

MENSAJE

DEL

PRESIDENTE PROVISIONAL DE LA NACIÓN

TENIENTE GENERAL JOSÉ F. URIBURU

AL

PUEBLO DE LA REPÚBLICA

La obra de Gobierno y de Administración

del 6 de Septiembre de 1930 al 20 de Febrero de 1932

BUENOS AIRES

8791 - Imprenta y Encuadernación de la H. Cámara de Diputados

1932

En el mensaje que dí al pueblo al cumplirse el primer aniversario de la Revolución, hice conocer la obra administrativa, económica, financiera y política del Gobierno Provisional desde el 6 de Septiembre de 1930 al 6 de Septiembre de 1931.

Parecería, pues, que este mensaje final debería comprender la obra realizada desde esa última fecha hasta el día de la transmisión del mando presidencial.

No es así, sin embargo.

Este mensaje comprende toda la obra del gobierno revolucionario.

Para proceder de este modo se ha tenido en cuenta la necesidad de dejar compilada en un solo documento toda la labor del gobierno provisional, rectificando previsiones que no se han cumplido, consignando los resultados definitivos de planes e iniciativas no concluídas al finalizar el primer año de gobierno y, dejando, en una palabra, la posibilidad de apreciar la obra en su conjunto desde el 6 de Septiembre de 1930 al 20 de Febrero de 1932.

No deseo agregar con este motivo ningún comentario, ya que mis últimas palabras como Presidente Provisional de la Nación están consignadas en el Manifiesto que en esta misma fecha dirijo a mis conciudadanos.

MINISTERIO DEL INTERIOR

Las intervenciones Nacionales

La acción gubernativa de los representantes federales enviados a Buenos Aires, Córdoba, Corrientes, Jujuy, La Rioja, Mendoza, Salta, San Juan, Santa Fe, Santiago del Estero y Tucumán, se ajustó en lo institucional, administrativo y político, dentro de las atribuciones propias de los funcionarios llamados a desarrollar tan delicadas gestiones.

Por disposición expresa del Gobierno Provisional, las Intervenciones no comprometieron los bienes de las provincias, ni las obligaron fuera del objeto que motivó el envío de la misión federal, salvo «las medidas meramente conservatorias ejercidas con un criterio limitado», que la doctrina de la Suprema Corte de Justicia Nacional ha convenido en admitir excepcionalmente con el objeto de evitar la paralización de los resortes indispensables e impostergables del orden local.

Esta doctrina, que determina las atribuciones de las Intervenciones bajo gobiernos constitucionales, cobró mayor fuerza en la situación especial del gobierno de facto, cuyo poder excepcional lo obligó a centralizar y establecer las facultades de sus representantes y a delegarles un mínimo de atribuciones libres de su contralor inmediato.

No ha desconocido el Gobierno Provisional, en consecuencia, la validez de los actos producidos por los señores Interventores, en cuanto, como ejercicio de las facultades tácitamente delegadas, respondieron a la atención de necesidades reales de la vida local y no comprometieron fundamentalmente la economía de las provincias. Muchos de sus actos fueron ratificados por el reconocimiento posterior del Gobierno, a fin de alejar toda duda o prevenir cualquier controversia, sobre la procedencia de la medida tomada.

Fuera de esta situación ordinaria de sus funciones, las gestiones de los representantes federales en las provincias intervenidas, se han regido por instrucciones especialmente impartidas en cada caso.

Constitución de los Poderes Nacionales, Provinciales y Municipales

Contemplados los diferentes asuntos relacionados con problemas administrativos, económicos, financieros y políticos de las provincias intervenidas, en forma de poder llegar a establecer normas y adoptar soluciones, que consultaran más acertadamente los propósitos de buen gobierno perseguidos, era necesario afirmar que no había fuerza que pudiera detener o desviar en ningún punto de la República, la corriente que con fatalidad histórica impulsó la gran conmoción popular victoriosa el 6 de Septiembre de 1930.

La Revolución, que ha sido el movimiento de protesta más popular de nuestra historia para defender la dignidad argentina escarnejada y los intereses del país atropellados, no fué hecha contra un partido en el concepto que éste debe tener de colectividad popular organizada, sino contra un sistema de política inorgánica y de acción demagógica, implantado y sostenido con ayuda de los dineros públicos. Esto fué claramente establecido en los decretos sobre inhabilidades de 24 de Julio, 4 de Agosto y 6 de Octubre de 1931 que fueron consecuencia imperiosa y directa de la Revolución. Fueron medidas indispensables para efectuar los comicios generales del 8 de Noviembre, que no podían ser expuestos a maniobras astutas, ni engañosas combinaciones de comités que normalmente están acostumbrados a ejecutar los profesionales de la política, sino que debían ser, como lo fueron, el resultado de un gran acontecimiento imprevisto en la Constitución y en las leyes, pero que marcó un rumbo en la vida nacional.

Como los poderes del Gobierno Provisional emanaron de la Revolución, estaba en el deber de cumplir su mandato hasta el fin. A este respecto, la Suprema Corte de Justicia Nacional, en su acuerdo de 10 de Septiembre de 1930, en que reconoció al Gobierno Provisional, declaró «que tales antecedentes caracterizan, sin duda, un gobierno de hecho en cuanto a su constitución y de cuya naturaleza participan los funcionarios que lo integran actualmente o que se designen en lo sucesivo con todas las consecuencias de la doctrina de los gobiernos de facto respecto de la posibilidad de realizar válidamente los actos necesarios para el cumplimiento de los fines perseguidos por él».

En las elecciones generales los partidos políticos efectuaron su propaganda con la más completa libertad de palabra, y sus candidatos recorrieron la República entera exponiendo sus puntos de vista con referencia a los enunciados de sus programas, y algunos de ellos con vehementes ataques contra el Gobierno. Hubo, pues, plena libertad de reunión y de pública emisión de ideas. El estado de sitio, que no trabó los preparativos electorales ni la propaganda partidaria, fué suspendido con el objeto de rodear al acto electoral con el máximo de garantías posibles conservando en su mano el Gobierno los elementos necesarios para mantener el orden público a toda costa y con toda energía.

Ocho partidos en el orden nacional y varios de carácter local proclamaron candidatos que representaban garantías para una vida política orgánica; algunos constituyeron alianzas electorales con fuerzas respetables; y en las elecciones del 8 de Noviembre sufragaron 1.554.437 ciudadanos, o sea el 73 % sobre el total de los electores hábiles de la República, a pesar de la abstención decretada por el partido que sostuvo al gobierno derrocado, el que procuró en todo momento tramitar la contrarrevolución, ya sea en conspiraciones que abortaron y que fracasaron por falta de ambiente, o intentar por el camino del comicio una reacción que no habría sido tolerada por el pueblo, ni permitida, en modo alguno, por el gobierno revolucionario, el que al mismo tiempo que se mantuvo prescindente en la preparación de las soluciones electorales, definió con precisión y claridad el camino a seguir para la reconstrucción institucional del país.

Las elecciones generales, por otra parte, se efectuaron en un todo conforme a lo dispuesto en la Constitución Nacional, leyes electorales y decretos del Gobierno Provisional.

El artículo 66 de la ley 8.871 declara nula la elección de un distrito cuando no hay elecciones válidas en dos tercios de las mesas receptoras del mismo. En los comicios del 8 de Noviembre de 1931 no se registró una sola violencia en las 10.370 mesas receptoras de votos, ni se formuló una sola denuncia ni protesta ante la autoridad judicial competente. Únicamente se escucharon y presentaron ante las autoridades administrativas quejas violentas y espectaculares destinadas a formar ambiente en favor de determinadas banderías interesadas en buscar trabas al acto electoral para el caso en que fueran derrotadas.

Las Juntas Escrutadoras Nacionales, creadas por la citada ley 8.871 establecieron la validez de los comicios y el Gobierno Provisional tomó los recaudos necesarios en el deseo de evitar la posibilidad de que por ofuscación o conveniencias políticas se llegaran a consumar maniobras legislativas que desconociesen la legitimidad del acto electoral. Los decretos del 21 de Diciembre de 1931 y 7 de Enero del corriente año, establecieron procedimientos fundamentales para la sustanciación del proceso revolucionario iniciado el 6 de Septiembre de 1930. No se trataba, por lo demás, de hacer escrutinios ni de revisarlos, sino de suprimir debates apasionados e inconducentes y de impedir que se perturbase la opinión pública creando agitaciones artificiales y motivos de desconfianza tan perjudiciales a la Nación.

El Gobierno Provisional, ajustándose en lo posible a las disposiciones vigentes, ha reconstituido los poderes nacionales, provinciales y municipales. La instalación de los Gobiernos Provinciales se ha efectuado con posterioridad a la asamblea legislativa de escrutinio de la elección presidencial.

Relaciones con las provincias de Entre Ríos y San Luis

Facilitó en todo momento la colaboración para reconstituir institucionalmente a la República, la patriótica comunidad de propósitos de los gobiernos de las provincias de Entre Ríos y San Luis, quienes cordialmente han colaborado en la tarea que hoy toca a su término.

Territorios nacionales

En las Gobernaciones Nacionales, como en todas las reparticiones públicas, ha sido necesario limitar la acción gubernativa al reajuste de esas administraciones, a fin de normalizar su marcha limitando las erogaciones a lo estrictamente necesario y procurando no entorpecer los distintos servicios públicos, sobre todo el relativo a la policía de seguridad.

No obstante esa limitación — pues el Presupuesto fué disminuido en \$ 600.000 m/n. aproximadamente — y como resultado de una eficaz acción de reorganización, las Gobernaciones han podido realizar algunas medidas para el mejoramiento de los servicios internos y también ejecutar obras de vialidad, reparación de edificios y ampliación de las comunicaciones y transportes.

En las memorias de las Gobernaciones, encontraréis detalles de las medidas y obras realizadas.

Llegadas al Gobierno Provisional de la Nación numerosas reclamaciones relativas a la constitución y funcionamiento irregular de las Municipalidades y también respecto de graves deficiencias en los padrones municipales, se dispuso suspender las elecciones a que estaban convocados algunos pueblos y declarar los concejos en acefalía, confiando su administración a vecinos caracterizados, que se designaron como Comisionados Municipales.

Estos Comisionados, con las facultades que el Decreto del 6 de Junio de 1924 confiere a los Presidentes de los Concejos y ajustándose a las instrucciones transmitidas, han efectuado el reajuste de las administraciones municipales, aplicando las ordenanzas sancionadas por los concejos electivos y no habiéndose autorizado otras modificaciones que las que importaban una rebaja en los impuestos o una disminución en los gastos.

Está ya ordenada la confección de los nuevos registros electorales, a fin de que se constituyan los nuevos concejos electivos, conforme con las prescripciones de la ley respectiva.

Prefectura General de Policía

El prestigio de la institución que venía disminuyendo en los últimos años, pisaba ya el terreno del descrédito y hubo necesidad de dedicarse por entero a levantarlo a fin de que el pueblo pudiera ver al agente de la autoridad pública rodeado de la personalidad moral que concibe su delicada misión.

Cábeme la satisfacción de manifestar que ello fué paulatinamente conseguido, ya que el personal de policía formado en su mayor parte por elemento disciplinado, capaz y de singular honestidad, supo reaccionar de inmediato y se multiplicó para servir a la causa del orden, por lo que es dable afirmar que ha podido reconquistarse la consideración y buen nombre, así como la cultura de la Policía de Buenos Aires.

Excuso remarcar a V. H. que el problema que demandó la mayor actividad se ha relacionado con el mantenimiento del orden público que se ha visto amenazado por el intento de la masa adicta al régimen depuesto, la que se ha valido de cuantos recursos tuvo a su alcance para detener la obra renovadora de las autoridades de la Revolución.

No era, en verdad, una fácil tarea la de neutralizar la acción de los elementos derrotados, y también la de los vinculados a ellos por múltiples intereses, no siempre confesables, que tenían su derivación hacia otras actividades que debían cuidarse con la máxima atención. Las dos expresiones más peligrosas y complejas, estaban constituidas por los extremistas del anarquismo y comunismo por un lado y por el otro, por algunos núcleos de estudiantes universitarios, desde que entre todos ellos se habían logrado infiltrar ciertos políticos que por todos los medios perseguían vanamente sembrar alarmas e inquietudes destinadas a mantener latente la intranquilidad pública.

Finalmente, con las medidas adoptadas por el superior Gobierno, cuando ellas fueron reclamadas, se consiguió asegurar la tranquilidad pública que no

logró se perturbada ni con la pretendida acción disolvente de unos, a la que se añadían las alarmas propaladas vanamente, ni con el ruido de los petardos que quemaban los otros, sin resultado alguno.

Diversos factores obligaron a la autoridad a redoblar sus esfuerzos para neutralizar la activa agitación que reinaba entre los elementos anarquistas, comunistas y demás sectarios en su absurda doctrina de arribar por medio de la violencia a resolver los conflictos entre el capital y el trabajo.

Estos elementos, habituados a todo género de impunidad, confundían el derecho regular y de tan legítimo ejercicio de los obreros en procura de un mejoramiento colectivo, con las peligrosas maniobras de los agitadores profesionales que hacen de ellos un «modus vivendi», y pensaron que el momento post revolucionario se avenía fácilmente a su propaganda tendenciosa.

Las enérgicas disposiciones adoptadas dieron lugar a desbaratar el plan, lo que fué conseguido ampliamente por la terminación de esos atentados.

Para la prevención del delito no se ha economizado energía disponible para perseguir las distintas especies que componen el elemento malviviente.

Los de mayor peligrosidad fueron expulsados del país, sufriendo una corrección de arresto aquellos que por sus antecedentes pueden abandonar esas actividades.

Junta de Abastecimientos

Este organismo, creado por Decreto del Gobierno Provisional de fecha 30 de Octubre de 1930, ha producido un estudio completo del problema sobre los principales rubros del abastecimiento público: harina, pan, carne, pescado, legumbres y frutas, aves y huevos, leche, energía eléctrica y alquileres, apartándose en lo posible de toda medida drástica o coercitiva que sólo conduciría a soluciones momentáneas y quizás contraproducentes. Las reglamentaciones propuestas introducen dentro de las funciones del Poder Público atribuciones que no trazarán la actitud privada, pero que tendrán por objeto orientarla y dirigirla racionalmente hacia un mejor aprovechamiento de la riqueza y del trabajo.

Las tareas vinculadas al abastecimiento de la población abarcan la actividad de una parte muy importante de la misma y afectan los más vitales intereses de todos, especialmente de la clase necesitada. Introduciendo una organización racional y equitativa en su proceso, se contribuye al mejoramiento social y económico, toda vez que éste estará siempre subordinado a la mayor o menor posibilidad de asegurar a todos y a cada uno aquellos bienes que la riqueza, los recursos naturales y los progresos técnicos puedan dar.

Oficina Especial Investigadora

Las investigaciones que era necesario realizar ante las públicas y notorias irregularidades de la Administración depuesta, fueron proseguidas por esta Oficina y por una Comisión Investigadora Militar.

Los nuevos informes se relacionan con la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, Correos y Telégrafos y Aduana de la Capital y fueron remitidos al Ministerio Fiscal para que entablara las acciones legales pertinentes.

Correos y Telégrafos

La organización y reajuste de estos principalísimos servicios públicos ha continuado dentro del plan de estricta economía en que se ha encuadrado toda la obra del Gobierno Provisional.

La reiniciación del servicio aeropostal al litoral austral, paralizado en virtud de las pérdidas sufridas por la empresa que tenía a su cargo su funcionamiento, fué encarada por el Gobierno Provisional que decidió su explotación por el Estado, dada la importancia política, económica y social que para los intereses nacionales representaba su mantenimiento.

El Gobierno Provisional comparte el principio generalizado de que el funcionamiento de los servicios aeropostales debe estar a cargo de empresas privadas, pero la circunstancia especial de que en el curso actual podía ser ejecutado por la Dirección de Aeronáutica Civil en forma que importaba una sensible economía para el Tesoro público, lo decidió a encomendar a esa Repartición y a la Dirección General de Correos y Telégrafos la tarea de reiniciar su funcionamiento, lo que llevóse a la práctica con verdadero éxito.

Higiene y salud pública

La salud pública ha continuado en forma satisfactoria. Los pequeños focos de enfermedades presentados en este último tiempo, han sido insignificantes y sofocados en su origen merced a las disposiciones adoptadas por las autoridades sanitarias.

Las gestiones realizadas por los gremios afectados con la modificación del artículo 48 de la reglamentación del ejercicio de la farmacia de 1907, movieron al Gobierno Provisional a contemplar y aclarar el alcance de esas disposiciones.

La situación en que se encontraban los odontólogos ante la gran cantidad de pseudo-dentistas que ejercían esa profesión al margen de las disposiciones legales y con grave riesgo para la salud pública, motivó que el Gobierno Provisional la reglamentara, evitando que con subterfugios y ambigüedades se continuara engañando al público.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Motivo de honda complacencia es para mí poder reiterar las declaraciones formuladas en el aniversario de la Revolución de Septiembre, respecto a la sincera cordialidad de relaciones de nuestro país con los demás Estados, añadiendo ahora que ellas se intensifican en una creciente colaboración.

Bajo el Gobierno depuesto la República vivió totalmente al margen de la vida política internacional. Habíase erigido en sistema la ausencia de representación argentina en los Congresos y Conferencias Internacionales, la pasividad absoluta en la celebración de acuerdos y tratados, el silencio como respuesta a las notas de otros Estados y entidades internacionales. Lo absurdo de la actitud se magnifica al referirse a un país como el nuestro, llamado por factores étnicos, económicos y políticos a tan intenso intercambio con los demás.

El aporte de la República a la obra de pacificación y de reajuste económico mundial fué nulo durante ese triste período, como fué nula la defensa de nuestros intereses. Nunca se dió ejemplo de mayor abandono e incomprensión en el manejo de actividades tan primordiales de la Nación.

Advertido de la responsabilidad que comporta para los Estados el hecho de su convivencia y progresiva interdependencia, el Gobierno ha retomado la honrosa tradición internacional de la República y quebrado el aislamiento a que se la había llevado, prestando con el mejor espíritu y libre de todo prejuicio su decidida cooperación internacional.

Hoy como nunca se impone a las naciones concordar voluntades y aunar esfuerzos para vencer la crisis actual, que ya no es sólo económica y financiera sino también moral.

A la solidaridad de hecho, creada por la multiplicación de los contactos y el acrecentamiento de las relaciones que caracterizan la vida contemporánea, ha de corresponder una solidaridad moral, un sentimiento y una convicción de unidad, para que ella disipe incomprensiones y abra nuevos y más luminosos horizontes a la humanidad.

Es así que desde el 6 de Septiembre de 1930 la República Argentina ha vuelto a lo que fuera su norma en la vida de relación, la política de presencia y buena voluntad en las reuniones internacionales — acreditando en ellas delegaciones completas y autorizadas —, la contratación de acuerdos y convenios, la cortesía al corresponder, la diligencia en la tarea de información.

El Gobierno lamenta, empero, no haber podido modificar la situación en que se encuentra la República respecto a la Sociedad de las Naciones, situación que sólo puede ser regularizada cuando el Honorable Congreso considere la ratificación de la adhesión prestada por el país al Pacto constitutivo de esa magna entidad internacional que reúne hoy a la casi totalidad de los Estados y cuya existencia, actividades y afianzamiento constituyen el coronamiento obligado y feliz de las relaciones entre los Estados democráticos.

Se ha prestado preferente atención a los nobles y acertados esfuerzos que realiza la Sociedad de las Naciones en favor del desarme, convencido el Gobierno de la importancia capital que presenta este gran problema humano agudizado por la crisis actual. Invitada la Argentina a aceptar la tregua en los armamentos, por el plazo de un año, a partir del 1° de Noviembre de 1931, el Gobierno manifestó su conformidad con la reserva de que la tregua no afectaría al material contratado o en construcción o de reemplazo y al que está en estudio para cumplir lo ordenado por las leyes de adquisiciones de 1923 y 1925. El compromiso concertado comprende hoy a poco menos de la totalidad de las naciones, constituyendo un factor sumamente auspicioso para las deliberaciones de la Conferencia Mundial del Desarme.

Invitado luego el Gobierno a participar en esta última Conferencia, decidió instituir una Comisión especial para que estudiara todo lo relativo a tan delicado asunto, designando al Doctor Ernesto Bosch para presidirla, e integrándola con Asesores Técnicos de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Guerra y Marina. En dos meses y medio, la Comisión realizó una labor preparatoria encomiable. El mismo Doctor Bosch fué posteriormente encargado de presidir la Delegación a la Conferencia — cargo que aceptó renunciando patrióticamente a toda erogación —, la cual fué integrada por los Ministros Plenipotenciarios en Suiza y en Dinamarca, y asistida de un Consejero, cuatro Asesores Técnicos y demás personal auxiliar. La reconocida competencia y celo de los miembros de esta Delegación y los detenidos estudios efectuados, son garantías suficientes de que la Argentina ha de colaborar honrosa y empeñosamente en la obra trascendente del desarme, sin menoscabo para la atención debida a sus legítimos intereses.

En este mismo orden de ideas el Gobierno Provisional ha reanudado la colaboración argentina en la Organización Internacional del Trabajo, entidad creada dentro del sistema internacional de la Sociedad de las Naciones, para promover el desenvolvimiento de la legislación internacional obrera, actitud que fué recibida con viva simpatía no sólo de parte de los Estados miembros de la Organización, que son cincuenta y seis países, sino por las asociaciones profesionales argentinas, patronales y obreras, que ven en la mencionada institución un instrumento eficaz para la conciliación de sus recíprocos intereses, facilitando el advenimiento de mayor justicia social humana.

Convocada la XV reunión de la Conferencia General de los Miembros de la Organización, para el mes de Junio de 1931, el Gobierno nombró la Delegación Argentina que, conforme al régimen de la institución, fué integrada por cuatro delegados, dos gubernamentales, que lo fueron el Doctor Juan P. Ramos y el Señor Carlos Brebbia, y uno en representación de los patrones y otro en la de los obreros, designados ambos de acuerdo con las respectivas organizaciones.

Las conclusiones a que arribó la Conferencia, han tenido el trámite previo correspondiente y serán sometidas oportunamente a la consideración del Honorable Congreso en cumplimiento de las disposiciones pertinentes de la Carta Internacional del Trabajo.

A fines de Mayo se reunió en Ginebra la III Conferencia Internacional para la limitación de la fabricación de estupefacientes y el Gobierno se hizo representar en ella por el Embajador en Roma, quien tuvo una destacada ac-

tuación, suscribiendo las Convenciones del Opio en 1925 y 1931. Oportunamente ambas convenciones serán también sometidas al Honorable Congreso.

El país participó en la IV Conferencia de Comunicaciones y Tránsito, celebrada en Ginebra en Octubre pasado, donde el representante argentino, nuestro Ministro Plenipotenciario en Suiza, formuló acertadas declaraciones sobre los reglamentos consular y sanitarios aquí vigentes. Elegida la Argentina por la Conferencia para formar parte de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, se designó al Ingeniero Emilio T. Speluzzi, para que actuara en ella ad honorem.

Por último, se participó en la Conferencia de Estadígrafos del Trabajo, reunida en Ginebra a fines de Mayo de 1931, y se nombró un representante para la XV Conferencia de la Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación que se realizó en Venecia.

Además de las Convenciones del Opio referidas, el Gobierno ha ratificado la Convención que crea el Instituto Internacional del Frío (París 1920), y puesto en vigor la Convención Radiotelegráfica Internacional (Wáshington, 1927), con cargo, respectivamente, de dar cuenta y de someterla a la aprobación del Honorable Congreso.

El Gobierno de Hungría comunicó su adhesión al Tratado de Propiedad Literaria y Artística, concluido en el Congreso de Montevideo de 1889, adhesión que aceptó por decreto este Gobierno.

Se ha concertado, finalmente, un Acuerdo con Lituania el 30 de Julio de 1931, sobre asistencia médica y hospitalaria gratuita.

Designóse una Comisión especial para que proceda al estudio de las Convenciones para el mejoramiento de la suerte de los heridos y enfermos de los ejércitos en campaña y del tratamiento de los prisioneros de guerra, firmadas en Ginebra en 1929 y considere la conveniencia de aprobarlas y ratificarlas.

Debido a una feliz mediación argentina, se han reanudado las relaciones diplomáticas entre las Repúblicas de Colombia y de Ecuador, interrumpidas desde hace seis años. El Gobierno Provisional ha seguido asimismo atentamente las alternativas de la divergencia que separa hoy a dos países hermanos, Bolivia y Paraguay, con la viva preocupación de contribuir en forma leal y amistosa, en la medida que las circunstancias lo permitan, a que se llegue a una solución conciliatoria honrosa para ambas partes.

Tuvimos el placer de recibir la visita de un distinguido grupo de funcionarios de la Sociedad de las Naciones, presidido por el Secretario General de la misma, Sir Eric Drummond, que realizaba una gira por la mayor parte de los países de América Latina, lo que dió motivo a interesantes conversaciones acerca de la situación del país en esa entidad internacional.

La angustiada e injusta situación en que se encontraban en el país los residentes que carecen de nacionalidad y los nacionales de países con los cuales la República no mantiene relaciones diplomáticas fué solucionada en forma feliz por el Gobierno Provisional, creando una documentación especial denominada pasaporte para extranjeros.

Conforme a lo recomendado por la V Conferencia Internacional Americana de 1923, la Unión Panamericana gestionó de las Naciones de América la designación de una Comisión Nacional de Cooperación con el objeto de

colaborar con la Comisión Permanente encargada de lo relativo a la erección en la República Dominicana, del Faro Monumental que honrará la memoria de Colón.

Para responder a tan noble propósito el Gobierno Provisional ha designado ya dicha Comisión Nacional.

Con motivo de los sucesos de Entre Ríos, preparados y realizados por elementos dirigentes de los exilados argentinos que, desde tiempo atrás venían desarrollando gran actividad en el territorio del Uruguay, el Gobierno Argentino, llevado más que por la amenaza de aquellos abusos del derecho de asilo, por el deseo y la necesidad de asegurar el cumplimiento de los deberes de buena vecindad, base de la cordialidad entre las naciones, se dirigió al Gobierno del Uruguay, por medio de la Embajada en Montevideo y formuló la reclamación que aquellos hechos justificaban.

Las medidas efectivas tomadas por el Gobierno del Uruguay en aquella ocasión, coincidentes con los propósitos de la gestión argentina permitieron dar al asunto una cordial solución, para bien de los intereses superiores de ambos pueblos.

Encarando la situación de crisis que el complejo de factores económicos ha creado al comercio mundial, la República ha tratado de preparar el terreno para el reajuste de su intercambio y tanto por propia iniciativa como acogiendo con amplio espíritu las de algunos gobiernos extranjeros — especialmente de los países limítrofes — ha profundizado el estudio de los acuerdos arancelarios y administrativos que se estiman indicados para la expansión del comercio recíproco. La Comisión nombrada por Decreto de 20 de Enero de 1931 para unificar la colaboración que corresponde a los distintos Ministerios en los asuntos relacionados con el intercambio, ha trabajado en este sentido con singular actividad, revisando todas las proposiciones extranjeras presentadas a la Cancillería y expidiéndose en cada caso de modo que en la actualidad todos los asuntos de esta índole están en gestión que promete soluciones próximas.

Por notas reversales de 11 de Diciembre próximo pasado, cambiadas entre el Ministerio de Relaciones Exteriores y la Legación de Finlandia, quedó fijado un acuerdo administrativo por el que se rebaja el 50 % de los derechos vigentes para la importación en la República de la madera terciada de abedul de origen finlandés a cambio de la liberación por parte del Gobierno de Finlandia de los derechos aduaneros que se perciben sobre el afrecho, afrechillo, rebacillo y semitín de origen argentino, subproductos de la mollienda de cereales.

El Gobierno Provisional aceptó la invitación del Gobierno Uruguayo, para concurrir a una reunión en la que se tratarían los problemas de orden económico y de intercambio que interesan a la Argentina, Brasil y Uruguay,

confiando su representación a dos Comisiones Especiales honorarias, una para los asuntos relativos al intercambio comercial de los tres países mencionados y otra para los relativos al intercambio Argentino - Uruguayo.

Ambas comisiones concurren a las reuniones que se realizan en la ciudad de Montevideo.

En atención a la situación económica exterior y las perspectivas que presentaba por el intercambio comercial entre la Nación Argentina y la Gran Bretaña, mi Gobierno resolvió designar una comisión de expertos encargada de estudiar en los ministerios de Hacienda, de Agricultura y Relaciones Exteriores las materias de ambos mercados y la forma del recíproco tratamiento que pudiera concertarse.

Realizado dicho estudio podrá considerarse la oportunidad de enviar una misión económica a Londres.

La Conferencia General del Frío en sus sesiones de Roma de Abril de 1928 y de París de 1930, aceptó la invitación formulada por el Gobierno Argentino al Instituto Internacional del Frío, para realizar en Buenos Aires el VI Congreso Internacional del Frío; fijándose para su realización el 27 de Agosto de 1932. En su mérito el Gobierno Provisional de la Nación creó el Comité Ejecutivo encargado de su organización y ha enviado ya la invitación oficial a los países en los que la República tiene acreditados representantes diplomáticos.

El Gobierno Argentino acogiendo cordialmente una iniciativa del Gobierno Paraguayo, para reunir en Buenos Aires una Comisión Especial integrada por Delegados oficiales de cada Estado, encargada de estudiar las cuestiones económicas comunes a ambos países, dictó el 18 de Enero próximo pasado, el Decreto nombrando los delegados para integrar dicha Comisión.

El Gobierno Provisional ha considerado indispensable reorganizar y mejorar la representación diplomática y consular de la República en el exterior, a fin de que sus servicios rindan la mayor eficacia.

A tal propósito, por decreto de fecha 12 de Enero del corriente año, dictado en Acuerdo General de Ministros, creó el Servicio Exterior de la Nación, sobre la base de dejar asimilada la situación y competencia del personal diplomático, consular y de Cancillería del Ministerio de Relaciones Exteriores, cuyas funciones no son sino formas variadas de una sola función del Estado.

Para que el Servicio Exterior llegue a constituir una carrera real, se establece en el mismo decreto disposiciones que se refieren a las condiciones de ingreso, estabilidad, ascensos y rotación periódica del personal.

Cabe señalar la creación del «Boletín Internacional de Bibliografía Argentina» destinado a difundir en el extranjero los valores culturales del país. Merced a esta publicación, a cargo de la Biblioteca de este Departa-

mento, la obra de nuestros autores, llega a conocimiento de todos los que se interesan por especulaciones científicas y literarias, facilitando la venta del libro en el exterior. En los once números aparecidos se han incluido 404 obras de autores nacionales, habiéndose presentado a ese efecto, 507.

Culto y Beneficencia

La Iglesia Católica sigue ejercitando eficazmente la alta misión que le corresponde en nuestro país, bajo la dirección de los dignos preladados a cuyo cuidado se encuentra.

A fin de dar a la misma una mejor organización y satisfaciendo a sugerencias de caracterizados elementos católicos de la República, el Gobierno Provisional ha creído conveniente aumentar el número de las Diócesis Episcopales existentes y a ese propósito ha resuelto auspiciar la creación de nuevos obispados con jurisdicción en Rosario de Santa Fe, Mendoza, Río Cuarto, Bahía Blanca, Azul, Mercedes y Luján. Y, complementando esa nueva organización de la Iglesia Argentina, auspicia la elevación a la categoría de Arzobispados de las diócesis de Córdoba, Santa Fe y Salta, llenando los trámites canónicos del caso.

Al propio tiempo, el Gobierno Provisional ha aceptado la creación de Vicariatos Apostólicos con jurisdicción en los Territorios de Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, en substitución de los Vicariatos Forenses actualmente existentes en los mismos, sobre la base de que las designaciones de esas nuevas autoridades eclesiásticas consulten los derechos de patronato que consagra nuestra Constitución y las conveniencias y jurisdicción del clero nacional.

Por tales motivos, ha incluido en el presupuesto de Culto para el año en curso, las partidas correspondientes a la existencia de aquellas autoridades, facultando así al P. E. a iniciar ante la Santa Sede las gestiones pertinentes para la creación y designación de sus titulares.

Cabe enunciar que ha sido fijada la Ciudad de Buenos Aires para sede del Congreso Eucarístico Internacional que deberá celebrarse en el año 1934.

La Sociedad de Beneficencia de la Capital, bajo la dirección de las distinguidas damas que la forman, ha continuado su encomiable labor, dirigiendo y administrando con todo acierto y economía los numerosos establecimientos hospitalarios y de asistencia social que le pertenecen.

Y a pesar de que la política de estricta economía que sigue este gobierno, ha obligado la reducción de los subsidios acordados a esa Sociedad de Beneficencia en presupuestos anteriores, han sido llenadas satisfactoriamente las necesidades de los establecimientos que dependen de la misma, así como las de numerosos necesitados que acuden solicitando ayuda y protección, habiéndose

dose realizado, a pesar de las razones apuntadas, diversas obras de mejoramiento en los Hospitales Rivadavia, Nacional de Alienadas, Asilo de Alienadas de Lomas, Casa de Expósitos, Hospital de Niños, Instituto de Maternidad, Hospital Vicente López y Planes, Instituto de Odontología y Asilo General Martín Rodríguez.

Además, la Sociedad de Beneficencia acaba de establecer en la estación Las Armas, del Ferrocarril Sud, una Colonia de Vacaciones para sus asilados.

En materia de asistencia social, el Gobierno Provisional por intermedio de la Comisión Asesora de Asilos y Hospitales, y no obstante las dificultades creadas por la escasez de recursos, ha continuado atendiendo los problemas de la salud pública y ha procurado satisfacerlos mejorando en lo posible los servicios hospitalarios en los distintos puntos de la República.

Para tal fin, el Gobierno Provisional ha contado con el valiosísimo concurso de los miembros de dicha Comisión Asesora, integrada por distinguidos facultativos que sirven con patriótico desinterés al país y a quienes se les ha confiado nuevamente la dirección técnica y administrativa de los establecimientos destinados a la asistencia social y hospitalaria.

Por lo que respecta a la construcción de nuevas unidades sanitarias en el país, cabe consignarse que se han terminado las obras del Hospital Común Regional de La Pampa, en Santa Rosa, lo que permitirá librar de inmediato esta obra al servicio público. Se encuentra también virtualmente terminada la construcción de la Colonia Regional para Dermatósicos de la Isla del Cerrito, Territorio del Chaco, destinada al alojamiento de enfermos de lepra procedentes de la zona del Litoral, cuya primera sección podrá alojar a 300 enfermos. El Gobierno Provisional ha autorizado la prosecución y terminación de los trabajos del Hospital Regional del Norte, para palúdicos, en Güemes, provincia de Salta, obra que había quedado largo tiempo paralizada por dificultades creadas con la empresa constructora.

Además de las obras mencionadas, cuya habilitación podrá disponerse en el año en curso, y de otras como los nuevos pabellones para infecciosos en los Hospitales Regionales de Posadas y Resistencia, respectivamente ya terminadas, el 29 de Noviembre último, el Gobierno Provisional dispuso la inauguración del Policlínico Regional del Litoral «Justo José de Urquiza» en Concepción del Uruguay, importante establecimiento sanitario destinado a servir las necesidades de una vasta y poblada zona de la República, acto que fué presidido por S. E. el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Doctor Bioy.

La Comisión Administradora de la Lotería de Beneficencia Nacional, ha llenado su cometido en forma honrosa para los miembros que la forman.

MINISTERIO DE HACIENDA

FINANZAS

En el mensaje del 6 de Septiembre pasado, ya se ha expuesto las medidas iniciales de emergencia que fué indispensable tomar para evitar el agravamiento de la situación dejada por los mandatarios depuestos.

En las circunstancias en que se encontró la Administración pública, el plan a desarrollar enseguida, tenía que consistir en el saneamiento de las finanzas equilibrando el Presupuesto. Paralelamente, convenía restringir las importaciones para obtener un balance comercial favorable. Obtenidos estos dos objetivos, proceder a la organización de la moneda, crédito y Bancos.

La diferencia entre las importaciones y las exportaciones dió en 1930 un saldo negativo de \$ m|n. 284,3 millones. En 1931 dió un saldo favorable de \$ m|n. 282 millones.

El equilibrio del Presupuesto se buscó desde el primer momento reduciendo el personal y los gastos.

La disminución de las entradas obligó, a partir de Febrero de 1931, a aumentar los impuestos. Había que operar con rapidez; lo importante era que el impuesto rindiese rápidamente y que su percepción no aumentara los gastos del Estado. Junto con otras medidas aduaneras, se impuso más tarde el adicional de 10 % sobre el valor de las importaciones. Se creó además el impuesto a las transacciones; se adoptó para simplificar, la base uniforme de 3 o|oo; aparte de sus ventajas ya consagradas en el extranjero, tiene la de gravitar con más fuerza cuando suben los precios; en su administración se ha logrado establecer una colaboración activa entre los representantes de las diferentes ramas de la producción y los funcionarios del fisco. Este impuesto se ha comenzado a cobrar por los dos últimos meses y medio del año. Tiene inscriptas 28.350 firmas; han pagado ya 10.700 y se han recaudado \$ m|n. 4.250.000. Se trata de un impuesto productivo y que en pleno desarrollo, junto con el de Réditos, permitirá suprimir y disminuir las cargas aduaneras y otros gravámenes.

Las economías son lentas; es tan fácil aconsejarlas, como difícil ponerlas en práctica. En verdad, habrá que cambiar todo el sistema administrativo, modernizarlo y mecanizarlo. Es obra larga.

La economía total del Presupuesto de 1932, en comparación con los gastos efectivos del último ejercicio financiero del Gobierno depuesto, es de \$ m|n. 247,3 millones. Es decir, se ha reducido una cuarta parte de los gastos nacionales, a pesar de \$ m|n. 19,2 millones de aumento en el servicio de la deuda.

Cuadro sintético de los Recursos del Gobierno Nacional

(En miles de \$ m[n].)

CONCEPTO	1930 Reales	1931 Reales	1932 Probables	Diferencia de 1932 con respecto a 1930
Rentas en Efectivo				
<i>Rentas Generales:</i>				
Aduaneras y Portuarias	354.630	312.690	317.700	— 36.930
Impuestos Internos	106.620	107.170	174.000	+ 67.360
Contribución Territ. Pat. y Sellos	70.150	74.510	99.200	+ 29.050
Impuesto sobre los Réditos	—	—	55.000	+ 55.000
Impuesto a las Transacciones	—	5.200 (1)	36.000	+ 36.000
Part. en Benef. de Rep. Aut.	—	25.000	12.000	+ 12.000
Correos y Telégrafos	42.230	46.710	47.000	+ 4.770
Servicios Financieros	31.620	31.020	40.000	+ 8.380
Rentas Diversas	19.800	26.700	26.550	+ 6.750
Totales Rentas Generales	625.050	629.000	807.450	+ 182.400
<i>Fondo de Subsidios:</i>				
Lotería Nacional de Benefic.	18.650	19.310	19.830	+ 1.180
Perfumes y Específicos	5.820	5.280	5.200	— 620
Otros Recursos	2.900	2.710	3.570	+ 670
Totales de Subsidios	27.370	27.300	28.600	+ 1.230
<i>Cuentas Especiales</i>	<i>13.000</i>	<i>14.930</i>	<i>2.600 (2)</i>	<i>— 10.400</i>
Totales Rentas en Efectivo	665.420	671.230	838.650	+ 173.230
Prod. de la Negoc. Títulos	71.470	92.100	58.900	— 12.570
Totales Gen. Recursos	735.890	763.330	897.550	+ 160.660

(1) Impuesto a las Transacciones y otras rentas a ingresar.

(2) Se incluyen pro forma las Cuentas Especiales no incorporadas al Presupuesto.

Gastos totales presupuestos para 1932, comparados con los Gastos reales de 1930/31

(En miles de \$ m.n.)

CONCEPTOS	1930	1931	1932	Difer. en 1932 con respecto a 1930
I. — Gastos a atenderse con Rentas en Efectivo:				
Administración General	600.550	513.820	505.880	— 94.670
Deuda Pública	231.980	240.000	251.200	+ 19.220
Subsidios	38.900	27.690	28.600	— 10.300
Cuentas Especiales	14.250	2.620	2.600	— 11.650
Diversos	1.610	—	—	— 1.610
Totales	887.290	784.130	788.280	— 99.010
II. — Gastos a atenderse con el Pro- ducido de Títulos:				
Trabajos Públicos	176.260	90.730	50.000	— 126.260
Leyes de Ren. de Armun.	30.740	11.320	8.900	— 21.840
Totales	(1) 207.200	102.050	58.900	— 148.300
Totales generales	1.094.490	886.180	847.180	— 247.310

(1) Incluidos \$ m.n. 201.030 de gastos diversos.

Al finalizar el año 1931 el déficit de las entradas hizo imprescindible nuevas medidas: se creó el impuesto sobre los réditos, complementándolo con otras medidas financieras, que producirán en 1932 el superávit calculado por el Ministerio de Hacienda.

La parte más peligrosa de la terrible herencia recibida por el Gobierno Provisional, la constituían los préstamos a corto plazo de 50 millones de dólares en Estados Unidos y 5 millones de libras en Inglaterra. De todos los errores, el que revela un criterio más absurdo es haber tomado esas sumas considerables a corto plazo. Al vencimiento de los 50 millones de dólares, las circunstancias del mercado mundial eran graves. Alemania no podía cumplir sus compromisos, e Inglaterra colocaba rápidamente en Estados Unidos y Francia los empréstitos con que trató inútilmente de salvar la libra. Los banqueros de la Capital y varias compañías y particulares, en pocos días suscribieron el monto necesario para pagar los 50 millones de dólares vencidos. No se usó sino la mitad. Por la otra mitad se hizo un nuevo empréstito. El préstamo inglés está en su mayor parte pagado y se han tomado las medidas para cubrir lo que falta.

Es necesario que nuestro pueblo aprenda a no alarmarse cuando se pagan los empréstitos: el momento de afligirse para una Nación honesta, es

cuando se contratan; más aún: cuando se contratan para inversiones no reproductivas.

Cerrada la Caja de Conversión, quedó el país con una moneda inestable y sujeta a los altibajos del cambio, a su vez sujeto a múltiples y conocidas influencias.

Nuestra situación bancaria se caracteriza por el uso, y algo más, del crédito. Dado el estado de la economía nacional, el crecimiento de la cartera inmovilizada ha sido inevitable. Por otra parte, los depósitos a plazo fijo disminuyeron; los capitales flotantes revestían con frecuencia esa forma de préstamo; hechos con criterio extranjero de liquidez total, se han invertido con criterio argentino de solvencia total y liquidez relativa. Fué necesario hacer uso del redescuento para restablecer el encaje de los Bancos. Reunidos todos los gerentes de Bancos, aceptaron esa medida por unanimidad. El Gobierno tomó las precauciones necesarias para dar a esta grave operación las mayores garantías de capacidad y rectitud. Se nombró la Comisión de Redescuento, que merece con tanta justicia la confianza del país.

El cambio debía alterarse y sufrir bajo múltiples influencias. Fuera de todas las circunstancias que actúan en todas partes, hay otros factores locales que en el transcurso del tiempo se hicieron más aparentes. La exportación centraliza en pocas manos las fuerzas más grandes de cambio, sin culpa de nadie, por natural gravitación. Como los intereses del país están por encima de los intereses particulares — tan respetables — se creó la Comisión de Cambios. La explicación de su éxito está en que su manejo fué confiado a banqueros avezados, profesionales y rectos. Esta medida ha merecido críticas, pero es un hecho innegable que se ha evitado con ella el peligro de graves oscilaciones.

Es evidente que nuestro sistema monetario adolece de defectos. Desde luego dista mucho de ser el exclusivo culpable de la situación actual. No hay sistema monetario que resista a déficit como el que hemos tenido. Fué concebido en otra época. Hoy se atribuye al manejo del crédito mucha más importancia; moneda, crédito y Bancos marchan conjuntamente.

No hay ley de Bancos y es imperioso dictarla. El manejo del crédito debe someterse a reglas que consagra ya nuestra propia experiencia. No es útil recriminar al Directorio y al Gerente ilusos, víctimas del optimismo colectivo, pero es prudente fijar límites a la imprudencia por bien intencionada que sea. Estos Bancos usan métodos malos, tan malos como el frío egoísmo del banquero extraño que no representa capital alguno — sino no sería banquero: sería capitalista — que maneja sus fondos con tal capacidad que permanece ajeno, él y su colonia, a los riesgos del país. Con esta clase de Banco no hubiéramos desarrollado nuestro país; la ley de Bancos que queda en estudio concluirá con éstas desarmonías.

La ley de Bancos debe acompañar a la creación del Banco Central y a otra ley que modifique la estructura actual del Banco de la Nación. No se puede concebir la existencia del Banco Central si el Banco de la Nación ha de seguir en comunicación peligrosa con el Gobierno.

El Banco de la Nación es un organismo económico tan grande, que no hay institución que entre nosotros pueda substituirlo, si como Banco Central tuviera que cesar en sus operaciones con particulares. Sería causar una perturbación enorme en el país, sobre todo en el interior. Tanto el Banco Central como el Banco de la Nación deben tener como base una absoluta autonomía — separados totalmente del Gobierno — y deben ser dirigidos por banqueros. Las líneas generales de los Bancos centrales son conocidas y no debieran apartarse mucho de las líneas ortodoxas, excepto en las modificaciones que impone el medio, es decir, un país de predominio agrícola-ganadero en su producción.

La función principal del Banco Central es la de convertir sus billetes a un tipo fijado.

El país es bastante rico para volver a la conversión. Admitida la necesidad de estabilizar, enseña la experiencia que es indispensable acercarse en todo lo posible a la realidad. Como el presupuesto estará equilibrado, manteniéndose las exportaciones con saldo favorable sobre las importaciones, el cambio ha de traducir una realidad que aún no existe. Por otra parte, los fenómenos monetarios no son exclusivamente nacionales. El estado de anarquía monetaria del mundo impone prudencia y esperar un principio de solución a la situación actual. Estas simples enunciaciones están explicadas con detalle en la exposición monetaria del Departamento de Hacienda.

La crisis mundial no presenta síntomas de mejoría. El reajuste se orienta disminuyendo los costos de producción y aceptando los precios actuales. Tal vez el paso mayor hacia la mejoría esté en la aceptación de esta dura verdad por todo el mundo. Nuestro país ha aceptado la situación virilmente. Por eso ha sido posible pasar los 18 meses de la crisis más terrible que se recuerda en la historia, agravada entre nosotros por la inexperiencia y errores acumulados en años.

La República ha cumplido sus compromisos exactamente, y sus prestigios de gran Nación y su crédito aparecen en la gran prueba, intactos.

MINISTERIO DE JUSTICIA E INSTRUCCION PUBLICA

Justicia

La Suprema Corte definió, en acordada de los días inmediatos a la Revolución, la actitud del Poder Judicial con respecto al Gobierno surgido de la misma. Se ha mantenido absoluta armonía de conducta y de criterio con tan alta expresión de los valores institucionales del Estado para vigorizar en cuanto fuera posible, dentro del orden de cosas existente, las garantías a los derechos individuales y la regularidad de la vida jurídica. Ha visto el Gobierno Provisional en la prestigiosa significación de los magistrados un factor ordenador y pacificador de la sociedad por simple acción de presencia, y se ha preocupado de que ningún acto del Poder Ejecutivo disminuya su independencia ni menoscabe la plenitud de su poder para el amparo de los derechos civiles.

El propósito de completar la eficacia de los resortes judiciales en las delicadas tareas que le incumben mediante la creación de nuevos tribunales y la redistribución de la competencia enunciado en otra oportunidad, tenía como base la posible coexistencia del Gobierno Provisional con el Congreso elegido en los últimos comicios. Cambiadas las circunstancias, no se ha creído prudente concretar en proyectos de ley un pensamiento que podrá ser realizado según la visión que de tales asuntos tenga el futuro Gobierno. No obstante, exigencias imperiosas y urgentes de necesidades públicamente sentidas, han obligado al Gobierno Provisional a suplir vacíos de administración reglamentando algunas leyes para evitar sus deficiencias y reforzar su eficacia.

La ley de ciudadanía, creadora del privilegio de la nacionalidad para los extranjeros que se identifiquen con la vida argentina, ha sido utilizada en los últimos tiempos con finalidades notoriamente extrañas a su propósito y manifiestamente perjudiciales para la Nación. A favor de tales desviaciones se obtenían resguardos para la permanencia de elementos indeseables en la sociedad y aun se burlaban las disposiciones de las leyes militares que imponen a los ciudadanos servicios en el Ejército.

El Poder Ejecutivo considera que la concesión de la ciudadanía constituyó un acto esencialmente político y que la ingerencia del Poder Judicial en los trámites respectivos sólo contempla la necesidad de crear a su respecto garantías formales. Tratados internacionales, oportunamente aprobados por el Congreso, han introducido además en el régimen legal nuevos principios y nuevos compromisos sobre cuyo cumplimiento, por cuanto obligan la fe de la Nación, era necesario velar.

Estas circunstancias y la ineficacia accidental debida a la actuación inconexa del Ministerio Público, cuyas funciones de naturaleza promiscua entre las actividades judiciales y las de policía general en la aplicación de las leyes permiten al Poder Ejecutivo influir en sus actividades, favorecieron.

mediante informaciones suministradas con motivo de determinados casos, la apreciación exacta de un estado de cosas digno de la mayor preocupación y permitieron expedir providencias reglamentarias. Tienden éstas a precisar los requisitos mediante los cuales deberán comprobar su identidad los aspirantes a la ciudadanía, la condición de extranjeros, la procedencia, los antecedentes indispensables de conducta para satisfacer los propósitos constitucionales, y a dar unidad a la intervención del Ministerio Fiscal en casos de controversia.

La protección a los menores abandonados fué encomendada al Patronato Nacional de Menores creado al efecto y dirigido por una comisión honoraria que ha tomado a su cargo con encomiable celo la administración de los reformatorios sostenidos por el Estado. A los establecimientos existentes ha sido agregado el Colegio «Carlos Pellegrini», destinado a impartir enseñanza media y de especialización agrícola, mecánica o comercial a los alumnos de los institutos a cargo del Patronato que posean aptitudes para estos estudios y a los alumnos de las escuelas de provincias y territorios, procedentes de lugares donde no funcionen colegios de segunda enseñanza, que hayan demostrado condiciones sobresalientes de aplicación y conducta y carezcan de recursos para seguir sus estudios; y también el Instituto Tutelar de Menores Mujeres «Cayetano Zibecchi» para la enseñanza de artes y oficios, en Juárez, Provincia de Buenos Aires, utilizando al efecto la donación del señor Cayetano Zibecchi.

Para descongestionar del recargo de trabajo a la Cámara Federal de La Plata, se hizo efectiva la creación de la Cámara Federal de Bahía Blanca actualmente en funcionamiento, y con igual criterio, de acuerdo con las indicaciones de las Cámaras de Apelaciones de la Capital, se procedió a aumentar el número de juzgados de paz y redistribuir su trabajo.

En el régimen de las promociones se ha observado el procedimiento del ascenso con preferente criterio, seleccionando por razones de antigüedad y calificación de aptitudes con informes previos y confidenciales de magistrados y de corporaciones forenses, los nombres de las personas designadas. Vióse el Poder Ejecutivo en la necesidad de producir algunas exoneraciones, limitándolas a casos de manifiesta indignidad o de conducta extraña e incompatible con la función judicial.

Ha debido lamentar el Gobierno Provisional el fallecimiento del presidente de la Suprema Corte de Justicia, doctor José Figueroa Alcorta. Asoy ciándose al duelo nacional que la desaparición de tan eminente ciudadano ha ocasionado e interpretando la singular consideración que mereció al país por sus destacados servicios en las más altas magistraturas, le tributó los honores correspondientes a presidente fallecido en ejercicio del Gobierno.

Instrucción Pública

La deficiencia de las leyes orgánicas de la instrucción pública, la ausencia de correlación entre ellas, la dispersión de criterio con que ha ido sucediéndose la creación de los diversos establecimientos de enseñanza, constituyen obstáculos apreciables para la dirección ordenada y eficaz de las actividades administrativas en esta materia. Si a ello se suman factores cons-

tantes de deformación en los institutos creados por aquéllas, frondosidad burocrática exagerada extraordinariamente en los últimos años. influencia de intereses ajenos a la enseñanza, arbitraria dotación en el presupuesto, puede admitirse sin vacilaciones la transformación del actual complejo y la revisión integral de los planes de estudios para armonizar sus distintas etapas y adecuarlos a las necesidades complejas de una sociedad visiblemente modificada en sus aspectos culturales y económicos durante las últimas décadas.

Circumscripata, por obvios motivos, la actividad del Gobierno Provisional, se ha procurado ejercitarla conformando primero al personal a las autorizaciones del presupuesto, saneando los elencos docentes en la relativa medida en que ello es posible y practicando las economías exigidas por la crisis financiera. Esta última parte de la tarea ha obligado a un trabajo extraordinario al personal del Ministerio de Instrucción Pública y se ha realizado con naturales entorpecimientos en el pago de haberes y otros efectos perjudiciales en la marcha de la administración, pero a favor de este esfuerzo realizado en breve tiempo el nuevo presupuesto y las previsiones administrativas adoptadas para el año en curso, permitirán mayor libertad en el estudio de los problemas fundamentales.

Universidades

El conjunto de las instituciones universitarias ha mantenido su prestigio por la actuación destacada de eminentes profesores, el desarrollo extraordinario de algunas de ellas y por la eficiencia alcanzada en determinados ramos de enseñanza, pero la organización en conjunto ofrece motivo a tan serias objeciones relacionadas con las necesidades del país, los gastos que demandan, la ordenación de los planes de estudios, la eficiencia de los métodos docentes, el desequilibrio que introduce en determinados factores sociales, que la urgencia en abordar su revisión integral se hace cada día más notoria.

Las casas de estudios creadas con orientaciones distintas han ido insensiblemente tomando idénticas características hasta denotarse, aun en aquellas originariamente dedicadas a disciplinas experimentales, marcada tendencia al verbalismo y la diplomanía. La desviación del concepto esencial de Universidad como institución destinada al cultivo de estudios superiores de carácter científico se ha acentuado por otra parte en muchos establecimientos, floreciendo las iniciativas destinadas a invadir la enseñanza de las artes y aun en los meros oficios manuales.

A medida que el crecimiento natural de la población universitaria acentúa la insuficiencia de locales para las diversas necesidades de la actividad docente, de personal y de materiales de experimentación la multiplicación de escuelas, de asignaturas dentro de éstas y consiguientemente de erogaciones, aumenta como es natural la dificultad para suministrar en la forma debida la enseñanza de las disciplinas de carácter netamente universitario. Urge reducir la población universitaria tanto como la de seleccionarla, pero esta tarea no podrá quedar librada a la iniciativa aislada de las casas de estudios, por cuanto sus intereses y en ciertos casos su propia existencia, están vincu-

ladas al reclutamiento de mayor número de alumnos. Así el examen de ingreso, produce en los establecimientos que se preocupan seriamente de la reducción y selección del alumnado, descenso de rentas por concepto de matrículas y permisos de examen, disminución del subsidio como consecuencia de la reducción aparente de la importancia de cada establecimiento y aumentos correlativos en aquellos en que no ha sido contemplado el asunto con relación a las conveniencias públicas. La emulación desordenada en la absorción de actividades y la competencia inadmisibles en el reclutamiento de alumnos deberán ser objetivos señalados a la futura reforma.

No menos grave son la falta de uniformidad en los planes de estudio y la notoria deficiencia en los métodos de enseñanza. Lo primero no permite continuar con ventaja la carrera iniciada en una universidad del mismo tipo y lo segundo, nacido principalmente del afán burocrático, conduce a la falta en los egresados del dominio integral de las disciplinas propias de cada profesión y aun a la imposibilidad de adquirir en muchas materias el conocimiento de los principios fundamentales que las informan dado el fraccionamiento impuesto a la enseñanza.

No existe unidad de criterio en la distribución de los recursos con que el Estado dota a las Universidades. Fuera de que para la fijación de los subsidios no ha llegado a establecerse una base de equidad con puntos de referencia razonables, los subsidios que a determinados institutos se otorgan por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y los que a su vez concede directamente el Congreso no son fiscalizados por el Ministerio de Instrucción Pública. La anomalía en el régimen interno, la desigualdad injustificada y la inexactitud de los presupuestos son la consecuencia.

La plétora de egresados arrastra necesariamente al proletariado intelectual y a la inmoralidad profesional y constituye otro de los motivos que determina la urgencia de las medidas protectoras del progreso cultural y social del país.

Mal podría no obstante pensarse en una ley general orgánica de la enseñanza superior que eliminara las deficiencias señaladas y otras igualmente notorias, en crear Universidades regionales de tipo bien definido adaptadas a las exigencias del progreso general del país, en limitar los títulos de los egresados al carácter meramente académico a fin de establecer la policía necesaria en el ejercicio de las diversas profesiones si no se introdujeran previamente el orden y la disciplina en la población universitaria, reivindicando firmemente las nociones del derecho del Estado para imponerlo, de la jerarquía de las autoridades y de los deberes de los alumnos para con sus profesores y directores, para con el Estado y para con la sociedad.

Por esto el Gobierno Provisional ha acentuado la severidad de las medidas disciplinarias al intervenir en las Universidades de Buenos Aires, La Plata, el Litoral y Córdoba, con motivo de los serios desórdenes producidos en ellas durante el año, llegando hasta separar a algunos profesores y cancelar la matrícula de varios alumnos. Estas medidas fueron además aconsejadas por la desorbitación de los universitarios entregados a la propaganda política adversa al estado de cosas existente, a la acción directa y a la difusión de doctrinas antisociales. Con ellas el orden fué de inmediato y por completo

restablecido. La Universidad de Buenos Aires entró, a mediados del año anterior, a regirse por nuevos estatutos, dirigida por sus propios profesores, y las de La Plata y Litoral han elegido sus autoridades hace pocos días. En todas ha podido notarse mayor respeto a la preeminencia jerárquica, contracción en los estudios y afluencia de alumnos en los cursos, y mejor preparación en los exámenes.

La participación de los alumnos en la elección de autoridades fué suprimida en la convocatoria ordenada por decreto del 31 de Diciembre último. Aparte de los motivos de carácter práctico y de las razones jurídicas invocadas al efecto, el mal uso que los estudiantes han hecho de la mencionada concesión durante más de trece años de ensayo, ha culminado en la negativa a participar en las elecciones realizadas en la Universidad de Buenos Aires y en la elección de un loco para integrar el consejo directivo en la Escuela de Derecho de Córdoba, en los comicios realizados en el año anterior. Dicha concesión sugerida o prestigiada antes de 1918 por selectos espíritus como medio de dar amplitud y vigor a nuestros organismos universitarios, fué mal adaptada por error de concepto en la apreciación del régimen universitario norteamericano y francamente orientada hacia una absurda demagogia al incluirla en los estatutos de la Universidad de Buenos Aires en dicho año. Los perjuicios ocasionados al país con tal sistema son incalculables y de difícil y lenta reparación. La demoralización del profesorado, la perturbación de los espíritus juveniles, la corrupción administrativa, la declinación de la capacidad docente y de los medios de fiscalización en los estudios son, no obstante su gravedad, los menores perjuicios exhibidos a la percepción inmediata. Se impone, por consiguiente, la revisión del sistema también en este aspecto de cosas.

Reafirmo, en síntesis, mi pensamiento en esta materia señalando como exigencia primordial y previa a toda iniciativa sobre la indispensable reforma universitaria, la reglamentación de las leyes existentes para fundar el orden en la administración y dirección de los institutos y la introducción de una severa, persistente e indeclinable disciplina para sostenerlo. No de otra manera podría entrarse a deliberar sobre cuestiones que requieren por su índole la más completa serenidad en los espíritus y la mayor contribución de ciencia y de experiencia en quienes hayan de abordarlas.

La exteriorización de actividades espirituales de carácter universitario se ha realizado normalmente en el año anterior, adquiriendo brillo singular la celebración de las jornadas médicas concurridas por eminentes maestros de varios países europeos y americanos.

Las vinculaciones con la Universidad de París, sostenidas con éxito durante tantos años, se han fortalecido mediante el encargo al instituto respectivo, de intervenir en la concesión y reglamentación de las becas para la casa argentina de estudiantes en la ciudad universitaria de París.

Instrucción secundaria y normal

No menores que los defectos de la organización en la enseñanza superior son los que afectan a la secundaria y normal. Deficiente sistematización en los planes, superposición y exagerada multiplicación de las materias com-

prendidas en ellos y extensión desmesurada en los programas constituyen, sus características salientes. Ni la resistencia física e intelectual de los alumnos ni el número de horas indispensables para desarrollar tan múltiples disciplinas con tan vasto contenido, han sido obstáculo para impedir la creciente deformidad que los aqueja. La sobre-elevación de la cultura general que se procura y la adecuada preparación para los estudios superiores no pueden ser logradas de esta manera.

Los planes de enseñanza de las escuelas normales están igualmente disociados con los de la instrucción primaria, los cuales a su vez carecen de unidad y de armonía.

Deficiencias tan graves y notorias indujeron al Poder Ejecutivo a requerir de la Inspección de Enseñanza la revisión de los programas, suministrándole verbalmente por órgano del Ministro de Justicia e Instrucción Pública instrucciones precisas para la reducción de los planes de estudios, tarea que debió ser terminada por la Inspección antes del 31 de Diciembre último. Circunstancias extrañas a la voluntad del cuerpo de inspectores dificultaron la presentación del trabajo en la fecha requerida e impidieron, dada la necesidad de decretar la vigencia de presupuesto para el año en curso, obtenerlo con la anticipación necesaria.

Substituída la antigua comisión de Bellas Artes, creada por decreto del 1º de Septiembre, para coordinar la obra que realizan los diferentes institutos de esa especialidad, el director general, en uso de una de sus atribuciones, ha presentado al Poder Ejecutivo un plan general de estudios y otro de reglamento para las escuelas de artes, que se ha pasado a examen de los asesores técnicos del Poder Ejecutivo.

Los establecimientos de enseñanza especial fueron aumentados. A base del sobrante de horas de los profesores nombrados por cátedra, de la economía en el rubro de alquileres y de la partida del presupuesto destinada a creaciones y necesidades imprevistas, se crearon una escuela industrial, otra nocturna de orientación comercial, anexa al Colegio Nacional «Mariano Moreno», y un liceo para señoritas, anexo a la escuela número 5 de la Capital Federal, una escuela de artes y oficios en Avellaneda y se proyecta el restablecimiento de las escuelas de artes y oficios clausuradas por economía.

Instrucción Primaria

El extenso informe elevado por el Consejo Nacional de Educación refleja el celo encomiable con que sus miembros han colaborado en la obra de saneamiento administrativo y de progreso educacional proseguida por el Gobierno. La vida de las escuelas primarias ha sido normalizada, suprimidos los fastuosos institutos no autorizados por ley, las oficinas innecesarias y declarados cesantes 17 mil empleados entre administrativos, docentes, directivos, especiales y de servicio.

Reciben instrucción 50 mil niños más que en 1930. La asistencia media a las escuelas autorizadas por las leyes 1.420 y 4.874 ha sido 618.617 alumnos.

Instituído el escalafón del magisterio y nombradas las juntas calificadoras, se ha dado preferencia en el escalafón de maestros especiales a los de

título normal que acumulen títulos de materia especial; ha sido reintegrado a la docencia el personal que no prestaba servicios en el aula y los ascensos de categoría efectuados a base de antigüedad, comprendiendo 372 directoras y 140 maestros en la Capital y 892 en Provincias; se han creado los consejos escolares en provincias y territorios, con la misma autoridad que los de la Capital Federal y se han construido y ampliado edificios escolares e instalado casillas desmontables en la Capital, provincias y territorios.

Funcionan en la Capital 239 escuelas particulares con 50 mil alumnos, atendidas por 1.827 directores y maestros; en las provincias 1.093 escuelas con 126.457 alumnos y 5.604 directores y maestros; y en los territorios 28 escuelas con 3.366 alumnos y 147 directores y maestros.

El cuerpo médico escolar ha inspeccionado 2.926 escuelas fiscales y 217 particulares, efectuado 6.023 visitas médicas domiciliarias a maestros y empleados, 34.604 exámenes para el ingreso de niños, 10.223 de agudeza auditiva de alumnos, 564.221 de agudeza visual y 46.634 de caries dentarias.

El censo general escolar arroja provisionalmente las siguientes cifras: 2.112.549 de población; 1.437.515 de concurrentes; 675.104 no concurrentes y 465.117 analfabetos.

Se ha solicitado a los gobernadores de territorios la designación de jefes del Registro Civil en los maestros de frontera, con el objeto de velar por la nacionalidad de los nacidos en territorio argentino.

Bellas Artes

Posteriormente a la reorganización del mecanismo directivo de las bellas artes y al estudio y proyecto del plan de enseñanza y reglamento de los institutos artísticos, se dispuso la construcción del nuevo edificio para el Museo de pintura, que será erigido en el antiguo local de las Obras de Salubridad ubicado en Palermo. El costo del futuro pabellón, estimado en 300 mil pesos y gratuitamente proyectado por el arquitecto señor Alejandro Bustillo, será suficientemente compensado por la conservación del valioso patrimonio pictórico no inferior a 10 millones de pesos existente en el Pabellón Argentino, de pésimas condiciones para ese objeto. El cambio de ubicación del Museo y de sus oficinas anexas permitirá mejorar el aspecto edilicio de la Capital con la construcción del Parque Retiro.

La protección de las artes aplicadas al comercio y a la industria ha sido asegurada mediante la autorización a la Biblioteca Nacional conferida por el decreto del 20 de Noviembre último, conforme al artículo 2º de la ley 7.092, para establecer el depósito legal de las obras científicas, literarias o artísticas, destinadas al comercio o a la industria, dentro de las condiciones de la ley 9.510 y sus decretos reglamentarios. Las condiciones del depósito quedaron fijadas por el decreto del 25 de Noviembre último con el objeto de ampliar la protección a la propiedad científica, literaria y artística prevista en las leyes mencionadas, al registro de inéditos, artículos firmados destinados a los periódicos, cintas cinematográficas, discos fonográficos, rollos o placas perforadas y diarios y revistas.

Biblioteca Nacional

Las dificultades financieras no han permitido ampliar el local ya estrecho de la Biblioteca Nacional, ni dotarla del material bibliográfico adecuado a su rango, ni de personal suficiente para la mayor eficacia de sus servicios. Pero han sido sumadas en el nuevo presupuesto a las partidas destinadas a dicho establecimiento, las que asignaban cantidades para la biblioteca de Correos y la del Departamento Nacional de Higiene, trasladando a aquélla el personal y los materiales de las dos últimas en el designio de suplir así las exigencias de mejor servicio.

Se encuentra a estudio de la Biblioteca Nacional un proyecto sobre creación de la oficina bibliográfica nacional propuesto por la Universidad de Córdoba.

Academia de Letras

El ya numeroso e importante núcleo de instituciones artísticas se ha enriquecido con la Academia Argentina de Letras para llenar un legítimo anhelo de los escritores argentinos y satisfacer generalizadas aspiraciones culturales. La nueva institución fué oportunamente constituida e instalada en la Biblioteca Nacional, donde funciona. Ha creado su propio reglamento aprobado por el Poder Ejecutivo y señalando sus actividades con plausibles iniciativas en defensa del patrimonio espiritual que el idioma representa. El inventario de la labor filológica y de los estudios de investigación gramatical lexicográficas existentes en el país, el método para el otorgamiento de premios a las obras literarias, y el estímulo a la prensa y a las instituciones públicas para colaborar en la extirpación de los vicios que deslustran el idioma han constituido, entre otras, sus primeras iniciativas.

Reajuste Administrativo

Aun cuando fué necesario arbitrar recursos por \$ 5.273.027,96 para pago de gastos de aprovisionamiento de establecimientos educacionales y penales y de sueldos de personal docente por los años 1929 y 1930, el presupuesto de 1931 arrojó una economía de 45.069.761,84 sobre el anterior. Las compras de material escolar y de muebles y útiles redujéronse en el año a lo estrictamente indispensable...

Con intervención de la Comisión Reguladora de Gastos se efectuaron ocho licitaciones públicas para provisión de artículos requeridos por los establecimientos de la Capital, y treinta y dos para el mismo objeto en los territorios nacionales. El monto de gastos por muebles y útiles en 1931, destinados a establecimientos de enseñanza, representa \$ 27.613,90; para reparaciones dependientes del Ministerio de Justicia, \$ 23.386,87; para impresiones, mudanzas y varios, \$ 35.526,48. Ha sido creada, sin aumento de erogaciones, una oficina especial asesora dependiente de la Inspección de Enseñanza, para examinar lo concerniente a la dotación de material escolar, tipo de muebles e instrumental de gabinetes.

Una comisión honoraria obtuvo de los propietarios de inmuebles que ocupan las dependencias del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, rebaja de alquileres por sumas que varían entre un diez y un veinte por ciento, las cuales representan una economía de 17.553 pesos mensuales. Otra comisión encargada de administrar los inmuebles expropiados para la construcción del Policlínico ha regularizado la percepción de sus rentas. Los fondos percibidos por este concepto alcanzaban el 15 de Diciembre a 147.307,26 pesos, parte de los cuales se invirtieron en la compra de la finca de la calle Azcuénaga 923, cedida provisionalmente a la Dirección de Aviación Civil. La construcción de la cuarta sala de clínica médica ha sido iniciada.

Los gastos por concepto de pasajes y órdenes de carga fueron restringidos, lo mismo que los ocasionados por traslados y pases de magistrados, personal docente y administrativo y penados, sujetándose todo ello a estricta reglamentación y suprimidos los pasajes a cargo de haberes.

MINISTERIO DE GUERRA

Secretaría General

Ha desarrollado a partir del día 6 de Septiembre de 1930, una intensa labor para obtener en el más breve plazo la rehabilitación institucional y depuración administrativa. Este trabajo no ha obstado para que las tareas habituales que le conciernen se hayan realizado con toda normalidad y es grato consignar que, sin haber aumentado su personal ni habilitado oficinas especiales, se encuentra al día en su funcionamiento.

Considerada la situación creada en el Ejército por actos violatorios de la Constitución Nacional, Leyes Militares y reglamentaciones vigentes, producidos en la anterior administración, se dictaron a tal efecto decretos con resoluciones sobre casos de evidente transgresión legal y reglamentaria y, se dispuso una amplia revisión de todas las actuaciones producidas en el período comprendido desde el 12 de Octubre de 1928 hasta el 6 de Septiembre de 1930.

La morosidad de los trámites y falta de firma sorprendió a la Secretaría de este Ministerio con 1.888 expedientes sin trámite o a la espera de firma presidencial, con el consiguiente perjuicio para los interesados y la buena marcha de la administración, los cuales fueron de inmediato diligenciados y resueltos.

El Presupuesto del año 1931, se ha fijado en la cantidad de \$ 82.818.688,43 moneda nacional que se reduce a la suma de \$ 79.905.982,66 moneda nacional, por el ingreso de \$ 2.912.705,77 moneda nacional que se calcula se recaudará durante este ejercicio del producido de las cuentas especiales.

En dicho presupuesto se han incluido todos los organismos creados en el Departamento de Guerra, desde el año 1923 hasta la fecha de su aprobación, los que no habían sido comprendidos, no obstante las reiteradas gestiones del Poder Ejecutivo ante el Honorable Congreso.

Del análisis de este presupuesto se desprende la apreciable economía que se ha introducido en los gastos, que comparados con los habidos en el año 1930, dejan un superávit en favor del ejercicio de 1931, máxime si se tienen en cuenta los gastos reclamados por el movimiento de tropas habidos para asegurar en el país, el orden y la tranquilidad de sus habitantes, así como el mantenimiento bajo bandera de dos clases en los dos primeros meses del año 1931.

Se han conferido los ascensos de acuerdo con lo expuesto por la ley respectiva y, en atención a las necesidades existentes en el Ejército, se adelantó en algunos meses la fecha de egreso de los cadetes del Colegio Militar, con lo que pueden considerarse satisfechas las exigencias de la Planta Orgánica del Ejército.

Los ascensos a los grados superiores para los cuales la ley exige el acuerdo del Honorable Senado de la Nación, no han sido conferidos por la causa expuesta, a pesar de que se perjudicaban particulares intereses de Jefes con

muchos años de servicios y acreedores por su dedicación y capacidad a tan justa recompensa y que por llegar al límite de edad debieron pasar a la situación de retiro.

Inspección General del Ejército

Fué indispensable su reorganización a fin de asegurar la más absoluta unidad de dirección en todo lo referente a la preparación de la defensa nacional y además descargar al Estado Mayor General del Ejército de toda tarea ajena a dicha preparación y a la instrucción de los oficiales destinados a colaborar en las funciones de los altos comandos.

Fueron puestas en vigor las «Normas para la instrucción de Jefes, Oficiales y tropas del Ejército», ampliándose las directivas que contenían las anteriores y comprendiéndose la educación militar del Ejército.

La instrucción técnica de los Oficiales ha merecido especial atención y teniendo en cuenta que el Curso Superior y Especial del Colegio Militar no podía satisfacer las necesidades técnicas del Ejército en todas sus ramas, con la amplitud que las modernas exigencias lo requieren, se ha creado y organizado la Escuela Superior Técnica para Oficiales de todas las armas, con nuevos planes de enseñanza adecuados.

Dicha Inspección General ha elevado al Ministerio, al finalizar el año militar, las principales observaciones sobre la instrucción del Ejército, las que se han hecho conocer a todos los Comandos a objeto de asegurar una mayor unidad de doctrina en la preparación general de los Comandos e instrucción de las tropas.

En lo que respecta a la instrucción de conscriptos analfabetos, se contribuyó en la medida de lo posible a reducir su número en el país, tarea ésta que ha sido secundada en forma eficiente por el Consejo Nacional de Educación.

A fin de que el personal de los Cuerpos Auxiliares del Ejército, en condiciones de ascenso, aumente su preparación profesional y se halle más capacitado para satisfacer las exigencias que determina el reglamento respectivo, se dispuso que uno de los oficiales de Estado Mayor de las Grandes Reparticiones, Comandos de División, Institutos y Escuelas de Armas, tuviera a su cargo la dirección de la enseñanza en todos aquellos asuntos de carácter general.

A tal efecto se puntualizaron los motivos comunes al personal de Sanidad, Veterinaria y Administración, y los particulares para cada servicio.

Se ha proyectado la creación de un «Colegio Nacional Militar» con carácter de internado, que facilitará la preparación de aquellos jóvenes que desean seguir la carrera militar o naval, o bien continuar más tarde estudios universitarios.

A este fin se ha efectuado un minucioso estudio con los cálculos correspondientes a su habilitación y funcionamiento. Para su realización práctica, falta solamente que las Cámaras Legislativas traten y sancionen dicho proyecto.

Estado Mayor General del Ejército

Fueron puestas en vigor varias reglamentaciones que habían sido dejadas sin efecto anteriormente y se introdujeron numerosas modificaciones a los Reglamentos Militares reclamadas por las necesidades actuales del Ejército.

Esta gran Repartición ha sido encargada de proyectar una nueva ley del personal para el Ejército, a fin de reemplazar a la actual ley 9.675 en vigencia desde los primeros días del año 1916 y que por las modificaciones introducidas, como así también por los progresos de la Institución, no llena las necesidades del servicio.

Este nuevo proyecto de ley, que ha de venir a estudio del Honorable Congreso, servirá para que el Ejército tenga una ley del personal que su actual estado y constitución requieren.

Además se efectuaron estudios históricos y de nuevos reglamentos, evacuación de informes de interés militar, confeccionó la Organización de Paz del Ejército y mantuvo al día todos aquellos problemas que le competen, relacionados con la defensa nacional.

Cabe consignar asimismo, como labor del Estado Mayor General del Ejército, la creación, organización y financiación de los Cuerpos de Gendarmaría, cuya existencia no es real, por la indispensable economía con que ha sido necesario proceder y por ser un asunto que corresponde sea tratado por el Honorable Congreso.

Dirección General del Personal

Como organismo asesor del Ministerio de Guerra, ha intervenido en todo lo que se refiere al personal del Ejército y se ha avocado al estudio de todos los decretos y resoluciones que desde el día 12 de Octubre de 1928, habían dictado las autoridades depuestas.

Intervino en la tramitación de reclamos de carácter general, en la revisión de expedientes ya terminados y en la tramitación de solicitudes de beneficios comprendidos en las leyes números 11.268, 11.412, 11.504, 11.534 y 11.535, a fin de que el Poder Ejecutivo con los elementos de juicio a la vista pudiera abrir criterio en cada caso y tomara las medidas que considerara más convenientes.

Este estudio demostró con claridad meridiana que el Poder Ejecutivo anterior había conferido ascensos, había modificado el Escalafón General del Ejército concediendo antigüedades, había alterado situaciones de revista, había reintegrado a las filas del Ejército a oficiales dados de baja o en situación de retiro, sin fundamentos legales que lo justificaran y contrariando las disposiciones establecidas por las leyes en vigencia. Por dicho motivo y con los considerandos que cada caso requería, el actual gobierno ha dejado sin efecto tales concesiones con lo que el Estado recupera aproximadamente la suma de \$ 2.358.000 moneda nacional.

La aplicación de la ley 11.268 sancionada en 1923, que el Poder Ejecutivo anterior utilizó en forma irregular y apartándose de su letra y espíritu

y violando visiblemente la reglamentación dictada al respecto, dió margen a la revisión de un gran número de expedientes en que se acordaron beneficios al personal de jefes, oficiales y tropa en retiro y a los que se encontraban fuera de las instituciones armadas a raíz de las revoluciones de 1890, 1893 y 1905.

Sancionadas las leyes 11.412 y 11.471, la anterior administración no reglamentó las mismas, si bien se concedieron los beneficios que ellas acordaban, por lo que fueron iniciados los estudios y se dictaron las respectivas reglamentaciones que hoy se hallan en vigencia.

Preparó y confeccionó las planillas nominales para el reconocimiento médico de los señores jefes y oficiales en actividad que debían ser considerados para el ascenso.

Se actualizaron y depuraron los registros de enrolamiento y de reclutamiento iniciados en 1929.

Se encuentra dándose término a la «Guía General de Enrolados» y se creó la «ficha individual de tropa». Actualmente se elabora un nuevo proyecto de «Computación de servicios» que reemplazará con ventaja al que se halla en uso.

Dirección General de Arsenales de Guerra

Se dispuso y se realizó una inspección general del material provisto a las Unidades e Institutos del Ejército con el fin de asegurarse su existencia y estado. Ello sirvió para demostrar que faltaba armamento, que luego fué recuperado y que su estado de conservación en general es bueno.

Se hacen los estudios necesarios para encarar en forma definitiva la instalación de fábricas militares, como ser la de pólvora, la de proyectiles tanto para artillería como para infantería, ametralladoras, fusil ametrallador, fusil máuser, pistolas, etcétera.

En lo que respecta a las fábricas de pólvora, cabe señalar que se habría llevado a la práctica su instalación, si la situación financiera lo hubiera permitido.

Dirección General de Administración

Fué necesario remediar la situación en que se encontraba esta repartición frente a los aprovisionamientos del ejército, los cuales se efectúan hoy en forma normal.

Todas las licitaciones, para las diversas provisiones a las diferentes guariciones del ejército, se han hecho con espíritu de economía y de equidad, contemplando los intereses del Estado y los no menos importantes de los licitantes, habiéndose registrado únicamente dos o tres reclamos que fueron atendidos y resueltos de acuerdo a lo que en justicia correspondía.

La situación financiera de esta repartición al finalizar el año 1930 no representaba desequilibrio que pudiera perjudicar al servicio, pues a las asignaciones propias del presupuesto se agregaron partidas concedidas por Acuerdos de Ministros que reforzaron aquéllas y que hizo que al finalizar

el año se encontrara aproximadamente con los fondos, contra los cuales se había contraído compromisos comerciales y en condiciones de atender las necesidades que creaba el mantenimiento durante un cierto tiempo de dos clases bajo bandera.

Se ha creado en esta repartición, la sección contralor de vehículos de tracción mecánica, la que tiene a su cargo el movimiento y contralor de altas y bajas del material y vehículos de transporte mecánico; con la misión de suministrar, en cualquier momento, todo dato relativo a cantidad, estado y destino que tienen dichos elementos dentro de los distintos ministerios y reparticiones autónomas y demás dependencias nacionales.

Dirección General de Sanidad

Los servicios sanitarios del ejército desempeñaron su cometido con eficacia, atendiendo las necesidades del mismo con la mayor atención y dedicación, velando constantemente por la salud y bienestar de la tropa.

Por primera vez en el ejército, el personal de jefes y oficiales en condiciones de ascenso fué sometido a un examen médico para asegurar las condiciones físicas que deben reunir con respecto a las exigencias del servicio y soportar las fatigas inherentes a las funciones de su grado. Esta medida proporcionará una oficialidad capaz de satisfacer, en todo momento, el máximo de las obligaciones que el ejército tiene el derecho de exigirle y a la Sanidad Militar el mayor acopio de observaciones que la experiencia le sugiera para utilizarla oportunamente en la reglamentación que ya se hizo efectiva para los sucesivos reconocimientos.

Dispuso además la división del escalafón de suboficiales del Cuerpo de Sanidad, formulando los programas respectivos para el examen de competencia teórico práctico a que deben someterse los aspirantes que deseen ingresar a la Sanidad Militar, obteniéndose así un personal idóneo.

Se creó también en esta repartición, el Instituto de Higiene del Ejército, con la misión de estudiar todos los problemas de higiene y profilaxis de aplicación en el ejército y la divulgación en el mismo de los preceptos y reglas que aquellos estudios sugieran, que importen el mayor vigor físico del soldado, la conservación de su salud y su defensa sanitaria en tiempo de paz y en guerra.

Otra de las medidas no menos importantes, ha sido la creación y funcionamiento, en toda localidad donde se encuentren reunidas dos o más unidades de tropas, de las Farmacias de Guarnición.

Han sido habilitados los dos pabellones existentes en Santa María (Córdoba), lo que permite atender a los miembros del ejército enfermos de tuberculosis, que antes eran dados de baja del mismo tan pronto se les compraba esta enfermedad, por faltarles el alojamiento necesario.

Fueron instalados servicios de prótesis dental en el Hospital Militar Central, destinados a atender al personal del Ejército.

La puesta en vigencia de la Reglamentación de los Cuerpos Auxiliares del Ejército, ha regularizado el ingreso del personal de Sanidad y se ha perfeccionado con referencia a los médicos especialistas que deben reunir condiciones

de tales. En virtud de las modificaciones que se han introducido al personal de especialistas, se le exige actualmente que posean el título de profesor titular o suplente otorgado por una Universidad Nacional, en la materia de la especialidad.

Dirección General de Tiro y Gimnasia

Ha continuado desarrollando con normalidad las distintas actividades a su cargo, encuadrando su acción dentro de las prescripciones contenidas en el Reglamento para el Tiro Oficial en los Polígonos.

La concurrencia de los estudiantes a los polígonos ha sido en general satisfactoria, así como el desarrollo de la enseñanza impartida por los instructores designados a ese efecto, acusando año tras año un índice favorable.

La asistencia de los reservistas a los polígonos deja cada año mucho que desear, pues a pesar de la obligación que les impone el artículo 20 de la Ley número 4.707 y la penalidad que su reglamentación establece, el número de los que cumplen con tal prescripción es casi nulo, de lo que da pruebas evidentes la reducida cantidad de los reservistas asistentes a los 126 polígonos que funcionaron diseminados en todo el territorio de la República, durante el año.

Se tiene en preparación un anteproyecto de Ley de Tiro, que será sometido a consideración de la Superioridad, en el que se contemplan todas las necesidades que, a juicio de la Dirección General, son convenientes para difundir su práctica en la República con las prescripciones dictadas por la experiencia que se tiene en este fundamental problema de cultura nacional.

En cuanto a las Sociedades de Tiro Civiles, sus autoridades han cooperado con eficacia en la tarea de difundir e intensificar la práctica del tiro de guerra entre los ciudadanos de las respectivas localidades, cumpliendo así una misión altamente patriótica.

El número de los polígonos de tiro que en el país existen es de 149, de los cuales se hallan subvencionados 123.

Se han llevado a cabo los concursos reglamentarios y distribuido los premios correspondientes.

Hay nuevas sociedades y polígonos en formación, cuyo número pasa de 20, por lo que en el futuro funcionará una mayor cantidad de polígonos para la práctica y destreza de los tiradores.

Dirección General de Ingenieros

Esta gran repartición confeccionó un plan de obras basado en el saldo disponible a comprometer votado por el H. Congreso (cuyo arrastre lo permite y señala la llamada Ley Demarchi); plan que no pudo ser cumplido en todas sus partes por las indispensables razones económicas con que ha debido proceder el Gobierno Provisional, limitándose a continuar la construcción y reparación de obras, en su casi totalidad paralizadas y dando precedencia a las que reclamaban la salud, atención y bienestar de los ciudadanos llamados al servicio militar.

Además, se le encomendó efectuar las reparaciones que requerían las instalaciones de agua, luz y fuerza, en los edificios dependientes del Ministerio de Guerra.

Dentro del mínimo de presupuesto asignado a esta gran repartición, ha llenado su cometido, dejándose para más adelante la realización de obras que reclaman las necesidades del Ejército, pero que en el presente no han podido ser satisfechas.

Dirección General del Instituto Geográfico Militar

Con motivo de que la Unión Geodésica y Geográfica Internacional, en su última asamblea en Praga, resolvió por unanimidad invitar a nuestro país a que participara en el servicio horario internacional, mediante el envío de señales radiotelegráficas, y teniendo en cuenta los beneficios de carácter internacional de este servicio, que con seguridad contribuirá a facilitar las determinaciones geográficas exactas dentro del territorio nacional, se ha encargado al Instituto Geográfico Militar el servicio horario internacional, mediante el envío de señales horarias rítmicas dos veces por día.

La misión del Instituto Geográfico Militar no está limitada al servicio de los intereses del Ejército, sino que, por la índole de su trabajo, ella repercute de una manera directa e intensa sobre los vastos problemas de orden civil a que se ve avocada la Nación, principalmente en cuanto se refiere a obras públicas, trazado de caminos, de ferrocarriles, obras de canalización y regadío, y otras de naturaleza semejante, para los cuales las determinaciones geodésicas y los levantamientos topográficos constituyen el elemento básico.

Las exigencias cartográficas del Ejército han impuesto una dedicación especial a los trabajos geodésicos y topográficos en la región de Neuquén, a la vez que la provincia de Buenos Aires ha hecho sentir el mayor interés por la zona inundable de la cuenca del Salado y sus adyacencias, y la provincia de Entre Ríos por el de sus tierras movedizas del Delta del Paraná; todas esas tareas se desarrollan normalmente y, una vez topografiadas dichas zonas, permitirán atender a los respectivos gobiernos, con bases ciertas y seguras, las importantes obras públicas que ellas reclaman.

Los talleres gráficos de este Instituto, además de llenar debidamente las necesidades propias del Ejército en el ramo de su especialidad, han satisfecho con espíritu de colaboración la impresión cartográfica de mapas para algunas de las provincias y un importante material de estudio remitido como canje a instituciones científicas extranjeras.

Por otra parte, dicho Instituto ha contribuido, mediante la ejecución de trabajos realizados en el orden geodésico, ha estrechar sus vinculaciones con los más importantes centros científicos de Europa y Norte América que se dedican a tareas de índole similar.

Dirección General de Aeronáutica

La Dirección de Aeronáutica Civil, dependencia de esta gran repartición, ha sido pasada al Ministerio del Interior con igual denominación, conside-

rando que la aviación en su finalidad primordial de transporte y medio de comunicación, adquirió en los últimos tiempos un grado de adelanto y perfeccionamiento que la aviación argentina no ha alcanzado aún, por lo que fué necesario operar una modificación substancial en el sistema de fomentar la aeronavegación en nuestro país; disponiéndose, en consecuencia, que dependan de un mismo departamento de estado los dos organismos fiscales más interesados en el progreso de la aviación comercial; Dirección General de Correos y Telégrafos y Dirección de Aeronáutica Civil, a fin de poder dar a la orientación gubernativa la unidad de acción indispensable para obtener el éxito buscado.

Después de un período de casi dos años de estabilidad, en la marcha progresiva de esta utilísima arma, ha reanudado sus actividades a fin de colocarse en armonía con el adelanto siempre creciente de la ciencia aeronáutica.

El funcionamiento de nuestra Fábrica Militar de Aviones ha sido motivo de preocupación del Gobierno Provisional para obtener el fruto de la semilla plantada con ojo previsor, y sus gastos previstos en el Presupuesto de Guerra.

La Fábrica Militar de Aviones representa una garantía para la defensa nacional, puesto que ella está dotada de personal y material que aseguran ya nuestra independencia desde el punto de vista industrial en la provisión de elementos aeronáuticos para el país; los grandes capitales que en aeronáutica es necesario invertir, quedarán en el país, si se mantiene el funcionamiento de la fábrica, la que en sus primeras producciones ha podido competir en precio con el material adquirido en Europa, y permite ocupar en sus talleres unos mil obreros que van adquiriendo mayores conocimientos técnicos e industriales, a la vez que se resuelve, en parte, el serio y grave problema de la desocupación y se evita tener que enviar al extranjero los dineros invertidos en esta especialidad.

Se han construido en el corriente año treinta aviones «Dewoitine» D. 21, cinco aviones «Bristol», cuatro aviones «Avro», un avión «Prototipo», treinta motores «Lorraine Dietrich» y cincuenta y dos hélices.

Un motor «Lorraine» 450 H. P. cuesta en el extranjero \$ 12.000 moneda nacional y los construidos en la Fábrica Militar de Aviones, durante el año en curso, cuestan \$ 10.000 moneda nacional. El primer motor construido en el país costó \$ 25.000 moneda nacional.

Un avión «Dewoitine» cuesta en el extranjero \$ 15.000 y los construidos en la Fábrica Militar de Aviones, durante el corriente año, cuestan \$ 9.000 moneda nacional. El primer avión construido en el país costó la suma de 24.000 pesos.

Un avión «Bristol» cuesta en el extranjero \$ 12.000 moneda nacional y los construidos en la fábrica mencionada cuestan \$ 7.000 moneda nacional. El primer avión construido en el país costó la suma de \$ 10.500 moneda nacional.

Un avión «Avro» cuesta en el extranjero \$ 15.000 moneda nacional y los construidos en el país \$ 5.000 moneda nacional.

Ha transformado, además, once máquinas «Bristol».

Con el objeto de dotar a la aviación militar del material indispensable para asegurar la enseñanza, el buen servicio, y en especial la vida del personal dedicado a las actividades aéreas e impulsar la marcha de nuestra Fábrica Militar de Aviones, ha sido necesario adquirir aviones y motores con sus correspondientes licencias de fabricación.

Como un índice de la capacidad de nuestra Fábrica Militar de Aviones, cabe señalar las excelentes condiciones del avión «Prototipo», de modelo y construcción nacional, el cual ha salido airoso de todas las pruebas a que fué sometido, a fin de poner en evidencia la manifiesta bondad y calidad de nuestra producción aérea.

La actividad desarrollada por la Aviación Militar desde el día 6 de Septiembre de 1930 hasta la fecha, puede traducirse numéricamente en más de 7.000 horas de vuelo, con un recorrido que pasa de 1.000.000 de kilómetros.

Dirección General de Comunicaciones

Por S. D. de fecha 3 de Mayo de 1931, han sido reglamentadas las funciones de esta Gran Repartición, estableciéndose como órgano del Ministerio en todo lo relativo a los medios y procedimientos de comunicaciones, sean radiotelegráficas, alámbricas, acústicas, ópticas, perros estafetas o palomas mensajeras. Tiene por misión: preparar y asegurar la movilización de todos los elementos anteriormente nombrados, proveer, construir y mantener en servicio el material de comunicaciones del Ejército, proponer la organización de las armas de comunicaciones y la preparación de sus reglamentos referentes a descripción, conservación y uso del material.

Durante el año se ha dado un paso más en el progreso de todo lo concerniente a los servicios de comunicaciones, incorporándolos en forma definitiva a las Unidades.

Los talleres de comunicación son paulatinamente reforzados en maquinarias y personal, llenándose con ello grandes necesidades, hasta poner al servicio de comunicaciones en condiciones de bastarse así mismo en lo referente a reparación y mantenimiento del material.

Durante el año 1930 se ha ampliado la instalación de estaciones radiotelegráficas de carácter fijo, utilizando material fijo que ha sido preparado y modificado de acuerdo con los adelantos de la época, llenando momentáneamente las necesidades del servicio por la garantía y seguridad en sus transmisiones.

Dirección de Remonta

Esta Repartición ha acrecentado los planteles en los distintos haras que dispone el Ejército, que habían sido reducidos anteriormente, y no omitió esfuerzos a fin de devolverles su normal y anterior funcionamiento.

Se ha efectuado una inspección y contralor del ganado existente en el Ejército, eliminándose una cantidad de ganado inútil, cuya mantención originaba erogaciones al Estado sin práctico resultado, y se han provisto, por adquisición, un gran número de caballos y mulas que eran necesarios para llenar las exigencias de la Planta Orgánica del Ejército para el año 1931.

De las experiencias realizadas por esta Repartición, se han tomado providencias para adoptar un tipo de forraje económico, que permita su total aprovechamiento, mayor rendimiento y un más fácil transporte.

El fomento de la cría caballar se ha realizado, haciendo propaganda entre los criadores con motivo de sus compras periódicas y de las exposiciones que al efecto se llevan a cabo.

Divisiones de Ejército

Por razones de organización de paz y a fin de facilitar, desde el punto de vista orgánico y económico, los estudios que debe realizar el Estado Mayor, y en consideración a que el Comando estaría en la guarnición que consta del mayor núcleo de tropas, se ha fijado la ciudad de Salta como asiento del Comando de la 5ª División de Ejército.

Satisfaciendo necesidades de la jurisdicción territorial, se han modificado las que anteriormente tenían los Distritos Militares números 41, 42, 46 y 48.

A pesar de los recargos en los servicios especiales de guardias y vigilancia que le han sido impuestos al Ejército, a fin de garantizar al pueblo la tranquilidad necesaria para el desarrollo normal de todas sus actividades, la instrucción de los ciudadanos incorporados a sus filas no ha sufrido entorpecimiento alguno.

Se ha dejado sin efecto la convocatoria de los aspirantes a oficiales de reserva, por las dificultades que se presentaban para el adecuado alojamiento y eficiente instrucción de dicho personal, en virtud de encontrarse bajo bandera los contingentes de dos clases, en la época establecida para su servicio.

El pueblo ha tenido, desde el 6 de Septiembre, un sinnúmero de oportunidades para apreciar el grado de preparación alcanzado y comprobar que la instrucción impartida en los cuarteles ha permitido presentar al Ejército con su impecable marcialidad y uniformidad, arrancando a su paso el aplauso aprobatorio del que ha sido merecedor.

Los comandos han desarrollado su preparación para la guerra de acuerdo a lo dispuesto por las «normas para la instrucción y educación militar para oficiales y tropa del ejército».

La labor desarrollada por todos los comandos, desde los superiores hasta los que ejercen los suboficiales dentro de la institución, a pesar de las muchas exigencias impuestas por los servicios que se han llevado a cabo, permitió alcanzar el mismo grado de instrucción y preparación como en épocas normales y pone en evidencia que, durante esta época, se han redoblado los esfuerzos anteponiendo el deber a toda comodidad.

Institutos del Ejército

Los institutos como las escuelas de armas han desarrollado sus cursos en forma normal y cumplimentado lo dispuesto por la ley 9.675, fueron llamados los tenientes primeros que se hallaban en condiciones de ascenso, a objeto de que llenaran las exigencias de dicha ley.

Como intensificación de la enseñanza y como contribución a la difusión histórica en el ejército, se ha creado en la Escuela Superior de Guerra, el Instituto de Historia Militar Argentina.

Auditoría General de Guerra y Marina

Por la propia naturaleza de sus funciones esta repartición tuvo que colaborar en la gran mayoría de los asuntos cuyo estudio asignaban los Decretos de fechas 18 de Septiembre y 10 de Octubre de 1930, y así fué llamada especialmente para asesorar en los ascensos y reincorporaciones otorgadas por la aplicación de la ley número 11.268, a lo relacionado con los ascensos conferidos a oficiales fuera de las épocas normales establecidas para las promociones generales, como así también en las concesiones de antigüedad y otros beneficios acordados al personal del ejército y, en general, a todas aquellas medidas que el gobierno anterior adoptó, en un sentido u otro, afectando la situación del personal del ejército.

Para tener una idea del efectivo trabajo desarrollado por esta repartición, basta citar que, en el último trimestre del año 1930, despachó 1.737 dictámenes, que representan más o menos un 40 % del total producido durante el año 1930.

Además de la tarea mencionada, tuvo a su cargo todas las inherentes a sus funciones, como ser consultas verbales y proyectos de decretos, de reglamentaciones, etcétera, lo que por su índole y diversidad escapa a una enumeración estadística.

Consejos de Guerra

Es muy satisfactorio señalar la notable disminución de la delincuencia dentro del ejército, con respecto a años anteriores, lo que significa un acrecentamiento de la disciplina dentro de las filas del mismo.

Se hace necesario introducir reformas en lo que respecta a las penas, formas de aplicarlas, procedimientos de los Consejos de Guerra, etcétera, para lo cual se cuenta ya con un completo proyecto de nueva legislación procesal y penal, que por causas diversas no ha recibido sanción legislativa.

MINISTERIO DE MARINA

ESTADO MAYOR GENERAL

Esta Repartición, teniendo como norma que el funcionamiento, conservación y desarrollo de la Marina de Guerra se ajusta a los principios de seguridad y eficiencia, ha realizado numerosos trabajos, la mayor parte de ellos de naturaleza tal, que no deben ser incluidos en esta Memoria.

Conferencia Mundial del Desarme

En el mes de Febrero de 1932, tendrá lugar la Conferencia Mundial del Desarme, a la que concurrirá la República Argentina, habiendo designado ya la Delegación que representará a nuestro país.

Uno de los problemas fundamentales que será tratado en ella, lo constituirá la limitación de los armamentos navales, mediante la fijación de los tonelajes de buques de guerra que corresponderá a cada país. Se tratará de llegar a un acuerdo sobre la limitación de los tonelajes en todas las categorías de buques y es de esperar que la buena disposición y los intereses de los países concurrentes, han de facilitar el éxito de la Conferencia del Desarme en lo que a dichos armamentos se refiere.

Con el fin de proveer los elementos de juicio requeridos para la eficaz labor de nuestra Delegación, el Estado Mayor General de la Armada, ha realizado los estudios referentes a nuestras necesidades y formulado las instrucciones que le servirán de base para su actuación en lo referente a la Marina y Fuerzas Aeronavales, durante el desarrollo de la Conferencia. Se ha provisto además, toda información que puede llegar a ser útil durante su desarrollo.

Servicios Autónomos

Por Decreto de fecha 11 de Agosto de 1931, fué suprimida la Dirección General de Navegación y Comunicaciones, pasando a depender directamente del Estado Mayor General, en lo técnico y militar, los Servicios autónomos de Hidrografía, Comunicaciones Navales y de Aviación Naval, aportando esto, ventajas de orden profesional, al poder orientar más fácilmente el trabajo de estos Servicios en el plan de instrucción y desarrollo general de la Marina, sustentado por el Estado Mayor General.

Operaciones de los Buques

La Primera División Naval constituida por los Acorazados «Rivadavia» y «Moreno» y el Remolcador «Azopardo» dió por terminada su labor el día 19 de Diciembre de 1930, después de haber efectuado varios ejercicios de conjunto con los Grupos de Exploradores y de Rastreadores.

La Segunda y Tercera Divisiones Navales, fueron disueltas con fecha 9 de Septiembre de 1930, quedando sus unidades como buques sueltos.

El Grupo de Exploradores pasó a ser con fecha 5 de Mayo de 1931, la *Escuadrilla de Exploradores*. Los buques que la componen, «Mendoza», «Tucumán» y «La Rioja», fueron destacados oportunamente a Ushuaia para el desempeño de comisiones especiales, habiendo terminado su segundo período de instrucción.

El Grupo de Rastreadores, después de un período de recorrida, continuó dando cumplimiento a las instrucciones generales.

La División Cañoneros, compuesta por los cañoneros «Rosario», «Paraná», «Libertad» e «Independencia», ha cumplido varias comisiones especiales en Ushuaia y por los ríos.

Como navegación de conjunto se ha efectuado un viaje a Rosario con motivo de la visita a esa Ciudad del Señor Presidente del Gobierno Provisional.

Destructores «Catamarca» y «Córdoba». Adscriptos a la División Cañoneros. Se relevaron semanalmente en el servicio de vigilancia del Río de la Plata.

Con motivo de los sucesos de Corrientes, se constituyó una Fuerza Naval formada por los Cañoneros «Rosario» y «Paraná», Rastreadores «M - 3», «M - 4» y «M - 6» y el Aviso «Golondrina», a las órdenes del Comandante en Jefe de la División de Cañoneros, la que se trasladó a dicha provincia a objeto de cooperar con la 3ra. División del Ejército al mantenimiento del orden público. Una vez restablecido éste, los Rastreadores y el Aviso «Golondrina» regresaron a sus bases, quedando en desempeño de comisiones de vigilancia por los Ríos los Cañoneros «Rosario» y «Paraná».

También cooperaron en esta operación fuerzas de aviación Naval, pertenecientes a la Primera y Tercera Región Naval.

Con fecha 17 de Octubre se disolvieron las Fuerzas Navales creadas anteriormente, constituyéndose la Escuadra de Exploración, compuesta por las siguientes Fuerzas Navales:

Escuadra de Exploración	División de Cruceros	{	Crucero «25 de Mayo»	
			„ «Almirante Brown»	
	División de Exploradores	1.er Grupo	{	Explorador «La Rioja»
				„ «Tucumán»
2º Grupo		{	Explorador «Cervantes»	
			„ «Garay»	
Grupo de Rastreadores	{	Rastreador «M - 1»		
		„ «M - 7»		
		„ «M - 9»		
Remolcador «Ona»				

Esta Fuerza Naval integrada prácticamente con las mismas unidades que constituían las Fuerzas organizadas anteriormente, continuó desarrollando el 3er. período del programa de instrucción iniciado por aquéllas. Con fecha 1º de

Diciembre, la División de Cruceros se trasladó a Puerto Madryn a objeto de desarrollar un programa de instrucción preparado por el Estado Mayor General terminado el cual emprendieron el regreso, fondeando en la Rada de La Plata el 8 de Diciembre. Hizo también este viaje el 1er. Grupo de Exploradores.

Fuerzas Navales de Instrucción

Con fecha 20 de Diciembre de 1930, para el período final de 20 días de embarco de los Cadetes de la Escuela Naval, se utilizó el Crucero «Buenos Aires» y los Rastreadores «M - 3», «M - 5» y «M - 8», los que sólo efectuaron navegaciones por el Río de la Plata.

Buques nuevos. Con fecha 16 de Septiembre se incorporaron los Cruceros «25 de Mayo» y «Almirante Brown».

El 27 de Julio de 1931, los Cruceros «25 de Mayo» y «Almirante Brown», zarparon de Spezia con destino al país, llegando a la Rada de La Plata el 16 de Septiembre.

Por Orden General N° 86 de 1931 se incorpora a la Armada con el nombre de «Gaviota», el vapor «Jenner», cedido a este Ministerio por el Departamento Nacional de Higiene.

SERVICIO HIDROGRAFICO

Sección Navegación

Publicaciones. — Se publicó el libro «Faros y señales marítimas», parte II, edición 1930, correspondiente al litoral marítimo de la República y abarcando también las Islas Malvinas, Georgia, Shetlands y Orcadas del Sur, y que contiene todos los datos que puedan interesar al navegante en lo que se refiere a señales marítimas y estaciones radiotelegráficas.

Cartas. — Se editaron doce cartas, de las cuales siete son nuevas cartas. Se vendieron mil seiscientos treinta y tres ejemplares de cartas.

Observatorio Naval. — El Observatorio cuenta con un instrumental de primer orden y capaz de proveer la hora con la máxima precisión que es posible obtener en la actualidad. Esto ha permitido con ciento doce determinaciones de tiempo, dar sin interrupción todas las noches el top radiotelegráfico con un error inferior a 0,1 s.

Diariamente se ha transmitido la hora al Telégrafo de la Nación, a fin de asegurar la hora oficial en todo el territorio de la República.

Sección Faros

El servicio de iluminación y balizamiento ha sido atendido con toda regularidad, por medio del balizador «Alférez Mackinlay», el buque estación en Ushuaia, los encargados de balizamiento y personal del taller que se destaca en caso de necesidad.

Sección Hidrografía

Trabajos Hidrográficos. — El buque oceanográfico «San Juan» dió término a la comisión que se le había encomendado en la Costa Norte del Golfo San Matías, desde el puerto de San Antonio hasta el Faro Belén.

Los siguientes datos resumen el trabajo efectuado:

Superficie terrestre levantada	1.200 km ² .
Extensión de costa correspondiente	117 km.
Superficie marítima levantada	9.500 km ² .

El buque oceanográfico «San Luis» ha realizado un levantamiento completo de toda la zona del Canal de entrada de Bahía Blanca, permitiendo, de acuerdo a sus resultados rectificar el balizamiento de todo el Rincón de Bahía Blanca, en vista a una mayor seguridad en la navegación, buscando un canal de aguas más profundas.

Este trabajo ya ha sido terminado e instalado el balizamiento definitivo.

A continuación empezó a trabajar, en colaboración con la Inspección de Puertos de Bahía Blanca, en el dragado del nuevo Canal de entrada a Bahía Blanca.

El «San Luis» ha iniciado sus preparativos para desempeñar una comisión en el estrecho de Le Maire, habiendo sido relevado en su comisión de colaboración con Obras Públicas en Bahía Blanca, por una nueva comisión que acaba de organizarse y que utilizará el buque oceanográfico «San Juan».

El rastreador-minador «M-2», como buque asiento, sirvió para el desarrollo de una comisión hidrográfica en toda la zona insular interior de Bahía Blanca. Esta Comisión ha trabajado en combinación con la Aviación Naval, que ha efectuado el relevamiento aerofotográfico.

Los trabajos ordenados han sido ya terminados en la zona comprendida entre Punta Laberinto y Puerto Belgrano, continuándose a fin de dejar terminado el levantamiento en la zona asignada a la Comisión, comprendida entre Bahía Anegada y Cuatros.

La terminación de estos trabajos permitirá unir la red de triangulación que abarca desde el Río de la Plata hasta Puerto Belgrano, con la parte de Bahía Anegada hacia el Norte y hacia el Sur.

Se efectuó un relevamiento completo de la Bahía Ushuaia hasta fuera del Faro «Les Eclaireurs» y actualmente está en construcción la carta correspondiente a esa zona.

Cartografía. — Los trabajos de esta Oficina se desarrollaron normalmente, con el siguiente resultado:

Impresiones nuevas	12 cartas
Reimpresiones	11 „
Cartas dibujadas	13 „
En dibujo	10 „

SERVICIO DE COMUNICACIONES NAVALES

Servicio público

Han sido entregadas a la Dirección General de Correos y Telégrafos en virtud de lo dispuesto en Superior Decreto de fecha 21 de Noviembre de 1923, las estaciones costaneras de Comodoro Rivadavia y Punta Delgada, el 1º y el 14 de Noviembre de 1930, respectivamente.

Faltan en consecuencia entregar al Ministerio del Interior, para dar debido cumplimiento al Decreto de referencia las estaciones de San Julián, Río Grande y Ushuaia, cuyo entretenimiento y conservación gravita totalmente sobre el Presupuesto de Marina, en la cantidad de (\$ 71.108,67 m|n.) setenta y un mil ciento ocho pesos con sesenta y siete centavos moneda nacional.

Legislación

Se puso en vigor el Reglamento General para el Servicio Radiotelegráfico de la Armada.

Comunicación en ondas cortas

Los nuevos equipos instalados en las estaciones fijas y móviles, han permitido mantener con todo éxito las comunicaciones radiotelegráficas de los buques de la Marina alejados del país, durante sus viajes. Estos servicios de intercomunicaciones ha permitido, aparte de las economías efectuadas en las comunicaciones oficiales habidas, dar al personal el beneficio de estar en contacto radiotelegráfico con sus familiares, a la tarifa del Telégrafo Nacional.

Puede anunciarse que para los primeros meses del año próximo todas las estaciones radiotelegráficas fijas y móviles de la Marina, serán de onda continua, habiéndose así anticipado a la fecha del año 1935 que establece la Convención Internacional de Wáshington.

SERVICIO DE AVIACION NAVAL

En virtud de la situación reinante en el país, la Aviación Naval ha debido multiplicar en el corriente año sus actividades de vuelo y operaciones de importancia, sin perjuicio de la instrucción desarrollada en sus Escuelas de Pilotaje, lo que arroja un balance de 8.122 vuelos con un total de 5.500 horas de permanencia en el aire. Merece destacarse los servicios de vigilancia y represión de contrabando mantenidos en el primer semestre del año, desde un Destacamento constituido en San Fernando, para responder a tal objeto. Los servicios de vigilancia del litoral fluvial en combinación con unidades de superficie mantehidas durante el año y la intervención de 15 aviones de las bases de

Puerto Belgrano y Punta Indio en ocasión de los sucesos de Corrientes, operando en conjunto con fuerzas de la Aviación Militar, a las órdenes del General Bruce.

En lo que respecta al entrenamiento, se han desarrollado en el año cursos superiores y elementales en las Escuelas que funcionan en Puerto Belgrano y Punta Indio, clasificándose 11 pilotos: Aviadores Navales y de Hidroavión e interviniendo ambas Estaciones en ejercicios de entrenamiento y finales con la Escuadra, de acuerdo con los planes trazados por el Estado Mayor General.

El entrenamiento anual ha sido clausurado con una movilización de conjunto llevada a efecto con 17 unidades, en la zona marítima y fluvial comprendida entre Bahía Blanca y Posadas, la que se desarrolló con resultados satisfactorios en el sentido de demostrar la eficiente capacidad y preparación del personal.

DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

Sanidad

Estado sanitario. — El estado sanitario del personal puede clasificarse como muy bueno.

El sarampión, la gripe y la parotiditis hicieron su aparición durante los meses fríos dentro de los porcentajes y benignidad de los años anteriores.

La vacunación antivariólica y antitífica fué practicada a todo el personal de conscriptos y aprendices ingresados.

Los hospitales se han desenvuelto eficientemente.

Organización del servicio sanitario en buques y reparticiones. — El cumplimiento de las disposiciones en vigor ha hecho que estos servicios se desenvuelvan eficientemente.

El contralor de las provisiones de drogas y medicamentos ha sido cumplido con toda prolijidad.

Justicia

Los datos estadísticos consignados demuestran que el estado disciplinario es en general muy bueno.

Los sumarios por delitos militares han sido por hechos aislados y reducidísimos con relación al número y disperso personal que ha estado en constante actividad, en permanente servicio de guardia de carácter militar y restringido en su licencia.

Las deserciones han aumentado.

A continuación se dan los datos estadísticos del movimiento habido:

Deserciones cometidas.	446
Sumarios instruidos a Jefes y Oficiales.	17
Sumarios instruidos a Clases y Tropa	152

Sobreseimientos definitivos	29
Sobreseimientos provisionales	50
Levantamiento de tacha de desertor.	51
Recargos de servicio por deserción	305
Cargos formulados por prevenciones sumarias	60
Archivos de prevenciones sumarias	70
Prescripción de acción penal	95
Desertores prófugos	92
Elevación a plenario por delitos militares.	16
Elevación a plenario por delitos comunes	27
Sentencias por delitos militares	24
Sentencias por delitos comunes	32
Castigos disciplinarios impuestos ejecutivamente	97
Jueces de instrucción ad hoc	11
Indultos denegados	16
Indultos concedidos.	3

Conscripción y Reservas

Conscriptos clase 1910 en servicio

A continuación se dan los datos estadísticos:

Convocados		11.000
Inútiles	4.134	
No incorporables	1.468	
No presentados	265	
Exceptuados.	155	
Fallecidos	18	
Desertores prófugos	31	
Excedentes	2.568	
En servicio	2.361	11.000

Porcentaje con respecto a 11.000 convocados

No incorporables	13,5
No presentados.	2,4
Inútiles	37,5
Exceptuados	1,4
Fallecidos	0,2
Desertores prófugos	0,3
En servicio.	21,4
Excedentes.	23,3

Porcentaje con respecto a 9.267 presentados

Inútiles	44,6
Exceptuados	1,6
Fallecidos	0,2
Desertores prófugos	0,3
En servicio	25,5
Excedentes	27,7

Escuelas

Desarrollo de la Instrucción. — La instrucción en las escuelas de Personal Superior y Personal Subalterno se ha desarrollado normalmente.

Se han vuelto hacer notar los inconvenientes derivados de la escasez de locales apropiados para escuelas.

Fué suprimida la Escuela de Furrieles que funcionaba en la Tercera Región Naval.

Escuelas del Personal Subalterno. — A continuación se dan los datos estadísticos:

Alta de aprendices	1.051
Baja de aprendices	709
Egreso de aprendices	852

Los 852 egresos que corresponden a las distintas especialidades, los constituyen 67 cabos principales de la Escuela de Mecánica y 785 marineros de las Escuelas de Especialidades.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL

Durante el período comprendido entre el 6 de Septiembre del año próximo pasado y la fecha, esta Dirección General, en el desarrollo de sus actividades, ha tenido especialmente presente conservarse dentro del marco de estricta economía fijado por la Superioridad.

Siguiendo el criterio enunciado precedentemente se formuló el presupuesto de recursos necesarios para mantener en eficiente estado el material de los buques y reparticiones, satisficiéndose únicamente las necesidades más apremiantes de sus diferentes servicios.

División artillería

Trabajos en los buques en general y en las reparticiones. — Se efectuaron importantes trabajos tendientes unos a colocar el material en mejores condiciones de uso y otros a perfeccionar las instalaciones o los mecanismos en forma de ponerlos al día, a fin de que satisfagan dentro de lo que permiteu nuestros elementos, las modernas exigencias del tiro.

Instalación de artillería

Exploradores tipo «Garay». — Se le instaló el cañón antiaéreo de 76 mm. y la plataforma para las dos ametralladoras M-37 mm. a. a.

Exploradores tipo «Mendoza». — Llegaron al país procedentes de la casa Vickers, cuatro cañones V-A. 120. Dos de ellos han sido instalados en el Explorador «Mendoza» y dos quedan en Zárate como repuesto. Los dos cambiados fueron entregados al representante de la casa constructora por que tenían averías producidas por mala conservación, siendo provistos éstos sin cargo.

Se está construyendo una mesa de carga para los cañones de este buque y sus similares.

Destructores tipo «Catamarca». — (B-101,6 mm.). — A cada buque se le instalaron 2 ametralladoras M-37 mm. para la defensa antiaérea y 2 ametralladoras V-7,65 mm.

Destructores tipo «Jujuy». — B-101,6 mm.). — Se le instaló toda su artillería que estaba en depósito con motivo de la modernización que sufrió este buque.

Polígono de artillería. — Se han llevado a cabo, de acuerdo con el plan trazado, los trabajos e instalaciones para colocar al polígono en condiciones de ser utilizado eficientemente y en forma que permita efectuar con la rapidez y exactitud requeridas las diversas experiencias relacionadas con la artillería.

Entre los trabajos más importantes efectuados durante el transcurso del año, figuran los siguientes:

Experiencias para el ajuste de las cargas de los cañones N-76,2, A-152|40 y H-57 mm.

Experiencias para el ajuste de las cargas de los cañones restantes.

División máquinas

El estado general en que se encuentra el material de máquinas de los buques de la Armada puede considerarse bueno si se tiene en cuenta que el 74 % de los mismos tiene una vida mayor de 15 años, siendo ésta además la causa de que su conservación se haga, a medida que pasan los años, más costosa.

Buques en modernización

El destructor «Jujuy» se encuentra en pruebas; el buque-escuela «Pueyrredón» está prácticamente listo y próximamente iniciará las pruebas preliminares sobre amarras.

Al buque-escuela «San Martín» y al destructor «La Rioja» se les continúa efectuando los trabajos de modernización en los talleres del Arsenal Naval Buenos Aires y Tercera Región Naval, respectivamente.

Administración de Fondos

Para el corriente año la Superioridad hizo saber con suficiente anticipación que no se retendrían fondos del Ejercicio pasado, como contribución a

la política de economías del Superior Gobierno. Ingresaron, en consecuencia, a Rentas Generales, los saldos de las partidas del Presupuesto de 1930.

Dado el contralor severo a que están sometidas la aprobación de obras y la asignación de fondos para las mismas, puede asegurarse, teniendo en cuenta el ritmo de inversión de cada partida en los 11 meses transcurridos del año — pues los balances correspondientes a Diciembre recién se conocerán a principios del año entrante — que las partidas que administra la Dirección General del Material (13-5-1 a 13-5-8) arrojarán un saldo aproximadamente de \$ 800.000 moneda nacional.

DIRECCION GENERAL ADMINISTRATIVA

Aprovisionamientos

Los provisionamientos fueron reducidos a lo indispensable, a fin de poner en práctica las normas de economía establecidas por la Superioridad.

Se han podido satisfacer así, aunque en forma muy restringida, los pedidos llegados a esta Repartición.

Adquisiciones

Las adquisiciones por análoga razón, se redujeron al mínimo posible. Muchas veces fueron provistos a los buques y dependencias, artículos existentes en los depósitos de esta Dirección General, pero no se adquirieron otros para reponerlos.

Se plantea así para el año venidero una situación distinta de la del actual, a causa de la sensible disminución en los acopios.

El monto de las compras ha sido algo mayor que el previsto al efectuar los cálculos en 1930, debido a la suba de los precios y a la desvalorización de nuestra moneda.

Transportes

El servicio de transportes a la costa Sur se ha desarrollado en forma irregular, especialmente en lo que se refiere al buque de estación en Tierra del Fuego: el «Vicente Fidel López» fué substituído por el «Patagonia», éste a su vez por el «1° de Mayo» y finalmente hubo de mandarse un aviso por no encontrarse ninguno de aquéllos en condiciones de prestar los servicios requeridos.

Las chatas y embarcaciones menores son también algo deficientes, ocurriendo lo mismo con los medios de transporte por tierra. Muchos camiones tienen ya 25 años de trabajo y a menudo son objeto de reparaciones.

Sueldos

Los sueldos del personal, a la par de lo ocurrido en los otros Ministerios, se redujeron a principios de año en porcentajes variables, y progresivamente fueron disminuyéndose las reducciones hasta anularse.

Presupuesto

Algunas partidas del presupuesto quedaron en déficit antes de terminarse el año y fué necesario solicitar refuerzo por Acuerdo de Ministros. A pesar de ello, como existe superávit de otras partidas, la cifra global del presupuesto de 1931 permanecerá probablemente sin mayor alteración.

El proyecto de presupuesto para 1932 ha sido confeccionado tomando en consideración todos los inconvenientes notados durante el año transcurrido, a fin de evitar su repetición. Aparte de un mayor ajuste en el cálculo de los gastos, se ha propuesto que el importe de lo recaudado en concepto de provisiones con cargo de materiales, víveres o prendas de equipo, sea acreditado a las partidas correspondientes, en lugar de pasar a Rentas Generales como hasta ahora. Se conceptúa más razonable el procedimiento propuesto.

PRIMEERA REGION NAVAL.

Siendo la Base de esta Región la principal de la fuerza naval, es a la que se le ha dado mayor incremento en el desarrollo del plan de dotación de instalaciones apropiadas.

El puerto naval, bien dotado de diques de carena, para responder con eficiencia a las necesidades de la flota, requiere algunas ampliaciones que han sido proyectadas con un costo total de \$ 4.300.000 moneda nacional y en líneas generales abarca: la construcción de dos espigones para formar una abrigada dársena para «Exploradores» y «Submarinos»; sobreelevación de las escolleras del antepuerto que permitirá habilitarlo para las instalaciones del servicio de combustibles líquidos y carboneras, atracadero de buques y puerto auxiliar de embarcaciones del Ministerio de Obras Públicas, incluyéndose en dicho monto las correspondientes obras de dragado y rellenos y la instalación de un varadero-grada de construcción de buques hasta de 2.000 toneladas de porte.

Como hay asignada una suma de \$ 3.880.177,39 para reconstrucción y prolongación de la escollera Oeste y no siendo necesaria la prolongación en la extensión proyectada, se podrán economizar en esta obra cerca de 1.400.000 pesos, con los cuales podrían iniciarse en 1932 las obras de ampliación del puerto arriba mencionadas y para el resto de obras por \$ 2.900.000 moneda nacional corresponderá arbitrar fondos para su inversión en otros tres años, o sea 1933 a 1935.

Talleres Generales

Generalidades. — Los Talleres Generales han respondido a las exigencias de la conservación y reparación de las unidades de la flota asignadas a la Región.

Se han efectuado mejoras importantes en sus locales y especialmente en

la distribución de las diversas Secciones, en forma de establecerlas dentro del criterio de un mejor rendimiento industrial. Igualmente se dotó de local más adecuado a la Sección Técnica de Dibujos y Proyectos.

Se han completado máquinas y equipos que eran indispensables. Es de urgente necesidad dotar a los Talleres Generales de un varadero-grada, que permita la construcción de buques menores y auxiliares hasta un porte de 2.000 toneladas, con la cual se estará en condiciones de efectuar obras de importancia, que permitirá no sólo dar un mayor desarrollo a la producción industrial de la Repartición, sino que también vendrá a ser un regulador de los trabajos, que en ciertas épocas se reducen y obligan a suspender un gran número de obreros con gran perjuicio para la eficiencia de los Talleres.

Otra necesidad urgente es la construcción de un local con destino a Depósito de Materiales, el actual es muy deficiente, cuenta con poco espacio, su distribución es muy mala, con medios inapropiados e insuficientes para el traslado de los materiales, lo que significa pérdida de tiempo y gasto mayor en el despacho, se llueve y ofrece gran peligro en caso de incendio. Se ha incluido esta obra en el proyecto para el año 1932.

Se ha construido una sala de trazados de 51 x 10 metros.

El Taller de Electricidad fué trasladado a un local más apropiado y anexo a él se han instalado las oficinas de su dirección.

El Taller de Herrería se amplió en un 15 %, lo que permitió instalar el martinete de 3.500 kilos.

El Taller de Calderería se amplió en un 45 %, y se mejoró en su distribución.

El Taller de Velería se instaló en forma adecuada.

Se construyó un horno de petróleo para forjas y se procedió a un arreglo general de la Sección Fraguas, formando un grupo de seis de éstas para los trabajos pequeños. En el servicio de fraguas se instalaron las campanas, eliminando así el humo que es tan perjudicial a los obreros y molesto para el buen trabajo.

Sección Técnica y Laboratorio de Pruebas

Desarrolló un trabajo muy activo y respondió a las crecientes exigencias. Confeccionó 160 planos y los presupuestos elaborados fueron 1.777 y su monto total de \$ 3.327.283,62 moneda nacional. Los presupuestos que ya recibieron aprobación superior ascienden a un monto de \$ 1.934.205,65 moneda nacional, lo que representa el 42 % sobre los formulados.

Diques de Carena

Se mantienen en perfecto estado tanto los diques como sus anexos de Casas de Bombas, habiéndose efectuado en las máquinas y equipos de estas últimas los trabajos de reparación y recorridas pertinentes. El número de operaciones de carenado fué de 41 buques de la Armada; 1 Buque Puerta del Dique N° 2; 5 Blancos de Tiro de Combate; 3 dragas del Ministerio de Obras Públicas y dos buques mercantes, o sea en total 52.

En la Sección Diques de Carena, se requiere la construcción entre ambos Diques del Pabellón de basuras y W. C. para el servicio del personal de los buques en seco. El proyecto de esta construcción está incluido en el plan de obras para 1932.

Obras ejecutadas

Se efectuaron: Obras de modernización del «Pueyrredón». Obras especiales en los buques y dependencias del Arsenal, de acuerdo a las autorizaciones de la Dirección General del Material y obras de Créditos de Conservación, de acuerdo a los requerimientos de los buques y reparticiones, y obras a buques mercantes de acuerdo a lo autorizado por la Superioridad.

El número de obras fué de Sept. a Dic. del año 1930	445
„ „ „ „ „ „ Enero a Dic. de 1931 .	1.249
	<hr/>
Total .	1.694

El monto total de las inversiones fué:

De Sept. de 1930 a Dic. de 1931 . . \$ 2.066.127,91 m|n.

Personal

El promedio de obreros ocupados en la fecha, es de 635, de los cuales 479 operarios y 156 aprendices.

Las fluctuaciones del personal obrero han variado mensualmente entre 645 y 677.

En Mayo de 1931, pasaron a revistar por presupuesto 29 entre escribientes, serenos, personal de capataces y ciertos obreros que antes revistaban por Gastos Generales imputados a la partida de jornales.

Actualmente el número de obreros que están suspendidos de tareas por escasez de trabajo en algunas secciones es de 82.

Desde Septiembre del año 1930 a Diciembre del año 1931, el movimiento de obreros fué:

Altas . . .	130	Bajas .	169
-------------	-----	---------	-----

El promedio de los jornales en la fecha resulta:

Obreros por 8 horas de jornal de .	\$ 7,52
Aprendices „ 6 „ „ „ „ .	„ 2,24

El promedio de días trabajados durante los 16 meses, fué de 22 días y 7 horas mensuales.

TERCERA REGION NAVAL

Material de guerra

La Comandancia de Torpedos y Minas, durante el plazo comprendido entre el 6 de Septiembre de 1930 a la fecha, ha atendido la conservación y recorrido del material de armas submarinas a cargo de la misma.

Ha entregado como consignado a los buques del Grupo de Exploración y Rastreadores Minadores, todo el material que los mismos solicitaron para efectuar con él, los ejercicios que les fueron ordenados.

Durante los períodos que dichos buques permanecían en la base de la región, se les ha recorrido y puesto en condiciones de uso el material de armas submarinas, cuyo funcionamiento, durante los ejercicios, fué eficiente, como asimismo se ha procedido a la reparación del material averiado.

Suministros

Se procedió a clasificar el material de los depósitos de ferretería y naval, con evidentes ventajas para el servicio, por cuanto significa reducir en un 50 % el tiempo a emplearse en la preparación de los pedidos.

Las economías implantadas en las partidas de gastos, del nuevo presupuesto, de 10 % y 15 % de su monto, no ocasionaron dificultades en la buena marcha de la administración, habiéndose efectuado todos los pagos normalmente. Lo mismo ha sucedido en lo referente a los viáticos por pases, aumentándose las economías con las medidas tomadas en los casos de pases colectivos de personal.

Los aprovisionamientos de carbón para los buques y las reparticiones del Arsenal, se efectuaron en forma normal. Los de petróleo sufrieron algunos inconvenientes, debido a que los Yacimientos Petrolíferos Fiscales no pudieron, en todos los casos, dar cumplimiento a los pedidos de provisión solicitados.

Servicios marítimos

Para atender todo el servicio de remolques, pasajeros, transportes de materiales, auxilio al exterior, vigilancia y dragado de la región, se ha dispuesto durante el año, de 35 embarcaciones, cuyas actividades fueron periódicamente suspendidas para ser carenadas, recorridas y reparadas. Para el mantenimiento en buen estado del material indicado, se ha invertido un total de \$ 54.739.

Todos los servicios del puerto fueron atendidos eficientemente, a pesar de haberse incorporado a la región nuevas unidades de guerra.

Remolcadores

Existen tres remolcadores, uno de los cuales no puede ser destinado a este servicio por falta de condiciones, por tratarse de una embarcación de 50 años.

Los dos restantes han atendido todo el servicio de remolque del Grupo de Exploradores y buques subdependientes; además, el cambio de amarra-dero de los buques en el puerto y el servicio diario de rada.

Se trató por todos los medios de reducir a un mínimun la intervención de remolcadores particulares para este servicio, solicitando solamente en casos de imprescindible necesidad.

Material de salvataje

Ha sido habilitado un local especial donde se ha depositado el material de salvataje.

Estos elementos son los indispensables para poder atender con la debida urgencia, cualquier salvataje o accidente marítimo, pues se mantiene constantemente en perfectas condiciones de utilización. Para este servicio al exterior se ha mantenido constantemente un remolcador con presión día y noche y en condiciones de salir al primer aviso.

Redes y usinas

El plan de reemplazar las redes aéreas por instalaciones subterráneas, que comenzó a llevarse a cabo en el año 1929, ha quedado prácticamente terminado en el corriente año.

Las instalaciones aéreas que componían las viejas redes, han sido totalmente desarmadas y extraídos los postes que se utilizaban en las mismas. En el corriente año se efectuó la instalación de luces exteriores en los costados Nordeste y Noroeste del Arsenal, gastos que fueron cubiertos con los propios recursos del mismo.

Nómina de buques reparados

Exploradores «Cervantes», «Garay», «La Rioja», «Tucumán» y «Mendoza». Rastreadores «M.5», «M.6», «M.7», «M.3», «M.4» y «M.8». Destructor «Catamarca». Cañoneros «Paraná» y «Rosario». Crucero «Buenos Aires». Aviso «Golondrina». Yacht «Adhara». Remolcadores «R.19» y «R.20» y «Tehuelche».

Nómina de los buques carenados

Transporte «1° de Mayo» y «Vicente F. López». Cañoneros «Paraná» y «Rosario». Rastreadores «M.1», «M.3», «M.5», «M.7» y «M.9». Destrucciones «Catamarca» y «Jujuy». Aviso «Golondrina». Remolcadores «R.19», «R.20» y «Tehuelche». Yacht «Adhara». Ferrys N° 1 y 2. Aviso «Fulton». Chatas «C.M.51», «C.M.52», «C.M.53», «C.M.54», «A.M.52». «P.M.51», Chata «Ceniza».

Embarcaciones menores construídas

Una lancha a motor tipo «Catamarca». Tres botes salvavidas tipo «Catamarca». Tres chinchorros tipo Explorador. Cuatro botes tipo Aviso. Una lancha a motor para el servicio de aeródromo.

Servicio de comunicaciones

Se cambió la antigua estación transmisora a chispa por una válvula. Se han iniciado los trabajos para trasladar la estación de su emplazamiento actual en la Escuela Naval, al Cuerpo de Guardia. El 26 de Noviembre próximo pasado se instaló en la Región una Oficina del Correo de la Nación en reemplazo de la Estafeta que tenía la base.

ARSENAL NAVAL BUENOS AIRES

Talleres

Con las actuales instalaciones de los talleres de este Arsenal, se han llevado a cabo todos los trabajos ordenados, a entera satisfacción, no sólo por la rapidez de su ejecución sino también por la bondad de su mano de obra.

Este resultado se debe a que se cuenta con un plantel de capataces y obreros competentes, muchos de los cuales se han formado en estos talleres.

Personal. — El personal de obreros de estos talleres, puede clasificarse como muy bueno.

Debido a la escasez de trabajo habido durante el año y a fin de evitar la suspensión de parte del personal, se han establecido turnos de trabajo con lo cual se ha podido mantener el plantel de obreros que puede denominarse permanente y se ha evitado que el número ya crecido de obreros desocupados fuera aumentando con el que indefectiblemente hubiera tenido que suspenderse.

Durante el año se ha mantenido 70 aprendices distribuidos en las distintas secciones del taller, habiendo pasado cinco de ellos a la categoría de obrero, una vez llenados los requisitos reglamentarios.

Trabajos importantes efectuados durante el año.

Buques de la Escuadra. — Se han efectuado trabajos de importancia, los que no se enumeran por su extensión, tanto a flote como en Dique de Carena, a los siguientes buques de la Armada: Buques-escuelas «Presidente Sarmiento», «Belgrano» y «Garibaldi»; Cañoneros «Libertad» e «Independencia»; Exploradores «Cervantes», «Juan de Garay» y «Tucumán»; Destruidores «Córdoba» y «Catamarca»; Minadores Nos. 1, 4, 6 y 8; Aviso «Golondrina»; Transportes «Pampa», «Chaco», «Patagonia» y «América»; Buque-estaque «Ministro Ezcurra»; Balizador «Alférez Mackinlay»; Cruceros «25 de Mayo» y «Almirante Brown»; así como las construcciones de lanchas a motor y a remo para la Dirección General de Material y Prefectura General Marítima. A ello deben agregarse los trabajos de distinta índole ordenados por la Dirección General Administrativa y que se obtuvieron por licitación pública que efectúa esa Dirección General.

ARSENAL DE ARTILLERIA DE MARINA (ZARATE)

Este Arsenal viene desarrollando desde tiempo atrás una tarea constante y provechosa para la Marina, no sólo en lo que se refiere a la reparación de la artillería y aprovisionamiento de munición para la Escuadra, sino más bien en las construcciones de armas y pertrechos de guerra en general, contando para ello con un personal experto, competente y serio, que dado sus años de servicio y dedicación a estas tareas, se ha identificado con la vida del Arsenal, dando como resultado la obtención de trabajos prolijos y económicos.

La obra general realizada por este Arsenal durante el período que abarca esta Memoria (6 de Septiembre de 1930 hasta el 28 de Diciembre de 1931), en forma sintética, es la siguiente:

Talleres

Esta sección ha realizado una labor eficiente, provechosa y de mucho rendimiento, pues los presupuestos han resultado muy económicos y las obras han sido terminadas con toda exactitud y prolijidad, tratándose la mayoría de las veces de trabajos complicados, mecanismos precisos y delicados. Entre las numerosas obras ejecutadas en el intervalo comprendido por esta Memoria se indican: terminación de la construcción de 21 minas M. C. III. M. I.; transformación de 12 ametralladoras V. M. 37 mm. en antiáreas; construcción de 600 bombas aéreas de 25 libras; construcción de 25 bombas de profundidad; construcción de cuatro rodados completos con sus avantrenes y accesorios para ametralladoras M. 37 automáticas; construcción de 35 adaptadores externos completos con sus sunchos de adaptación para los cañones V. 120|45 de los Exploradores; desdoblamiento de puntería de los cañones K. 240 M. del «Libertad» e «Independencia»; construcción de 500 correajes completos tipo F; construcción de 86 correajes completos modelo A. A. M. Z. para pistolas Colt; construcción de 6 pantallas A. 152|40 para cubiertas principales y 2 para 120|40 con destino al «Pueyrredón»; construcción de un director de torpedos; construcción de una mesa de carga y su mecanismo de culata V. 120|45 tipo «Mendoza»; construcción de 4 montajes rodados completos con accesorios y guarniciones para ametralladoras M. 37 automáticas.

Artillería

En esta sección se repararon y remitieron el material de artillería, armamento portátil, munición, cargas, etcétera, cuya provisión fué ordenada por la Dirección General del Material, para abastecer las necesidades de la Escuadra.

Torpedos

En esta sección se cargaron con trotyl las bombas de aviación y de profundidad, construídas en los talleres del Arsenal; además se fabricaron

espoletas eléctricas y detonantes, explosores y barrenos para voladuras, de acuerdo con las órdenes de la Dirección General del Material y se efectuaron las pruebas de resistencia a un lote de 21 minas, construídas en estos talleres.

PREFECTURA GENERAL MARITIMA

Durante el transcurso de tiempo comprendido desde el 6 de Septiembre de 1930 hasta la fecha, no se han registrado agitaciones obreras en la extensa jurisdicción de esta Policía Marítima y Fluvial.

Esta Prefectura General ha impartido órdenes terminantes a sus dependencias a fin de reprimir en medida de lo posible a los perturbadores profesionales, haciéndose respetar sin excepción el deseo de trabajar libremente o agremiado.

Entre las disposiciones adoptadas para evitar la desocupación de personal, está la de mantener un 50 % de argentinos en operaciones portuarias, y la rotación diaria del personal de trabajo en un 20 %.

A fin de dar mayores atribuciones a las Subprefecturas de Zona, manteniendo al día los servicios administrativos, se proyectó y aprobó por Superior Decreto de fecha 20 de Marzo corriente, el nuevo Reglamento Orgánico de la Prefectura General Marítima.

Se ha perseguido con todo empeño a los defraudadores de la renta pública, habiendo las distintas dependencias de esta repartición, instaladas en los diversos puertos de la República, durante los últimos 15 meses, apresado 165 contrabandos.

El número de sumarios instruídos en igual período de tiempo por accidentes, siniestros marítimos y contravenciones, ha sido de 1.724; el de sumarios administrativos de 104; y se han efectuado inspecciones a máquinas, calderas y motores en número de 4.625; de radiotelegrafía de 2.146 y de cascos de 3.089.

Desde el 1° de Octubre del año anterior al 30 de Noviembre último, se ha recaudado en concepto de sellado la suma de \$ 199.050,50 m/n, lo que implica en 14 meses un aumento de \$ 38.692,67 m/n.

El movimiento portuario total durante el último trimestre del año 1930 y los tres primeros del corriente año, ha sido de 88.101.214,07 toneladas de registro, correspondientes, a 157.782 buques, lo que representa un aumento de 6.403.184,17 toneladas sobre igual período de tiempo anterior.

Las vacantes que se han producido en el personal, han sido llenadas dentro del escalafón, teniéndose en cuenta la antigüedad e idoneidad de cada candidato, y los ingresos se han efectuado por el empleo más bajo y por concurso, lo que ha producido un efecto benéfico que se hace notar.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

La situación de la agricultura ha sido crítica a causa de la depreciación de sus productos, motivada, en muchos de sus artículos, no sólo por la superproducción sino por el subconsumo. En el renglón de los cereales, tomando como ejemplo el trigo, refiriendo a 100 el promedio del quinquenio 1909 - 1913, alcanza para 1930 a 124: en otros términos, el promedio de la producción, que era de 102.000.000 de toneladas para el quinquenio indicado, alcanza a 127.000.000 para 1929. La baja de los precios, que había venido produciéndose hasta 1925, llega, en 1930, a cifras mínimas, que no compensan los gastos de producción, porque mientras el agricultor no recibe para sus productos la remuneración correspondiente, el precio de las materias y servicios que consume, se mantiene elevado. Es como se sabe un fenómeno universal, producido por la desorganización de post guerra, en razón de que los países exportadores, que habían acrecentado su producción en modo extraordinario, ven después restringida la demanda, por parte de Europa, que consume las 4/5 partes de la exportación de trigo, a causa del fomento de la agricultura propia y de las medidas restrictivas a la importación.

Expresado en números índices, asignando 100 al promedio del quinquenio 1909 - 1913, los números índices para el quinquenio 1925 - 30, referentes a la producción mundial de trigo son 214,8 para el Canadá; 119,7 para los Estados Unidos; 165 para la Argentina y 172 para Australia.

De la investigación efectuada por el Comité Económico de la Liga de las Naciones sobre la crisis agrícola, resulta que los precios después de 1930, bajan a un nivel inferior a la pre guerra. Es sin embargo interesante destacar que, en el período que comprende este mensaje, el trigo Barletta de Buenos Aires, en los meses de Noviembre y Diciembre de 1930, se cotizó más alto que el Manitoba de Canadá, con leve ventaja para el Winter N° 2 de Chicago, en razón de las medidas adoptadas por la Junta Federal, si bien en forma muy onerosa para el erario público.

A pesar del descenso de los precios y de la superproducción, hay también, como decíamos, un subconsumo de trigo, que era, por cabeza, de 65,9 kilogramos en el quinquenio anterior a la guerra y es ahora de 63,2, referido a todos los países.

La reducción de las sementeras en la última campaña agrícola y la sustitución del centeno y del arroz por el trigo, para la alimentación, en el Norte de Europa y países de Oriente, respectivamente, abre perspectivas para el futuro de esta producción.

La defensa de la agricultura, de suyo difícil por la situación de universalidad, que asume la crisis, se acentúa aún más, en lo que se refiere al país, no sólo por la falta de una legislación pertinente, sino también por la carencia del instrumental y resortes del Estado, que son necesarios para una función de esta naturaleza.

Nos referimos a la falta de radicación del agricultor, que en sus 2/3 partes es arrendatario; a la carencia de una red completa de elevadores de granos, a pesar de haber sido proyectada por el Ministerio de Obras Públicas hace cerca de un cuarto de siglo, cuando se calculó que el país perdía, por este concepto, 46.000.000 de pesos anualmente; sin organización del crédito agrario; sin Banco Agrícola, sin la standardización de los granos, a falta de una ley especial en la materia, como la tienen otros países, grandes productores de cereales como el nuestro; con tratados de comercio vetustos, algunos de los cuales se remontan a los días iniciales de la nacionalidad o fueron celebrados por la Confederación; sin una red caminera, que esté en consonancia con la superficie del país y con la densidad ferroviaria; con una legislación rural que data de la época en que el país no tenía agricultura, ni vías férreas, su ganadería era incipiente y su potencialidad económica reducida a guarismos mínimos.

En tales condiciones, como decíamos, la tarea del Ministerio de Agricultura ha sido doblemente ardua. Ello no obstante, se han adoptado numerosas medidas tendientes a subsanar este estado de cosas, mientras llega la legislación permanente que les dé estructura orgánica.

Nos referimos al fomento de la vialidad por la sobretasa de la nafta, que rebajará el transporte incidiendo, de esta manera, en una mayor economía en el costo de producción; la ayuda financiera del Banco de la Nación a los agricultores, de manera de subsanar, del mejor modo posible, la falta de crédito agrícola, a que se aludía antes; la implantación de los elevadores que, por primera vez, se lleva a cabo en el país con sujeción a un plan orgánico, estableciéndose las bases generales, de manera de que se trate de un servicio público, que sea en lo posible de propiedad de los agricultores y que la explotación, en cuanto responda a una red general, sea disciplinada por una comisión mixta de productores, de factores concurrentes y del Estado. En este sentido, se ha otorgado a la Asociación de Cooperativas Argentinas la concesión para construir elevadores en el puerto de Rosario, el primer exportador de la República, lo que comporta el mayor impulso efectivo para la difusión del cooperativismo.

Es interesante a este propósito hacer constar que desde el 6 de Septiembre de 1930, se han inscripto 92 cooperativas, de las cuales 47 son agrícolas, 7 de consumo, 13 tambeiras, 4 de crédito y 21 varias, lo que representa un aumento de 55 % sobre el total de cooperativas, registradas desde la vigencia de la ley 11.388.

En cuanto a la standardización de los granos, se designó una comisión con el objeto de que estudiara los tipos de cereales y lino, que podían formarse, de modo de asegurar el crédito de la producción del país, por la calidad y uniformidad de la mercadería. Asimismo, por los servicios técnicos correspondientes, se estudia la calidad de los trigos que tienen más demanda por la exportación, de modo de adaptar la producción del país a estas exigencias. El Ministerio de Agricultura, dentro de las condiciones actuales, ha tratado de controlar en lo posible las operaciones con cereales y, además de su delegado en la Cámara Gremial de Cereales de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, ha logrado la incorporación de un funcionario semejante en la Cámara Arbitral de Cereales

de la Bolsa de Comercio de Rosario. Teniendo en cuenta además las funciones que desempeñan estas Cámaras respecto de la formación de tipos y de la fijación de precios, actuando también como tribunales arbitrales, ha requerido la inclusión de productores genuinos en sus Consejos Directivos, mientras llega la ley de granos que dé la organización que corresponde, porque es evidente que no se trata de negocios que atañan puramente a los particulares sino que son de gran interés público porque se refieren a la venta y mejor colocación de nuestras cosechas.

El Ministerio de Agricultura adoptó, como una de las primeras medidas, la reorganización de la estadística agrícola y de las informaciones agropecuarias, de tal manera de dar a publicidad, periódicamente, el calendario de pronósticos e informes, servicio que había quedado totalmente abandonado; determinó el costo de producción del trigo, del maíz y está a punto de hacerlo con el lino, siendo de \$ 6,35 por quintal métrico, embolsado y puesto en la estación, para el trigo, y de \$ 4,22 para el maíz, como promedio general. Acudió también en ayuda de los agricultores, en distintos conflictos agrarios, especialmente en los que tenían como finalidad la rebaja de los arrendamientos, logrando resolverlos en muchos casos satisfactoriamente, contando casi siempre con la buena voluntad de los propietarios.

No ha sido tampoco el Ministerio ajeno al problema de los fletes, habiendo hecho gestiones empeñosas en favor de su baratura, especialmente para el transporte de la cosecha del maíz.

Dentro de este orden de ideas, se ha considerado también las operaciones a término. En este sentido el Ministerio, previendo una reacción en los precios de los cereales, requirió de los Mercados a Término la demora en la apertura de las cotizaciones, de manera de evitar que el trigo de la nueva cosecha no alcanzara los precios que era dable esperar por la reducción de las sementeras en países exportadores como Australia y la Argentina, la merma de la cosecha en Canadá y las reducciones en cantidad y calidad en grandes países importadores como Francia, Alemania e Italia. Finalmente, con el propósito de verificar la situación real de los mercados a término en el país, para estudiar sus operaciones y los contratos a fijar precios, se decidió, recientemente, una investigación por una Comisión especial, que acaba de iniciar sus tareas. No ha sido tampoco extraño al Ministerio la conveniencia de concertar una acción conjunta con los gobiernos de los países en que funcionan los principales mercados a término de cereales, de modo de controlar sus operaciones para evitar los perjuicios de la especulación, teniendo en cuenta que las cotizaciones repercuten recíprocamente, en los mismos.

Dentro de estos mismos propósitos, la Argentina concurrió al Congreso Internacional de Agricultura de Roma y a la Conferencia del Trigo de Londres, donde no pudo llegarse a nada efectivo entre los grandes países exportadores de trigo, pero que dió lugar a que la delegación del país fijara su posición en los siguientes términos.

«La Delegación Argentina ha venido a esta Conferencia con el propósito de colaborar en cualquier plan que facilitara la organización del mercado in-

ternacional del trigo limitando los excesos de su depresión actual. Estamos convencidos que sólo un acuerdo leal entre los países productores puede lograr este resultado. Toda acción aislada equivaldría prácticamente a mantener el estado confuso actual, que es indispensable corregir. Por esta razón no hemos insistido en ningún plan, dispuestos como estamos a aceptar toda solución equitativa. No pretendemos para nosotros ninguna situación que nos dé ventajas o preferencias; pero decimos con igual franqueza que nos oponemos con toda energía y decisión, contra cualquier combinación — en cualquier forma que pueda presentarse —, que resulte una desigualdad de tratamiento en perjuicio de nuestros agricultores. Invocaremos los tratados existentes; el principio internacional de buena amistad, igual entre los pueblos y toda nuestra decisión se empleará en ello, en el límite de nuestra capacidad económica actual y futura. He creído de mi deber hablar con tal franqueza, para que no exista ningún equívoco y para que los señores delegados puedan informar que la Argentina no perturbará a nadie, pero que tampoco consentirá que directa o indirectamente se tome la más mínima ventaja sobre el derecho inalienable de sus propios agricultores.»

El Gobierno considera que, aparte de las asociaciones y confederaciones de agricultores, para la defensa de sus intereses, habrá que celebrar tratados bilaterales y favorecer también una acción internacional para llegar al reajuste de la producción y de los precios.

La técnica agrícola ha tutelado el desarrollo de la producción. La labor del Ministerio de Agricultura, en este sentido, se ha llevado a cabo por la acción de los agrónomos regionales, las escuelas agrícolas, las estaciones experimentales, los laboratorios y técnicos especializados en los cultivos e industrias de la granja, contribuyéndose así a la difusión de éstas y a la organización de las chacras y sobre todo de la producción agropecuaria general, centralizando esa acción en base al amplio concepto de crear *explotaciones mixtas*, únicas, capaces de soportar mejor los efectos perniciosos de la mala situación económica mundial.

Hemos terminado por notar que en nuestras campañas agrícolas reina la monocultura y a pesar de nuestra gran capacidad productiva y de producción creciente, ésta se hace, sin técnica cuidada, sin base orgánica y económica que permita asegurar por lo menos el sustento del colono, facilitando su arraigo.

La explotación mixta se acepta ya como una solución previsoras para los años agrícolas sucesivos, resta sólo el tiempo oficial necesario para consolidarlas en base a la tierra propiedad, lo cual traerá como consecuencia no sólo la organización de la producción agropecuaria sino también facilidad de intercambios, conquista de nuevos mercados y nuevos compradores. Mientras llega esa panacea agrícola se acudió a las propias chacras, quintas, granjas y establecimientos rurales, a realizar enseñanza a pie de obra, y para llegar más pronto al mayor número de partes posibles, se organizó un convoy ferroviario, donde lo teórico queda al margen de la demostración práctica y objetiva.

En suma; tenemos el medio para evitar al agravación económica interna, recurramos pues a nosotros mismos, facilitando el acceso a la tierra propiedad, diversificando la producción y creando la industrialización de nuestras materias primas sin pretender bastarnos nada más que en parte y en lo más fundamental y realizable.

Al efecto se ha concurrido a numerosas exposiciones en el interior del país y se ha demostrado prácticamente la posibilidad evidente de implantación de esas industrias por cuyos productos pagamos caro tributo.

Además se han organizado concursos de productos animales, con los cuales se ha podido observar el grado o situación presente de una industria, o explotación agropecuaria, pudiéndose, entonces, corregir defectos y orientar económicamente la producción, factor esencialísimo de nuestra naciente evolución hacia mejores métodos de trabajo.

Los agrónomos regionales han continuado sus tareas de enseñanza extensiva, traducida en forma de consultas verbales y escritas, conferencias, campos demostrativos, exposiciones y concursos, fomento de sindicatos y cooperativas y publicaciones. Se ha restablecido el servicio de los coches escuelas para servir la zona de influencia de los ferrocarriles, prosiguiendo también su campaña los equipos de selección mecánica de semillas. La enseñanza que imparten los agrónomos regionales es la más necesaria, la más urgente y la más práctica, porque alcanza a todos los agricultores, lo que resalta doblemente por el hecho de tratarse, en buena parte, de inmigrantes, sin hábitos agrícolas, que vienen a actuar en un ambiente que les es enteramente nuevo.

Las escuelas de agricultura han desarrollado normalmente su programa de trabajo, contando con los siguientes establecimientos: las escuelas especiales de Casilda, Córdoba y Mendoza y las escuelas prácticas de San Juan, Bell - Ville, Posadas, Las Delicias, Olavarría, Tandil, Colón y General Sarmiento (Campo de Mayo). Asisten a sus aulas 500 jóvenes, que es el máximo de su capacidad receptiva. La fundación de nuevas escuelas agrícolas deberá conciliarse con el arraigo del agricultor, pues en estas condiciones, teniendo más disponibilidades, es cuando se resuelve a enviar sus hijos a la escuela rural.

La institución de los cursos del hogar agrícola en favor de la mujer del campo no ha sido tampoco descuidada, dentro de la economía de su presupuesto, habiendo funcionado tres escuelas de esta índole, en América (F. C. Oeste), en Paycarabí (Delta del Paraná) y en Posadas (Misiones).

Las estaciones experimentales han realizado ensayos e investigaciones provechosas para la producción de cada región, de modo de mejorarla y diversificarla, pudiendo mencionarse la obtención de nuevos híbridos de trigo; experiencias comparativas de rendimiento; estudio geográfico, en colaboración con el Instituto Internacional de Agricultura de Roma, sobre variedades y siembra de trigo; tratamiento anticriptogámico de las enfermedades del trigo; defensa antifiloxérica por el estudio de las vides americanas como portainjertos de la vid europea, la citricultura de la Mesopotamia y, finalmente, los trabajos experimentales para la conservación del suelo y su fertilidad en Misiones, en virtud de los perjuicios que produce una intensa erosión, favorecida por la topografía del territorio.

Las estaciones experimentales son instituciones singularmente necesarias para el país con el objeto de precisar, mediante ellas, las condiciones de la agricultura en las diferentes regiones. País el nuestro tan extenso y poco poblado, con peculiaridades de ambiente tan diversas, es natural que sea indispensable multiplicar estas instituciones que, en naciones como en Estados Unidos, han alcanzado gran difusión y valimiento, mereciendo el apoyo del Estado y de los particulares.

Los laboratorios han desarrollado una labor eficiente de investigación y de contralor, habiendo efectuado una completa encuesta sobre los perjuicios de la «roya amarilla» en la región triguera; instrucciones para el uso del agua de riego en la provincia de Santiago del Estero, a base de las experiencias realizadas; una importante investigación en la provincia de Catamarca; el estudio del «mal de caderas» de los vacunos por el Laboratorio Regional del Norte, determinándose su etiología y preparándose una vacuna. Se ha tomado la intervención correspondiente para el cumplimiento del decreto del 19 de Diciembre de 1927 sobre contralor de máquinas insecticidas, como asimismo, en el estudio de las sarnas y garrapatas; se han confeccionado 6.000 fichas con los datos de los análisis comerciales de trigo; estudio sobre trébol de olor en los trigos; colaboración con el Banco Hipotecario Nacional para los análisis de aguas y tierras de los lotes a entregarse a la colonización, labor que se hace por primera vez desde que se acuerdan estos préstamos y que sin duda redundará en beneficio de los propósitos que se persiguen con este plan de fomento de la explotación agraria.

Asimismo se han efectuado exhibiciones cinematográficas en la Capital y el interior, con fines de enseñanza y propaganda, asistiendo 80.000 personas, habiéndose dado gran impulso, para estos mismos propósitos, a la Radio Extensión Agrícola Ganadera, por la Broadcasting Municipal, mientras llega el momento de que el Ministerio cuente con su estación propia.

Entre sus investigaciones se destaca por su gran importancia la que se está organizando a raíz de informaciones recibidas de nuestras Legaciones en Suecia y en Francia, sobre el porcentaje autorizado por el Gobierno del primero de esos países en la mezcla de cereales panificables extranjeros con el producto nacional y acerca de las experiencias que se efectúan en el segundo con nuevas variedades de trigo, que a juicio de los profesionales, pueden substituir por su tenor en gluten a los trigos extranjeros, actualmente indispensables para mejorar las harinas panificables francesas.

Se trata de obtener por ahora los tipos más adecuados a las exigencias de los mercados consumidores como el medio más positivo y práctico de asegurar en ellos la colocación de nuestros cereales.

Para estas investigaciones se han de adquirir trigos indígenas europeos tal cual entran en los molinos en los distintos países importadores de nuestro cereal, así como trigos comunes argentinos tomados en los puertos de embarque y de pedigrée en cantidad suficiente para las mezclas que deberán hacerse de lo producido por los establecimientos experimentales de enseñanza del Ministerio.

La genética vegetal ha proseguido sus investigaciones, tratándose de establecer, a falta de establecimientos propios, subestaciones, con la colabo-

ración de otros servicios públicos y de los particulares, como en Oliva (Córdoba); Olivera (Buenos Aires); Rafaela, Reconquista y Venado Tuerto (Santa Fe); Vidal y Dolores (Buenos Aires); Pico (La Pampa), y puntos de observación en Selva, Malbrán, Fernández y Salta en la región norteña. Se ha realizado una importante labor de cooperación con el Laboratorio de Fitopatología y el Instituto Fitotécnico de Santa Catalina, en lo que se refiere al estudio de las enfermedades y se han difundido conclusiones de interés práctico sobre rendimiento y calidad para provecho de los agricultores.

La obra de la genética vegetal ha sido de gran transcendencia, elevándose el rendimiento medio del trigo, que era ínfimo en el país. La centralización de los estudios de genética realizada por el Ministerio de Agricultura será de benéficos resultados, especialmente en circunstancias en que variedades muy acreditadas, producidas genéticamente, deben descartarse por su falta de resistencia a la «roya amarilla», debiendo proseguir estos estudios de manera, no solamente de procurar la obtención de nuevos trigos por la cruce de los actuales, sino tratar también de que los híbridos tengan una verdadera adaptación al ambiente para evitar la rápida degeneración de las variedades logradas, como ha acontecido ya en algunos casos.

En este sentido son promisoros los resultados obtenidos hasta ahora con el «Rafaela 6» — cruce de «38 x San Martín» — cuya selección se encuentra ya en multiplicación en la estación de genética de Rafaela.

La visita del profesor Baur, eminente especialista alemán, traído al país, a pedido de la Facultad de Agronomía y Veterinaria de Buenos Aires, por la Institución Cultural Argentino Germana, ha sido muy útil, para los genetistas y para la labor que en ese sentido realiza el Ministerio de Agricultura, por las sugerencias que pudo proporcionar.

Refiriéndose a las estaciones de genética visitadas en nuestro país, dicho profesor manifestó en un informe presentado al Ministerio que: «A pesar de conocer a fondo muchas organizaciones semejantes, las estaciones de genética argentinas me ofrecieron, como aspecto novedoso, el hábil aprovechamiento de circunstancias especiales que permiten su funcionamiento con una economía asombrosa.»

El registro oficial de semillas fiscalizadas, que logrará verdadera efectividad cuando esté sometido a un plan de conjunto con los servicios de genética, tiene actualmente 32 inscriptos, constituyendo centros de orientación para los agricultores, conservando la buena semilla y evitando la difusión de las simientes extrañas perjudiciales.

Los viveros han continuado su obra de fomento frutícola y forestal. A fin de propender al mejoramiento de la fruticultura nacional, se ha preparado un catálogo frutícola comercial, procurándose también abrir nuevos mercados a la industria, habiéndose efectuado un ensayo promisor en ese sentido, con el envío de dos partidas de naranjas consignadas a Marsella y París. Por primera vez se ha efectuado un censo frutícola para la provincia de Entre Ríos.

En el fomento de algunos cultivos especiales, se ha tenido en cuenta el

tabaco, tratando de obtener tabacos rubios en la Estación Experimental de Chicoana (Salta), el «habano colorado» en Tucumán, el tipo chileno correntino en Corrientes y las variedades del Kentucky, para Misiones, efectuándose también importantes experiencias en los tabacos tipo Virginia, de gran importación al país, y otras selecciones de variedades americanas para acrecentar la capacidad de la industria tabacalera.

Se ha proyectado la clasificación obligatoria de los tabacos, creación de depósitos fiscales y oficinas clasificadoras o revisoras para encauzar la industria nacional, mejorar el contralor de la producción, la calidad del producto, elevar el standard de vida del colono, facilitar por medio del warrant los préstamos bancarios, como la creación de cooperativas y prestigiar, por medio de la intervención oficial, el producto, tanto para el consumo interno como para la exportación.

Aparte de estas actividades, el Ministerio de Agricultura, en virtud de la situación de hecho apremiante de algunos núcleos agrícolas, procedió a la distribución de semillas de lino, maíz y arroz, en calidad de préstamo, repartiéndose 67.910 kilogramos de lino, adquirido en los semilleros fiscalizados; beneficiando a más de 400 agricultores con la semilla de maíz, con preferencia en La Pampa, Sur de la provincia de Buenos Aires, San Luis y las colonias «La Florida» y «Castelli», del Chaco. La semilla de arroz se destinó a las provincias de Tucumán, Salta y Jujuy, en cantidad de 150.000 kilogramos, procurándose no sólo proporcionar una ayuda al agricultor necesitado sino también el renovamiento de la semilla, en vista de un mayor rendimiento.

La situación afligente de los agricultores de Mendoza, como consecuencia de las fuertes heladas del 8 y 9 de Noviembre del corriente año, decidió al Gobierno a acudir en su ayuda, enviándose 600.000 kilogramos de semillas de papas, 40.000 kilogramos de semillas de porotos y 180.000 kilogramos de maíz.

La defensa de los cultivos no ha sido tampoco descuidada. La langosta, después de varios años de tregua, se presentó en éste invadiendo las zonas cerealistas, difundiéndose también por el centro y el norte del país. El Gobierno resolvió distribuir, gratuitamente, el material de barreras y accesorios, que se utiliza en la defensa de las sementeras, comprometiendo así no sólo la colaboración entusiasta de los agricultores y de las sociedades agrícolas, sino también de las autoridades nacionales, provinciales y municipales, tanto más necesaria cuanto que el personal ha sido reducido considerablemente, lográndose de esta manera eliminar los peligros de la invasión. Se ha combatido también a la tucura, en la provincia de Buenos Aires y otros lugares, donde se ha difundido desde hace años.

Se ha efectuado un reajuste de los servicios de sanidad vegetal; se dictó el decreto de fecha 29 de Noviembre dd 1930 para evitar la difusión de la filoxera, constatada en la provincia de San Juan, por el empleo del pie porta-injerto americano y sus híbridos, adoptándose otras medidas concomitantes de modo de impedir la propagación de la plaga. Por el incremento del sorgo de Alepo, se hacía necesario adoptar medidas a su respecto, y, dado el caso

de que en las regiones secas, en donde no arraiga otro forraje, es tenida en mérito esta planta, se dictó un decreto prohibiendo la venta y tráfico de sus semillas, plantas y rizomas, permitiéndose tan solo su vegetación en los lugares situados al Oeste de la Isoyeta de 500 mm. de lluvia.

Se han efectuado distribuciones gratuitas o a precios de costo de «verde de París», en la región aldonera, obligándose así al comercio local a reducir el precio del producto, que de otra manera resultaba oneroso para el productor oficializándose, asimismo, distintos establecimientos para la desinfección de la semilla, sujetas al contralor necesario.

Una comisión especial estudia, en la actualidad, el comercio de frutas con el exterior, tanto del punto de vista de la sanidad de la mercadería como de su buen acondicionamiento y presentación, viendo también la posibilidad de emplear en los envases madera nacional.

Está a estudio, también, la instalación de servicios sanitarios en algunos puertos importantes de la República para la importación de vegetales, habilitándolos al par que el de Buenos Aires, de modo de descongestionarlo, facilitando a la vez el acceso de la mercadería a los centros consumidores.

El estado sanitario de la ganadería ha sido excelente, si se hace excepción del «Mal de caderas» de los vacunos, introducido, según todas las constancias desde el Paraguay, y que ha sido comprobado en el norte de la provincia de Corrientes, primeramente en la isla del Apipé Grande, y luego en los departamentos Berón de Astrada, San Miguel, General Paz e Ituzaingó, habiéndose adoptado las medidas profilácticas necesarias, con lo que se ha logrado que desapareciera prácticamente el peligro de la difusión de esta enfermedad en el país. A este resultado ha contribuido también la aplicación de una vacuna específica preparada por el Laboratorio de Bacteriología del Ministerio.

Una investigación en los territorios de Santa Cruz y Tierra del Fuego puso de manifiesto la inexistencia de fiebre aftosa en sus ganados, comprobación de la mayor importancia para nuestro país, desde que hace posibles las gestiones iniciadas para levantar la interdicción que por dicha causa pesa sobre las carnes argentinas en el mercado británico. Esta fiscalización habrá de tener un carácter permanente, para lo cual se establecerá un servicio veterinario a fin de mantener tal estado sanitario y que contará también con un laboratorio regional en el Chubut, análogo al que funciona en el Norte.

La exportación de los productos de la ganadería se hace bajo contralor cada vez más riguroso, y es digno de mención que las observaciones de las autoridades extranjeras respecto de la salubridad de los productos argentinos, particularmente sobre la «adenitis caseosa» de los ovinos, ha cesado de manifestarse. Por ello la exportación realizada por los frigoríficos se hace en condiciones sanitarias que no dejan nada que desear, constituyendo el sello argentino la mejor garantía a este respecto. Por Decreto del 3 de Octubre se estableció el sellado a los huevos importados y de los producidos en el país conservados en frigoríficos o por cualquier otro medio, a fin de diferenciarlos de los huevos frescos del país y para proteger también al consumidor.

En mérito de las dificultades económicas porque atraviesa la industria ganadera del Norte, por Resolución del 25 de Febrero de 1931, se autorizó por el término de seis meses el transporte de los vacunos de la zona infectada con garrapata y procedente de establecimientos que se encontraran en esas condiciones, siempre que se tratara de animales limpios, que fueran con destino a ser sacrificados, inmediatamente, en los establecimientos de industrialización. Esta franquicia, por Resolución del 27 de Julio del año próximo pasado, se ha prorrogado por seis meses más, procurándose también que en los mataderos más importantes del país tales como el de la Capital Federal, Rosario y otros, se construyan o destinen corrales separados, que puedan recibir, aisladamente, el ganado sometido a esta franquicia, de modo de facilitar el comercio de la zona de garrapata. Se ha dispuesto igualmente el estudio de la actual reglamentación de ensayos de garrapaticidas, con el propósito de evitar las deficiencias e inconvenientes atribuidos a estos específicos, en determinadas épocas del año.

Han sido inspeccionados durante el año próximo pasado, en más que el anterior, 10.601.682 kilogramos de manteca, 20.910 kilogramos de leche en polvo, 121.900 kilogramos de crema de leche, 1.234 kilogramos de leche condensada y 146.583 kilogramos de queso, habiendo otorgado el servicio de clasificación comercial de manteca 3.642 certificados de calidad. El contralor de la productividad lechera alcanza un total de 4.099 vacas. Se han hecho estudios numerosos sobre la leche y subproductos, preocupándose también del problema del abastecimiento de leche, no sólo del punto de vista higiénico sino también económico.

En lo que se refiere a la pesca, se han realizado trabajos relacionados con la cría de los salmónidos, importándose de Chile 300.000 embriones; se habilitó la nueva estación de Bariloche; se inició el estudio de la biología del pejerrey tipo Río de la Plata; se realizó el censo pesquero de la República y se transformó el ostral de Mar del Plata en una estación marítima, de acuerdo al plan trazado por la Comisión Oceanográfica nacional para recopilar datos físicos, químicos y biológicos, que permitirán estudiar una serie de problemas de importancia para la explotación científica de la pesca.

La importación de animales en pie, si bien no ha sido muy numerosa, ha mejorado en calidad, siendo bueno el estado sanitario de los animales, a pesar de constatarse varios casos de aborto infeccioso de Bang. Por Decreto del 29 de Abril de 1931 se incorporó esta enfermedad al grupo a que se refiere el artículo 6º del Reglamento General de la Ley de Policía Sanitaria de los Animales.

En la exportación de ganado en pie, el equino es el que ocupa preferente lugar, siendo embarcado para Holanda, Bélgica y Francia. También el comercio de la nutria ha sido importante, pero para evitar la matanza excesiva se dictó el Decreto del 26 de Diciembre de 1930 que prohibió la exportación de nutrias vivas que no procedieran de criaderos industriales, cuya reglamentación se dispuso por el Ministerio de Agricultura.

Desde el 1º de Noviembre de 1930 hasta el 30 de Noviembre de 1931, los frigoríficos adquirieron 2.958.695 cabezas de ganado bovino, oscilando los precios desde \$ 0,29 el kilo vivo, a \$ 0,23. El Ministerio de Agricultura

realizó una empeñosa gestión con los frigoríficos, tendiente al mantenimiento del más alto precio.

Las adquisiciones de ganado ovino por los frigoríficos de Buenos Aires y Santa Fe ascendieron a 6.148.603 cabezas, correspondiendo a los frigoríficos de la Patagonia un total de 859.564 cabezas.

Las compras de porcinos por los frigoríficos alcanzaron a 459.654 cabezas, siendo el importe total de la compra de ganado efectuado por estos establecimientos en la República la siguiente: \$ 457.699.933,81 m|n., distribuidos en \$ 383.276.384,05 m|n. para los bovinos; \$ 57.548.520,09 m|n. para los ovinos y \$ 16.875.029,67 m|n., para los porcinos.

La exportación de carne vacuna enfriada y congelada, ovinos y cerdos congelados y subproductos, alcanzó a la cifra de 687.593 toneladas, correspondiendo a la carne bovina enfriada 492.583 toneladas; carne bovina congelada, 44.588 toneladas; carneros congelados, 22.711 toneladas; corderos congelados, 61.262, y el resto los demás productos y subproductos.

El Ministerio de Agricultura ha tratado en todo momento de ejercer una efectiva protección sobre la ganadería y trata de perfeccionar el contralor del comercio de carnes, vigilando los embarques, la colocación en el exterior de los productos, su clasificación y el estudio de los mercados productores y consumidores, preocupándose también de estudiar las etapas sucesivas desde el establecimiento ganadero hasta el mercado. Pero considera que los mismos productores y las sociedades gremiales deben a la vez tomar a su cargo una parte de esta tarea, colaborando con los poderes públicos para el mejor logro de los propósitos que se persiguen.

Obtenidas las cifras definitivas del Censo Ganadero, se han pasado los antecedentes a la Dirección de Estadística para que en lo posible realice un inventario permanente, que tenga al día todos los datos que interesen a la producción ganadera.

La producción de petróleo ha seguido intensificándose, continuándose las perforaciones de exploración: nueve en la zona de Comodoro Rivadavia; comenzándose la perforación de dos pozos en Plaza Huincul; uno en el Valle del Arroyo Covunco y otro en las cercanías de la Estación Challacó. En Salta se ha comenzado la perforación de tres pozos de exploración en lugares distintos de los yacimientos comunes ya conocidos, y se prepara una perforación en la mina de Cacheuta (Mendoza), que puede ser de importancia por los antecedentes petrolíferos de la región.

En cuanto a la ejecución de las perforaciones de explotación, se han proseguido con toda normalidad, habiéndose terminado 197 pozos nuevos en Comodoro Rivadavia, 31 en Plaza Huincul y 18 pozos nuevos en la mina República Argentina de Salta. De estos últimos 16 fueron productivos. En la zona de exploración de Tranquitas se ejecutaron 5 pozos nuevos, dando 4 resultados positivos.

Al 6 de Septiembre de 1930 había, en Comodoro Rivadavia un total de 902 pozos en producción de petróleo y el 6 de Septiembre de 1931, 1.102 en

las mismas condiciones, habiéndose obtenido durante el período indicado una producción neta de 926.162 metros cúbicos de petróleo. En Plaza Huincul, a las mismas fechas, había 79 y 109 pozos en producción, que dieron un total neto, para dicho período, de 125.381 metros cúbicos de petróleo. En cuanto a Salta, al 6 de Septiembre de 1930 había 5 pozos de exploración y 18 pozos el 6 de Diciembre de 1931, que produjeron 27.877 metros cúbicos de petróleo.

En consecuencia, la producción total de petróleo crudo obtenido en los yacimientos petrolíferos fiscales desde el 6 de Septiembre de 1930 al 6 de Diciembre de 1931, ha sido de 1.079.420 metros cúbicos.

La cantidad total de petróleo crudo seco elaborado en la Destilería Fiscal de La Plata fué de 728.837 metros cúbicos. La venta de Fuel-oil alcanzó 568.143.968 kilogramos; nafta 234.682.151 litros, expendiéndose en menor cantidad el Diessel-oil, gas-oil, aeronafta, kerosene y agrícola, que también fabrican los Yacimientos.

Estas cifras acusan un aumento apreciable sobre las ventas del año anterior, no habiéndose sin embargo alcanzado las cifras a que hubiera podido llegarse, por la crisis económica mundial, que ha repercutido en el consumo de nafta y otros derivados de petróleo, debiendo destacarse que, durante el mes de Octubre del año próximo pasado, por el aumento del precio de la nafta por las compañías particulares, el producto fiscal tuvo una demanda extraordinaria, llegándose a despachar hasta 730.000 litros de nafta por día, en los 3.074 surtidores de nafta fiscal distribuidos por el país, que representan un aumento de 734 surtidores sobre el año anterior. La intervención del Ministerio de Agricultura dejó sin efecto el alza del precio.

El Gobierno Provisional ha tratado de defender y fomentar, por todos los medios a su alcance, esta gran riqueza nacional, cuyo descubrimiento, en 1907, abrió tan vastos horizontes al porvenir económico del país, por el hallazgo del combustible propio.

Dentro de estos propósitos, por Decreto de 17 de Noviembre de 1930 se amplía la zona de reserva establecida por Decreto de 10 de Enero de 1924, para exploración y explotación de petróleo y demás hidrocarburos fluidos, extendiéndola a todo el territorio nacional de Tierra del Fuego hasta la línea de jurisdicción de las aguas. Por Decreto de 22 de Noviembre del mismo año, se confiere a la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales la representación del Poder Ejecutivo Nacional para realizar exploraciones y explotaciones petrolíficas en todo el país, facultándola, en la misma fecha, para concertar con la provincia de Salta la explotación del yacimiento petrolífero descubierto en Tranquitas, Departamento de Orán y demás yacimientos que descubriere, ante la perspectiva, que adquirirán los trabajos mineros a cargo de la Nación en esta provincia, en tierras libres de impedimentos o en superficies anteriormente ocupadas por permisos declarados caducos.

Se ha creado también la Comisión Especial de Petróleo integrada por funcionarios y especialistas en la materia, para que estudie las perspectivas de los actuales yacimientos, indique las medidas convenientes para una explotación razonable y otras indagaciones de importancia.

Además, por Decreto de 13 de Febrero de 1931, se suspende por cinco

años la solicitud de cateo de petróleo y demás hidrocarburos flúidos en el territorio de la provincia de Mendoza, dentro de los límites que se establecen, porque exploramientos superficiales y otros indicios hacen presumir la existencia de una extensa cuenca petrolífera.

Por Decreto de 22 de Octubre de 1931 se prorroga por cinco años el Decreto número 11.129 de fecha 15 de Octubre de 1929, referente a la reserva petrolífera en la provincia de Salta y, finalmente, en 4 de Diciembre de 1931, se deja sin efecto los actos y convenios celebrados entre el Señor Interventor Nacional en la provincia de Salta y las Compañías Petrolíferas particulares que exploran y explotan yacimientos en dicha provincia.

La Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales fué autorizada en virtud de los Acuerdos de Ministros del 6 de Febrero, 6 de Junio y 17 de Julio de 1925, a descontar en plaza letras de tesorería por valor de \$ 25.000.000 m/n. para aplicar esa suma a la construcción de la Destilería Fiscal de La Plata e intensificación de los trabajos mineros en el Yacimiento de Comodoro Rivadavia. Esa deuda original de \$ 25.000.000 m/n. cuyos intereses y amortizaciones ha atendido la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con los recursos provenientes de la venta de los productos, ha quedado reducida al 31 de Diciembre próximo pasado, a la suma de \$ 9.500.000 m/n., mediante amortizaciones que hasta el 31 de Diciembre de 1930, importaron la suma de \$ 10.230.667,45 y en el solo año 1931 \$ 5.269.332,55 m/n.

Cabe hacer notar que las amortizaciones correspondientes al año 1931 han sido efectuadas como pagos extraordinarios, por no haber sido prevista partida especial en el presupuesto de la repartición para realizar esas inversiones.

He aquí, pues, documentada, como decíamos al principio, la preocupación preferente del Gobierno Provisional en favor de esta gran fuente de riqueza.

La tierra pública también ha merecido diligente atención como fundamento necesario de una sana política pobladora.

En los distintos territorios se otorgaron 1.275 concesiones de solares, 1.452 de lotes agrícolas, 143 de quintas y 27 de chacras, que han dado un total de 2.897, correspondiendo en mayor número a la gobernación de Misiones. Se otorgaron 346 posesiones provisorias; se extendieron 1.794 títulos provisorios de venta y 922 títulos definitivos; 505 contratos de arrendamiento y se mensuraron 66.282 hectáreas, correspondientes a las colonias Juan José Passo, Juan Larrea y Bajo Hondo, del territorio del Chaco; Yerbal Viejo, Guaraní, Profundidad, ensanche Cerro Corá y Bompland y trazado del pueblo San José del territorio de Misiones; en Formosa se trazaron los pueblos de Pirané, San Hilario, Estanislao del Campo y Kilómetro 168; en el territorio de Los Andes, pueblo de San Antonio de los Cobres y en el Neuquén, en la zona del lago Nahuel Huapí, Puerto Moreno, Pueblo Las Lajas y Chos Malal y Colonia Centenario.

Las concesiones por licitación de bosques alcanzaron una extensión de 130.000 hectáreas en el territorio del Chaco y 32.500 en Formosa, habiéndose

concedido también 12 permisos a título precario de 75.269 hectáreas en el Chaco y en Formosa, recaudándose por concepto de bosques y yerbales la suma de \$ 1.356.177,43 m|n.

La recaudación por concepto de derecho de pastaje, arrendamiento, enajenación de tierra pública, mensura e inspección, desde el 6 de Septiembre de 1930 al 30 de Noviembre de 1931, alcanzó a \$ 3.685.194,13 m|n., calculándose para el mes de Diciembre un ingreso de \$ 215.000 m|n., se obtiene un total de \$ 3.900.194,13, que representa, en comparación con el año 1930, un saldo favorable de \$ 1.187.364,39 m|n.

Por otra parte, se han adoptado múltiples medidas de gobierno en beneficio y arraigo del poblador. Así, por Decreto del 12 de Enero de 1931, se autorizó el arrendamiento de fracciones agrícolas en el territorio del Chaco con obligaciones y precios especiales, en aquellas extensiones clasificadas en general como pastoriles o boscosas, con el propósito de facilitar la radicación de los pobladores hasta tanto pudiera venderse las tierras. La depresión económica que afecta al país, motivó el Acuerdo General de 21 de Enero de 1931, que estableció las rebajas al canon de arrendamiento y de los derechos de pastaje y autorizó permisos de explotación en común hasta la superficie de 40.000 hectáreas. Asimismo, se suprimió, por Decreto del 9 de Febrero de 1931, la exigencia previa del pago de la ocupación anterior ejercida, de la primera anualidad y del importe y de los derechos de inspección y mensura, de modo de facilitar el trámite de estos contratos, hasta su aprobación. Se dejó sin efecto el Acuerdo General de 30 de Mayo de 1930, que estableció la exención de cuotas de arrendamiento para el año 1930, aplicándose en cambio las rebajas proporcionales aprobadas por el Acuerdo del 21 de Enero, a que se ha aludido antes, el que ha sido últimamente modificado, Decreto de 30 de Noviembre ppdo., ampliando sus beneficios en forma también proporcional según sea la calidad y demás condiciones de aprovechabilidad, a todas las tierras que no les había comprendido aquél.

Finalmente, se estableció con carácter general para los extranjeros y nativos, la comprobación previa de identidad y buena conducta para tener opción a adquirir tierras fiscales, y se dispuso un nuevo sistema de contabilización de estas tierras y su valor correspondiente para llevar al día el inventario de esta rama del patrimonio nacional.

En el capítulo de la minería, se han iniciado trabajos para la construcción de una carta geológica de la República, que ha de ser de gran trascendencia por los problemas que ofrece el territorio del país en su historia geológica; se ha dado comienzo, en forma racional, a la creación de un Museo de Geología económica y a la publicación de manuales de las rocas de explotación directa e industrial.

Se concedieron 43 minas en los territorios del Neuquén, Río Negro y Chubut, de petróleo, plomo, galena y sal; se acordaron 22 servidumbres mineras y 26 cateos. Aparte de otras medidas concomitantes, en vista de la situación afligente en que se encontraban 400 familias de colonos radicadas en La

Pampa, se autorizó su traslado a las Colonias fiscales «Castelli» y «La Florida» en el territorio del Chaco, prestándoles una eficiente ayuda para subvenir a sus necesidades.

Se ha procedido a la confección de la estadística minera de la Nación por el año 1930; estadística de petróleo de la Argentina para el mismo año y otros datos mineros; publicación de los padrones mineros correspondientes a los años 1930 y 1931 y preparación de planos con la ubicación de yacimientos de minerales y rocas de aplicación en el país.

El servicio hidrogeológico y perforaciones se ha ocupado de la construcción del mapa de la República, viendo la posibilidad de hacerlo con las hojas correspondientes a Santiago del Estero, Buenos Aires y Mendoza, lo que aparte de su valor científico, tiene una gran importancia económica. Se han efectuado también numerosos estudios hidrogeológicos de campo y gabinete y su inmediata aplicación a la ejecución de perforaciones.

Se han efectuado numerosos relevamientos topográficos y se ha hecho un reajuste general de los servicios administrativos que atañen a la minería y geología en el país.

La concentración de la meteorología, geofísica e hidrología, bajo una sola Dirección, dará una estructura científica moderna a esta actividad del Ministerio de Agricultura, substituyendo sus métodos de trabajo e investigación, rutinarios y retardados, por un sistema técnico concordante con las conquistas actuales de la ciencia meteorológica y sus ramas afines; y convertirá sus servicios en factores auxiliares de verdadera utilidad práctica para nuestras industrias fundamentales y otras funciones vinculadas a los fenómenos atmosféricos.

La reorganización del servicio meteorológico dividirá al país en cuatro grandes zonas, con asiento en Buenos Aires, Tucumán, Córdoba y Comodoro Rivadavia. La red comprenderá observatorios regionales, estaciones meteorológicas y estaciones meteorológicas especiales para estudios agrometeorológicos o para la protección de la aeronavegación, a instalarse estos últimos en los aeropuertos, proyectándose crear 11 nuevos aeropuertos, situados sobre las rutas de las líneas aéreas actualmente en funcionamiento: Buenos Aires a Mendoza y Chile; Buenos Aires a Posadas y Asunción y Buenos Aires a Río Gallegos. La reorganización de la red meteorológica favorecerá la elaboración del pronóstico del tiempo, que ha sido notoriamente mejorado, y se tratará de facilitar la difusión del mismo por transmisiones radiotelefónicas diarias y otros medios adecuados.

Se ha prestado preferente atención a los raids de aviación importantes efectuados durante el año, organizando transmisiones radiotelegráficas, a base de observaciones aerológicas en las rutas de los aviones, pudiendo mencionarse el viaje del Presidente del Gobierno Provisional a Salta; del prin-

cipe de Galcs a Mar del Plata; del vuelo intercontinental del avión brasileño «Duque de Caxias» y, semanalmente, a la Compañía Aero Postal para la salida de sus aviones.

Finalmente, se han seleccionado las observaciones registradas en 150 observatorios distribuidos en el país para los estudios climatológicos, en procura del conocimiento de las diferentes zonas; ha comenzado el estudio hidrológico del río Salado de la Provincia de Buenos Aires, que tiene gran importancia si se considera que está vinculado con el debatido problema de los desagües del Sur; se ha iniciado el estudio de las reservas hidráulicas en las provincias andinas y de las crecientes de los ríos Paraná y Uruguay y se ha preparado nuevas tablas meteorológicas, aerológicas e hidrométricas, que serán oficializadas y tendrán aplicación general.

Desde el advenimiento del Gobierno Provisional, ha tenido gran impulso la investigación, defensa y fomento de la producción manufacturera nacional, teniendo por finalidad el afianzamiento de nuestras industrias por un mayor empleo de materias primas argentinas por parte de las mismas y una mayor demanda de sus artículos por el consumidor. A estos propósitos ha respondido la resolución del Ministerio de Agricultura del 30 de Octubre de 1930, disponiendo una encuesta industrial, a la cual han respondido un 50 % de las consultas, investigándose parcialmente, en la medida de su posibilidad, el estado de numerosas industrias, entre las cuales pueden mencionarse: industria textil en general, metalúrgica, tabacos, cerveza, fósforos, vinagre, cajones de madera, implementos y maquinarias agrícolas, sombreros de paja, dulces, chocolates, caramelos y bombones, conservas de tomates, mosaicos, carrocerías y afines, fideos, licores, almidón, curtidurías, cemento portland, alcohol de melaza, lubricantes, instrumentos de laboratorio, piedras y pedregullos, etcétera.

Asimismo, por Decreto del 15 de Enero de 1931, se creó la Comisión Nacional de Fomento Industrial; se dió un decreto para resguardar a los productos argentinos de los efectos del dumping; por Decreto del 31 de Diciembre de 1930 se dispuso una investigación sobre la industria yerbatera, adoptándose posteriormente las medidas pertinentes para proteger al producto nacional de la invasión de la yerba extranjera; se designó la Comisión Nacional asesora para la Industria Vitivinícola, a raíz de las crisis por que atravesaba; se nombró la Comisión Nacional del Azúcar y también una Comisión encargada de estudiar la economía de los territorios del Sur.

Se ha cuidado, especialmente, la aplicación de la Ley N° 11.210 de represión de los trust, habiéndose efectuado investigaciones referentes a los siguientes artículos: algodón, hielo, huevos, carbón, verduras, frutas, sal, tomates, semilla de tártago y fósforos. Se ha hecho lo propio con la Ley número 11.275 y sus decretos reglamentarios, llegándose a constataciones importantes.

La inmigración en el período comprendido entre Septiembre de 1930 y Diciembre de 1931 alcanzó a 106.935 personas, correspondiendo 51.672 a Septiembre - Diciembre de 1930 y 55.263 al año 1931. Los mayores guarismos corresponden a los italianos y españoles, siguiendo luego los polacos, los alemanes, los yugoeslavos y los portugueses.

Es interesante destacar que gran parte de los inmigrantes llegados al país durante este período ha estado constituida por familias efectivamente agricultoras, que se internaron en las zonas rurales, o por familias de agricultores ya radicados en el país, que han venido a fijar su hogar definitivamente en nuestro suelo.

La Ley de Prenda Agraria ha continuado desarrollando su acción de fomento no sólo en favor de las industrias fundamentales sino de todas las industrias en general. Las facilidades acordadas por la ley a los contratantes está ya demostrada, pues su acción benéfica se ha ejercido también sobre los pequeños productores que no poseen más valor para obtener créditos, que los mismos efectos que producen.

Las gestiones del Ministerio de Agricultura favorecieron la obtención de préstamos de maíz con prenda agraria; se celebraron 4.499 contratos por valor de \$ m/n. 11.262.841.

Durante el período del 6 de Septiembre de 1930 al 23 de Diciembre de 1931 se han inscripto en la totalidad de los registros de la República el número de contratos de prenda agraria, que se detalla, como así también los cancelados e importe de los mismos: Inscripciones: 103.022 contratos por \$ m/n. 479.836.598,08. Cancelaciones: 19.330 contratos por \$ m/n. 118.980.807,32.

En la actualidad funcionan en todo el país 479 oficinas de Prenda Agraria, habiéndose creado 41 nuevas oficinas durante el período indicado.

El servicio de Patentes y Marcas ha sido puesto al día, recaudándose \$ m/n. 904.686,15 por este concepto. La depresión económica y financiera mundial, que se refleja en los intereses generales del comercio y de la industria hizo que se solicitaran 8.604 marcas, que equivalen a un 19,6 % menos, en comparación con el período anterior.

Tal es la vasta labor desarrollada por el Ministerio de Agricultura del Gobierno Provisional para el fomento y la protección de nuestras fuentes de riqueza.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

El Gobierno, dentro de la situación precaria en que se encontraban las finanzas de la Nación, entendió que era urgente preparar las bases de una nueva política caminera y excogitar los medios para su debida financiación. En ese sentido y después de largas tramitaciones se consiguió que las compañías productoras y expendedoras de nafta en la República Argentina aceptaran la fijación de un sobreprecio de venta del producto de dos centavos moneda nacional por litro, suscribiéndose con fecha 2 de Febrero de 1931 el respectivo convenio aprobado por Decreto del Gobierno Provisional de fecha Febrero 4 de 1931.

En dicho convenio se estableció que los fondos quedarían depositados en el Banco de la Nación a la orden del Ministerio que el Estado determinara y que por Decreto de fecha 15 de Mayo quedó fijado en el de Obras Públicas; que los fondos serían aplicados a la reparación de los caminos actuales, al mejoramiento de los que fueran susceptibles de que esos trabajos resultaran convenientes y especialmente a la construcción de nuevos caminos generales y radiales que facilitarían el transporte a los puertos y a las estaciones de ferrocarril en los puntos en que se hiciera más sentida la necesidad de su construcción.

El Ministerio de Obras Públicas practicó una distribución proporcional entre las distintas provincias y requirió de las autoridades respectivas la información pertinente para apreciar las obras que por su importancia o urgencia debían ser atendidas con preferencia.

El Gobierno entendió que era de toda conveniencia disponer la ejecución de una gran obra que justificara por sí sola la procedencia del sobreprecio y eligió en tal sentido el camino de Buenos Aires a Rosario, aprovechando la circunstancia de estar habilitado el tramo entre la Capital Federal y la ciudad de Luján y haber dispuesto la Provincia de Santa Fe la construcción del pavimento entre Rosario y Villa Constitución.

El tramo entre Pergamino y San Nicolás fué oportunamente estudiado, licitado y se halla ya en ejecución, habiéndose terminado varios kilómetros de hormigonado entre Conesa y San Nicolás. De San Nicolás a Villa Constitución hay una distancia aproximada de 15 kilómetros: el Gobierno ha llamado a concurso de precios entre todas las empresas que intervinieron en las licitaciones anteriores y en caso de que no hayan mejoras se adjudicará al contratista del camino Pergamino - San Nicolás como un accesorio y en las mismas condiciones que el tramo principal. El 10 de Enero se abrieron los pliegos de las licitaciones para la construcción del camino entre Pergamino y Bartolomé Mitre y en breve se establecerán las bases del concurso para la ejecución de la obra entre Luján y San Antonio de Areco.

El Gobierno espera, por consiguiente, dejar licitada y financiada la construcción del camino a Rosario con excepción del tramo comprendido entre Bartolomé Mitre y San Antonio de Areco, a lo que se podrá hacer frente una vez que el Honorable Congreso dé carácter definitivo y permanente a la contribución que las empresas aportan con el apoyo del público, o que el convenio cuyo término se ha extendido hasta el 31 de Diciembre de 1933, pueda prorrogarse en forma que permita atender el gasto que demandará la referida construcción.

Por separado y en la sección respectiva se hallará el detalle de las obras.

El país reclama como indispensable para el desarrollo de su progreso la construcción de grandes vías de comunicación que permitan el intercambio comercial y la aproximación espiritual, y que han de contribuir sin duda, de una manera eficiente, a formar nuestra personalidad moral. Grandes caminos troncales; unión de las grandes ciudades y pueblos; acceso a puertos y estaciones. Ese programa deberá desarrollarse en un futuro cercano, para acompañar al ritmo de nuestra civilización: la colaboración del Honorable Congreso será factor eficaz, y a tal efecto una bien meditada Ley de Vialidad y la sanción de un impuesto que cree el recurso para hacer frente a los gastos consiguientes, siempre que los fondos queden afectados a la realización del fin propuesto, serán factores decisivos.

Obras Sanitarias de la Nación

Los servicios a cargo de las Obras Sanitarias de la Nación en la Capital Federal y en las ciudades de provincias se han realizado normalmente, satisfaciéndose las necesidades de las respectivas poblaciones.

De las obras proyectadas para ampliar los servicios tanto en la Capital Federal como en las provincias, ha sido indispensable limitarse a proseguir las que se hallaban en curso de ejecución, postergando todas aquellas obras que, a pesar de ser requeridas con urgencia, no pueden emprenderse hasta que sea posible realizar los recursos para llevarlas a cabo.

Así, en la Capital Federal se ha continuado con las obras de ampliación de la provisión de agua y cloacas y con las de desagües pluviales, pero en forma limitada a lo estrictamente indispensable para mantener en el trabajo a los 4.000 obreros que en ellas se ocupan; fuera de la Capital trabajan más de 3.000 obreros en la prosecución de obras sanitarias en Avellaneda, en los pueblos ribereños hasta el Tigre, en Villa María (Córdoba), San Juan, Mendoza, Tucumán y Santa Fe; se han iniciado las de ampliación de Catamarca, que están a punto de terminarse, y se han terminado las de San Nicolás, Río Cuarto, Cañada de Gómez, Colonia Alvear, Rosario de la Frontera, Tinogasta y Orán, habilitándose las al servicio público. Además se está dando término a las obras de las nuevas tomas de agua en Córdoba y Bell Ville, las que serán puestas en servicio de un momento a otro.

La explotación de los servicios, tanto en la Capital como en las localidades del interior, ha continuado en condiciones satisfactorias, efectuándose la percepción de la renta con regularidad, salvo muy escasas excepciones.

En la Capital Federal se ha recaudado desde el 6 de Septiembre de 1939 hasta la fecha, \$ 61.511.264,59, habiéndose depositado de esta suma pesos 33.608.133,83 m/n. en la Tesorería General de la Nación para los servicios de deuda, y \$ 8.443.434,60 en el Crédito Público Nacional para los servicios de los Bonos de Obras Sanitarias emitidos para las obras de ampliación. El saldo de pesos 18.459.696,16 se ha invertido en los gastos de explotación.

En las obras de provincias se ha recaudado en el mismo período la suma de \$ 10.619.952,82, habiéndose entregado a la Tesorería General de la Nación \$ 3.250.000 y al Crédito Público Nacional \$ 1.568.530,90, invirtiéndose el saldo en los gastos de explotación

FERROCARRILES DEL ESTADO

ADMINISTRACION GENERAL

La amplia labor de reajuste que, como consecuencia de las normas trazadas por el Gobierno Provisional de la Nación, se ha llevado a cabo en las distintas reparticiones que integran la Administración Pública, en concordancia con los elevados propósitos que inspiraron la revolución del 6 de Septiembre, ha repercutido en forma particularmente intensa sobre los Ferrocarriles del Estado, por el desbarajuste y la mala administración que de ellos se había apoderado durante el período anterior.

La labor Administrativa de los Ferrocarriles del Estado ha debido, pues, dividirse entre la propiamente denominada de administración y la de investigación y análisis de los actos anteriores y reparación de los ingentes perjuicios y grandes atentados que caracterizaron a aquélla.

Basta decir que se han examinado uno por uno los expedientes de aquella época, resueltos al margen de las leyes fundamentales, como la de Contabilidad y Obras Públicas, la orgánica de los Ferrocarriles del Estado N° 6.757 y con absoluta prescindencia también y despreocupación por las más elementales normas de moral y ética administrativa para comprender la magnitud del esfuerzo desarrollado durante este lapso por su actual Administración.

Para no reincidir en los vicios del pasado, felizmente ya desarraigados de la Administración Pública por la dedicación incesante del Superior Gobierno, se ha cuidado de que todos los actos de los Ferrocarriles del Estado se ajustaran a las normas legales que los rigen, a las reglamentaciones en vigor y a las instrucciones internas impartidas por el Señor Administrador General, de tal manera que ningún asunto se ha resuelto sin reunir toda la documentación necesaria y con ella la seguridad de que ninguna providencia se tomaba contrariando aquellas disposiciones ni los intereses ni conveniencias del ferrocarril.

Esta preocupación que ha sido primordial y constante, no ha conspirado sin embargo contra la celeridad del trámite, porque se ha procurado imprimir al trámite desde su iniciación misma, una orientación definida, que evitara y eliminara la corruptela de los pases superfluos y habilitara para finiquitar los asuntos dentro del más breve período.

Se ha logrado con eso y con el contralor nunca perdido del Estado y situación de cada expediente, cualquiera fuese el lugar donde se encontrara, adquirir en el concepto general del público y en su confianza, un concepto que es la prueba más elocuente de la intensidad del trabajo y de su eficiencia práctica, y que realmente contrasta con la desidia del pasado.

Los resultados obtenidos son visibles y notorios. Se han disminuído gastos; se ha obtenido una mayor aplicación de los elementos de trabajo; se han organizado secciones que sólo existían para figurar en el presupuesto; se ha eliminado personal totalmente incompetente e innecesario, etcétera.

Esto en cuanto a la tarea de administración. La de investigación no ha sido de resultados menos fructíferos porque el examen a que se han sometido los innumerables expedientes resueltos durante la administración depuesta, ha permitido la comprobación documentada de mil irregularidades de todo orden y magnitud; ha hecho posible la revisión de posiciones mal tomadas, la constatación de la insanable nulidad de muchas otras, sometiendo lo pertinente a la Comisión Investigadora del Ministerio del Interior y a la Comisión Especial de Investigaciones creada por el Superior Decreto de 10 de Octubre de 1931, con lo que se ha entregado a la justicia la documentación necesaria para el juzgamiento y sanciones contra los funcionarios desorbitados. Y cabe consignar aquí que esta acción no ha sido infecunda ni de conclusiones meramente teóricas, porque se han anulado compromisos ya tomados por la Administración anterior por sumas fabulosas que representaban gastos totalmente innecesarios, rescindir contratos que importaban también ingentes cantidades, y para todo ello no ha sido necesario sino una voluntad honradamente inspirada en un ceñimiento absoluto al imperio de la ley.

Van a continuación algunos datos que han de servir para ilustrar el conocimiento público:

1—Resultado de la Explotación

El resultado de la Explotación de los Ferrocarriles del Estado en toda la red, se consigna a continuación desde el 1º de Septiembre de 1930 al 30 de Septiembre de 1931, por cuanto sólo se encuentran contabilizados hasta esta última fecha los gastos y productos. Precisar antecedentes relacionados con el movimiento económico financiero posterior, recién será posible en el momento en que se proceda al cierre definitivo del ejercicio, que de conformidad con lo prescripto en el artículo 43 de la ley 428, es el 31 de Marzo próximo.

Esos resultados pueden sintetizarse en las siguientes cifras:

3.479.102	Pasajeros transportados.
5.410.708	Toneladas de carga transportada.
60.496.308	Pesos moneda nacional de Productos.
65.934.489	Pesos moneda nacional de Gastos.
108,99	Por ciento Relación entre Productos y Gastos.

Estos datos se refieren al total de la red y por los trece meses citados.

El detalle de los productos en las diferentes líneas que componen la red se ve en el cuadro siguiente:

Productos	\$ m/n.
Central Norte Argentino	55.166.497
Puerto Diamante a Curuzú Cuatía	2.690.812
Viedma al lago Nahuel Huapí	1.540.588
Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento	400.772
Puerto Deseado a C. Las Heras	261.298
Puerto Madryn a Colonia 16 de Octubre	436.341
Total	60.496.308

La variación mensual de los productos durante los trece meses, de Septiembre 1930 a 1931, para el conjunto de todas las líneas, es como sigue:

Productos mensuales de toda la red

	<u>\$ m/n.</u>
Septiembre 1930	5.250.515
Octubre 1930	4.913.188
Noviembre 1930	3.952.158
Diciembre 1930	4.361.467
Enero 1931	4.439.168
Febrero 1931	4.412.484
Marzo 1931	4.678.796
Abril 1931	4.648.273
Mayo 1931	4.708.103
Junio 1931	4.766.448
Julio 1931	5.041.341
Agosto 1931	5.000.396
Septiembre 1931	4.323.971
Total	<u>60.496.308</u>
T/m. mensual	<u>4.653.562</u>

El máximo de productos corresponde al mes de Septiembre de 1930. El mes de menor producto fué el de Noviembre del mismo año, siendo el producto medio de los trece meses de \$ m/n. 4.653.562.

Gastos

En cuanto a los gastos, las variaciones mensuales para el conjunto de las líneas, han sido:

	<u>\$ m/n.</u>
Septiembre 1930	5.439.726,81
Octubre 1930	5.415.911,93
Noviembre 1930	4.777.659,38
Diciembre 1930	4.742.979,06
Enero 1931	4.698.004,96
Febrero 1931	4.725.263,07
Marzo 1931	4.978.116,80
Abril 1931	5.020.788,96
Mayo 1931	5.323.577,11
Junio 1931	5.319.011,43
Julio 1931	4.970.161,02
Agosto 1931	5.397.623,34
Septiembre 1931	5.125.665,41
Total de la red	<u>65.934.489,23</u>
T/m. por mes.	<u>5.071.883,79</u>

El mes de máxima, corresponde a Septiembre de 1930 y el de mínima a Enero de 1931 siendo el término medio mensual de \$ m/n. 5.071.883,79.

La repartición de los productos y los gastos, según las diferentes líneas, que componen toda la red de los FF. CC. del Estado indican la proporción en que cada una de ellas ha contribuido a formar el resultado final obtenido.

Las cifras son :

FERROCARRIL	Productos \$ m/n.	Gastos \$ m/n.	Coefficiente de explotación %
Central Norte Argentino	55.166.497	59.728.815	108,27
Diamante a Curuzú Cuatiá	2.690.812	2.520.140	93,66
Viedma al lago Nahuel Huapi	1.540.588	1.961.125	127,29
C. Rivadavia a C. Sarmiento	400.772	606.657	151,37
P. Desendo a C. Las Heras	261.298	438.967	167,99
P. Madryn a Colonia 16 de Octubre	436.341	678.785	155,56
Totales	60.496.308	65.934.489	108,99

Como se ve el Ferrocarril de Diamante a Curuzú Cuatiá ha cerrado el ejercicio de Septiembre 1930 a Septiembre 1931 con un superávit de \$ 170.672 siendo la única línea en estas condiciones, cuyo coeficiente de explotación es de 93,66 %; lo sigue en orden el Central Norte Argentino con 108,27 % habiendo sido para las líneas patagónicas, de 127,29 %; 151,37 %; 167, 99 % y 155,56 %, coeficientes estos que indican la merma del tráfico en dichas líneas.

No siendo del caso la inclusión de las numerosas informaciones estadísticas, de que se dispone, sólo se consignan las cifras que son más importantes y es de notar que en todas ellas predominan las correspondientes al Central Norte Argentino, cuya importancia, con relación a las otras líneas es preponderante.

PRODUCTOS TOTALES

MESES	F. C. C. N. Argentino		P. D. a C. Cuatiá	
	\$ m/n.	Sobre total red %	\$ m/n.	Sobre total red %
Septiembre 1930	4.964.672	94,56	172.774	3,29
Octubre 1930	4.611.952	93,87	143.626	2,92
Noviembre 1930	3.674.240	92,97	135.226	3,42
Diciembre 1930	3.944.970	90,45	200.707	4,60
Enero 1931	3.830.373	86,29	305.874	6,89
Febrero 1931	3.770.538	85,45	301.293	6,83
Marzo 1931	3.983.914	85,15	334.816	7,16
Abril 1931	4.041.724	86,95	302.504	6,51
Mayo 1931	4.204.438	89,30	249.260	5,29
Junio 1931	4.397.745	92,26	201.994	4,24
Julio 1931	4.808.614	95,38	130.797	2,60
Agosto 1931	4.796.687	95,93	112.226	2,24
Septiembre 1931	4.136.630	95,67	99.715	2,31
Total general:	55.166.497	—	2.690.812	—
Por ciento sobre toda la red	—	91,19	—	4,45
Término medio mensual:	4.243.576	—	206.986	—

MESES	F. O. Viedma N. Huapi		C. Rivadav. A. C. Sarmiento	
	\$ m/n.	Sobre total red %	\$ m/n.	Sobre total red %
Septiembre 1930.	58.491	1,11	20.430	0,39
Octubre 1930.	87.451	1,78	21.933	0,45
Noviembre 1930.	78.984	2,00	24.015	0,61
Diciembre 1930.	107.692	2,47	40.978	0,94
Enero 1931.	170.457	3,84	36.808	0,83
Febrero 1931.	184.907	4,19	44.338	1,00
Marzo 1931.	228.267	4,88	57.591	1,23
Abril 1931.	202.045	4,35	42.801	0,92
Mayo 1931.	179.567	3,82	25.887	0,55
Junio 1931.	103.533	2,18	27.744	0,58
Julio 1931.	56.988	1,13	15.568	0,31
Agosto 1931.	47.453	0,95	18.659	0,37
Septiembre 1931.	34.753	0,80	24.020	0,56
Total general:	1.540.588	—	400.772	—
Por ciento sobre toda la red	—	2,55	—	0,66
Término medio mensual: . .	118.506	—	30.829	—

MESES	P. Des. a Col. Las Heras		Central del Chubut	
	\$ m/n.	Sobre total red %	\$ m/n.	Sobre total red %
Septiembre 1930.	11.192	0,21	22.956	0,44
Octubre 1930.	11.255	0,23	36.971	0,75
Noviembre 1930.	12.464	0,32	27.229	0,68
Diciembre 1930.	30.211	0,69	36.909	0,85
Enero 1931.	52.018	1,17	43.633	0,98
Febrero 1931.	67.808	1,54	43.600	0,99
Marzo 1931.	24.443	0,52	49.765	1,06
Abril 1931.	11.132	0,24	48.067	1,03
Mayo 1931.	11.761	0,25	37.190	0,79
Junio 1931.	6.820	0,14	23.612	0,60
Julio 1931.	7.109	0,14	22.265	0,44
Agosto 1931.	7.789	0,16	17.582	0,35
Septiembre 1931.	7.296	0,17	21.557	0,49
Total general	261.298	—	436.341	—
Por ciento sobre toda la red	—	0,43	—	0,72
Término medio mensual . . .	20.100	—	33.565	—

TOTAL GENERAL DE TODA LA RED

MESES	\$ m/n.	%
Septiembre 1930.	5.250.515	100
Octubre 1930.	4.913.188	100
Noviembre 1930.	3.952.158	100
Diciembre 1930.	4.361.467	100
Enero 1931.	4.439.168	100
Febrero 1931.	4.412.484	100
Marzo 1931.	4.678.796	100
Abril 1931.	4.648.273	100
Mayo 1931.	4.708.103	100
Junio 1931.	4.766.448	100
Julio 1931.	5.041.341	100
Agosto 1931.	5.000.396	100
Septiembre 1931.	4.323.971	100
Total general	60.496.308	100
Por ciento sobre la red.	—	—
Término medio mensual	4.653.562	—

Clasificación de los productos

Toda la red

	\$ m/n.	Por ciento sobre total productos
Pasajeros	8.647.418	14,29
Exceso de equipajes	150.321	0,25
Encomiendas	837.800	1,39
Cargas	47.491.397	78,50
Trenes extraordinarios	26.062	0,04
Telegramas	260.147	0,43
Almacenes	3.083.163	5,10
Arrendamiento	—	—
Varios	—	—
Cuentas anexas	—	—
Total	60.496.308	100.—

En el total de los productos predominan, como es lógico, las cargas, que representan el 78,50 %; le sigue el tráfico de pasajeros con el 14,29 %, estando representados los demás rubros, en conjunto, por el 7,21 %.

II. — TRAFICO

A continuación se consignan las cifras correspondientes a los pasajeros transportados durante los meses de Septiembre de 1930 a Septiembre de

1931 (trece meses), las que permiten apreciar la importancia de cada una de las líneas que componen el total de la red, en lo que ha dicho transporte se refiere.

Número de pasajeros

FERROCARRIL	1ª clase		2ª clase		Total N°
	N°	%	N°	%	
C. N. Argentino	784.798	23,70	2.527.119	76,30	3.311.917
P. Diamante a Curuzú Cuatiá.	15.469	23,01	51.761	76,99	67.230
Viedma al Lago Nahuel Huapi	8.913	40,91	12.875	59,09	21.788
C. Rivadavia a C. Sarmiento .	1.413	26,72	3.875	73,28	5.288
P. Deseado a C. L. Heras . . .	799	24,04	2.524	75,96	3.323
P. Madryn a C. 16 de Octubre.	13.978	20,10	55.578	79,90	69.556
Total	825.370	23,72	2.653.732	76,28	3.479.102

Las cifras que se consignan en el cuadro anterior nos revelan que en el transporte de pasajeros predomina la segunda clase, siendo de mayor proporción en la línea del Central del Chubut, donde el transporte de segunda representa casi el 80 % del total de pasajeros de esa línea; el de Diamante a Curuzú Cuatiá, con el 76,99 %; el Central Norte Argentino, el 76,30 %; Puerto Deseado a Colonia Las Heras, el 75,96 %; Comodoro Rivadavia a C. Sarmiento, el 73,28 %, y la línea de Viedma al Lago Nahuel Huapi que sólo transporta el 59,09 %.

Por ser el Ferrocarril Central Norte Argentino el de mayor volumen de tráfico de pasajeros, el 95,19 % de toda la red, se analiza mensualmente, a fin de apreciar las variaciones que experimenta tanto en primera como en segunda clase.

Ferrocarril Central Norte Argentino. — Pasajeros

MESES	1ª clase N°	2ª clase N°	Total N°
Septiembre 1930	65.756	203.730	269.486
Octubre "	65.717	232.975	298.692
Noviembre "	69.358	206.448	275.806
Diciembre "	64.186	197.828	262.014
Enero 1931	67.480	201.476	268.956
Febrero "	68.012	195.882	263.894
Marzo "	68.938	205.058	273.996
Abril "	59.200	192.019	251.219
Mayo "	54.995	206.071	261.066
Junio "	49.063	170.296	219.359
Julio "	54.336	181.099	235.435
Agosto "	51.731	178.037	229.768
Septiembre "	46.026	156.200	202.226
Total	784.798	2.527.119	3.311.917
T m. por mes	60.369	194.394	254.763
Por ciento con relación al total .	23.70	76.30	100.—

El mes de máxima es Noviembre de 1930, para la primera clase, y Octubre para la segunda y la mínima corresponde a Septiembre de 1931 para la primera y segunda clase.

Los tráficos que complementan al de pasajeros, son los de «Equipajes y Encomiendas», a los que pueden unirse el de «Telegramas», que es una consecuencia, en buena parte, del tráfico de pasajeros. Estos tres tráficos han tenido las siguientes variaciones:

TOTAL DE LA RED

FERROCARRILES .	Equipajes Toneladas	Encomiendas Toneladas	Telegramas Número
Central Norte Argentino	2.369	14.477	228.567
Puerto Diamante a Curuzú Cuatiá	67	1.289	15.090
Viedma al Lago Nahuel Huapí	53	444	23.507
Comodoro Rivadavia a C. Sarmiento	18	115	2.531
Puerto Madryn a C. 16 de Octubre	55	360	923
Puerto Deseado a C. Las Heras	5	58	12.084
Total de la red	2.567	16.743	282.702

En el Ferrocarril Central Norte Argentino se notan las siguientes variaciones mensuales:

MESES	Equipajes Toneladas	Encomiendas Toneladas	Telegramas Número
Septiembre 1930	197	1.065	18.179
Octubre 1930	189	1.157	18.190
Noviembre 1930	173	1.129	18.496
Diciembre 1930	192	1.320	20.214
Enero 1931	173	1.254	20.973
Febrero 1931	222	1.150	20.301
Marzo 1931	226	1.198	19.573
Abril 1931	207	1.148	17.022
Mayo 1931	197	1.116	16.781
Junio 1931	152	1.044	15.977
Julio 1931	139	1.087	15.610
Agosto 1931	159	945	14.837
Septiembre 1931	143	864	12.414
Total	2.369	14.477	228.567

CARGAS

En cuanto al tráfico de «Cargas», en total tenemos:

FERROCARRILES	Toneladas	%
Central Norte Argentino	4.591.877	84,87
Puerto Diamante a Curuzú Cuatiá	653.877	12,08
Viedma al Lago Nahuel Huapí	95.030	1,76
Comodoro Rivadavia a C. Sarmiento	34.585	0,64
Puerto Deseado a C. Las Heras	12.303	0,23
Puerto Madryn a C. 16 de Octubre	23.036	0,42
Total de la red	5.410.708	100.—

En las cargas, como en todos los tráficos, el mayor volumen corresponde al Ferrocarril Central Norte Argentino, por cuya razón se darán más detalles para esta línea.

El cuadro anterior se refiere al total de las cargas incluyendo la de tráfico público, de Cuenta Capital y Servicio interno del ferrocarril; como las características de estos tráficos son completamente distintas, se transcriben a continuación los detalles de la subdivisión parcial de los conceptos que integran el tráfico total de Cargas, como también el detalle mensual para el Ferrocarril Central Norte Argentino.

TONELADAS DE TRAFICO PRODUCTIVO

FERROCARRILES	Toneladas	%
Central Norte Argentino	3.775.211	83,25
Puerto Diamante a Curuzú Cuatiá	627.142	13,83
Viedma al Lago Nahuel Huapí	65.535	1,45
Comodoro Rivadavia a C. Sarmiento	33.036	0,73
Puerto Deseado a C. Las Heras	12.240	0,27
Puerto Madryn a C. 16 de Octubre	21.424	0,47
Total de la red	4.534.588	100.—

TONELADAS DE TRAFICO DE CARGAS EN TOTAL

FERROCARRILES	Público Toneladas	Cuenta capital Toneladas	Servicio interno Toneladas	Total general Toneladas
F. C. C. N. Argentino	3.562.965	212.246	816.666	4.591.877
P. Diamante a Curuzú Cuatiá	588.775	38.367	26.735	653.877
Viedma al lago Nahuel Huapí	63.879	1.656	29.495	95.030
C. Rivadavia a C. Sarmiento	33.036	—	1.549	34.585
P. Deseado a C. Las Heras	12.240	—	63	12.303
P. Madryn a C. 16 de Octubre	21.080	344	1.612	23.036
Total de la red	4.281.975	252.613	876.120	5.410.708

FERROCARRIL CENTRAL NORTE ARGENTINO

Tráfico de cargas en toneladas

MESES	Productivo	Servicio	Total general
Septiembre de 1930	382.605	69.091	451.696
Octubre de 1930	292.641	69.209	361.850
Noviembre de 1930	209.638	48.936	258.574
Diciembre de 1930	231.323	61.209	292.532
Enero de 1931	221.684	31.668	253.352
Febrero de 1931	219.209	41.554	260.763
Marzo de 1931	246.584	88.152	334.736
Abril de 1931	243.191	78.897	322.088
Mayo de 1931	258.009	70.191	328.200
Junio de 1931	350.861	46.301	397.162
Julio de 1931	424.840	67.640	492.480
Agosto de 1931	400.691	73.916	474.607
Septiembre de 1931	293.935	69.902	363.837
Total	3.775.211	816.666	4.591.877

Las cargas de *Servicio interno* corresponde al mayor transporte al mes Marzo de 1931 y el mínimo a Enero del mismo año.

En el total general el máximo corresponde al mes de Julio y el mínimo a Enero de 1931.

El mes de máximo transporte para el tráfico productivo corresponde a Julio de 1931 y el de mínimo al mes de Noviembre de 1930.

Analizados así los datos referentes a Productos, Gastos, Tráfico de Pasajeros y Encomiendas, Exceso de Equipajes, Telegramas y Cargas, quedan expuestas en sus rubros más salientes, los resultados de la explotación de la red de los Ferrocarriles del Estado durante el período del 1º de Septiembre de 1930 al 30 de Septiembre de 1931; restaría completarlos con las cifras relativas a la longitud de las vías en explotación incluyendo las libradas al servicio público durante el período que tratamos, y el número de estaciones que en ellas se encuentran habilitadas para el servicio público, siendo los datos respectivos como sigue:

EXTENSION DE KILOMETROS DE VIA Y NUMERO DE ESTACIONES DE TODOS LOS FERROCARRILLES DEL ESTADO EN EXPLOTACION AL 30 DE SEPTIEMBRE DE 1931

FERROCARRILES	Kilómetros de vía	Número de estaciones
Central Norte Argentino	6.933	395
Diamante a Curuzú Cuatiá	512	34
Viedma al Lago Nahuel Huapi	773	23
Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento	208	9
Puerto Deseado a Colonia Las Heras	286	13
Puerto Madryn a Colonia 16 de Octubre	267	12
Total de la red	8.979	486

Se han inaugurado desde Octubre de 1930:

	Kilómetros de vía	Número de estaciones
Ferrocarril Central Norte Argentino.	1.096	53
Ferrocarril Diamante a Curuzú Cuatiá	102	16
	-----	-----
Siendo el total librado al servicio público .	1.171	69

No obstante este considerable aumento de kilometraje, los gastos de Explotación han disminuído de 800 a 600 pesos por kilómetro de vía, lo que demuestra la atención constante que se ha dedicado al mencionado concepto.

TRAFICO

En la actualidad el kilometraje de toda la red tiene una extensión de 8.979 kilómetros con 486 estaciones, habiéndose habilitado desde el 1º de septiembre de 1930 al 30 de septiembre de 1931, 662 kilómetros de vía con 42 nuevas estaciones.

Por concepto de sueldos durante el citado año de 1931 se ha abonado la cantidad de \$ 11.488.341,96 moneda nacional.

En el rubro materiales lo gastado por este concepto fué la suma de pesos 863.735,70 moneda nacional, y los gastos generales ascendieron a la cantidad de \$ 549.174,73 moneda nacional.

A pesar de las economías que representan las cifras mencionadas con las correspondientes al año anterior, el tráfico, dentro de la red, se ha desarrollado normalmente, habiendo corrido en el año 1931, 409.313 trenes de pasajeros y habiendo sido solicitado para cargas 189.557 vagones, de los que suplimos 178.617 y el resto fué anulado por los interesados.

En concepto de reclamos se ha abonado la cantidad de \$ 856.842,40 moneda nacional.

La recolección de las maderas de los costados de la vía ha rendido un excelente resultado, habiendo llegado su valorización a la suma de \$ 120.389,52 moneda nacional, de las cuales se vendió al público por valor de \$ 14.169,90 moneda nacional, enviándose el remanente a los Almacenes.

La propaganda comercial ha sido intensificada por los Agentes Comerciales destacados en los distintos puntos de la República, lo que ha permitido un aumento considerable en el tráfico de pasajeros y cargas, habiéndose llegado a transportar durante el año 1931: 602.293 pasajeros de 1º clase y 1.847.002 de 2º clase. Las encomiendas y excesos de equipajes alcanzaron a la cantidad de 34.125 toneladas y las cargas generales sumaron 7.059.270 toneladas.

TARIFAS

Las tarifas que rigen en la red han merecido especial atención por la influencia que ejercen en la economía del país, habiéndose auscultado constantemente las necesidades de la producción, la industria y el comercio para llevar por medio de ellas la ayuda y el estímulo que las mismas permitían dentro de las posibilidades y de la situación financiera de la Administración.

En los rubros tráfico de frutas, legumbres y verduras frescas puede afirmarse que se ha conseguido duplicar la cantidad transportada. Lo mismo puede decirse del tráfico de vino y otros productos.

Las medidas adoptadas acordando rebajas de importancia para el transporte de lino, trigo y maíz en las líneas del Central Norte Argentino y en la de Puerto Diamante a Curuzú Cuatiá, fueron ampliamente compensadas con un mayor tráfico de dichos artículos.

Las tarifas implantadas en la línea de Formosa a Embarcación y de Metán a Barranqueras favorecieron la salida de los productos del Norte por los ríos Paraguay y Paraná, debiendo mencionar en primer término el transporte de azúcar, pues gran parte de la producción se giró por dichas rutas.

Las disposiciones adoptadas con respecto a tarifas tienden al fomento de la producción general, tratando de acrecentar las entradas del Ferrocarril como consecuencia del mayor tonelaje transportado.

TRACCION

El plan metódico de reducción de gastos que se ha seguido ha dado resultados beneficiosos, habiéndose obtenido una disminución en los gastos por concepto de sueldos y materiales, a pesar de haberse aumentado el kilometraje de la línea al librarse al servicio el ramal de Embarcación a Formosa, Quebrachal a Avia Terai, La Puerta a Córdoba y Coll a Jachal.

Lo abonado por concepto de sueldos se descompone en la siguiente forma:

	<u>\$ m/n.</u>
Superintendencia	1.307.425,53
Conducción	6.372.652,14
Alistamiento	1.897.042,58
Servicio de agua	399.311,19
Revisadores y Engrasadores	761.832,42
Conservación locomotoras	995.658,13
Conservación vehículos	211.154,85
	<hr/>
Total	11.945.076,84

En cuanto a materiales, su descomposición es la siguiente:

	<u>\$ m/n.</u>
Servicio locomotoras	8.264.767,77
Conservación locomotoras en tránsito	650.405,39
Servicio de vehículos	183.844,38
	<hr/>
Total	9.099.017,54

La disminución de los gastos en los servicios apuntados más arriba fué: por concepto de sueldos, la suma de \$ 272.831,16 moneda nacional, y por materiales, la suma de \$ 523.889,61 moneda nacional, con referencia a lo gastado durante el mismo período del año 1930.

El servicio de locomotoras se ha desempeñado normalmente, habiéndose hecho un ajuste en el servicio de material rodante hasta el límite que las necesidades y convenios anteriores lo permitieron.

Una de las mejoras más importantes implantadas en las locomotoras de servicio en la red de estos Ferrocarriles es la lubricación con grasa en los cajones motrices y acoplantes, lo que ha representado una economía anual de \$ 34.360 moneda nacional.

El costo de la tracción con las medidas tomadas va disminuyendo paulatinamente y lo será aún más cuando se implante el servicio de coches motores, cuya adquisición se tramita en la actualidad.

Turismo

La unificación de los servicios de turismo, publicidad y cartografía dispuesta con fines de economía, ha dado los resultados que se tuvieron en cuenta al efectuarla.

Sobre el particular cabe destacar que se ha tenido en cuenta no sólo el incremento en el rubro pasajeros y cargas, sí que también fuera conocida por los habitantes de este país una de las zonas de bellezas incomparables. Este objetivo ha sido llenado, en parte, con las jiras realizadas últimamente a las provincias de La Rioja, Catamarca, Tucumán, Salta y Jujuy, en la que tomaron parte personas caracterizadas en las ciencias, la banca, la industria y el comercio y la edición de folletos ilustrativos de las zonas respectivas.

A fin de contrarrestar el ausentismo se ha proyectado, para el año próximo, diferentes programas con el objeto de hacer conocer las zonas de turismo que comprenden, además de las provincias ya citadas, la de Córdoba y el Parque Nacional del Sur, en el Lago Nahuel Huapí.

A efecto de lograr estos resultados se editan, con carácter permanente, dos publicaciones llamadas «Guía Horario Oficial» la una, y «Riel y Fomento» la otra, las que contribuyen a mantener latente el interés por el turismo nacional.

Adquisiciones y suministro de materiales

Las disposiciones tomadas sobre economías y limitaciones en los gastos demuestran en forma incontrovertible lo obtenido por tales conceptos, sin que por ello se hayan resentido los servicios del Ferrocarril, como lo demuestra el siguiente cuadro:

	\$ m/n.
a) Anulaciones y reducciones de materiales antes de adjudicarse la compra	10.310.000.—
b) Por cancelación y reducción de órdenes de fabricación a talleres gráficos	455.000.—
c) Por anulaciones y reducciones operadas sobre compras ya autorizadas	117.389,76

d) Por cancelación de 30 expedientes con los que se tramitaba la compra de durmientes (paralización de construcciones y exceso de stock)	5.891.254,52
e) Por cancelación órdenes de maderas, por incumplimiento del proveedor	1.395.701,54
f) Por cancelación órdenes de entrega por no ser productor el adjudicatario	48.988.—
g) Por cancelación debido a gestiones directas ante los proveedores (maderas)	92.568,82
h) Anulaciones de órdenes por incumplimiento de los proveedores (materiales generales)	62.067,39
Total general	18.372.970,03

Las compras efectuadas por licitaciones públicas y privadas desde el 7 de Septiembre de 1930 a la fecha, suman:

	\$ m/n.
Ciento sesenta y siete licitaciones públicas, por	2.367.958,44
Novcientas cuarenta y cuatro licitaciones privadas, por	1.769.341,21
Total en 15 meses y 24 días	4.137.299,65

Las compras efectuadas por Caja chica, también desde el 7 de Septiembre de 1930 a la fecha, alcanzan a \$ 56.581,82 moneda nacional.

El combustible en existencia al hacerse cargo la actual Administración, era el siguiente:

Leña	544.520 toneladas
Carbón.	11.337 „
Fuel-Oil	5.609 „

La leña adquirida a precios demasiado elevados repercutió sobre los gastos de explotación, no sólo en lo concerniente a su costo, sino también que para evitar nuevos desembolsos ha debido ser transportada a largas distancias para ser consumidas en depósitos donde podría haberse aprovisionado de leña localmente.

Actualmente se han efectuado compras en forma limitada y a efectos de las necesidades del servicio hasta fin del corriente año en la zona de Las Cejas al Norte y en la Oeste, por valor de \$ 3.294,014 moneda nacional.

Las cantidades adquiridas de fuel-oil y derivados desde Septiembre de 1930, son las siguientes:

Fuel-Oil de Yacimientos Fiscales	108.739 toneladas
„ „ de la Standard Oil C ^o	8.673 „
Diesel Oil	10.000 kilogramos
Nafta	394.571 litros
Kerosene	427.874 „

Por este combustible la Administración ha tenido los siguientes desembolsos:

	₡ m/n.
	<hr/>
Cuentas de Yacimientos Petrolíferos Fiscales	3.663.154,82
„ „ la Standard Oil C ^o	346.938,84

El carbón adquirido fué de 17.000 toneladas por valor de \$ 452.823,93 moneda nacional.

Para el consumo de leña para el año entrante calculado en toneladas 500.000, se realizará una sensible economía a base del estudio hecho del menor recorrido para el aprovisionamiento de los distintos depósitos.

A fin de poner a salvo de la acción de la intemperie gran cantidad de material, se construyeron una serie de tinglados y galpones económicos en las playas de los depósitos de almacenes en Tafí Viejo, Cruz del Eje y Sau Cristóbal, los cuales convenientemente apilados y clasificados se encuentran en la actualidad inventariados en los depósitos de referencia.

Análisis y ensayos de materiales

La reorganización de estos servicios se ha dividido en dos grandes Laboratorios: uno Químico con la Sección Metalografía anexada y el otro Físico que incluye la Sección Electrotécnica, contando con un Taller Mecánico anexado y además, una Asesoría Técnica de Talleres que tiene a su cargo el estudio de los problemas que plantean los Talleres y lo resuelven con la colaboración de los dos citados Laboratorios.

Próximamente entrará en funciones la instalación del equipo para fabricación de papel heliográfico de acuerdo a los fines de economía que se tuvieron en cuenta al disponer su instalación.

En cumplimiento de estas funciones se han ensayado y analizado 1.502 muestras para licitaciones y 2.007 contramuestras para control de recepción, distribuídas en la siguiente forma:

Laboratorio Químico	2.206	62,9 %
Sección Metalografía	246	7,0 %
Laboratorio Físico	622	17,7 %
Sección Electrotécnica	254	7,2 %
Controladas por la Inspección	181	5,2 %

Se han emitido 2.002 certificados de inspección para materiales de aceptación y se han producido 239 rechazos por materiales de mala calidad, que importan \$ 366.406,12 moneda nacional.

En el período transcurrido desde el 6 de Septiembre de 1930 a la fecha, se han ensayado y analizado 668 muestras (93 en Metalografía, 408 en Física, 4 en Electrotécnica y 163 en Química), correspondientes a: 126 pedidos de ensayos por particulares y por otras Reparticiones, especialmente Minis-

terio de Guerra (Dirección General de Arsenales), Ministerio de Obras Públicas y Ferrocarriles particulares.

Con el objeto de llevar a buen fin los trabajos referentes a pinturas y barnices, el Laboratorio Químico ha tenido que analizar alrededor de 60 muestras de uno y otro, lo que representa una labor intensa y delicada dado que los datos obtenidos deberán servir de control para futuras posibles compras.

Entre los numerosos trabajos realizados, cabe destacar las normas dadas a los Talleres para que puedan utilizar como plomo dulce de Taller (valor \$ 0,50 el kilogramo) un centenar de toneladas de placas viejas y acumuladores sin aplicación.

La comprobación de la no necesidad de adquirir metal «Exium» a \$ 2.15 el kilogramo es otro estudio sumamente beneficioso para el Ferrocarril.

El examen del problema de la depuración del agua para uso de las locomotoras, para lo cual se han realizado 86 análisis completos de agua y más de 200 determinaciones rápidas en el coche de servicio de los técnicos destacados en la línea, ha conducido a conclusiones definitivas para la Seccional Oeste, que se ha encarado como primera etapa.

Actualmente se ocupa este servicio en la implantación de la depuración de las aguas de la Seccional Oeste por sus propios medios y en su oportunidad se propondrán las medidas a adoptarse a fin de conseguir ventajas económicas para el Ferrocarril.

Vía y líneas nuevas

La División Vía y Obras ha atendido la conservación y mantenimiento de 8.592 kilómetros de vía con sus instalaciones fijas y demás complementos, con un plantel de personal y gastos notoriamente menores, proporcionalmente, que los que exigían los 6.986 kilómetros en explotación durante la Administración anterior.

Metodizados los sistemas de trabajo y procurado un mejor aprovechamiento de los materiales existentes, se ha conseguido una conservación más intensa y eficaz, pudiendo citarse como ejemplo de ello el arreglo de los desvíos de cosecha en Tucumán, que ha permitido una mayor afluencia de tráfico en condiciones regulares; el reemplazo de los cambios en la línea de Cruz del Eje a Alta Córdoba e igual trabajo en el empalme con el Ferrocarril Central Córdoba en Km. 801 C. (cerca de Tucumán); el arreglo de las vías en sectores de importancia como los entre Tostado y Guardia Escolta y Tafí Viejo a Vipos, sobre la línea troncal a La Quiaca, y muchos otros trabajos de conservación que sería muy extenso enumerar y que han permitido normalizar la circulación de los trenes, dando lugar a una acentuada disminución en el número de accidentes que se producían.

Dentro del precario estado de las finanzas, que impide la realización de un plan metódico de renovación de las vías, trabajo reclamado por la densidad del tráfico, el material rodante más pesado y las condiciones deficientes del material metálico existente que ha sobrepasado su límite de vida normal, se han iniciado trabajos de esta índole que ahora están en plena ejecución y que escuetamente son:

Renovación de Km. 17|610 a Km. 38|920 y aumento del balasto de piedra entre Km. 3 y Km. 17|610 C.

Renovación de vías con riel de 37 Kg. entre Km. 1.121 y Km. 1.125 del ramal a Embarcación.

Se prosigue con la renovación de los tramos comprendidos entre Km. 561 y Km. 564|500 y 603|600 a Km. 605 de la línea Cruz del Eje a Alta Córdoba.

Se proyecta para una primera oportunidad propicia la renovación de catorce kilómetros de vía en cinco secciones diferentes para mejorar esos tramos y obtener rieles de un peso determinado para una eficiente conservación donde la vía está construída con igual tipo de rieles.

Asimismo se piensa renovar doce kilómetros de vía desde Km. 585 hasta Km. 597, de la línea Cruz del Eje a Catamarca, donde el material metálico ha sufrido por la acción corrosiva del terreno sobre el cual está asentado.

Ha sido motivo de preocupación y continúa siéndolo, la colocación de balasto de piedra para conseguir una mayor solidez de la vía, así como el refuerzo del ya colocado entre Santa Fe y Laguna Paiva. Además se han iniciado trabajos de esta naturaleza entre Marull y La Para, exigidos por el tráfico de locomotoras pesadas que allí se realizan.

Oportunamente se ha de encarar igual trabajo entre las estaciones Seber y Altos de Chipión, con lo que quedará completado un apreciable trecho de 246 kilómetros de vía de gran tráfico (Santa Fe - Balnearia).

En carácter de extraordinarios han debido atenderse trabajos de reparaciones de daños pluviales causados por las lluvias en las zonas Norte y Oeste del F. C. C. N. Argentino, lluvias que alcanzaron una duración e intensidad inusitadas.

Se inicia ahora una nueva época de lluvias en las zonas antedichas, por lo que sólo puede apreciarse lo gastado hasta mediados de 1931, que en términos globales alcanza a \$ 449.000 moneda nacional.

Se prosigue en la preparación de estudios que fundamenten o mejoren obras necesarias en un futuro próximo. Entre los más importantes pueden recordarse la renovación del puente sobre el río Cosquín, la variante en el trayecto denominado «El Volcán», problema de antigua data aún no solucionado, depósitos para azúcar en el Puerto de esta Capital y diversas mejoras que es menester introducir en la línea Formosa - Las Lomitas, etcétera.

Conviene señalar el hecho altamente halagüeño de haberse librado al servicio público nuevos e importantes ramales, todos con posterioridad a Octubre de 1930, cuyos ramales están llamados a repercutir acentuada y favorablemente en el progreso de las zonas que ellos sirven, y que son: Embarcación - Las Lomitas, 405,300 kms.; El Quebrachal - Avia Terai, 368,800 kms.; Cöll a Jachal, 180,400 kms.; Córdoba a La Puerta, 120,200; Federal - Concordia, 94,987 y la vía de enlace en Crespo, 7,456 kms.

La División Tierras se ha dedicado a la estimación de perjuicios e indemnizaciones que puedan corresponder a los propietarios afectados por el tendido de las líneas de Córdoba a La Puerta, San Juan a Jachal, vía de enlace a Crespo y ramal Hasenkamp, Federal a Concordia y su ramal al Puerto de esta última ciudad, y ramal de Km. 450 C. 2 a Km. 498 C. 20. Igualmente se ha dado término a trámites relativos a la adquisición de tie-

rras para el ensanche necesarios de varias estaciones, deslindándose la propiedad de los FF. CC. del Estado en el Puerto de Formosa.

Se ha dado término a los trabajos de gabinete de los siguientes estudios de nuevas líneas: Santiago del Estero a Termas de Río Hondo; Jachal a Rodeo; Jachal a Villa Mercedes; Federal-Villaguay-Concepción del Uruguay; variante San Roque.

Se ha continuado con los estudios de la línea de Las Plumas a Tecka y la variante «El Volcán», a la que se ha aludido antes.

También se ha llevado a cabo el estudio de una línea que partiendo de la estación Roque Sáenz Peña se dirija con rumbo general hacia el Norte, destinada a fomentar el progreso de esta importante región chaqueña

Además, en Campo de Mayo y Palomar se hicieron los levantamientos necesarios, preparándose los anteproyectos correspondientes a una red de trocha de 0,75 metro, trabajo encomendado por la 2ª División de Ejército.

Las difíciles condiciones económicas han obligado a una lenta prosecución de las líneas en construcción, que han debido continuarse dentro de un régimen de estricta economía.

A pesar de tales dificultades se ha logrado la habilitación al servicio público de varios tramos de vía, debiendo destacarse la unión entre Patagones y Viedma a través del río Negro, que permite el acceso directo a esta Capital por intermedio del empalme de las vías de los Ferrocarriles del Estado en Patagones con la red del Ferrocarril Sud, estableciéndose así una vinculación cómoda y rápida para los territorios del Sur, especialmente para Río Negro.

En las líneas de Embarcación a Yacuiba; Catamarca a Tucumán; Federal a Curuzú Cuatía; Kilómetro 448 a Bariloche y San Antonio a Patagones, se han iniciado o terminado numerosas obras de arte definitivas, imprescindibles para la seguridad del tráfico, entre las cuales se incluyen algunas de gran importancia, como son los puentes sobre los ríos Pichileufú y Comallo, y el puente sobre el río Negro, este último, considerado en su clase, como la obra de mayor magnitud en América del Sur.

En la línea de Rosario de Lerma a Socompa, excepción hecha de los trabajos que se ejecutan en el viaducto de «La Polvorilla», todos los demás fueron paralizados, concretándose la actividad a conservar lo anteriormente construído y a concentrar en lugares convenientes, todos los materiales, plantel y equipo que se encontraban repartidos en una extensión de 130 kilómetros.

En la línea La Paz-Feliciano-San Jaime, los trabajos se desarrollaron normalmente en la parte que se ejecuta por contrato, o sea el tramo Feliciano a San Jaime, esperándose terminarlos en breve.

Obras y Trabajos en Talleres

A continuación se hace una relación sucinta de la labor desarrollada.
Locomotoras reparadas durante el año:

250	reparaciones	generales.
129	„	parciales.
62	„	corrientes.

Total: 441 reparaciones que equivalen a 333,6 reparaciones generales. La producción de 1930 fué sólo de 303,4 reparaciones generales o su equivalencia, de donde resulta una mejora de 30 reparaciones que representan un 9,9 % de aumento en la producción.

Los costos medios de estas reparaciones generales fueron de \$ 13.704 moneda nacional cada uno, costo que, con respecto a los del año 1930 mejoraron en 8 %.

La producción de coches fué:

13	construcciones.
2	reconstrucciones.
245	reparaciones generales.
59	„ parciales.
116	„ corrientes.

435 vehículos.

Esta producción en lo que a las 420 reparaciones se refiere, equivale a una mejora del 30 % sobre la producción similar del año anterior. Los costos medios de una reparación general o su equivalencia fué de \$ 4.263 m/n. contra \$ 5.450 del año anterior, es decir del 28 %, resultado que debe estimarse en altamente satisfactorio.

La producción de vagones ha sido de:

304	reconstrucciones.
3.282	reparaciones generales.
1.015	„ parciales.
277	„ corrientes.

Son 4.878 vehículos que representan un total de 3.757 reparaciones generales deducidas al tipo de cubiertos contra 3.649 efectuadas en 1930. Los costos medios por reparación general de vagón cubierto o su equivalencia, fué \$ 728,04 contra \$ 783,84 en el año anterior, de donde se evidencia una mejora en el costo unitario del 8 %, resultado que, como en coches y locomotoras, debe destacarse como muy halagüeño.

Entre las numerosas e importantes obras ejecutadas en talleres y en el material rodante, merecen mencionarse:

Adquisición e instalación de equipos de alumbrado eléctrico en las locomotoras.
Adquisición e instalación de maquinarias y útiles para talleres.

Construcción de un galpón económico de mts. 25 × 100 para reparación de vagones en Muñecas.

Construcción de un galpón económico para servicio de Almacenes en Muñecas.
Cercado de alambre tejido en el perímetro destinado a la reparación de vagones en Muñecas.

La cantidad media de personal ocupado en los cuatro talleres alcanzó a 3.930 hombres, con una asistencia media del 89,8 %.

Los sueldos y jornales medios percibidos por hombre y por mes en término medio fué de \$ 163,13 m/n. contra \$ 165,83 en el año anterior. El costo medio de sueldos y jornales por cada hora hábil de trabajo alcanzó a \$ 3.343,26 m/n. contra 3.515,20 m/n. del año 1930, cifra que acusa una economía del 5 %.

Personal

En materia de personal, la División respectiva, integrada por las Oficinas de Resoluciones, Fichas y Legajos, Control y Asistencia, Jubilaciones y Certificación de Servicios, Dactilografía y Mayordomía, ha debido soportar desde que la actual Administración entró en funciones una ardua e intensa labor, como consecuencia de la reorganización y reajuste del personal llevado a cabo y que dió término, puede decirse, a fines del mes de Noviembre último.

La División Personal tiene un movimiento mensual aproximado de 10.500 expedientes, entre entrados y salidos, con un promedio diario de 400.

Sumario. — Dentro de lo atinente al personal, cabe destacar igualmente la labor desarrollada por la Oficina de Sumarios, que tiene a su cargo una misión de investigación y de consejo, desempeñando un rol importante en el mecanismo administrativo de los FF. CC. del Estado.

Sus abogados han sido verdaderos jueces instructores, preocupados en la investigación de cualquier transgresión a los reglamentos y normas legales que deben observar todos los que prestan servicios a la Administración, proponiendo, como consecuencia, los temperamentos y sanciones a adoptarse en cada caso con un criterio jurídico y equitativo autorizados.

Se han iniciado durante la administración actual más de 200 sumarios, de los cuales se ha dado término a la gran mayoría, activándose los restantes. Cabe destacar entre las instrucciones sumarias realizadas las levantadas con motivo del robo de 3.400 bolsas de azúcar en Puerto Nuevo; las relativas a las irregularidades cometidas en la construcción a Huaytiquina, y la originada por la Inspección General efectuada a las Seccionales de Vía y Obras.

Se ha conseguido de tal modo poner de relieve muchísimos hechos graves, aplicar las sanciones correspondientes y en su caso entregar a la decisión final de la justicia a los culpables.

Esta oficina ha colaborado también eficazmente en muchos expedientes pasados a la Comisión Especial Investigadora del Ministerio del Interior.

Servicio médico

El servicio médico de los Ferrocarriles del Estado ha cumplido su misión bajo dos aspectos distintos, a saber:

- a) Observancia de las leyes a que está obligada la Administración General;
- b) Contralor y tratamiento de los empleados enfermos.

a) Ley 9.688 (Accidentes del Trabajo). Ha intervenido el servicio médico en 3.851 accidentes, los que han motivado hasta la fecha el reconocimiento de indemnizaciones por la suma de \$ m|n. 391.546,30.

b) Contralor y tratamiento de los empleados enfermos.

Reconocimientos médicos y visitas complementarias de clínica general: \$ m|n. 297.660. Enfermos atendidos por especialistas a sueldo: \$ m|n. 12.289.

Todas estas consultas han sido atendidas por facultativos de los Ferrocarriles del Estado y con cargo a los mismos.

La organización implantada en el servicio médico por las actuales autoridades de la Administración de los Ferrocarriles del Estado, ha permitido introducir importantes economías que se harán más sensibles aún a medida que pueda ajustarse y perfeccionarse el engranaje administrativo.

Debe dejarse constancia de que estas economías se han logrado sin el menor desmedro para el buen servicio y antes al contrario, llevando al máximo la dedicación y el aporte de la ciencia moderna al personal enfermo o accidentado.

La Sociedad de Socorros Mutuos, constituida por el personal de los Ferrocarriles del Estado y administrada por éstos, ha proporcionado a sus asociados los beneficios reglamentarios en la siguiente forma:

Hospitalizaciones

A 1.576 asociados, con un total de 39.032 días de hospitalización y un desembolso de \$ m|n. 209.156,36.

Análisis clínicos

A 1.213 asociados, con un desembolso de \$ m|n. 14.447,75.

Radiografía

A 233 empleados, lo que originó un gasto de \$ m|n. 7.195.

Se efectuaron 3.400 extracciones dentarias a 680 asociados.

Los médicos especialistas atendieron a 124 asociados con un total de 620 consultas médicas.

La actual Administración, con el objeto de unificar el criterio legal que debía primar en los asuntos sometidos a su consideración, resolvió la creación

del Departamento Legal formado por la Asesoría Letrada y la División de Asuntos Legales, lo que ha venido a simplificar el trámite de expedientes.

A los efectos ilustrativos debo consignar que desde el 6 de Noviembre del año 30 se han despachado 28.724 expedientes administrativos con dictámenes legales.

El recargo de trabajo de este Departamento al tener que atender pleitos por devolución de fletes debido a la demora de los transportes; cobro de intereses por demora en el pago de certificados de obras; rescisión de contratos, etcétera, tiene su origen en su casi totalidad en actos producidos con anterioridad al 6 de Septiembre de 1930.

La gestión judicial impresa por este Departamento ha sido de saludables efectos para esta Administración por cuanto se ha conseguido, con acción tesonera y bien dirigida, que el fuero federal, que entiende en el mayor número de los pleitos que tienen estos FF. CC., rectificase sus sistemáticos pronunciamientos en contra de los mismos por no aceptar las defensas opuestas referentes a la falta de reserva por intereses en el acto de efectuar el cobro del capital. Igualmente se han obtenido con las mismas defensas pronunciamientos favorables en demandas entabladas contra esta Administración por retardo en el transporte.

En cuanto a las Asesorías Seccionales en la línea, han desarrollado también una intensa labor bajo la dirección unificada del Departamento Legal.

Tal es a grandes rasgos la labor desarrollada por la Administración General de los FF. CC. del Estado desde que se hicieron cargo de la misma sus actuales autoridades.

DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

La Dirección General, cumpliendo un plan de rebajas en las tarifas ferroviarias para el transporte de los cereales, sometió oportunamente a la Comisión especial designada y presidida por S. E. el Señor Ministro de Obras Públicas de la Nación, el estudio referente al maíz, en el cual ha tenido en cuenta la situación financiera de las empresas ferroviarias. Conciliando los intereses de ambas partes — agricultores y empresas ferroviarias —, se concluyó en definitiva la solución conocida, estableciendo las rebajas que a partir del 15 de Junio han regido hasta el 30 de Septiembre del corriente año.

Intervino también en las rebajas acordadas en las tarifas aplicables a otros productos, como ser: leña y carbón de leña, lanares (FF. CC. del Estado), papas, almacenaje de cereales, etcétera.

Consecuente con el plan de trabajos formulado, se ha dedicado preferente atención al estudio de las tarifas relacionando las mismas, en todos los casos, con el valor comercial de los productos a transportar, a fin de conseguir dentro de la medida de lo posible la debida y correcta relación que debe existir entre los dos términos del problema que plantea siempre la creación de toda tarifa.

En estudios más amplios, se ha considerado la situación de competencia que cada día se deja sentir con mayor intensidad entre los diversos medios de transporte, como también otros puntos de interés general (por su mismo carácter o por principios de interpretación que sientan), entre los cuales conviene mencionar: inclusión en el Reglamento General de Ferrocarriles de una disposición que contemple el transporte de líquidos en vagones - tanques; radiación de vagones de poca capacidad; implantación de boletos de recreo diarios en las secciones urbanas; tarifas para la desinfección de vagones de hacienda, de acuerdo a las disposiciones del respectivo Decreto; disposiciones sobre aplicación de las tarifas básicas ordinarias (carga y descarga) para consignaciones de 5.000 kilos; tarifas competitivas entre el Ferrocarril Central Córdoba y los camiones, etcétera.

Se continuó durante el año con los trabajos de recopilación correspondiente a las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación, así como el estudio de las modificaciones a introducir en la misma, a fin de amoldarlas; más a las necesidades de las varias inspecciones generales de esta Dirección General; tales modificaciones, como es de su conocimiento, aparecerán por primera vez posiblemente en el próximo número de la Estadística.

Han quedado también terminados los planos parciales, así ejecutados para mayor claridad, de los ramales industriales y líneas económicas construídas en el país, así como los planos de empalmes e intercambios establecidos por las diferentes empresas.

La revisión de las cuentas pasadas por las Empresas Ferroviarias en concepto de transportes oficiales y expedientes varios, que alcanza a un número global de 12.000 por un importe de \$ 5.220.000 m/n., como consecuencia del control efectuado por la Dirección, se introdujeron rebajas que alcanzaron a \$ 330.000 m/n.

El resultado de la explotación de los diversos sistemas ferroviarios de jurisdicción nacional, por razones que son del conocimiento público, no presenta las halagüeñas características de ejercicios anteriores y la comparación del ejercicio fenecido el 30 de Junio de 1930 comparado con el anterior, muestran las cifras siguientes:

	\$ m/n.	\$ m/n.
Productos	597.366.200	530.014.848
Gastos	412.793.500	391.623.445
	<hr/>	<hr/>
	184.572.700	138.391.403
	<hr/>	<hr/>
Líquido, años 1928/1929		184.572.700
„ „ 1929/1930		138.391.403
		<hr/>
o sea una diferencia para el año 1930 de		46.181.297

Esta diferencia es la consecuencia lógica de la crisis económica reinante que afecta al mundo entero.

Previo el estudio correspondiente, se determinó la capacidad del material rodante para el transporte de hacienda, y por Decreto de fecha 13 de Octubre de 1930, se ordenó a las Empresas de los ferrocarriles del Sud, Bahía Blanca y Noroeste, Entre Ríos y Trasandino Argentino, que debían habilitar al servicio para el 31 de Agosto del corriente año, los vagones necesarios con la capacidad indicada para cada una de ellas, en metros cuadrados de piso para ganado mayor y menor.

Servicio de trenes

Se ha dedicado especial atención al estudio y cumplimiento de los horarios de trenes, habiéndose conseguido en la fecha que todas las empresas efectúen un servicio más eficiente en el transporte de los pasajeros y cargas, como lo comprueban actualmente la mayor regularidad con la cual corren los trenes de pasajeros y la disminución de quejas y reclamos de parte del público.

Calefacción en los trenes

La calefacción en los trenes que transportan pasajeros fué también objeto de estudios sucesivos y de fiscalización continua, pudiendo decirse que en cuanto se refiere a los trenes generales, se encuentra totalmente instalada en los ferrocarriles particulares.

En cuanto a la calefacción de los trenes locales, se ha ordenado últimamente (11[9]931), en qué condiciones y para qué fecha debe encontrarse en funcionamiento.

Ley 4.207 (tinglados)

Se han estudiado todos los casos en los cuales se trataba de eludir el cumplimiento de la Ley de Tinglados, habiéndose adoptado en su oportunidad las medidas correspondientes, y puede decirse a este respecto que en el último año y medio transcurrido, en general no se ha tropezado con dificultades de parte del público, tanto por lo que se refiere a almacenamiento de cereales en las estaciones, como demoras en el suministro de vagones para el transporte.

Material rodante

Se ha dedicado especial atención al uso del material rodante que se encontraba en circulación, y al que se ha venido habilitando al servicio público, como también al personal de conducción y a las instalaciones complementarias del servicio de tracción, consignándose a continuación los datos al respecto:

Servicio a vapor y eléctrico

Inspección de locomotoras:	1.143 revisiones internas
	1.224 pruebas hidráulicas
	1.231 „ de vapor
Inspección de coches . . .	2.750
„ „ furgones . . .	1.211
„ „ vagones . . .	21.060
Inspección de calderas fijas:	339 revisiones internas
	554 pruebas hidráulicas
Examen de conductores:	1.174 de maquinistas
	399 „ motoristas
	51 „ chauffeurs

Al 31 de Octubre de 1931, disponían los ferrocarriles particulares de una capacidad total en vagones para servicio de carga de 2.029.630 toneladas, contra 1.738.410 toneladas que disponían en 1928, y 1.952.410 toneladas que se había ordenado en 1929.

Las empresas ferroviarias de jurisdicción nacional han efectuado desde el 6 de Septiembre de 1930 hasta la fecha numerosas obras destinadas a mejorar sus servicios en general, así como también otras de conservación de las instalaciones existentes.

Si bien estos trabajos no han sido tan intensos como los de períodos anteriores, debido a la merma sufrida en las entradas de explotación de los ferrocarriles, causadas fundamentalmente por la baja del precio de los cereales, no por ello dejan de representar un esfuerzo de importancia en bene-

ficio de los servicios que deben efectuar en virtud de las leyes respectivas de concesión.

La relación detallada de estos trabajos requiere la preparación de numerosas planillas, motivo por el cual se acompaña un cuadro resumen que permitirá formarse un juicio de la importancia de los trabajos realizados por los ferrocarriles.

Merecen citarse por separado algunas obras de mayor importancia, terminadas últimamente o en construcción en la actualidad.

El Ferrocarril Central Argentino ha terminado la electrificación de la línea a Villa Ballester; continúa con las obras correspondientes al cambio altimétrico de sus vías en la Capital Federal; ha puesto en servicio dos nuevas estaciones en su zona urbana, y en varias de sus estaciones, entidades particulares construyen y amplían importantes elevadores de granos.

El Ferrocarril del Sud continúa las obras de su estación Constitución, y en Ingeniero White termina la construcción de un gran elevador de granos.

Ha terminado la construcción del puente carretero sobre la calle Agüero, en Avellaneda, y renovación de los puentes sobre los arroyos Sauce Grande y Las Mostazas.

El Ferrocarril Santa Fe continúa la ejecución de grandes puentes sobre la laguna Setúbal en la ciudad de Santa Fe y el río Salado.

Los Ferrocarriles del Estado han dado término a la construcción del gran puente sobre el río Negro, entre Patagones y Viedma.

Líneas nuevas libradas al servicio público

Ferrocarril del Sud:

Francisco J. Meeks a Tandil	41 kilómetros
Vergara a Lezama	68 „

Ferrocarril Central Argentino:

La Ramada a Burruyaco	31 kilómetros
Forres a Brea Pozo	42 „
Villa del Rosario a Comechingones y Nueva Andalucía	60 „
Córdoba a Nueva Andalucía	51 „
Comechingones a Obispo Trejo	51 „

Ferrocarril de Entre Ríos:

Maciá al Norte	34 kilómetros
--------------------------	---------------

Ferrocarril Pacífico:

Villa Krause a Divisoria	9 kilómetros
------------------------------------	--------------

Ferrocarril Terminal Central de Buenos Aires:

Subterráneo de Lacroze a Leandro N. Alem	9 kilómetros
--	--------------

Total 396 kilómetros

Líneas en construcción

Ferrocarril Central Argentino:

Sección Obispo Trejo a Brea Pozo 313 kilómetros

Ferrocarril Pacífico:

Villa Krause a Divisoria 30 kilómetros

Ferrocarril de Entre Ríos:

De Raíces al Norte 18 kilómetros

Total 361 kilómetros

Esta Dirección General ha intervenido también en el estudio de los siguientes asuntos, relacionados con el control del trabajo ferroviario:

Reglamento de trabajo para el personal ferroviario de jurisdicción nacional (Ley 11.544), aprobado por Decreto de 31 de Diciembre de 1930

De acuerdo con las prescripciones de la Ley 11.544 sobre jornada legal de trabajo, y luego de una intensa labor para amoldarla a los servicios ferroviarios, dada la complejidad de éstos, y las aspiraciones del personal ferroviario representado por sus entidades gremiales, que no concordaban con las proposiciones de las empresas, se dictó el citado Decreto, que ha sido acatado por las partes y entró a regir desde el 1° de Abril de 1931.

Escalafón de sueldos, ascensos, etcétera, y reglamento interno para el personal de conducción de locomotoras, aprobado por Decreto del 1° de Junio de 1931.

Con la asistencia de los delegados de los obreros y representantes patronales, se renovó el escalafón mencionado, que entró en vigor el 1° de Enero de 1931; como así también se renovó el convenio para el personal de máquinas de Puerto Rosario, el que fué aprobado por Decreto de Mayo 9 de 1931.

Inclusión del personal de ferry-boats en el sistema ferroviario a que pertenecen, de acuerdo con las disposiciones de la ley de ferrocarriles

Aprobada por Decreto de 29 de Septiembre de 1930, que resolvió las dificultades que se producían con motivo de la designación de capitanes, pilotos y demás personal de ferry-boats que transportan trenes de pasajeros, cargas y hacienda, que repercutía en la regularidad del tráfico de trenes como consecuencia de accidentes producidos.

Escalafón para el personal afectado al servicio de los ferry-boats

Se estudió el proyecto de escalafón que con motivo del Decreto citado en el párrafo anterior fué presentado por la empresa de los Ferrocarriles de Entre Ríos, introduciéndose en él las modificaciones necesarias para conseguir el mejoramiento total e inmediato de las condiciones de trabajo de

dicho personal, y llegándose a conclusiones que determinaron finalmente el Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 10 de Diciembre de 1930, aprobando el proyecto elevado.

Situación del personal ferroviario que por incapacidad física no puede desempeñar su puesto habitual, aprobado por resolución ministerial de 28 de Octubre de 1930.

Quedó solucionada con esa resolución ministerial el antiguo asunto de la situación en que quedaba el personal inapto para desempeñar sus tareas ordinarias por defectos físicos, cumpliéndose una vieja aspiración de dicho personal.

Escalafonamiento del personal ferroviario, de tráfico, exportación e importación del Puerto de Rosario, aprobado por Decreto del 15 de Diciembre de 1930.

Este escalafón fué convenido después de diversas conferencias celebradas con asistencia de delegados de la empresa del Puerto de Rosario y representantes de la Unión Ferroviaria, fijándose nuevas categorías para el personal y mejoras de sueldos de todas ellas; y en esa misma fecha otro Decreto aprobó el escalafón del personal de encargados de maniobras, capataces y cambistas del mismo Puerto de Rosario, fijándose también nuevas categorías para el personal y mejoras de sueldos en todas ellas.

Rebaja de salarios del personal ferroviario

Habiendo las empresas ferroviarias denunciado a esta Dirección General, la necesidad imperiosa, según ellas, de proceder a nuevas economías, en razón de las notorias dificultades de orden financiero por que atraviesan, las que afectarían al personal ferroviario en formas de rebajas y cesantías, esta Dirección General, teniendo en cuenta que tal procedimiento implicaba la separación de centenares de obreros, hecho que agravaría el problema de la desocupación ya existente, dictó después de largo y detenido estudio de tan delicada cuestión, la resolución de Noviembre 18 último, la que fué aprobada por Decreto del Poder Ejecutivo de 19 del mismo mes.

Como es del conocimiento de S. E., por dicha resolución además de satisfacerse las exigencias financieras de las empresas, se consiguió dejar en suspenso los derechos emergentes de los escalafones, que autorizan rebajas y cesantías del personal cuando la pérdida de tráfico así lo hace posible.

Además en la misma se dejó consignado el amplio espíritu de conciliación que por parte de las empresas y de las organizaciones obreras, ha presidido los debates efectuados, previos a los convenios que se aprueban por la mencionada resolución, así como del gesto del personal de los ferrocarriles, en cuanto la merma sufrida en sus sueldos y salarios se destina a mantener en servicio aproximadamente a seis mil empleados y obreros, evitando cesantías que en este instante agravarían la desocupación e implicaría la miseria en centenares de hogares.

DIRECCION GENERAL DE ARQUITECTURA

OBRAS ARQUITECTONICAS

Construcción, ampliación, reparación y conservación de edificios públicos

Como consecuencia del programa restringido que el Anexo de Trabajos Públicos ha asignado a la Dirección General de Arquitectura y no obstante haber tenido necesidad de suspender la prosecución de numerosas obras que habían tenido principio de ejecución y de otras que se encontraban en avanzado estado de adelanto, cuya habilitación no era de imperiosa necesidad y a reducir la actividad de muchas que no había urgencia de terminar, a fin de encuadrar los gastos dentro del margen reducido que permitían los recursos disponibles, puede afirmarse que la labor que ha desarrollado esta Repartición ha sido intensa en los distintos rubros que abarcan sus actividades que comprenden no sólo la preparación del proyecto y la construcción de los importantes edificios públicos destinados al funcionamiento de las dependencias nacionales de distinta naturaleza diseminadas en todo el territorio de la República, sino también la de ampliar y mantener en buen estado de conservación los edificios fiscales ya existentes, que requieren ser atendidos a fin de obtener de ellos el máximo de rendimiento y duración.

A continuación y dentro del margen que permite esta Memoria, se dan en síntesis y por capítulo las cifras que permitirán apreciar mejor cuanto se afirma.

Estudios y Proyectos

Durante este período se han estudiado y elevado diversos proyectos y anteproyectos de obras cuyos presupuestos en resumen ascienden a la suma de \$ 21.330.915,55 m|n. descompuestos en la siguiente forma:

PROVINCIAS	Número	Proyectos Importe	Número	Anteproyectos Importe
Capital Federal	251	2.764.974,68	1	89.575,20
Buenos Aires	50	1.731.564,03	2	1.237.151,30
Santa Fe	8	1.215.104,04	1	687.920,—
Córdoba	23	229.887,38	—	—
Entre Ríos	18	658.219,45	1	250.000,—
Corrientes	4	14.128,60	—	—
Santiago del Estero	6	762.149,24	1	1.102.971,—
Tucumán	4	455.000,50	1	2.474.600,—
Mendoza	8	29.689,95	1	1.298.000,—
San Juan	6	48.127,86	—	—
Salta	3	23.936,54	—	—
Jujuy	3	48.419,35	—	—
Catamarca	3	23.335,18	—	—
La Rioja	11	88.442,96	—	—
San Luis	2	311.061,29	1	514.930,—
La Pampa	5	352.641,18	—	—
Río Negro	4	50.082,13	5	4.055.334,20
Santa Cruz	8	647.717,83	—	—
Misiones	3	84.754,06	—	—
Formosa	3	15.821,67	—	—
Chaco	3	60.530,46	—	—
Neuquén	1	4.845,47	—	—
Totales	427	9.620.433,85	14	11.710.481,70

Obras por Administración

En general se ha dado preferencia intensificándolas, a las construcciones de carácter hospitalario cuya habilitación era urgente y a las destinadas a satisfacer las necesidades siempre crecientes de la enseñanza, pero debido a las restricciones aludidas en materia de recursos para obras, ha habido necesidad de reducir el plantel de empleados y obreros, procediéndose en tal sentido con estricta justicia.

Se han mantenido en actividad 375 obras realizándose inversiones por valor de \$ m|n. 14.714.844,68 de los cuales \$ m|n. 9.127.940,13 corresponden al pago de jornales de obreros que ascendieron como término medio a 3.655.

Capital Federal

En la Capital Federal se han mantenido en actividad 223 obras con un promedio mensual de 2.110 obreros, habiéndose invertido en las mismas la suma de \$ m|n. 9.025.546,66 de los cuales corresponden a jornales \$ m|n. 5.874.537,37

Entre las obras más importantes que se han mantenido en ejecución pueden citarse los edificios para Facultad de Filosofía y Letras, la Academia Nacional de Medicina, Instituto de Medicina Experimental, los pabellones Dispensario y Tuberculosos del Hospital Muñiz, obras del Hospital de Clínicas, Museo de Historia Natural, Cárcel de Contraventores y Cuartel del Regimiento de Policía Montada.

Interior de la República

El mismo criterio y procedimiento que en la Capital Federal fué adoptado para las obras del interior de la República, es decir, prosiguiéndose tan sólo aquellas cuyo grado de adelanto lo hacía imprescindible y suspendiéndose las demás obras autorizadas que no eran de imperiosa necesidad.

En conjunto se trabajó en 152 obras con una inversión de \$ 5.689.298,02 m|n., habiéndose mantenido un plantel de 1.145 obreros que devengó la suma de \$ m|n. 3.253.402,76 en concepto de jornales.

A continuación se enumeran las principales obras a que se ha hecho referencias, clasificadas por provincias y territorios:

Provincia de Buenos Aires.

La Plata. — Facultad de Química y Farmacia. Construcción.

La Plata. — Museo de Historia Natural. Ampliación.

Lincoln. — Escuela Normal. Construcción.

Mercedes. — Colegio Nacional. Construcción.

Bragado. — Colegio Nacional. Construcción.

Marcos Paz. — Colonia Hogar. Pabellón empleados, colectora, etcétera.

San Pedro. — Escuela Normal. Construcción.

Provincia de Santa Fe.

Rosario. — Facultad de Ciencias Matemáticas y Escuela Industrial. Construcción.

Rosario. — Correos y Telégrafos. Construcción.

Casilda. — Escuela de Agricultura. Pabellón, Lechería y Vaqueriza.

Provincia de Entre Ríos.

Paraná. — Iglesia Catedral. Ampliaciones.

Guauguay. — Escuela Normal. Ampliaciones.

La Paz. — Subprefectura. Construcción.

Victoria. — Escuela Normal. Construcción primera Sección.

Provincia de Corrientes.

Corrientes. — Colegio Nacional. Construcción.

Corrientes. — Escuela Normal. Construcción.

Corrientes. — Hospital de Aislamiento. Construcción.

Corrientes. — Facultad de Agronomía y Ganadería, Pabellón y Laboratorio. Construcción.

Santo Tomé. — Escuela Normal. Construcción.

Mercedes. — Estación Sanitaria. Construcción.

Esquina. — Escuela Normal. Reparos y Ampliaciones.

Provincia de Córdoba.

Córdoba. — Hospital de Clínicas. Salas 3 y 5 y patio maestranza.

Provincia de San Luis.

Mercedes. — Colegio Nacional. Construcción.

Provincia de Santiago del Estero.

Santiago del Estero. — Palacio Episcopal. Construcción.

La Banda. — Escuela Normal. Construcción.

Estación Pinto. — Hospital. Construcción.

Provincia de Mendoza.

Mendoza. — Colegio Nacional. Ampliaciones.

Provincia de San Juan.

San Juan. — Colegio Nacional. Construcción.

Jachal. — Escuela Normal. Construcción.

Provincia de Catamarca.

Catamarca. — Colegio Nacional. Reparaciones.

Catamarca. — Escuela Normal. — Reparos y modificaciones.

Provincia de La Rioja.

Chilecito. — Escuela Normal. Construcción.

Olta. — Escuela Normal. Construcción.

Provincia de Salta.

Salta. — Escuela Normal. Reparaciones.

Salta. — Hospital del Milagro. Ampliaciones.

Provincia de Jujuy.

Jujuy. — Colegio Nacional. Terminación, verjas, etcétera.

Jujuy. — Hospital San Roque. Ampliación.

Jujuy. — Misión Universitaria de Patología Regional Argentina. Construcción.

Humahuaca. — Hospital Belgrano. Construcción Pabellón.

Humahuaca. — Cabildo Histórico. Reconstrucción.

Gobernación de La Pampa.

Santa Rosa de Toay. — Cárcel. Construcción.

Bernasconi. — Comisaría. Construcción.

Gobernación de Río Negro.

Viedma. — Casa de Gobierno. Ampliaciones y modificaciones.

Bariloche. — Vivero de Piscicultura. Construcción.

Obras por contrato

Contrariamente a las economías descriptas en las obras por administración, en las obras por contrato en curso de ejecución no se han producido mayores alteraciones, prosiguiéndose las mismas sin tropiezos y con una actividad impuesta por los mismos contratos, los que se respetaron íntegramente.

Si bien el número de ellas es reducido comparado con las de ejecución administrativa, se llega a una inversión relativamente elevada según se puede apreciar en el cuadro de resumen correspondiente, en el que se indican los siguientes parciales:

Capital Federal	6	obras con una inversión de . .	\$ 2.867.658,76
Interior	13	„ „ „ „ „ . .	„ 1.500.392,41
			<hr/>
Totales	19	„ „ „ „ „ .	\$ 4.368.251,17

Cabe hacer presente que dicho importe se refiere al de los certificados emitidos e incluye además los correspondientes a las obras de instalación de transportadores electrodinámicos en la Administración de Correos y Telégrafos y la construcción del edificio de la Administración de los Ferrocarriles del Estado.

A continuación se enumeran las restantes obras de este capítulo:

Capital Federal

Colegio Nacional de Buenos Aires.

Biblioteca del Consejo Nacional de Mujeres.

Destacamento de Bomberos, Brandsen 1046.

Comisaría Sección 17^ª.

Interior de la República

- Pehuajó.* — Escuela Normal.
- Bragado.* — Escuela de Artes y Oficios.
- La Plata.* — Escuela Normal.
- Necochea.* — Colegio Nacional.
- Paraná.* — Correos y Telégrafos.
- Casilda.* — Escuela de Agricultura (Pabellón Industrias).
- Paso de los Libres.* — Estación Sanitaria.
- Tucumán.* — Correos y Telégrafos.
- Tucumán.* — Escuela Normal.
- Jujuy.* — Colegio Nacional.
- Jujuy.* — Monumento a la Bandera y al Gral. Belgrano.

SUBSIDIOS

En lo que respecta a las partidas consignadas en las Leyes de Presupuesto acordando subsidios para obras a instituciones particulares, en el período comprendido entre el 6 de Septiembre del año próximo pasado y el actual ha habido un escaso movimiento debido a las restricciones impuestas por el Decreto Acuerdo de Octubre 30 de 1930, por el que se cancelaron todas las partidas correspondientes a los años 1929 y 1930 y se anularon las órdenes de pago ya emitidas por valor de \$ 763.090,95 m/n. que no se habían hecho efectivas por la Tesorería General, lo que en total importan una economía de \$ 30.290.406,92 m/n.

No obstante las restricciones impuestas por el Decreto aludido, en el mismo período se han tramitado expedientes de entrega de subsidios para atender obras de ineludible ejecución en virtud de contratos existentes aprobados.

RESUMEN CLASIFICADO DE LAS INVERSIONES REALIZADAS

	PROMEDIO MENSUAL		INVERSIONES		TOTALES \$ m/n.
	De obras	De obreros	En jornales	En obras	
<i>Obras por administración:</i>					
Capital Federal	223	2.110	5.874.537,37	9.025.546,66	
Interior	152	1.545	3.253.402,76	5.689.298,02	
Parciales	375	3.655	9.127.940,13		14.714.844,68
<i>Obras por contrato:</i>					
Capital Federal	6	—	—	2.867.858,76	
Interior	13	—	—	1.500.392,41	
Parciales	14	—	—		4.368.251,17
					19.083.095,85

DIRECCION GENERAL DE IRRIGACION

OBRAS DE RIEGO, DESAGÜES Y DEFENSA

Resumen de trabajos realizados desde el 6 de Septiembre de 1930 al 31 de Diciembre de 1931

Los trabajos de riego, desagües y defensa se han conducido dentro de la mayor economía posible, habiéndose dado preferencia a las obras que se encuentran más adelantadas en su estado constructivo y cuya paralización o postergación hubiera originado mayores perjuicios al Estado.

En la provincia de Salta se prosiguieron con intensidad las obras de riego en el Valle de Lerma, para beneficiar una zona de aproximadamente 10.000 hectáreas. Se terminaron las fundaciones del Dique nivelador sobre el río Toro, habiéndose terminado igualmente el canal matriz y la casa administración.

También se prosiguieron normalmente las obras de Chicoana, destinadas a favorecer con el riego una superficie de 5.000 hectáreas en el Departamento del mismo nombre.

Durante este período se construyeron totalmente las obras de defensa sobre el río Arenales.

Prosiguiéronse con actividad las obras de riego y saneamiento en los alrededores de la ciudad de Salta, terminándose el Dique de toma de hormigón armado en el río Arias.

Dióse término asimismo a los trabajos de consolidación de las obras de riego en San Carlos.

En la provincia de Jujuy se continuaron los obras del Dique de Embalse de «Las Maderas», trabajándose en la excavación del canal de alimentación de 40m³/seg. de capacidad.

Se prosiguieron normalmente los trabajos de la Usina Hidroeléctrica en Tilcara, con el aprovechamiento de las aguas del arroyo Guasamayo, para proveer de luz y fuerza motriz a las localidades de Tilcara y Maimará.

Se terminaron completamente las obras de defensa de Tilcara, destinadas a evitar los perjuicios que ocasionan los desbordes del arroyo Guasamayo.

En la provincia de Catamarca se terminó la construcción de la Usina Hidroeléctrica de Andalgalá, para proveer de luz y fuerza motriz a la Villa de Andalgalá, habiéndose inaugurado el servicio el 25 de Mayo último.

En Santiago del Estero las obras de defensa de la ciudad capital continuaron en la manera que lo permitieron los escasos fondos disponibles, hallándose en la actualidad paralizadas por agotamiento de los mismos.

En la provincia de Córdoba se prosiguieron con relativa intensidad, las obras de riego del río Tercero, habiéndose terminado el dique de 52 metros de altura que forma el embalse más grande que existe en el país y que alcanza a 560 millones de metros cúbicos, con lo que en oportunidad se regarán 60 a 70 mil hectáreas y se obtendrán de 10 a 15 mil HP. de fuerza, los que muy bien pueden ser utilizados en el futuro en las distintas construcciones y talleres que tendrán que implantarse para la preparación militar del país.

Los estudios de aprovechamiento de las aguas del río Cruz del Eje terminaron con resultados desfavorables, pues las obras resultan excesivamente caras.

El estudio de las obras de avenamiento en la zona Sur de la provincia de Córdoba, determinadas por las inundaciones del río Quinto, se prosiguieron con cierta lentitud y los proyectos respectivos están en vías de terminarse.

Para la construcción de estas obras será indispensable que en la oportunidad debida el Honorable Congreso dicte una ley general de obras de desagüe.

En la provincia de La Rioja se prosiguió hasta terminar la construcción del Dique de Embalse en los Sauces de la Quebrada de La Rioja, estando a la fecha finalizándose las cañerías de riego que servirán todas las quintas situadas en los alrededores de la ciudad capital.

Las obras del Dique de Malazán, como también las del Dique de Ansulón, se paralizaron por falta total de fondos.

En el Oeste de La Rioja, o sea en el Valle del Río Bermejo, se terminaron y entregaron a las autoridades locales las obras de Vinchina y de Villa Unión, dejándose para cuando haya recursos autorizados, las de Jagüel y Villa Castelli.

La defensa del pueblito de Guandacol se terminó también.

En la provincia de San Juan se paralizaron, por no ser indispensables ni urgentes, las obras de riego en Valle Fértil, las que se proseguirán cuando el Honorable Congreso vote los fondos necesarios.

Igualmente se paralizaron momentáneamente las obras del muro de defensa de Cañada Brava, por falta de fondos; en cambio, se terminaron las reparaciones y robustecimiento del Dique de Avalos.

También se prosiguieron los estudios del Dique de Embalse en el río San Juan, en la confluencia del río Los Patos y Castaño.

En la provincia de San Luis se paralizaron las obras de la margen derecha del río Quinto, próximo a la ciudad de Villa Mercedes, por haberse terminado los fondos votados a tales efectos, prosiguiéndose las obras de desagüe y los estudios para dar agua potable y riego a Justo Daract, como también los estudios para la utilización del río Durazno.

Se prosiguió el estudio hidráulico del río Negro mediante las dos grandes estaciones de aforos existentes en su curso, habiéndose terminado a la fecha el desagüe completo de esta región.

El Poder Ejecutivo se ha preocupado intensamente de la prosecución de las obras hidráulicas en el río Negro y en sus dos afluentes principales, Neuquén y Limay.

En el lapso transcurrido se trabajó intensamente en las obras en el río Neuquén, habiéndose terminado el puente-dique y ejecutado varias construcciones, refuerzos y defensa en esta obra. El trabajo no ha sido interrumpido ni paralizado y prosigue con toda intensidad.

En los canales de riego el trabajo se ha concretado a completar los desagües, proyectar nuevos, efectuar las obras de arte indispensables y asegurar el control de la Repartición en las múltiples formas y maneras que exige una correcta Administración.

En las obras de riego en Chimpay y Belisle y Choele - Choel se invirtió la suma autorizada por el Presupuesto, y se paralizaron los trabajos hasta tanto el Honorable Congreso autorice su prosecución.

Los estudios de los proyectos de desagüe en Campo de Mayo, como también en Concordia, en el Cuadro Nacional de Mendoza, de Chacras Neuquén y en el Atuel y Salado, se prosiguieron con la intensidad que lo permitió la escasez de recursos disponibles.

La Nación administra, en conjunto, en los Territorios Nacionales de Río Negro y Neuquén y las provincias de San Luis, Catamarca, La Rioja, Jujuy y Salta, dieciséis obras de riego, con una superficie empadronada de 100.000 hectáreas, un producido de canon de \$ 940.000 moneda nacional y un gasto de explotación de \$ 800.000 moneda nacional.

DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y PUERTOS

La Dirección General de Navegación y Puertos es una de las Reparticiones en que fué menester una acción más cuidadosa de reajuste, teniendo en cuenta que ella tiene a su cargo la atención de uno de los servicios más vitales y de suyo permanentes, que no es posible descuidar, sin atentar contra una de las fuentes mayores de ingreso, vale decir, las entradas aduaneras.

Los fondos asignados a esta Dirección General para este ejercicio, han alcanzado a un total de \$ 32.302.657 moneda nacional de curso legal, correspondiendo \$ 21.391.105 moneda nacional a los servicios permanentes a los cuales se han incorporado los gastos de conservación que antes figuraban en el Anexo L; y \$ 10.911.552 m|n. a la realización del plan de Trabajos Públicos. En el período anterior se invirtió en total \$ 38.923.736 m|n.; habiéndose realizado, por consiguiente, una economía de \$ 6.621.079 moneda nacional.

A pesar de tan considerable reducción se atendió normal y eficientemente los servicios de carácter permanente, como el dragado y el balizamiento, en condiciones tales que fué posible tomar puerto y navegar sin inconvenientes por ríos y canales a todos los barcos que sirven nuestro comercio. El cubo extraído alcanzó el total a 28 millones de metros cúbicos, aproximadamente, de los que siete millones corresponden al sistema fluvial.

A continuación se hace una sucinta enumeración de los trabajos efectuados por esta Dirección General, a fin de concretar la obra realizada por el Superior Gobierno Provisional.

Puerto de la Capital

A pesar de la disminución sensible en el movimiento portuario, la recaudación por concepto de tasas portuarias, ha aumentado con relación al año anterior en un 16 % llamando la atención de que la recaudación ha excedido a las liquidaciones en cerca de \$ 200.000 m|n., que evidentemente correspondía a deudas atrasadas.

a) Obras por Administración

Dentro de la escasez de los recursos acordados han podido reiniciarse los trabajos de reconstrucción y anclaje de los muelles de la ribera Norte del Riachuelo y de la Dársena de Inflamables del Puerto de la Capital y terminados los del Puerto de Cabotaje en Campana, prolongación de la Avenida Costanera y antepuerto Sud (Dársena al Este de las Obras y Astilleros del Río de la Plata), defensa de la ribera del río Tigre y acceso a la estación local del Ferrocarril Central Argentino, pavimentación del acceso Sur al puente transbordador «Nicolás Avellaneda», sobre el Riachuelo, construcción del tramo de defensa iniciado frente a Quilmes, fundación de hormigón armado para los estanques elevadores de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, en el Costado Este de la Dársena Sur.

b) Inspecciones particulares

Por lo que respecta a las inspecciones particulares, debe en primer término destacarse la terminación y habilitación provisional de la importante destilería de petróleo, construída al Este del Dock Sur por la «Diadema Argentina», Sociedad Anónima de Petróleo, cuyas instalaciones del tipo más moderno alcanzan a un total aproximado de \$ 7.000.000 m|n. curso legal.

Otros dos importantes establecimientos de la misma naturaleza han tenido ya principio de ejecución en la misma zona del puerto de la Capital, según concesiones acordadas a la «The Texas Company» y a la «Compañía General de Combustibles», con presupuestos aprobados de unos \$ 6.000.000 m|n. y \$ 1.600.000 m|n., aproximadamente.

Grandes reformas y mejoras operadas en la importante planta de almacenamiento de combustibles líquidos pesados y livianos de la «Shell Mex Argentina Ltda», ejecutadas en base a las normas estudiadas por esta Dirección General y bajo su inmediata inspección, han permitido realizar en tales instalaciones un satisfactorio grado de seguridad contra la propagación del fuego y, al propio tiempo, establecer los servicios de incendio requeridos en orden a la naturaleza del combustible almacenado.

Puerto Nuevo de la Capital

Se han terminado los trabajos en los hangares y depósitos del segundo espigón, que inmediatamente fueron entregados para su explotación a la Administración de la Aduana de la Capital. Estas construcciones han aumentado considerablemente la superficie cubierta disponible hasta entonces. Los edificios del tercer espigón se prosiguen con toda actividad y están prácticamente terminados.

Puerto de Rosario

La labor desarrollada por el Gobierno Provisional ha sido importante y altamente beneficiosa para el Puerto de Rosario, y por consiguiente, para el comercio de la extensa zona a la que alcanza su influencia. Hacía largos años, en efecto, que se habían paralizado las construcciones de obras, el aumento de las instalaciones y la renovación de su utilaje con evidentes perjuicios para el normal desenvolvimiento de sus instalaciones. Había igualmente transcurrido mucho tiempo sin darse solución a otros problemas que interesaban de igual manera a la regular explotación del puerto y a su desenvolvimiento. Tanto los problemas relacionados con la modernización y aumento de su capacidad, como lo relativo a su mejor explotación y conservación, han sido satisfactoriamente resueltos durante el transcurso de los últimos doce meses, como puede verse a continuación:

Obras nuevas autorizadas

Por decretos de fechas 30 de Enero, 12 y 13 de Febrero del año en curso, se autoriza la ejecución de las siguientes obras:

- Ampliación y refuerzo de vías férreas.
- Provisión de tres locomotoras Diessel eléctricas.
- Provisión de 20 vagones de treinta toneladas.
- Electrificación del movimiento de traslación de los 50 guinches eléctricos.
- Reconstrucción del muelle tipo «A», derrumbado en el año 1914 y obras accesorias para su explotación.
- Construcción de un galpón para inflamables.
- Pavimentación de plazoletas y calzadas.

Estas obras e instalaciones, cuyo importe total se eleva a la suma de \$ 2.274.297,06 o/s., se hallan en la actualidad en vías de completa realización y quedarán terminadas dentro del plazo de dos años establecidos.

Obras nuevas proyectadas

Por Decreto de 13 de Abril último, se han aprobado las bases presentadas por la Sociedad Concesionaria del Puerto de Rosario, para la construcción de obras y ampliación del mismo, y se fija un plazo de seis meses para establecer el contrato y proyecto respectivos.

Solución de cuestiones con la sociedad concesionaria

Un Tribunal Arbitral, ha dado término a las múltiples divergencias surgidas por la Sociedad Anónima del Puerto, suscitadas por la diferente interpretación de las cláusulas contractuales.

Construcción de la avenida costanera

Accediendo al pedido formulado por la Intendencia Municipal, Bolsa de Comercio, Sociedad Rural y otras Instituciones de la Ciudad de Rosario, se ha dispuesto destinar provisoriamente a la construcción de esta importante arteria de comunicación y obras de embellecimiento, las sumas necesarias, que se tomarán de las utilidades correspondientes al Gobierno Provisional en la explotación del Puerto de Rosario.

PUERTOS MARITIMOS

Puerto Mar del Plata

Se continuó con los trabajos de reparación de la escollera Sur, así como los de refuerzo del talud - parapeto y construcción de plataformas, autorizados por Decreto de 18 de Diciembre de 1930, con presupuesto total de pesos 936.090,93 m/n., trabajos terminados en Julio próximo pasado, habiéndose invertido la suma de \$ 710.166,19 m/n.

Con personal de la planta permanente se atendió a la conservación de los caminos afirmados, plazoletas próximas a la Dársena de Pescadores, instalación de luz, fijación de la playa Sur de la Escollera Sur, vías férreas, etcétera.

El movimiento portuario fué el siguiente:

Importación	Ts.	53.265.—
Exportación	„	159.976.—
Recaudación	\$ m/n.	361.626,40

Muelle Miramar

En este muelle la suma total invertida hasta la fecha, fué de \$ 368.450,49 moneda nacional.

Posteriormente se procedió al desarme y embarque del plantel de obras, por haberse suspendido las mismas, distribuyéndose los materiales entre los puertos de Mar del Plata, Quequén y el Depósito Central.

Puerto Quequén

Con la draga a succión «211-C», se dragó el Canal de acceso y boca de entrada, extrayéndose un volumen total de 169.190 metros.

Con la draga a canchales «14-C» se inició el dragado frente a los espigones para descarga de piedra el 23 de Enero último, continuando después en el acceso y sección cabotaje actualmente en ejecución, habiéndose extraído un cubo de 463.300 metros cúbicos.

El refuerzo de la defensa Este, ha continuado su curso normal, sólo interrumpido por algunos días de oleaje que ocasionó pequeños desperfectos en la obra ejecutada.

La longitud total de defensa ejecutada alcanza a 470 metros.

Se procedió al arreglo de los desperfectos ocasionados por los temporales de Julio y Septiembre, con lo que quedaron convenientemente reparados. Se continuó atendiendo la construcción de los muelles para petroleos, los atracaderos para la descarga de piedra, los afirmados de la sección ultramar, los andenes laterales de los galpones de ultramar. Se inició la instalación de la planta de fuel - oil.

Se terminó la construcción de la parrilla Este de vías férreas, ejecutándose el recubrimiento con tosca y construyéndose los desagües y pasos a nivel correspondientes.

Se continuó atendiendo la conservación de las obras ejecutadas y la fijación de los médanos.

El movimiento portuario registrado desde el mes de septiembre de 1930 hasta la fecha, ha sido el siguiente:

Importación	Ts.	13.821.—
Exportación	„	373.718.—
Recaudación	\$m/n.	519.674,86

Puerto Belgrano

Con la draga «211-C» se han ejecutado operaciones de dragado en la dársena, antepuerto y canal «La Manuelita», habiéndose dado comienzo al dragado del Canal Nuevo en la extremidad del banco del Este; en total, el cubo dragado fué de 608.500 metros cúbicos.

La draga «208. C», trabajó en el Canal de entrada, extrayendo 258.600 m³ que fueron refohlados.

Se continuó con la construcción de la defensa de hormigón armado de los terrenos ganados al mar, como así también la escollera de defensa de la dársena para lanchas y aviones, terminándose el terraplenamiento hasta la cota + 6.00 en toda su extensión, igualmente el pequeño muro de parapeto en toda su longitud.

El movimiento portuario registrado en el Puerto Comercial de Bahía Blanca (Puerto Belgrano) fué hasta Noviembre inclusive, de 98.588 toneladas.

Puerto Nacional de Bahía Blanca

Con la draga «Cachalote» se terminó el trabajo de profundización a — 6.00 frente al muelle, habiéndose extraído 51.100 m³ de arena y tosca, de los cuales fueron descargados a tierra 7.000 metros cúbicos. Con este trabajo puede ser utilizada toda la longitud del muelle para buques con calado hasta 20'.

Se terminó la construcción del galpón fiscal para cabotaje.

Hasta Noviembre inclusive, operaron en este puerto 133 buques, con un movimiento total de 45.602 toneladas.

Comisión de Estudios de Puertos en el Atlántico

Esta Comisión prosiguió con los trabajos de gabinete relativos a análisis armónicos, coeficiente de marea, etcétera, recopilando los datos suministrados por los aparatos registradores ubicados en los Puertos del Sur. Su principal actividad la ha dedicado a la navegación del Río Negro entre Patagones y Choele Choele, que movió en total 3.463 toneladas, percibiendo en concepto de fletes un importe de \$ 32.665 m/n.

Puerto Comodoro Rivadavia

Habiéndose suspendido la casi totalidad del personal obrero, ha sido relativamente poca la obra realizada y ella consiste en el relleno de la zona de instalaciones portuarias, cuyo volumen acumulado alcanzó a 16.000 m³.

Como un hecho auspicioso cabe señalar la iniciación de operaciones en el muro del dique realizado por los vapores «Tic», «Tac», «Rata» y «Glorioso» que obligaron a declarar, en forma provisional, la habilitación del citado muro.

Se ha comenzado el montaje de la grúa «Titán» y el cargador de bloques artificiales recientemente adquirido.

PUERTOS FLUVIALES

La tarea ejecutada por las Dependencias de la Inspección General de Navegación y Puertos Fluviales, se resume al mantenimiento de las rutas navegables con sus profundidades de Ley; atención del balizamiento común y luminoso de esas mismas rutas; prosecución de construcciones portuarias, mantenimiento de los servicios públicos de explotación, como ser: la navegación del río Bermejo; balsas automóviles; construcciones accesorias y reparaciones de los planteles inherentes a todos los rubros expuestos.

Estudios

Los pasos de los grandes ríos navegables, los accesos a los puertos, directos, y las rutas secundarias, fueron recorridos periódicamente, efectuándose levantamiento donde fué menester.

Se llevó acabo el relevamiento expeditivo del río Paraguay hasta 2.050 kilómetros desde su desembocadura y un estudio somero de sus características generales y régimen.

El funcionamiento de las escalas y mareógrafos en todo el sistema fluvial, fué atendido permanentemente.

Balizamiento

El servicio de balizamiento se atendió normalmente como en períodos anteriores.

Dragado

Este rubro fué atendido con preferencia dada su importancia y a pesar de la carencia de elementos modernos de gran rendimiento, los viejos planteles permitieron la prosecución de la campaña de dragado como en años anteriores.

El cubo total extraído desde Septiembre hasta la fecha, asciende a las siguientes cantidades:

Río Paraná Inferior .	5.871.000 m ³
„ „ Superior	79.600 „
„ Uruguay .	1.200.000 „

Se ha efectuado el corte de la laguna Recalde en la zona de los riachos de Victoria, lo que permitirá acortar la ruta de navegación entre Victoria y Rosario.

Se prosiguió el desrocamiento del Paso Corralito del Río Uruguay mediante la voladura por minas, habiéndose hasta el presente extraído un cubo de 26.900 m³ aproximadamente.

Obras

Como se manifiesta en las consideraciones iniciales de esta Memoria, este renglón se atendió con el criterio de proseguir las indispensables que hubieran tenido principio de ejecución con anterioridad.

Se efectuaron trabajos de reparación y conservación en los accesos de los puertos de San Nicolás, Ramallo, Baradero, San Pedro, Paraná, Villa Urquiza, Curtiembre, Brugo, Hernández, Victoria, Goya, Guaqueguaychú, Concepción del Uruguay, Colón, Concordia y Yerúa.

Asimismo se realizaron obras diversas de conservación en los puertos de La Paz, Esquina, Victoria, Goya, Corrientes y Barranqueras.

Se ha dado principio a la construcción de una rampa de acceso a la Leprosería de la Isla del Cerrito.

En el Puerto de Diamante se continuó con el pilotaje del nuevo muelle de Importación, sistematización de la Playa y defensa de la II^a y III^a Sección de Exportación, obras de varios desagües, y se prosiguió con los desmontes y formación de la calzada del camino a Stroebel, habiéndose habilitado definitivamente la II^a Sección y con carácter provisional la III^a.

Ha quedado terminada la construcción del puente sobre el arroyo Antouico, que servirá para facilitar el acceso de Paraná a Bajada Grande.

Se han proseguido las obras relativas al atracadero para balsas automóviles en Santa Fe, habiéndose terminado la construcción de los dientes del mismo.

Tuvieron principio de ejecución los trabajos para la construcción del Puerto para los FF. CC. del Estado en La Paz y, previos los estudios de perforaciones, se inició la hincada de los pilotes para el muelle, la que luego fué suspendida, a raíz de haber pedido dichos Ferrocarriles la devolución de los fondos que habían sido destinados a ese objeto. En Barranqueras, se prosiguió con los movimientos de tierra necesarios para la formación de las playas y rellenos en los accesos, continuándose el pilotaje de la II^a Sección del muelle principal. Igualmente, se activó el macadamizado de la zona portuaria. Se terminó y habilitó el depósito Aduana «A».

A medida que lo permitieron los fondos asignados, se continuó la construcción del camino de Puerto Ruiz a Guaqueguay y la continuación de las obras del muelle de cemento armado en dicho puerto.

Se ha terminado y habilitado al servicio público el embarcadero de hacienda en Puerto Victoria.

En el Puerto de Concepción del Uruguay, se trabajó activamente en la ampliación a alto nivel, terminándose el tercer muelle planchada de la primera sección, y levantándose gran parte del primer galpón de cemento armado.

Ha quedado casi concluída la macadamización de la avenida de ribera General Urquiza.

Las obras de ampliación a alto nivel para los Ferrocarriles del Estado, en el Puerto de Concordia, se continuaron normalmente, habiéndose realizado la mayor parte de ellas.

Trabajos varios

En los talleres de las dependencias, se han ejecutado todos los trabajos relativos a reparaciones del plantel flotante y construcciones accesorias a todos los rubros atendidos por esta Dirección General.

El servicio de explotación de balsas automóviles, así como el de navegación del río Bermejo, fué atendido con normalidad, con las embarcaciones especiales que para tal fin se poseen. El plan general de nivelación de precisión se desarrolló siguiendo las líneas ya preestablecidas, con un rendimiento de 1.102,2 kilómetros de nivelación doble.

DIRECCION GENERAL DE PUENTES Y CAMINOS

Extracto de la obra caminera realizada por el Gobierno Provisional de la Nación, desde el 6 de Septiembre de 1930 al 31 de Diciembre de 1931

En cuanto el Gobierno Provisional asumió el poder resolvió dedicar especial atención al mejoramiento de la vialidad carretera nacional.

Uno de los obstáculos más graves que se debió vencer para llevar a la práctica esa decisión inquebrantable del Gobierno, fué el de la difícil situación financiera del país que exigía una disminución sensible de los gastos públicos, para aminorar, hasta hacer desaparecer, el déficit existente en la Administración.

No obstante lo expresado, como el Gobierno estaba dispuesto a realizar una serie de obras públicas reproductivas, tuvo que buscar otras fuentes de recursos con el fin de obtener los fondos indispensables para construir aquellas carreteras afirmadas más reclamadas por la opinión pública y las fuerzas vivas del país, que al propio tiempo que abaratarían los transportes constituirían una valiosa ayuda para aliviar la situación afligente de numerosos hogares, ocasionada por la creciente desocupación obrera.

Se recurrió, por una parte, a la construcción de carreteras de peaje, a cuyo efecto se dictó el Decreto del 19 de Diciembre de 1930 llamando a concurso público para la construcción de las carreteras con calzada afirmada de la Capital Federal a Rosario y Córdoba y a Bahía Blanca, el que se dejó sin efecto por Decreto del 30 de Julio de 1931, por no haberse ajustado los proponentes a las condiciones fijadas ni ser sus ofertas beneficiosas para los intereses del país, y por la otra a la realización de un convenio entre el Ministerio de Agricultura y los distribuidores de nafta, para establecer dos centavos moneda nacional de sobreprecio a la venta del litro de nafta en toda la República y un centavo en la Provincia de Buenos Aires, para dedicarlo única y exclusivamente a la construcción de carreteras.

El convenio de referencia, cuya importancia y trascendencia se acrecentará a medida que transcurra el tiempo y se terminen las obras en ejecución, permitió el establecimiento en nuestra República de una de las tribuciones más justas y razonables con que se grava en el extranjero a los automotores, por cuanto además de exigir a su propietario un impuesto proporcional al uso que hace del camino, le permite conseguir un mayor rendimiento de su vehículo tan pronto se perfecciona la calzada.

Una prueba concluyente de la bondad de la solución hallada ha sido la forma auspiciosa con que fuera acogida por el público y las asociaciones ligadas directamente con la vialidad, el transporte o el turismo.

El importe a recaudar durante el corriente año, por la aplicación del referido sobreprecio a la nafta se calculan, en base a las sumas ya percibidas, en \$ 15.000.000 m/n. El ingreso se puede estimar en \$ 18.000.000 m/n. para un año íntegro.

Para dar una idea completa de la labor a cumplirse con el producido del sobreprecio a la nafta, se insertan en seguida las diversas autorizaciones decretadas por el Poder Ejecutivo:

Morón a Pilar.

Esteban Echeverría a Cañuelas.

San Fernando a Escobar.

San Fernando a Campo Mayo por Bancalari y Aero Posta.

Merlo a Lobos.

Córdoba a Río Cuarto.

Rivadavia a Olivos.

Rosario a San Francisco (Estudio).

Rosario a Casilda.

Pergamino a San Nicolás.

Mendoza a Rivadavia.

Luján-Pergamino y San Nicolás, Villa Constitución (Estudio).

Córdoba-La Rioja-San Juan.

Puente sobre el río Gastona.

Santiago del Estero a Río Hondo.

Santiago del Estero-Ojo de Agua a La Puerta.

Santiago del Estero: acceso calle Libertad.

Santa Rosa a Winifreda.

Puente Alsina (Esta obra se halla a estudio).

Consorcios Camineros.

El Palomar a Campo de Mayo y puente sobre Arroyo Morón.

Estación Pampa Blanca y Los Lapachos.

Puente sobre el Río Chubut (en las Palmas).

Terminación del puente sobre el Río Senguer (Chubut).

Puerto Madryn a San Antonio.

Camino a Comodoro Rivadavia a Trelew por Rawson.

Viale a Villaguay (Entre Ríos).

Bahía Blanca a Puerto Belgrano.

Tucumán a Catamarca, por Huaca.

Paraná a Villaguay y Base Aérea.

Alemania a Cafayate.

Vilismán a Frías.

Pomán a Chumbicha.

Cerro Negro a Copacabana.

Ancaste a La Cumbre.

Instituto Nacional de Investigaciones Carreteras.

Luján a San Antonio de Areco (a licitarse próximamente).

Bartolomé Mitre a Pergamino (Licitado).

San Nicolás-Villa Constitución (Licitado).

Saladas a Estación Saladas.

Corrientes a Empedrado.

Corrientes a Itatí.

La suma a invertir en las autorizaciones precedentes excederá de pesos 33.000.000 moneda nacional.

La longitud total de las carreteras parcial o totalmente imputadas al sobreprecio de referencia, sin tomar en consideración las que se encuentran en estudio, asciende a 704 kilómetros, 362 de los cuales tendrán calzada afirmada.

El Gobierno Provisional, además de los recursos expresados, ha contado con los fondos proporcionados por las leyes de presupuesto y 5.315, y no obstante haberse tenido que reducir el personal de 1.058 empleados a 705 o sea en un 33,36 % la obra cumplida, está representada por la ejecución de 490 caminos y 39 puentes, de los que se han terminado ya 270 con 5.000 kilómetros de longitud y 20 con una luz total de 963,7 metros, y la conservación de 256 caminos con 10.800 kilómetros de longitud y 142 puentes con una luz total de 10.580 metros, todo lo cual ha requerido una inversión de \$ m/n. 20.000.000.

Para ligar a los particulares con la obra caminera y poder aprovechar y coordinar un conjunto importante de energías dispersas, el Poder Ejecutivo por Decreto del 19 de Agosto del año 1931, creó el Directorio Central de Consorcios camineros, cuya labor se ha iniciado con el apoyo de las Asociaciones automovilísticas y agrícolas-ganaderas de mayores prestigios, cuyos representantes son miembros de aquel.

Dentro de poco tiempo y en cuanto se instalen los Directorios Provinciales y Territoriales y los Consorcios vecinales, se podrá llevar a cabo una labor caminera primaria de positivo valor para hacer transitable una red extensa de rutas naturales.

Asimismo, para que se pueda efectuar de inmediato el estudio y el ensayo de los materiales camineros y fiscalizar los que se empleen en las obras, ya sea nacionales, provinciales o municipales, y realizar una tarea científica en el amplio campo abarcado por el proyecto, construcción, mantenimiento, explotación, administración y financiación de las carreteras, el Poder Ejecutivo creó por Decreto del 5 de Octubre último el Instituto Nacional de Investigaciones Carreteras.

OBRAS DE LA LEY N° 11.064

Estas obras dedicadas al fomento del Atletismo se han proseguido en el corriente año, terminando algunas de las comenzadas en el ejercicio anterior y perfeccionándose otras. Entre las primeras figura la construcción de veredas de mosaicos y caminos interiores en el Nuevo Campo de Deportes, en Palermo, calle interior y veredas exteriores. Se construyó en la Sección Maldonado una excelente Pista de Atletismo cuyas bondades pusieron de manifiesto en los últimos campeonatos de Atletismo: Sudamericano y Nacional. En el Nuevo Campo de Deportes, a la ya considerable cantidad de canchas de tennis y basketball existentes por construcciones anteriores, se han agregado, en el presente ejercicio, dos canchas de tennis para práctica.

Una importante sección ha sido inaugurada: «La Equitación». Con ese fin se ha construido en el Nuevo Campo de Deportes, un picadero y una pista de obstáculos con las instalaciones complementarias del caso.

Entre las obras que se han adelantado o perfeccionado están en primer lugar los jardines y caminos internos del Nuevo Campo de Deportes y demás trabajos de ornamentación.

Las obras referentes al Polígono del Tiro Federal, situadas en el terreno de la calle Blandengues, han quedado suspendidas a consecuencia de la exigüedad de los fondos procurados por disposición de la Ley número 11.064. Sin embargo, requiriéndose urgentemente un perfeccionamiento del actual polígono, la Superioridad dispuso que se efectuaran obras que han hecho desaparecer los peligros que el ejercicio del tiro en él ofrecía al público que frecuentaba los alrededores.

Una de las obras de mayor importancia, que había sido contratada en ejercicios anteriores, fué comenzada en el presente: El Gimnasio Infantil Abierto. La conveniencia de procurar a la juventud de esta Capital, facilidades para su desarrollo físico, decidió al Superior Gobierno a autorizar la ejecución de la Sección Gimnasia Infantil Abierto. Esta Sección está dedicada a la juventud de la Capital, sea de la parte de ella asociada al Club de Gimnasia y Esgrima, sea que no se halle en este caso. Efectivamente, el Gimnasio Infantil dispondrá de Natatorio, locales de deportes y otras dependencias que podrán utilizar los niños y jóvenes de 8 a 16 años. Esta obra está en plena ejecución, debiendo terminarse al cabo de un año.

DIVISION DE CONTABILIDAD DE LOS FONDOS DE LA LEY N° 5.315

Resumen de los aportes e inversiones de los fondos de la Ley N° 5.315 desde el 6 de Septiembre de 1930 hasta el 31 de Diciembre de 1931

Aportes:

Aporte a depositarse calculado de acuerdo al Ejercicio 1929 - 1930 y 1930 - 1931	\$ 6.783.955,34
--	-----------------

Autorizaciones:

Construcción, reparación y conservación de puentes y caminos de acceso a las estaciones, autorizadas por el Poder Ejecutivo	\$ 5.707.181,02
---	-----------------

Inversiones:

Suma invertida en la Construcción, reparación y conservación de Puentes y Caminos, como asimismo en Reconocimientos y Estudios	\$ 6.541.187,06
--	-----------------

Adquisiciones:

Adquisición de máquinas, materiales, equipo herramientas, útiles de economato, etc. :	
Ingresado a los Almacenes Generales	\$ 531.756,76
Remitido a las obras	„ 382.598,17 „ 149.158,59

Gastos generales de Administración:

Gastos de Administración por sueldos, jornales, viáticos, alquileres y gastos generales	„ 1.807.267,37
---	----------------

\$ 8.497.613,02

DIRECCION GENERAL DE ESTUDIOS Y OBRAS DEL RIACHUELO

En el tiempo transcurrido desde el 6 de Septiembre de 1930 hasta la fecha, esta Dirección General ha dado a los trabajos a su cargo todo el impulso permitido por los elementos de que ha dispuesto.

Las funciones de esta Repartición fueron ampliadas por Decreto de Octubre 17 de 1930, centralizándose en ellas el conjunto de obras que deben solucionar los diferentes problemas que presenta el Riachuelo: navegación, desagües, puentes, tráfico, etcétera.

Se continuaron los trabajos de rectificación y ensanche entre los puentes de la Nória y Alsina, no pudiendo hacerlo aguas abajo por los peligros que

ofrece el estado ruinoso de este último, que hizo indispensable se le efectuaran apuntalamientos y reparaciones de urgencia.

Se ha dado término al proyecto del nuevo puente Alsina, la obra de mayor urgencia de las incorporadas como nuevas a la Repartición, aprobado por Decreto en Acuerdo de Ministros de 7 de Diciembre próximo pasado, y se licitará su construcción una vez terminada la impresión de los pliegos de condiciones que se efectúa en estos momentos. Este puente de 173 metros de largo, 18 metros útiles de calzada y sus dos veredas de 3 metros de ancho cada una, se presupuestó en \$ 3.246.000 m/n., excluidas las expropiaciones, y su pago se efectuará con fondos del producido por el sobreprecio de venta de la nafta con la conformidad especial de las empresas productoras y expendedoras.

Se ha comenzado el estudio y bosquejado en sus lineamientos generales el nuevo puente Pueyrredón.

Se han efectuado observaciones de tráfico total a través del Riachuelo, de cuyo estudio resultará el plan general de obras de acceso a la Capital Federal por el lado Sur.

La excavación del canal llegó hasta progresivamente km. 8.600, con perfil reducido, y la formación de los terraplenes marginales hasta el puente de la Noria y las obras complementarias se desarrollaron paralelamente, continuándose los taponamientos del río y construcción de los puentes de servicio a la entrada de los descargadores de crecientes.

La excavación en seco alcanzó mayor volumen que en iguales períodos anteriores, acusando un aumento de 95 % con respecto al de 1929 - 1930 y con una disminución de costo unitario de 30 % aproximadamente, debido a los nuevos elementos de trabajo con que se ha contado.

Rendiciones de cuentas ante la Contaduría General de la Nación

5.499 cuentas rendidas por un valor de \$ 120.731.926,73

Rendiciones de cuentas ante esta Dirección General

2.448 cuentas rendidas por un valor de \$ 65.053.489,51

Certificados y facturas liquidadas

Por obras	\$	10.999.992,71
Provisiones y varios	„	4.798.759,97
		<hr/>
	\$	15.798.752,68

Ordenes de pago emitidas, para abonarse por la Tesorería General de la Nación

625 órdenes de pago por	\$ m/n.	146.093.061,54
	o/s.	399.670,05

MOVIMIENTO GENERAL DE FONDOS

Presupuesto - Trabajos Públicos - Cuentas Especiales

INGRESOS	\$ m/n.	EGRESOS	\$ m/n.
Por Tesorería General	71.803.369,04	Entregado a Resp. Capital.	36.233.998,28
Eventuales	1.576.209,17	Entregado a Resp. Interior.	24.302.420,88
		Pagos por Tesorería	4.681.218,06
		Saldo Ley 11.064	83.051,63
		Saldo Cuentas Especiales	297.126,72
		Devoluciones a C. General	5.532.838,75
		Saldo rendic. anteriores	2.248.023,89
	73.379.578,21		73.379.578,21

NAFTA

INGRESOS	\$ m/n.	EGRESOS	\$ m/n.
Recaudado	10.885.127,26	Inversiones	3.384.505,32
Diferenc. compra títulos	395.604.—	Saldo Banco Nación	3.503.625,94
		Títulos Crédito Argentino.	4.395.600.—
	11.283.731,26		11.283.731.—