasajeros.—Coches. | 130 |
| Servicio de carga..... | 131 |
| Furgones de pasajeros y cargas..... | 132 |
| Tracción | 133 |
| Talleres | 133 |

| | Pág. |
|--|------|
| DIRECCION DE OBRAS SANITARIAS | 137 |
| Obras sanitarias de La Plata..... | 137 |
| Movimiento técnico..... | 140 |
| Refección del pozo número 3 de la Usina del Parque San Martín | 142 |
| Refección del pozo número 10 de la Usina del Parque Saavedra | 142 |
| Refección del pozo número 9 de la Usina del Parque San Martín | 143 |
| Construcción de dos nuevos pozos, uno en plaza Rocha y otro en plaza Italia..... | 143 |
| Explotación de las obras..... | 146 |
| Recaudación | 146 |
| | |
| DIRECCION DE HIDRAULICA | 149 |
| Cuestiones legales..... | 149 |
| Cuestiones técnicas..... | 150 |
| Desagües generales y parciales..... | 150 |
| Corrección de cauces..... | 154 |
| Zona del Delta..... | 156 |
| Plano de la zona del Delta..... | — |
| Extracción de arena..... | 157 |
| Defensas de playas y riberas..... | 159 |
| Obras en Mar del Plata..... | 159 |
| Plano de la Playa Bristol..... | — |
| Obras portuarias..... | 161 |
| Balnearios | 162 |
| Perforaciones..... | 163 |
| Puerto Belgrano..... | 163 |
| Fondeaderos..... | 164 |
| Desagües del sur, conservación y mejoramiento de la red de canales y construcción de obras complementarias.. | 165 |
| Obras de desagües en distintos partidos de la zona inundable | 170 |
| Suma recaudada por impuesto de desagües..... | 172 |