

Mayo 1º

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

DEUDA PÚBLICA EXTERNA

Totales. Emitido \$ 390 805 526,79. Amort. \$ 119 390 439,74. Circ. \$ 271 415 087,05

Años	Emissiones Ext. por año	Emissiones Ext. acumul.	Amortizaciones por año	Amortizaciones acumuladas
1897.....	77 272 718,72	77 272 718,72	—	—
1901.....	—	—	2 220 000,00	2 220 000,00
1902.....	—	—	500 000,00	2 720 000,00
1903.....	—	—	526 000,00	3 246 000,00
1904.....	—	—	3 701 970,00	6 947 970,00
1905.....	—	—	3 106 160,00	10 054 130,00
1906.....	117 000 000,00	194 272 718,72	2 466 230,00	12 520 360,00
1907.....	27 272 660,00	233 545 389,62	690 050,00	13 210 410,00
1908.....	12 000 010,00	250 727 207,80	2 600 520,00	15 810 930,00
1909.....	17 181 818,18	260 556 525,98	7 409 410,00	23 220 340,00
1910.....	9 829 318,18	330 596 520,07	19 005 341,00	42 225 681,00
1911.....	40 090 909,09	—	1 837 815,00	44 063 496,00
1912.....	7 000 000,00	—	2 357 433,00	46 420 979,00
1913.....	22 909 091,00	341 920 219,70	1 974 260,00	48 395 239,00
1914.....	—	346 970 219,70	1 550 624,00	49 945 863,00
1915.....	11 363 693,63	364 195 645,38	1 179 440,00	51 125 303,00
1916.....	5 050 000,00	369 340 454,65	1 785 868,00	52 911 201,00
1917.....	17 225 425,63	388 415 524,42	4 118 417,00	57 028 618,00
1918.....	5 144 819,32	—	4 210 328,00	61 239 946,00
1919.....	19 075 039,77	—	33 379 759,00	94 619 705,00
1920.....	—	—	6 677 912,00	101 297 617,00
1921.....	—	—	6 815 700,00	108 113 317,47
1922.....	2 390 002,37	390 805 526,79	11 277 092,00	119 390 439,74
1923.....	2 390 002,37	390 805 526,79	11 277 092,00	119 390 439,74

DEUDA PÚBLICA INTERNA

Totales. Emis. aut. \$ 163 832 095, emit. \$ 140 245 840
amort. \$ 25 580 730, circ. \$ 114 665 110

Años	Amortizad. por año	Amortizad. acumuladas
1897.....	—	—
1901.....	—	—
1902.....	1 200 000	1 200 000
1903.....	600 000	1 800 000
1904.....	300 000	2 100 000
1905.....	820 000	2 920 000
1906.....	316 000	3 236 000
1907.....	874 000	4 110 000
1908.....	888 000	4 998 000
1909.....	1 112 340	6 710 340
1910.....	259 660	6 370 000
1911.....	378 440	6 748 440
1912.....	3 153 910	9 902 350
1913.....	2 165 080	12 067 430
1914.....	1 725 500	15 792 930
1915.....	6 825 680	20 618 610
1916.....	863 700	21 482 310
1917.....	2 428 400	21 725 150
1918.....	1 008 040	22 733 190
1919.....	691 890	23 425 080
1920.....	1 505 500	24 930 580
1921.....	491 650	25 422 230
1922.....	158 500	25 580 730

Departamento de obras públicas

En el mensaje enviado a la consideración de vuestra honorabilidad, al cual acompañaba el proyecto de presupuesto, recursos y gastos de la administración para el corriente año, manifesté que una de las aspiraciones del poder ejecutivo era realizar aquellos fines para justificar la noción más elemental del concepto de gobierno. Me refería a la concepción de un plan general y orgánico de obras públicas, el cual permitiera llevar y afianzar, en todos y cada uno de los pueblos de la provincia, la efectividad del bienestar general.

OBRAS PÚBLICAS DEL EMPRÉSTITO DE CONSOLIDACIÓN

Como lo he recordado anteriormente, en noviembre del año pasado, vuestra honorabilidad autorizó la contratación de un empréstito por la suma de 35.000.000 de pesos oro, parte del cual está destinado a la ejecución de un vasto plan de obras públicas, proyectado por el poder ejecutivo con especial detenimiento y con el firme deseo de impulsar el progreso de la provincia.

Aquel plan comprende la instalación y construcción del mercado de haciendas, matadero, y cámaras frías en Avellaneda; la construcción del mercado de abasto proveedor con asiento en esa misma ciudad; la construcción de depósitos fiscales para frutos del país, en La Plata; el establecimiento de telares y talleres de confección general en la provincia; adquisición de máquinas y materiales para la fábrica de pedregullo y adoquines de Sierra Chica y ampliaciones de los talleres de la misma; adquisición de varios equipos completos de maquinarias para construcción y arreglo de caminos; nivelación y desagües de la ciudad de Morón y prolongación del camino adoquinado de esta ciudad a Luján; ampliación de construcciones de tribunales y cárceles en las ciudades de Bahía Blanca, Dolores, Azul, San Nicolás y Mercedes; construcción de hospitales, salas de primeros auxilios, ampliaciones y compras de muebles para los mismos; y por último destinó una parte de ese empréstito para el ensanche sucesivo de ejidos y expropiaciones de caminos de acceso a las estaciones.

Apremiado por problemas de tanta trascendencia como los estudios de que más adelante doy cuenta, referentes a la ampliación de la red ferroviaria del Estado, el poder ejecutivo no ha dado término, como hubiera sido su deseo, al estudio completo de esas obras públicas.

Inició y terminó, sin embargo, los estudios correspondientes a la nivelación y desagües de la ciudad de Morón y prolongación del camino adoquinado, desde esta ciudad a Luján, punto que figura entre los que contempló vuestra honorabilidad al votar los fondos necesarios en la ley de 28 de noviembre de 1922 y prosigue empeñosamente el estudio de algunas de las obras proyectadas.

MEJORAMIENTO DE LA VIALIDAD

Si el problema de la vialidad constituye en la provincia todo un programa de gobierno, el poder ejecutivo declara, con la consiguiente satisfacción, que ha tratado de contribuir por los medios a su alcance, a hacer efectiva su solución.

Conoce bien vuestra honorabilidad el deplorable estado en que se encuentran los caminos de la provincia, así como la necesidad impostergable de proceder a su mejoramiento, en razón de la facilidad de las comunicaciones, de las cuales depende el mejor desenvolvimiento de la

riqueza privada, y, en consecuencia, el bienestar general.

El poder ejecutivo comprendió desde el primer momento la necesidad de abordar este importante problema con amplitud de concepto, procurando resolverlo de acuerdo a un plan general que comprendiera todos sus aspectos, tal como la riqueza y el progreso de la provincia lo reclaman.

Fué así que, a pesar de lo precario de los recursos económicos con que contaba, entró de lleno a la solución del problema, decidiendo dividir en dos partes el plan a desarrollar, consistente en mejorar la obra actual y preparar la construcción de la obra futura.

La creación de cuadrillas camineras distribuidas en las 11 zonas en que se ha dividido la provincia, con la misión de refaccionar y conservar los antiguos caminos, mejorándolos en beneficio de la vialidad general, constituye una iniciativa que ha contado desde el primer momento con la entusiasta adhesión de los vecindarios.

La organización dada al personal que cumple esas tareas, permitirá tener un conocimiento inmediato y directo del estado de los caminos en cada zona y hará factible el propósito de subsanar las deficiencias observadas.

Como vuestra honorabilidad no dejará de reconocerlo, es indudable que distribuidas inteligentemente en todos los partidos esas cuadrillas camineras, puestas en contacto con las autoridades comunales y las entidades vecinales, apreciarán más de cerca y con mayor detenimiento las verdaderas necesidades de la población, y se hará obra útil y perdurable.

Más de 100 cuadrillas camineras han aprovechado la estación estival — la más apropiada para la reparación de caminos de tierra — para intensificar esa clase de trabajos.

En el período de tiempo transcurrido, efectuaron un movimiento de tierra equivalente a 290.625 metros cúbicos, en los siguientes partidos de la provincia: La Plata, General Sarmiento, Cañuelas, General Pueyrredón, Brandsen, Mercedes, Saladillo, Carlos Casares, Nueve de Julio, Rivadavia, Pergamino, General Viamonte, Lomas de Zamora, Necochea, Trenque Lauquen, San Vicente, Ayacucho, Olavarría, Alberti, San Martín, etc.

Mayo 1º

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

PUENTES

Surcada la provincia por numerosos ríos, arroyos y canales, es frecuente que el trazado de nuevas carreteras, involucre la construcción de puentes.

En tal sentido la acción del poder ejecutivo durante el período que hoy fenece, ha sido llevada con gran energía y celeridad.

Vuestra honorabilidad ha de permitirme, que, para dar una justa idea de la labor realizada, enumere los puentes que fueron construídos, aquellos que sufrieron reparaciones y los proyectados para el transcurso del corriente año.

Se han construído: un puente de 60 metros sobre el río Luján, en el camino de Goldney a Mercedes; otro, de 10 metros de luz sobre el arroyo «Sauquito», en el partido de General Madariaga; se inició la construcción de dos puentes de madera de 30 y 20 metros de luz, en el cruce del camino general de Dolores a General Lavalle sobre dos brazos del arroyo «Palenque Chico»; sobre el arroyo «Las Saladas», en el camino general de Suipacha a Chivilcoy, puente de 40 metros. Están muy adelantadas las obras del nuevo puente de 50 metros de luz, en el paso denominado «Dorna», sobre el arroyo «Saladillo», en el partido de Roque Pérez, fué construído el puente sobre el arroyo «Salado», en el camino general de Olavarría a G. Lamadrid; otro de 10 metros sobre la cañada «Las dos Horquetas». Se construye otro de 10 metros sobre la laguna «Las Encadenadas», en el camino de Saavedra al territorio de la Pampa; otro, en el camino general de Juárez a Pringles, de 31 metros, sobre el arroyo «Quequén Salado»; hállase en construcción uno de 40 metros sobre el arroyo «Pescado Castigado», en el camino de Pringles a Juárez. Otro, de 30 metros, sobre el arroyo «Sauce Chico», en el camino de Saavedra a Tornquist. Otro, de 20 metros, sobre el arroyo «Las Flores», en el camino parcial de Luján a Capilla. Y finalmente, un puente de 24 metros de luz sobre el arroyo «Dulce», en el deslinde de Pergamino a Rojas.

Fueron reparados los siguientes: en el camino general de Pergamino a Salto, se procedió a la reparación del puente sobre el arroyo «Las Merciales»; análogos trabajos se realizaron en el de 56 metros sobre el arroyo «Tapalqué». Fué ampliada a 70 metros, la luz

del construído sobre el río Salado, en el camino de Chivilcoy a Bragado. Sufrieron reparaciones el situado sobre el arroyo «Andrade», en el partido de Bartolomé Mitre y el «Austing», en el camino general de San Pedro a Arrecifes.

Y se han proyectado los siguientes: la construcción de uno, de 15 metros de luz, sobre el arroyo «Saladillo Grande», en el camino general de Salto a Junín, habiéndose comenzado los trabajos correspondientes. Otro, de 8 metros, sobre el arroyo «Arana», en el camino parcial de Viña a Arrecifes. Otro, de 10 metros, sobre el arroyo «Las Chilcas», en el camino general de Ayacucho a Necochea. Otro, de 20 metros, sobre la cañada «El Carpincho», en el camino general de Junín a Chacabuco. Puente, de 10 metros, en el camino general de Balcarce a Necochea. Otro sobre el río Las Conchas, en el partido de Merlo. Otro sobre el río Arrecifes, en el partido de San Antonio de Areco y otro, sobre el arroyo «Nieves», en el partido de Olavarría. Finalmente mencionaré también el puente, de 10 metros, sobre el arroyo «Santa Catalina», en el camino de Monte Grande a Temperley y otro, de 15 metros, sobre el arroyo «Chico», en el camino de Ranchos a Balcarce.

Durante el período transcurrido, el poder ejecutivo, rescindió el contrato para la construcción del puente sobre el río Quequén, antigua obra empezada sobre la base de cálculos erróneos, los cuales trajeron como consecuencia la interrupción de los trabajos. El poder ejecutivo empeñado en satisfacer las justas aspiraciones de las poblaciones de aquella zona, afronta resueltamente, en estos momentos, la solución del interesante problema.

CAMINOS. FÁBRICA DE SIERRA CHICA.
ZONAS DE TRABAJO

Los caminos afirmados no podían escapar a la atención del poder ejecutivo y es así como, en primer lugar, ha intensificado su acción relativa al mejoramiento del camino La Plata-Avellaneda, cuyo estado era deficiente.

Entre los trabajos importantes realizados merece citarse el de reconstrucción del camino adoquinado Avellaneda a Lomas de Zamora, en una superficie de 7158 metros cuadrados.

*

Dentro de la suma de quinientos mil pesos que vuestra honorabilidad autorizó a invertir para ampliar la fábrica de Sierra Chica, se han realizado los estudios de carácter técnico necesarios y, en el momento actual, se ha llamado a licitación para la provisión de las maquinarias, la cual una vez realizada, permitirá al gobierno satisfacer los pedidos de materiales que constantemente llegan de las comunas y de vecinos de toda la provincia.

No obstante la insuficiencia actual de la fábrica la producción durante el presente ejercicio ha sido muy superior, en todas las clases de material, a la de igual período del año anterior. Así, pues, en cuanto se refiere a pedregullo, tan necesario para la construcción de caminos afirmados, el producido fué de 42.309.920 kilogramos, superando en 7.371.185 kilogramos la producción del año anterior; en piedra bruta se han producido 21.003.755 kilogramos, excediendo igualmente en kilogramos 12.175.840 la producción del período pasado, es decir, en más de la mitad de la cantidad correspondiente a este renglón, en el año 1922.

La producción de caños de cemento armado ha aumentado considerablemente durante este período, habiéndose terminado 11.254, siendo el aumento respecto de 1921, equivalente a una tercera parte de la producción total.

A pesar de ello, la producción de una sola fábrica será insuficiente para satisfacer las urgentes necesidades de la provincia, y es teniendo en cuenta esto, así como la economía y la celeridad en el transporte, entre otras razones, que el poder ejecutivo ha proyectado aumentar los centros de producción, para lo cual ya tiene a estudio la instalación de una fábrica de caños de cemento armado en La Plata.

*

Con la partida de trescientos mil pesos que vuestra honorabilidad me autorizara a invertir en la adquisición de equipos mecánicos para reparar y mejorar el estado de los caminos existentes, afirmados y de tierra, el poder ejecutivo proyectó la adquisición de 20 equipos mecánicos para caminos de tierra, 3 para caminos afirmados, y la instalación de un taller mecánico para repa-

raciones y adquisición de otras herramientas, accesorios y repuestos.

De estos equipos se han adquirido cuatro. Una vez comprados todos los que se proyectaron y organizado el respectivo personal, serán distribuidos en diferentes zonas de la provincia, teniendo en cuenta la importancia de las mismas y las necesidades más apremiantes.

*

El territorio de la provincia ha sido dividido a tal efecto y para asegurar los beneficios que la acción de los equipos camineros reportará, en 11 zonas, comprendiendo esta división, la sección central o sección de la capital de la provincia. Dentro del radio que determina cada zona, trabajarán brigadas camineras, cuya exclusiva función será la de mejorar la vialidad.

El personal directivo de la labor de estas brigadas, fijará su sede en los siguientes puntos: zona I, en Pergamino, II en Mercedes, III en Brandsen, IV en Saladillo, V en Nueve de Julio, VI en Pehuajó, VII en Olavarría, VIII en Ayacucho, IX en Tres Arroyos, X en Bahía Blanca y XI en La Plata.

Con el propósito de vincular la acción de los vecindarios a la de los poderes públicos en materia de mejoramiento de la vialidad, el poder ejecutivo resolvió crear una comisión honoraria de 20 miembros con la misión de ejercer la superintendencia sobre las comisiones vecinales que se constituirán una por cada partido.

*

No escapará al elevado criterio de vuestra honorabilidad, que el actual procedimiento para la construcción y reparación de los caminos de tierra, resulta insuficiente para asegurar el establecimiento permanente de vías de comunicación.

Diversas circunstancias afectan su buena conservación; además de la atención constante que exigen, representan fuertes erogaciones, las cuales gravan y gravarán el tesoro público mientras no se resuelva de una vez avocarse el problema de la construcción de calzadas de tipo moderno, en sus diversas categorías, de acuerdo con las modalidades de las distintas zonas de la provincia, como asimismo de la actividad del tráfico de las mismas.

Concordante con este criterio, el gobierno prepara por medio de las correspondientes reparticiones técnicas, un plan de transformación y ampliación de los actuales caminos de la provincia, plan que una vez formulado y ajustándose a los recursos necesarios para su ejecución, ha de realizarse en períodos de tiempo sucesivos, para que sus erogaciones no graviten, en forma intensa, sobre los intereses generales del Estado, como vuestra honorabilidad tendrá oportunidad de comprobar al ser elevado el proyecto correspondiente a vuestra consideración.

Puedo anticipar que se han recibido diversas propuestas tendientes a la ejecución de esas obras, las que de ser viables en la forma propuesta, permitirán a este gobierno iniciarlas de inmediato, satisfaciendo así un anhelo que es una necesidad fuertemente sentida por los habitantes de la provincia.

El poder ejecutivo se preocupa muy especialmente de la conservación del camino, a cuyo efecto ha proyectado instalar debidamente al guardador de la obra realizada, el cual deberá ser alojado con su familia en condiciones de poder vigilar la conservación de la vía pública, trabajando personalmente, o informando a sus superiores para que la reparación sea oportuna y eficaz, cuando así lo requieran las circunstancias.

VIALIDAD FLUVIAL

Las islas del Delta del Paraná constituyen una ingente fuente de riqueza privada y pública, la cual se acrecienta cada día. Aquella zona exige de los poderes públicos una constante atención sobre todo en cuanto se refiere a sus medios de comunicación.

De acuerdo con ello, el poder ejecutivo ha procedido al mejoramiento y limpieza de canales, los denominados Gobernador Arias, Gobernador de la Serna, Gobernador Arana, de Las Palmas al Carabelas, del Carabelas al Guazú, etc., y otros canales y arroyos de segunda y tercera categoría.

También ha proyectado la ampliación y mejoramiento del varadero de Paraná Miní, destinado al arreglo de las embarcaciones encargadas de la conservación y dragado de los canales; ha dispuesto, asimismo, que se formulen proyectos para la adquisición de equipos adecua-

dos para la apertura de otros nuevos y arreglo de los existentes.

Como complemento de este plan de trabajos en el proyecto de presupuesto para el año en curso, que está a vuestra consideración, se han incluido dos partidas referentes, una a la construcción de un mercado de frutas de San Fernando y otra a la reparación de los muelles en el puerto de ese nombre.

FERROCARRIL DE LA PLATA AL MERIDIANO V

Uno de los propósitos primordiales de mi gobierno, — así tuve el honor de expresarlo ante vuestra honorabilidad en mi mensaje inaugural, — ha consistido en hacer que la explotación del ferrocarril provincial, dejara de ser una carga onerosa, para convertirse en elemento de riqueza y progreso para la provincia.

Consecuente con las ideas expuestas, mi gobierno ha tratado, en la medida de lo posible, de mejorar los métodos de la explotación actual por una parte, y emprender la obra de ampliación, por la otra, para complementar la acción a la cual está destinado.

Con el objeto de llenar aquella finalidad, el poder ejecutivo no ha omitido esfuerzos, y me es satisfactorio manifestar a vuestra honorabilidad que por primera vez, después de una década de explotación el ferrocarril provincial ha podido registrar un superávit entre los gastos de explotación y los ingresos.

Este hecho tan significativo, afirma mis esperanzas de que dicha empresa, en un futuro cercano, cumplirá plenamente sus altos fines.

*

Entre las mejoras introducidas, el poder ejecutivo puede anotar la de haber aumentado en un tren general más, el número de los que realizan el servicio de la línea, con lo cual se ha podido obtener un apreciable incremento en el tráfico de pasajeros y de cargas.

Se ha dispuesto también el arreglo de los caminos de acceso a las estaciones con el objeto de asegurar mayor afluencia de cargas, obra en la cual están empeñadas varias cuadrillas de peones bajo la dirección de la sección vías y obras.

Por otra parte, y con el fin de organizar una contabilidad en concordancia

con la importancia de la empresa, el poder ejecutivo ha designado una comisión para que proceda a la fijación de su cuenta capital, no establecida hasta ahora.

*

Los ingresos totales por concepto de producido, alcanzaron a la cifra de pesos 2.330.155,68, y los egresos por concepto de gastos, a la de 2.173.362,73 pesos, arrojando una diferencia favorable de 156.772,95 pesos.

*

Aun cuando durante el período que hoy termina, fueron incorporadas a los servicios siete locomotoras, el número de éstas es todavía reducido. El equipo actual de máquinas es de treinta y tres, lo que representa una por cada 17.280 metros de vía en explotación, cifra reducida si se considera que una línea explotada en forma regular, requiere una locomotora por cada 11 kilómetros. Esto significa que para que el ferrocarril provincial tenga una dotación adecuada al kilometraje de su línea troncal, necesita veinte locomotoras más.

Con respecto al número de vagones cubiertos y de hacienda, en circulación, han sido insuficientes para la conducción del tráfico a que están destinados. De la dotación de 450 de los primeros, 75 se hallan ocupados como viviendas para el personal destacado en la línea, por falta de habitaciones adecuadas; y en reparación permanente alrededor de treinta. Quiere decir, que debe movilizarse todo el tráfico con 345 vagones.

*

El poder ejecutivo ha contemplado detenidamente el caso que plantea la falta de viviendas del personal ferroviario y para resolverlo, en beneficio del ferrocarril al cual se incorporarían esos vagones actualmente ocupados por su personal, ha resuelto estudiar la forma de que el Estado construya viviendas de tipo económico para entregarlas al mismo.

El stock de 150 vagones que hoy posee el gobierno, ha resultado también insuficiente.

Si entro en la enumeración de estos detalles, es porque el poder ejecutivo espera que, señalándolos a la consideración de vuestra honorabilidad, se ha-

llará la forma de resolver las dificultades que impiden acelerar el desarrollo de las actividades del ferrocarril de la provincia.

OBRAS SANITARIAS

Numerosas ciudades, pueblos y localidades de la provincia han alcanzado un desarrollo demográfico tan grande, que el poder ejecutivo, contemplando sus necesidades, ha pensado en la imprescindible necesidad de proveerlas de obras sanitarias.

Deseoso de resolver esta cuestión en forma permanente, el poder ejecutivo envió a la consideración de vuestra honorabilidad un proyecto de ley por el cual se autorizaba la inversión de 80.000.000 de pesos en títulos, para el pago de las obras a ejecutarse en los centros urbanos, cuya población excediera de 6000 habitantes. Con esa suma, según los estudios hechos, podrían construirse obras de aquella naturaleza en 25 ciudades, de 20.000 habitantes cada una.

Si vuestra honorabilidad prestara su aprobación al proyecto, podrían desde ya iniciarse los estudios y las obras en las ciudades de Junín, Tandil, Azul, Tres Arroyos, Mercedes y Dolores, poblaciones que por su importancia y riqueza reclaman perentoriamente los beneficios que derivan de esas obras.

DESAGÜES

Hasta la honorable legislatura ha llegado, con alarmante periodicidad, el clamor de los pobladores de la zona baja de la provincia, cada vez que una inundación ha arrasado con sus viviendas, haciendas y sembrados.

El problema no es de los que se resuelven con medidas parciales o recursos oportunistas. Es de los que exigen un estudio a fondo y el empleo de todos los medios para resolverlo de manera definitiva.

El poder ejecutivo, en vista de que el actual sistema de canales de desagües no ha dado el resultado esperado, insuficiencia demostrada durante sucesivas inundaciones, se preocupó de hallar la solución de tan grave y trascendental problema.

Los estudios técnicos realizados aconsejaron la construcción de una obra que impidiera para el porvenir desastres como el producido en 1900, que ocasio-

Mayo 1º

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

nó perjuicios superiores a 100.000.000 de pesos, solamente en haciendas.

Las obras existentes no han producido los resultados que se esperaban de ellas, principalmente por su manifiesta insuficiencia.

Los estudios técnicos realizados aconsejan la aprobación del proyecto de construcción de un gran canal colector que, partiendo del arroyo Vallimanca, llegue hasta Mar Chiquita, dividiendo el territorio de la provincia en dos zonas: alta y baja.

En el mensaje que con el correspondiente proyecto de ley sometí oportunamente a la consideración de vuestra honorabilidad, manifesté que la construcción del gran canal colector exigirá un desembolso de pesos 45.000.000, cifra inferior a la invertida en la construcción de las obras actuales.

Para proveer los fondos necesarios, el poder ejecutivo propuso establecer dos impuestos regionales de pesos 6 por hectárea, y de pesos 0.48 por hectárea y por año, como máximo, a los propietarios de terrenos comprendidos dentro de la zona abarcada por las obras.

Creo inútil encarecer la urgencia de esta solución.

*

El poder ejecutivo ha refaccionado los canales existentes y mejorado la capacidad y rendimiento práctico de los mismos hasta donde lo ha permitido su estado.

Las reparaciones de mayor importancia se efectuaron en el canal número 16, donde se rehicieron los terraplenes destruidos en la creciente de 1919, lo cual exigió un movimiento de tierra de 42.000 metros cúbicos. Fueron refaccionados y pintados numerosos puentes metálicos, tales como «La Colorada», de acceso a la Colorada: «Medaland»; «Las Víboras»; «La Picasa» y «Herrera».

En cuanto respecta a la conservación de los puentes de madera que en gran número existen en el cruce con caminos vecinales y parciales, el trabajo ha sido permanente, pues el estado de aguas altas acaecido durante la estación invernal deterioró grandemente sus accesos. Estos puentes fueron hechos en 1913 y 1914, con carácter provisional. Muchos de ellos, pues, hubieron de ser reconstruidos totalmente, como ocurrió con el situado en el camino de Chas a Casalins

de 15 metros de longitud, con otro en el camino de Tapalqué a Cacharí, de más de 15 metros y con otro en el camino de acceso a la estación Lezama, de 15 metros.

Se hallan en construcción: un puente de 18 metros de largo en el camino de Dolores a Santo Domingo; otro de 20 metros en el camino de Pila a Casalins y se prepara la licitación de un puente de más de 16 metros de largo en el camino de Las Flores a Rauch. Está en construcción otro de 17 metros de luz en el camino de acceso a la estación Atucha; otro en el camino de Las Flores, Ayacucho y Tandil de cerca de 17 metros de luz.

Muchos otros trabajos hubieran podido realizarse, a no mediar la desgraciada circunstancia de la inundación ocurrida, desde mayo a septiembre, durante el año fenecido.

*

Con la mayor actividad se ha emprendido la obra de ensanche del canal número 15, conocido con el nombre de Canal aliviador del río Salado, obra presupuesta en la suma de 2.076.660 pesos, la cual quedará concluída dentro de dos años.

AGRICULTURA, GANADERÍA, INDUSTRIAS, FERIAS,
ARBORICULTURA

La necesidad de vigilar atentamente con un criterio científico y moderno el desarrollo de dos de las riquezas madres de la república, que tienen en la provincia de Buenos Aires las fuentes más abundantes, ha movido al poder ejecutivo a crear la dirección de agricultura y ganadería, cuyo proyecto está incluído en el presupuesto para 1923.

Resultaba extraño, en verdad, que la provincia de Buenos Aires, careciera de una entidad cuya exclusiva preocupación y la finalidad de todos sus esfuerzos no fueran otros que los de tutelar tan cuantiosas riquezas, y encauzar el progreso creciente de esas industrias fundamentales y las de ellas derivadas.

*

Con motivo de la conmemoración del aniversario de la fundación de La Plata, el poder ejecutivo resolvió incluir entre los números del programa de festejos con que el gobierno de la provincia y el pueblo de la capital se asociaron a la celebración de tan fausto acontecimiento.