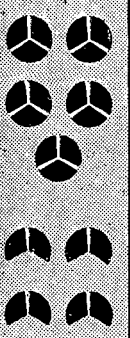
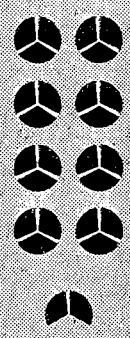
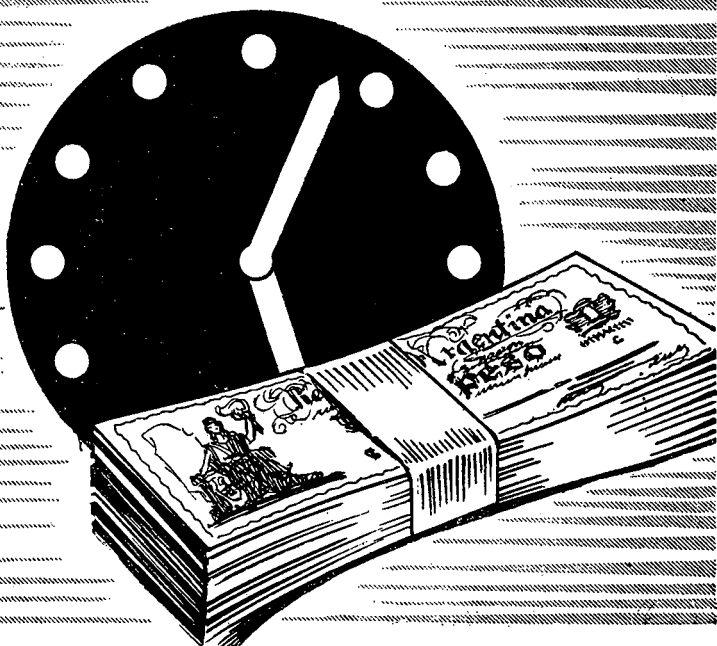


CEMENTO PORTLAND COMUN	CEMENTO PORTLAND "INCOR"
	
5 TRISLICATOS 4 DISLICATOS	8 TRISLICATOS 1 DISLICATO



# GANARA TIEMPO Y DINERO!

**ALTA RESISTENCIA - RAPIDEZ CONSTRUCTIVA - MAYOR SEGURIDAD**

Empleando 'Incor', el cemento argentino de endurecimiento rápido, el profesional puede reducir el periodo de los trabajos constructivos de hormigón, hasta un 60% del tiempo que necesitaría con un cemento común. La alta resistencia inicial del 'Incor' permite desencofrar en la mayoría de los casos,

con la misma seguridad, hasta en una quinta parte del tiempo que se requiere usando cemento común. Con 'Incor' se utilizan con mayor frecuencia los encofrados, equipos y herramientas y se anticipa considerablemente la terminación de la obra con el consiguiente beneficio para el propietario.

# 'INCOR'

*El cemento argentino de endurecimiento rápido*



**COMPANIA ARGENTINA DE CEMENTO PORTLAND**  
 RECONQUISTA 46 - BUENOS AIRES • SARMIENTO 991 - ROSARIO



INDUSTRIA ARGENTINA

INDUSTRIA ARGENTINA

# Resultados de Explotación de los Ferrocarriles en el Ejercicio Financiero 1941/42

**E**L ejercicio financiero que terminó el 30 de Junio pasado ha sido el de menor rendimiento registrado hasta el presente para los ferrocarriles particulares, ya que si bien las entradas totales fueron mayores a las de cualquiera de los últimos 9 años —excepto las del ejercicio 1936-37, como puede verse en el cuadro que va al final—, los gastos también fueron mayores, anulando con creces el aumento de las entradas.

El estado de efectiva prosperidad económica del país significó un aumento importante en el tráfico de más altos fletes (productos de la ganadería, industriales, de la construcción y mercaderías generales) el que reemplazó en parte al transporte de cereales, muy disminuído desde 1939, haciendo aumentar las entradas de 376 millones de pesos en el ejercicio 1940-41 a 408 millones en 1941-42.

El aumento de precio de los materiales, especialmente los combustibles, significaron un crecimiento considerable de los gastos, que pasaron de 305 millones de pesos en 1939-40 a 317 en 1940-41 y a 345 millones en 1941-42.

De este modo las entradas líquidas fueron de 64 millones de pesos en 1941-42 contra 59 millones en 1940-41. Descontando las pérdidas de cambio las entradas netas resultaron de 34.395.000 pesos en el último ejercicio, contra 34.698.000 en 1940-41 y 48.659.000 en 1939-40.

Finalmente si se refiere dicha utilidad al capital afectado a la explotación, se tiene que en el ejercicio 1941-42 el interés resulta de 1 %. Había sido de 1,01 en el ejercicio 1940-41 y de 1,41 en 1939-40.

**FERROCARRILES  
PARTICULARES**

## FERROCARRILES DE JURISDICCION NACIONAL

Las planillas que van a continuación contienen los resultados provisorios de la explotación de los ferrocarriles argentinos, durante el ejercicio financiero 1941-42 (Julio de 1941 a Junio de 1942) comparados con los del ejercicio 1940-41.

En el tonelaje de las cargas transportadas por los ferrocarriles argentinos de jurisdicción nacional, incluso los ferrocarriles del Estado, ha habido en el ejercicio un aumento de un 13,9 % con relación al ejercicio anterior y de un 13 % en las toneladas-kilómetro. Las toneladas de carga pasaron de 39.714.000 a 45.234.000 es decir 5.520.000 toneladas más y las toneladas-kilómetro de 13.114 millones a 14.822 millones. En cuanto a las entradas brutas esto se traduce en un aumento de 41.215.000 pesos en el producido del transporte de carga, o sea un 12,3 % más.

En los pasajeros transportados durante el ejercicio 1941-42 se registra un aumento de 7.467.000 sobre los transportados en el ejercicio anterior, pasando de 165.208.000 a 172.675.000 o sea un 4,5 % más. La cifra de pasajeros-kilómetro aumentó en un 6,1 % y las entradas por transporte de pasajeros acusan un aumento de 7.350.000 pesos pasando de 95.079.000 pesos a 102.429.000 respectivamente, o sea un 7,7 %.

Las entradas por otros conceptos, subieron en 174.000 pesos, pasando de 52.218.000 pesos a 52.392.000 o sea un 0,3 % más.

Las entradas totales del ejercicio 1941-42 superaron a las del ejercicio anterior, pasando de 480.173.000 a 528.912.000 pesos o sea 48.739.000 pesos más, equivalente a un 10,1 %.

## CIFRAS MENSUALES DEL TRAFICO

## Ferrocarriles argentinos de jurisdicción nacional

	Cargas Miles de toneladas			Pasajeros Miles		
	Particu- lares	Estado	Total	Particu- lares	Estado	Total
<b>1940-41</b>						
Julio . . . . .	2.719	1.027	3.746	12.935	850	13.785
Agosto . . . . .	2.541	1.037	3.578	12.794	801	13.595
Setiembre . . . . .	2.226	745	2.971	12.922	813	13.735
Octubre . . . . .	2.229	548	2.777	13.303	839	14.142
Noviembre . . . . .	2.304	570	2.874	13.239	811	14.050
Diciembre . . . . .	2.214	519	2.733	12.919	824	13.743
Enero . . . . .	2.427	527	2.954	12.588	822	13.410
Febrero . . . . .	2.498	472	2.970	11.950	781	12.731
Marzo . . . . .	3.037	542	3.579	13.546	869	14.415
Abril . . . . .	2.939	591	3.530	12.541	829	13.370
Mayo . . . . .	3.281	566	3.847	13.312	837	14.149
Junio . . . . .	3.083	633	3.716	13.253	831	14.084
Total . . . . .	31.498	7.777	39.275	155.402	9.907	165.209
<b>1941-42</b>						
Julio . . . . .	3.174	1.030	4.204	13.342	888	14.230
Agosto . . . . .	3.045	1.018	4.063	13.386	884	14.270
Setiembre . . . . .	3.239	849	4.088	13.513	913	14.426
Octubre . . . . .	3.153	627	3.780	13.588	909	14.497
Noviembre . . . . .	2.777	633	3.410	13.576	877	14.453
Diciembre . . . . .	2.832	686	3.518	13.663	883	14.546
Enero . . . . .	2.913	665	3.578	13.406	926	14.332
Febrero . . . . .	2.588	593	3.181	12.526	861	13.387
Marzo . . . . .	2.958	691	3.649	14.218	968	15.186
Abril . . . . .	3.054	689	3.743	13.390	947	14.337
Mayo . . . . .	3.090	665	3.755	13.729	946	14.675
Junio . . . . .	3.094	826	3.920	13.420	917	14.337
Total . . . . .	36.262	8.972	45.234	161.758	10.917	172.675

## RESULTADOS MENSUALES DE EXPLOTACION

Entradas totales — Miles de m \$ n .

	1940-41			1941-42		
	Particulares	Estado	Total	Particulares	Estado	Total
Julio . . . . .	28.985	10.384	39.369	33.779	9.999	43.778
Agosto . . . . .	27.241	9.855	37.096	31.597	9.620	41.217
Setiembre . . . . .	24.916	8.392	33.308	32.831	9.361	42.192
Octubre . . . . .	26.638	7.900	34.538	33.682	9.321	43.003
Noviembre . . . . .	27.508	8.123	35.631	30.998	9.421	40.419
Diciembre . . . . .	29.715	8.263	37.978	35.035	10.191	45.226
Enero . . . . .	33.221	8.075	41.296	36.276	10.271	46.547
Febrero . . . . .	34.626	7.456	42.082	33.494	9.293	42.787
Marzo . . . . .	38.925	8.408	47.333	36.303	10.446	46.749
Abril . . . . .	35.788	8.901	44.689	35.846	10.811	46.657
Mayo . . . . .	35.667	9.373	45.040	35.074	10.743	45.817
Junio . . . . .	32.989	8.824	41.813	33.332	11.188	44.520
Total . . . . .	376.219	103.954	480.173	408.247	120.665	528.912

## AÑO FINANCIERO 1941-42 Y SU COMPARACION CON EL DE 1940-41

## Ferrocarriles argentinos de jurisdicción nacional

	Año financiero		Diferencia 1941-42 con relación a 1940-41		
	1940-41	1941-42	Absoluta	Relat. %	
<b>Carga</b>					
Toneladas .. . . .	39.714.000	45.234.000	+	5.520.000	+ 13,8
Tons.-Km. . . . .	13.114.376.000	14.822.472.000	+	1.708.096.000	+ 13,4
<b>Pasajeros</b>					
Número .. . . .	165.208.000	172.675.000	+	7.467.000	+ 4,5
Pas.-Km. . . . .	4.635.150.000	4.922.014.000	+	286.864.000	+ 6,1
<b>Entradas m\$.n.</b>					
Carga . . . . .	332.876.000	374.091.000	+	41.215.000	+ 12,3
Pasajeros . . . . .	95.079.000	102.429.000	+	7.350.000	+ 7,7
Otras . . . . .	52.218.000	52.392.000	+	174.000	+ 0,3
<b>Entradas totales</b>					
Pesos m/n. . . . .	480.173.000	528.912.000	+	48.739.000	+ 10,1

## Ferrocarriles particulares de jurisdicción nacional

	Año financiero		Diferencia 1941-42 con relación a 1940-41		
	1940-41	1941-42	Absoluta	Relat. %	
<b>Carga</b>					
Toneladas .. . . .	31.921.000	36.262.000	+	4.341.000	+ 13,5
Tons.-Km. . . . .	9.623.629.000	10.785.335.000	+	1.162.706.000	+ 12,0
<b>Pasajeros</b>					
Número .. . . .	155.301.000	161.758.000	+	6.457.000	+ 4,1
Pas.-Km. . . . .	3.947.427.000	4.164.152.000	+	216.725.000	+ 5,4
<b>Entradas m\$.n.</b>					
Carga . . . . .	249.218.000	275.890.000	+	26.672.000	+ 10,7
Pasajeros . . . . .	80.472.000	86.303.000	+	5.831.000	+ 7,2
Otras . . . . .	46.531.000	46.054.000	-	477.000	- 1,0
<b>Entradas totales</b>					
Pesos m/n. . . . .	376.219.000	408.247.000	+	32.028.000	+ 8,5

## A I. — CARGA TRANSPORTADA. — Toneladas

Empresas	Año financiero		Diferencia 1941-42 con relación a 1940-41		
	1940-41	1941-42	Absoluta	Relat. %	
Sud y líneas explotadas	9.826.000	10.946.000	+	1.120.000	+ 11,4
C. Argentino . . . . .	7.293.000	7.875.000	+	582.000	+ 8,0
B. A. Pacífico . . . . .	4.409.000	4.577.000	+	168.000	+ 3,8
Oeste . . . . .	4.176.000	4.700.000	+	524.000	+ 12,5
Entre Ríos . . . . .	961.000	1.259.000	+	298.000	+ 31,0
N. E. Argentino . . . . .	605.000	883.000	+	278.000	+ 46,0
Total empresas capital británico . . . . .	27.270.000	30.240.000	+	2.970.000	+ 10,9
Santa Fe . . . . .	2.460.000	3.043.000	+	583.000	+ 23,7
Cía. General . . . . .	1.078.000	1.555.000	+	477.000	+ 44,2
C. Buenos Aires . . . . .	653.000	846.000	+	193.000	+ 29,6
R. P. Belgrano . . . . .	460.000	578.000	+	118.000	+ 25,7
Total empresas particu- lares . . . . .	31.921.000	36.262.000	+	4.341.000	+ 13,6
Estado . . . . .	7.793.000	8.972.000	+	1.179.000	+ 15,1
Total jurisdicción na- cional . . . . .	39.714.000	45.234.000	+	5.520.000	+ 13,9
Midland . . . . .	172.000	178.000	+	6.000	+ 3,5
<b>Total general . . . . .</b>	<b>39.886.000</b>	<b>45.412.000</b>	<b>+</b>	<b>5.526.000</b>	<b>+ 13,9</b>

## A II. — TONELADAS - KILOMETROS

Empresas	Año financiero		Diferencia 1941-42 con relación a 1940-41	
	1940-41	1941-42	Absoluta	Relat. %
Sud y líneas explotadas	2.538.899.000	2.871.857.000	+ 312.958.000	+ 12,2
C. Argentino . . . . .	2.280.775.000	2.606.679.000	+ 325.904.000	+ 14,3
B. A. Pacífico . . . . .	2.377.459.000	2.337.440.000	— 40.019.000	— 1,7
Oeste . . . . .	853.452.000	900.554.000	+ 47.102.000	+ 5,5
Entre Ríos . . . . .	308.139.000	401.417.000	+ 93.278.000	+ 30,3
N. E. Argentino . . . . .	190.478.000	268.776.000	+ 78.298.000	+ 41,0
Total empresas capital británico . . . . .	8.569.202.000	9.386.723.000	+ 817.521.000	+ 9,5
Santa Fe . . . . .	540.983.000	703.006.000	+ 162.023.000	+ 29,9
Cía. General . . . . .	344.080.000	485.917.000	+ 141.837.000	+ 41,2
C. Buenos Aires . . . . .	80.004.000	86.200.000	+ 6.196.000	+ 7,7
R. P. Belgrano . . . . .	89.360.000	123.489.000	+ 34.129.000	+ 38,2
Total empresas particu- lares . . . . .	9.623.629.000	10.785.335.000	+ 1.161.706.000	+ 12,1
Estado . . . . .	3.490.747.000	4.037.137.000	+ 546.390.000	+ 15,7
Total jurisdicción nacio- nal . . . . .	13.114.376.000	14.822.472.000	+ 1.708.096.000	+ 13,0
Midland . . . . .	56.395.000	53.617.000	+ 2.778.000	— 4,9
<b>Total general . . . . .</b>	<b>13.170.771.000</b>	<b>14.876.089.000</b>	<b>+ 1.705.318.000</b>	<b>+ 12,9</b>

## B I. — NUMERO DE PASAJEROS

Empresas	Año financiero		Diferencia 1941-42 con relación a 1940-41	
	1940-41	1941-42	Absoluta	Relat. %
Sud y líneas explotadas	57.317.000	58.774.000	+ 1.457.000	+ 2,5
C. Argentino . . . . .	53.024.000	55.809.000	+ 2.785.000	+ 5,2
B. A. Pacífico . . . . .	14.601.000	15.221.000	+ 620.000	+ 4,2
Oeste . . . . .	26.826.000	28.508.000	+ 1.683.000	+ 6,2
Entre Ríos . . . . .	607.000	585.000	— 22.000	— 3,6
N. E. Argentino . . . . .	503.000	581.000	+ 78.000	+ 15,5
Total empresas capital británico . . . . .	152.878.000	159.448.000	+ 6.570.000	+ 4,2
Santa Fe . . . . .	336.000	311.000	— 25.000	— 7,4
Cía. General . . . . .	1.661.000	1.579.000	— 82.000	— 4,9
C. Buenos Aires . . . . .	276.000	239.000	— 37.000	— 13,4
R. P. Belgrano . . . . .	150.000	151.000	+ 1.000	+ 0,6
Total empresas particu- lares . . . . .	155.301.000	161.758.000	+ 6.457.000	+ 4,1
Estado . . . . .	9.907.000	10.917.000	+ 1.010.000	+ 10,1
Total jurisdicción na- cional . . . . .	165.208.000	172.675.000	+ 7.467.000	+ 4,5
Midland . . . . .	909.000	1.146.000	+ 237.000	+ 26,1
<b>Total general . . . . .</b>	<b>166.117.000</b>	<b>173.821.000</b>	<b>+ 7.704.000</b>	<b>+ 4,6</b>

## B II. — PASAJEROS - KILOMETRO

Empresas	Año financiero		Diferencia 1941-42 con relación a 1940-41		
	1940-41	1941-42	Absoluta	Relat. %	
Sud y líneas explotadas	1.543.487.000	1.608.336.000	+	64.849.000	+ 4,2
C. Argentino . . . . .	1.241.226.000	1.324.361.000	+	83.135.000	+ 6,6
B. A. Pacífico . . . . .	414.597.000	444.281.000	+	29.684.000	+ 7,1
Oeste . . . . .	554.476.000	588.348.000	+	33.872.000	+ 6,1
Entre Ríos . . . . .	62.476.000	63.787.000	+	1.311.000	+ 2,1
N. E. Argentino . . . . .	39.600.000	43.576.000	+	3.976.000	+ 10,0
Total empresas capital británico . . . . .	3.855.862.000	4.072.589.000	+	216.727.000	+ 5,6
Santa Fe . . . . .	40.386.000	41.020.000	+	634.000	+ 1,5
Cía. General . . . . .	24.164.000	23.359.000	—	805.000	— 3,3
C. Buenos Aires . . . . .	16.385.000	16.916.000	+	531.000	+ 3,2
R. P. Belgrano . . . . .	10.630.000	10.268.000	—	362.000	— 3,4
Total empresas particu- lares . . . . .	3.947.427.000	4.164.152.000	+	216.725.000	+ 5,4
FF. CC. del Estado . . . .	687.723.000	757.862.000	+	70.139.000	+ 10,1
Total jurisdicción na- cional . . . . .	4.635.150.000	4.922.014.000	+	286.864.000	+ 6,1
Midland . . . . .	21.055.000	25.099.000	+	4.044.000	+ 19,2
<b>Total general</b> . . . . .	<b>4.656.205.000</b>	<b>4.947.113.000</b>	<b>+</b>	<b>290.908.000</b>	<b>+ 6,2</b>

## C I. — ENTRADAS POR CARGA. — Pesos m/n.

Empresas	Año financiero		Diferencia 1941-42 con relación a 1940-41		
	1940-41	1941-42	Absoluta	Relat. %	
Sud y líneas explotadas	68.089.834	77.983.489	+	9.893.655	+ 14,5
C. Argentino . . . . .	58.136.250	62.115.342	+	3.979.092	+ 6,8
B. A. Pacífico . . . . .	58.131.821	58.202.671	+	70.850	+ 0,1
Oeste . . . . .	27.260.389	30.061.375	+	2.800.986	+ 10,2
Entre Ríos . . . . .	7.760.787	10.108.785	+	2.347.998	+ 30,2
N. E. Argentino . . . . .	5.437.486	7.292.673	+	1.855.187	+ 34,1
Total empresas de capi- tal británico . . . . .	224.816.567	245.764.335	+	20.947.768	+ 9,3
Santa Fe . . . . .	12.097.914	13.882.930	+	1.785.016	+ 14,7
Cía. General . . . . .	6.971.996	9.381.007	+	2.409.011	+ 34,5
C. Buenos Aires . . . . .	2.677.743	3.512.728	+	834.985	+ 31,1
R. P. Belgrano . . . . .	2.653.515	3.349.175	+	695.660	+ 26,2
Total empresas particu- lares . . . . .	249.217.735	275.890.175	+	26.672.440	+ 10,7
FF. CC. del Estado . . . .	83.658.226	98.201.380	+	14.543.154	+ 17,3
Total jurisdicción na- cional . . . . .	332.875.961	374.091.555	+	41.215.594	+ 12,3
Midland . . . . .	1.941.332	1.988.923	+	47.591	+ 2,4
<b>Total general</b> . . . . .	<b>334.817.293</b>	<b>376.080.478</b>	<b>+</b>	<b>41.263.185</b>	<b>+ 12,3</b>

**C II. — ENTRADAS POR PASAJEROS. — Pesos m/n.**

Empresas	Año financiero			Diferencia 1941-42 con relación a 1940-41	
	1940-41	1941-42		Absoluta	Relat. %
Sud y líneas explotadas	29.623.373	31.288.783	+	1.665.410	+ 5,6
C. Argentino . . . . .	24.363.458	26.470.267	+	2.106.809	+ 8,6
B. A. Pacífico . . . . .	9.949.329	10.655.433	+	706.104	+ 7,0
Oeste . . . . .	9.842.564	10.971.087	+	1.128.523	+ 11,4
Entre Ríos . . . . .	2.189.842	2.247.583	+	57.741	+ 2,6
N. E. Argentino . . . . .	1.788.062	1.971.648	+	183.586	+ 10,2
Total empresas de capital británico . . . . .	77.756.628	83.604.801	+	5.848.173	+ 7,5
Santa Fe . . . . .	1.348.965	1.352.291	+	3.326	+ 0,2
Cía. General . . . . .	555.071	532.032	—	23.039	— 4,1
C. Buenos Aires . . . . .	600.527	607.453	+	6.926	+ 1,1
R. P. Belgrano . . . . .	211.117	206.443	—	4.674	— 2,2
Total empresas particulares . . . . .	80.472.308	86.303.020	+	5.830.712	+ 7,2
FF. CC. del Estado . . . . .	14.607.135	16.126.360	+	1.519.225	+ 10,4
Total jurisdicción nacional . . . . .	95.079.443	102.429.380	+	7.349.937	+ 7,7
Midland . . . . .	528.054	638.298	+	110.244	+ 20,8
<b>Total general . . . . .</b>	<b>95.607.497</b>	<b>103.067.678</b>	<b>+</b>	<b>7.460.181</b>	<b>+ 7,8</b>

**C III. — OTRAS ENTRADAS. — Pesos m/n.**

Empresas	Año financiero			Diferencia 1941-42 con relación a 1940-41	
	1940-41	1941-42		Absoluta	Relat. %
Sud y líneas explotadas	18.818.988	17.504.645	—	1.314.343	— 6,9
C. Argentino . . . . .	8.911.796	9.047.421	+	135.625	+ 1,5
B. A. Pacífico . . . . .	7.451.269	7.397.153	—	54.116	— 0,7
Oeste . . . . .	4.672.800	4.841.595	+	168.795	+ 3,6
Entre Ríos . . . . .	1.865.626	1.927.301	+	61.675	+ 3,3
N. E. Argentino . . . . .	748.138	820.426	+	72.288	+ 9,6
Total empresas de capital británico . . . . .	42.468.617	41.538.541	—	930.076	— 2,1
Santa Fe . . . . .	911.571	1.012.605	+	101.034	+ 11,0
Cía. General . . . . .	1.732.523	2.069.688	+	337.165	+ 19,4
C. Buenos Aires . . . . .	1.212.292	1.147.065	—	65.227	— 5,3
R. P. Belgrano . . . . .	205.467	286.837	+	81.370	+ 39,6
Total empresas particulares . . . . .	46.530.470	46.054.736	—	475.734	— 1,0
FF. CC. del Estado . . . . .	5.688.423	6.337.507	+	649.084	+ 11,4
Total jurisdicción nacional . . . . .	52.218.893	52.392.243	+	173.350	+ 0,3
Midland . . . . .	360.175	527.234	+	167.059	+ 46,3
<b>Total general . . . . .</b>	<b>52.579.068</b>	<b>52.919.477</b>	<b>+</b>	<b>340.409</b>	<b>+ 0,6</b>

## C IV. — ENTRADAS TOTALES. — Pesos m/n.

Empresas	Año financiero		Diferencia 1941-42 con relación a 1940-41		
	1940-41	1941-42	Absoluta	Relat. %	
Sud y líneas explotadas	116.532.296	126.776.917	+	10.244.721	+ 8,7
C. Argentino . . . . .	91.410.240	97.633.031	+	6.222.791	+ 6,8
B. A. Pacífico . . . . .	75.532.419	76.254.256	+	723.837	+ 0,9
Oeste . . . . .	41.775.754	45.814.057	+	4.038.303	+ 9,6
Entre Ríos . . . . .	11.816.256	14.283.669	+	2.467.413	+ 20,8
N. E. Argentino . . . . .	7.973.688	10.084.746	+	2.111.058	+ 26,4
Total empresas de capi- tal británico . . . . .	345.040.553	370.406.676	+	25.366.123	+ 7,3
Santa Fe . . . . .	14.358.450	16.247.826	+	1.889.376	+ 13,1
Cía. General . . . . .	9.259.589	11.982.728	+	2.723.139	+ 29,4
C. Buenos Aires . . . . .	4.490.562	5.267.246	+	776.684	+ 17,2
R. P. Belgrano . . . . .	3.070.099	3.842.455	+	772.356	+ 25,1
Total empresas particu- lares . . . . .	376.219.253	408.246.931	+	32.027.678	+ 8,5
FF. CC. del Estado . . . .	103.953.785	120.665.204	+	16.711.419	+ 16,0
Total jurisdicción nacio- nal . . . . .	480.173.038	528.912.135	+	48.739.097	+ 10,1
Midland . . . . .	2.829.568	3.154.455	+	324.887	+ 11,4
<b>Total general . . . . .</b>	<b>483.002.606</b>	<b>532.066.590</b>	<b>+</b>	<b>49.063.984</b>	<b>+ 10,1</b>

## RESULTADOS FINANCIEROS DE LOS FERROCARRILES PARTICULARES

Excluidos los FF. CC. Central Córdoba y Trasandino

## EN LOS ONCE ULTIMOS EJERCICIOS

En miles de pesos moneda nacional

Ejercicio	Entradas totales	Gastos totales	Entradas líquidas	Pérdidas de cambio	Entradas netas	Inter. % sobre el capital invertido
1931-32 . . . . .	433.686	322.731	110.955	31.675	79.280	2,34
1932-33 . . . . .	392.384	310.904	81.480	10.943	70.538	2,07
1933-34 . . . . .	395.847	299.806	96.041	32.093	63.949	1,88
1934-35 . . . . .	407.840	305.903	101.937	55.214	46.724	1,38
1935-36 . . . . .	395.462	308.018	87.444	47.348	40.096	1,19
1936-37 . . . . .	456.864	334.807	122.057	44.621	77.436	2,29
1937-38 . . . . .	399.696	315.108	84.588	36.741	47.847	1,40
1938-39 . . . . .	402.670	314.395	88.276	37.609	50.667	1,47
1939-40 . . . . .	383.765	304.795	78.970	30.311	48.659	1,41
1940-41 . . . . .	376.219	317.312	58.907	24.209	34.698	1,01
1941-42 . . . . .	408.247	344.560	63.687	29.292	34.395	1,00





# OBRAS PÚBLICAS

## DE LA REPUBLICA ARGENTINA

EDICION MENSUAL

---

LO QUE SE PUBLICA ES CONTROLADO POR EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA NACIÓN (RESOLUCIÓN NOVIEMBRE 8/33-16216-O.)

---

### Obras de Embalse en la Cuenca del Río San Juan

**A**L promediar el corriente año, el Poder Ejecutivo, por conducto del Ministerio de Obras Públicas, elevó a consideración del Honorable Congreso un proyecto de Ley por el cual se le autoriza a invertir hasta la suma de 25 millones de pesos para la complementación de estudios, investigaciones y construcción de las obras de embalse y accesorias, conducentes a la regularización de las aguas de la cuenca del Río San Juan, en la provincia del mismo nombre.

En el mensaje con que el P. E. acompañaba el citado proyecto, se expresa que el Río San Juan significa la arteria principal que da vida a la provincia y que en los alrededores de la ciudad capital existen actualmente empadronadas, con derecho a riego, 174 mil hectáreas de las cuales sólo 85 mil reciben servicios en forma efectiva, pero deficiente.

La razón de la insuficiencia —agrega— es la extremada irregularidad del caudal del río que se reduce extraordinariamente en la época de primavera, cuando las exigencias de los cultivos son mayores, causando incalculables perjuicios en el desarrollo de la importante utilización agrícola de la zona. Aparte de esta circunstancia, de aprovechamiento de los escasos caudales, se presenta, aunque no tan a menudo, el problema de las inundaciones que ocurren en los meses de verano cuando los deshielos de sus fuentes de la cordillera aumentan en forma inusitada.

La solución de estos problemas, sería la construcción de embalses en el río mismo o en sus afluentes, y éstos han dado

motivo a numerosas y reiteradas iniciativas que arrancan desde el año 1905; pero recién en 1921 se inició seriamente el estudio y proyecto de presa de embalse de Ullún, determinándose que con una presa de 60 metros de altura se podría crear un embalse de 1.500 millones de metros cúbicos de capacidad. Desgraciadamente, los estudios geológicos del lugar revelaron condiciones muy desfavorables para el levantamiento de una presa de esta magnitud. Persistiendo en ese propósito, en 1925 se efectuó otro estudio en Las Juntas, en cuyo lugar con una presa de 86 metros de altura sobre el lecho del río, habría podido crearse una capacidad de embalse de 1.500 millones de metros cúbicos, volumen que es el que se ha estimado necesario para una regularización apropiada del régimen del Río San Juan.

En el lugar de fundación de la presa se efectuaron perforaciones y las condiciones del terreno indicaron la posibilidad de ejecutar una obra de costo quizás excesivamente alto, pero no imposible. Desde la ejecución de estos estudios, a la fecha, la técnica de fundaciones de embalses ha tenido en el extranjero un desarrollo notable con soluciones singulares, que se prevé aplicar para el proyecto de las obras.

Posteriormente, desde el año 1936 a la fecha, la Dirección General de Irrigación del Ministerio de Obras Públicas ha estado efectuando investigaciones en toda la cuenca del río San Juan, buscando ubicaciones para embalses en los afluentes, que aunque de una capacidad más pequeña pueden resolver en forma parcial el problema. Uno de los lugares examinados se en-

cuenta sobre el río de Los Patos Sud, en el cual con una presa de 64 metros de altura podría obtenerse un embalse de unos 300 millones de metros cúbicos. El lugar está situado a 2.800 metros de altitud sobre el nivel del mar, sin caminos carreteros de acceso y recogería las aguas de la zona más rica del río, que recibe todo los deshielos de los glaciares que se extienden hacia el norte del Aconcagua.

Esta obra, usando materiales del lugar, es decir, construyéndola en escollera y tierra, aparece factible y de un costo aproximado a \$ 15.000.000 m/n. a la que deberán unirse otros embalses para completar la regulación del régimen del río.

Agotar los estudios para la construcción

del embalse de Los Patos y el mismo de Las Juntas y Ullún, usando los procedimientos desarrollados por la técnica moderna en la construcción de estas obras, y construirlas para el beneficio de la provincia de San Juan, es la finalidad del P.E. al elevar este proyecto de ley.

Iniciativas semejantes fueron presentadas a la H. Cámara de Diputados de la Nación el 21 de julio de 1937 por el entonces Diputado Don Santiago Graffigna y el 22 de agosto de 1940 por el señor Diputado Marcelo A. Zunino. En ambas se hacían consideraciones interesantes sobre el problema constructivo de los embalses aunque sólo se referían a la ejecución de estudios.

## LA CONSERVACION DE PAVIMENTOS EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES POR EL ENTE AUTONOMO DE INDUSTRIA MUNICIPAL

**P**OR imperio de la Ordenanza N° 7.290, numerosas y variadas tareas afines relacionadas con obras y servicios públicos municipales a cargo de distintas dependencias, fueron descentralizadas de las mismas para ser concentradas en

un nuevo organismo, de gobierno autárquico, cuyo mecanismo administrativo, contable y técnico lo colocara en condiciones de actuar emulando la empresa industrial privada: tal es el Ente Autónomo de Industria Municipal.

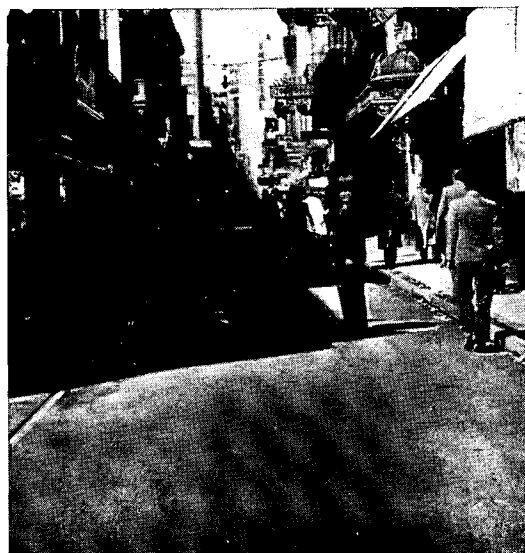
Esta Institución inició sus actividades como agente industrial de la Municipalidad —objetivo básico de su creación— en Enero de 1936.

Desde entonces ha venido cumpliendo dicha Entidad, bajo la dirección de su Presidente, Ingeniero don Alejandro F. Aldazábal, una eficaz labor de beneficio real para la Comuna, en todas las obras y servicios permanentes de su jurisdicción: alumbrado público, incineración de residuos, saneamiento de terrenos bajos, iluminaciones extraordinarias, conservación y reparación de pavimentos, edificios y hospitales municipales,

máquinas, equipos y herramientas empleados en dichos servicios; conservación y reparación de camiones, automóviles, ambulancias y vehículos de tracción a sangre; construcción de instrumental de cirugía, camas, etcétera,

**El Intendente Municipal, Dr. Carlos Alberto Pueyrredón, a cuya iniciativa se deben los importantes trabajos que se ejecutan en la ciudad. Su gestión se califica como una de las más progresistas**





#### CALLE SARMIENTO

El pavimento de esta importante arteria ha sido totalmente reparado en varios tramos comprendidos entre Callao y Florida. Las fotos muestran los trabajos en plena realización y el estado actual del pavimento

para los hospitales; reparación de generadores de vapor y de instalaciones de calefacción y agua caliente en los edificios y hospitales municipales; asimismo la construcción de nuevos edificios y hospitales municipales, obras de vialidad, etc.

La multiplicidad de las tareas relacionadas con la atención de los servicios enumerados, no impidió el rápido y creciente desarrollo de las actividades del Ente Autónomo, que ya se señalan con la ejecución de importantes obras, algunas de las cuales se muestran con justo motivo de orgullo entre los modelos del género: el nuevo edificio del Hospital Juan A. Fernández; el de la Dirección General y Archivo del Registro Civil de la Capital; los trabajos de preparación de la sub-base para la pavimentación de la Avenida Coronel Roca, complementados con obras de desagüe y terraplenamiento para jardines que concurren al embellecimiento y progreso vial de una extensa y alejada zona del municipio; la importante ampliación efectuada en el Hogar Mercedes Lasala y Riglos; el mejoramiento de la caizada de tierra de la Avenida Costanera Rafael Obligado; las refecciones del pavimento y supresión de plazoletas en la Avenida San Martín; la construcción de pavimentos y

puentes varios, entre éstos el puente sobre el Arroyo Cildañez; los nuevos pabellones de los hospitales Rawson, Ramos Mejía, etc.; el Taller subterráneo de Escenografía del Teatro Colón; la Radio-difusora Municipal; los natatorios de los parques Chacabuco y de los Patricios, etcétera. Hoy puede afirmarse que el E. A. I. M. se encuentra capacitado para ejecutar cualquier obra pública de carácter edilicio.

Los trabajos relacionados con la conservación y reparación de los pavimentos, se ejecutan con intervención del Departamento Construcciones de la Entidad, a cargo del Ingeniero don Martín Pinto Krámer, y por intermedio de su División

**P a v i m e n -  
t o s**, cuya Jefatura ejerce el Ingeniero don Roberto Dupeyrón

**Dr. Martín Aberg Cobo**, que en el cargo de secretario de Obras Públicas, H. y Seguridad, adquirió justa reputación de laborioso inteligente



La labor en lo que atañe a la conservación y mejoramiento de los pavimentos se cumple con arreglo a un plan racional y sistemático, aunque la tarea aumenta continuamente en razón de que la superficie pavimentada de la ciudad es cada vez mayor, aparte de las reparaciones motivadas por las aperturas realizadas en numerosas calles por Obras Sanitarias de la Nación para la construcción de desagües, y por las empresas particulares de servicios públicos para colocar o reparar sus instalaciones.

Ente Autónomo le fué discernida por aquella Institución, previo cotejo de precios en concurrencia con empresas privadas; tal circunstancia permite señalar hechos fundamentales por su importancia económica y la decisiva gravitación del Ente Autónomo en el orden técnico e industrial, relacionados con la conservación de los pavimentos de la ciudad.

En primer lugar, permite afirmar la ventaja económica que reporta la intervención de esta Entidad en la realización de dicho servicio público, desde que ella



CALLE PAMPA

Como puede verse, esta calle del aristocrático barrio de Belgrano recibió también los beneficios que reporta la pavimentación

**Afirmados cuya conservación está a cargo del Ente Autónomo**

Granito .. . . . . m <sup>2</sup>	11.381.938
Granito usado .. . . . . "	223.370
Granitullo .. . . . . "	287.232
Empedrado .. . . . . "	48.997
Madera .. . . . . "	1.211.217
Asfalto .. . . . . "	2.189.391
Concreto asfáltico .. . . . . "	1.883.210
Hormigón armado .. . . . . "	218.618
Macadam .. . . . . "	525.876
<b>Total .. . . . . m<sup>2</sup></b>	<b>17.969.849</b>

Con respecto al cierre de las aperturas efectuadas por Obras Sanitarias de la Nación, es interesante destacar que la ejecución de dichos trabajos por el

ha logrado nivelar y aún reducir el costo de su producción comparativamente al de la industria privada, y ésta, por consecuencia, se ve condicionada a regular sus cotizaciones conforme a precios razonables, cuya equidad resulta controlada por la Municipalidad.

En segundo lugar, los trabajos ejecutados llevan implícita la garantía emanada de la responsabilidad técnica del Ente Autónomo, y de la calidad de los materiales empleados, sin que ello implique renunciar a la obtención de beneficios pecuniarios, cuyas utilidades comparte por mitades con la Municipalidad.

Por otra parte el Ente Autónomo ha conseguido producir en cantidad y de modo regular y continuo, de suerte que paulatinamente se va acercando a hacer

posible realidad lo que surge como uno de los propósitos naturales de su condición de productor industrial para la Municipalidad: en el caso, la custodia de todos los pavimentos de la ciudad.

Debe singularizarse también la referencia a los trabajos de toma de juntas con betún asfáltico en los pavimentos de granito, actualizados desde la formación del Ente Autónomo, que ha propendido notablemente al uso de este procedimiento en la conservación y mejoramiento de los mismos; en efecto, después de un período de ensayos concernientes a la calidad y mezcla de los materiales para obtener los mejores resultados, se intensificaron paulatinamente los trabajos de colocación que comprenden hasta ahora la cantidad de 620 cuadras.

Las ventajas derivadas de la ejecución de estas tomas de juntas son evidentes. Los pavimentos de granito, sucios debido a que sus juntas son depósitos de partículas de materiales varios de diverso origen y procedencia que el viento levanta y arrastra, se transforman en pavimentos limpios al desaparecer los huecos de sus juntas. El pavimento adquiere así algunas de las características del tipo liso: evita los ruidos del tránsito y, con-



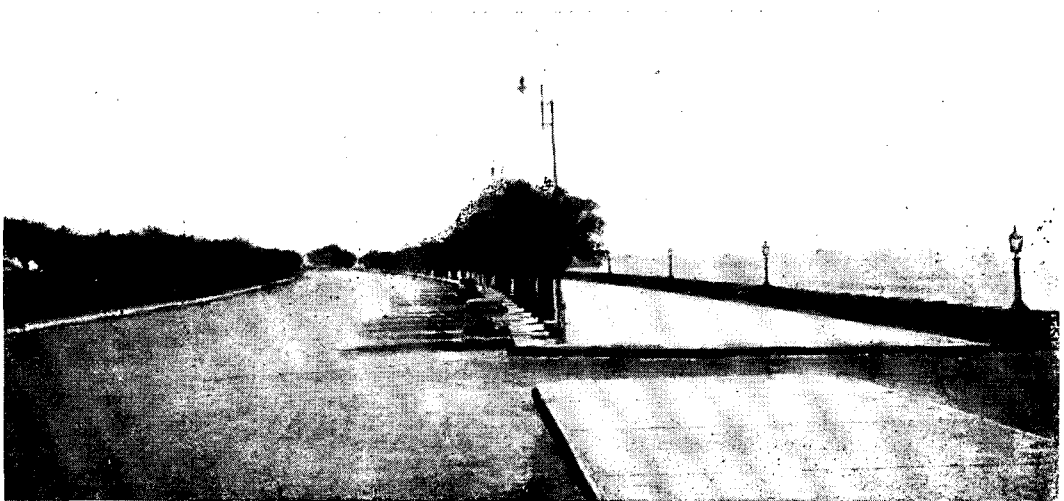
**Ing. Alejandro F. Aldazabal, Presidente del Ente Autónomo de Industria Municipal, cuya eficaz labor de beneficio real para la Comuna es apreciada debidamente por todo el pueblo de la Capital**

servando parcialmente la aspereza propia del granito, disminuye considerablemente el resbalamiento o patinaje de los vehículos automotores cuando la humedad o las lluvias lo mojan sin lavarlos. Técnicamente la toma de juntas con betún asfáltico significa una impermeabilización del pavimento, de capital importancia para la conservación del mismo, cualquiera sea el tipo de hormigón o subbase de sustentación, cuya duración se alarga indefinidamente.

La experiencia y el estudio de los costos de conservación de los pavimentos han determinado al Ente Autónomo a encarar los trabajos de reparación de los mismos en forma integral, es decir reparar superficies extensas de calzadas en mal estado, en vez del procedimiento, antes común, de hacerlo en pequeñas superficies que acusaban deterioros notables.

Este último procedimiento obligaba, generalmente, al cabo de cierto tiempo, a volver a ejecutar nuevas reparaciones en lugares próximos del mismo tramo de pavimento, con las consiguientes interrupciones del tránsito; en tanto que la reparación integral determina un menor costo, como consecuencia de la concentración de las cuadrillas obreras que per-

**Vista de la Avenida Rafael Obligado, cuya calzada de tierra ha sido mejorada con riego bituminoso**





La multiplicidad de tareas del Ente Autónomo de Industria Municipal abarca, también, la realización de obras viales importantes como puede apreciarse por este puente construido sobre el arroyo Cildáñez

mite el mejor contralor de su actividad y asegura mayor rendimiento.

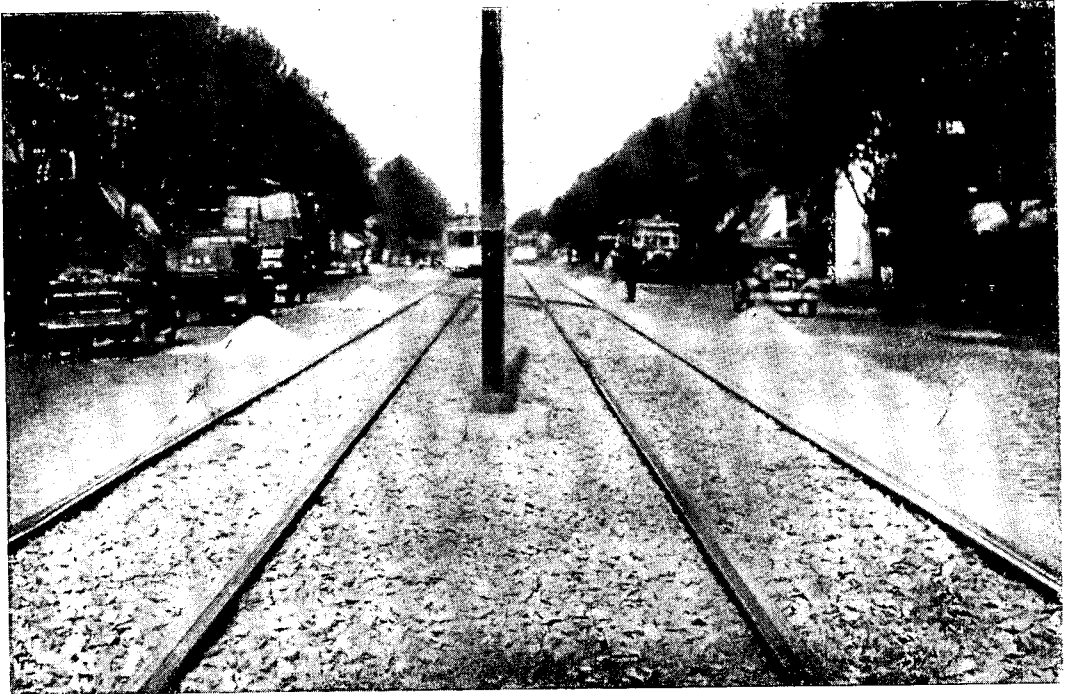
En tal forma se dió comienzo, el año próximo pasado, a la ejecución de un plan racional de trabajos que afecta a todas las calles cuyos pavimentos, construidos por Ley N° 4.391, tienen una du-

ración de 40 años y que, por consiguiente, deben ser renovados entre los años 1946 a 1952. Así fueron reparados, en primer término, tramos de calles céntricas, entre ellas las siguientes con entarugado de madera: calle Sarmiento, de Callao a Montevideo; de Uruguay a Cerrito y de Carlos Pellegrini a Florida; calle Bartolomé Mitre, de Carlos Pellegrini a Florida; calle Suipacha, de Corrientes a Rivadavia; calle Río Bamba, de Viamonte a Juncal; entre las de pavimento asfáltico: calle Victoria, de Sarandí a Matheu; calle Ayacucho, de Viamonte a Santa Fe, y de Juncal a Las Heras; y otras con pavimento de granito, en zonas excéntricas.

En los pavimentos de madera y en los de asfalto, la reparación consistió en la renovación total de la carpeta respectiva y refecciones parciales de las bases; pero actualmente se practica una variante de importancia en las reparaciones correspondientes a los pavimentos de madera, en los cuales el entarugado se reemplaza por una carpeta de hormigón asfáltico, sellado con una delgada capa

Parque Tres de  
Febrero. Entubamiento del Zanjón  
Rosas





#### AVENIDA SAN MARTIN

Es ésta una arteria de las que más intenso tráfico soporta. De ahí que el Ente Autónomo de Industria Municipal se haya preocupado en dotarla de un pavimento apropiado a sus necesidades

de asfalto natural. En los pavimentos de granito, el trabajo consiste en la re colocación correcta de los adoquines y en la toma de juntas con betún asfáltico.

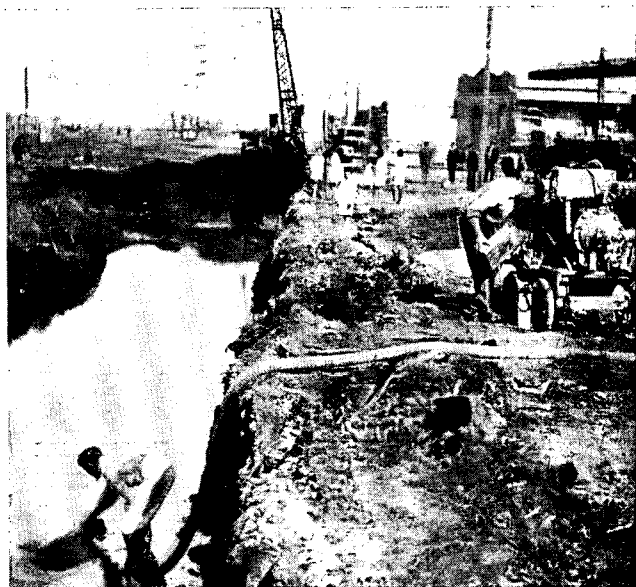
El plan de reparaciones integrales a ejecutarse el presente año, se desarrolla en forma progresiva aunque debe condicionarse la labor a los trabajos de reparación y calce de vías que paralelamente realiza la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

La División Pavimentos ya nombrada también tiene a su cargo los trabajos de consolidación de la sub-base de las calles de tierra, habilitándolas para el tránsito; se utilizan en dichos trabajos materiales provenientes del levante de carpetas de los afirmados y escombros de bases.

A los fines de la mejor atención de los servicios permanentes de conservación y mejoramiento de calles, a su cargo, la Entidad ha confeccionado un prolijo y detallado "Padrón de las calles con y

sin afirmados de la Ciudad de Buenos Aires", en el que consta el tipo y base del pavimento, fecha de construcción y vencimiento, superficie y costo del mismo, longitud y ancho de las calles de tierra, tipo de desagüe (cunetas, zanjas y zanjonés), etc.

Av. Coronel Roca.  
Desagotamiento de las franjas excavadas



Entre las importantes obras de saneamiento ejecutadas por el E. A. I. M. se encuentran los entubamientos de zanjas y zanjones y la colocación de tubos para desagüe; en estos trabajos se emplean caños de hormigón armado de diámetros entre m. 0,30 y m. 1,20 y también de chapas de hierro corrugado. Merecen citarse las tuberías colocadas en la calle San Pedrito en su cruce con la Avenida Coronel Roca y en la calle Pergamino, en su cruce con la misma Avenida; el entubamiento del zanjón Rozas; el entubamiento de las zanjas laterales de la calle Republicuetas, en el tramo comprendido entre la calle Blandengues y la ca-

lle de acceso al Balneario de Núñez, etcétera.

Actualmente se está ejecutando, de acuerdo con la iniciativa del señor Intendente Municipal, Doctor don Carlos Alberto Pueyrredón, importantes trabajos de rellenamiento de los terrenos bajos de la Avenida Costanera Norte comprendidos entre las calles Canning y Avenida Sarmiento, destinados a la formación de un parque aborígen denominado Bosque Alegre. Los caminos que cruzan en diferentes sentidos esta zona, se construyen a base exclusiva de cenizas provenientes de las usinas incineradoras de basuras.

**FRANCISCO MACIAS**

**PIEDRA**

— Y —

**ARENA**

**JURAMENTO 3835**

U. T. 73. PAMPA 2692

**FUNDICION ELECTRICA  
DE ACEROS**

— DE —

**VICTOR MARANGONI**

★ ★ ★

Piezas Modeladas de Acero Dulce - Acero  
Manganeso - Silicioso, Acero Duro para Tem-  
plar sobre Modelo y al Calibre - Se Funde

Todos los Días

★ ★

**AVENIDA PAVON 5470**

U. T. 241, Lanús 676



# LAS OBRAS DE RIEGO Y DE DEFENSA EN EL TERRITORIO DE RIO NEGRO



*COMO se recordará, en las postrimerías del año ppto. han sido licitadas las obras de riego proyectadas por la Dirección de Irrigación para ser realizadas en la Isla de Choche-Choel, y en los primeros meses del año actual la empresa adjudicataria dió comienzo a los trabajos preparatorios para así poder iniciar de lleno las obras, lo que aconteció hace apenas unos meses. Con tal motivo el Poder Ejecutivo de la Nación, deseando compartir la satisfacción de los pobladores de tan rica zona del Río Negro, se hizo representar en los festejos preparados con tal motivo por el Ministro de Obras Públicas, quien pronunció el interesantísimo discurso que reproducimos a continuación:*

**HACE** ya muchos años, — comenzó diciendo el Dr. Oría luego de un breve exordio — que tal región de Choche-Choel fué considerada como la más hermosa del Valle; tiene además el valor de un recuerdo histórico: el 6 de Junio de 1834 la Cámara de Representantes de Buenos Aires donó esta isla al General Rozas, premiando su campaña del sud iniciada en marzo de 1833, con jefes tan prestigiosos como Ruiz Huidobro, José Félix Aldao y Angel Pacheco.

Pero aquella expedición no afianzó por completo la jurisdicción del Estado en la Patagonia y fué necesario para lograrlo, la expedición de Roca, quién el 25 de mayo de 1879 llegó a las barrancas del Río Negro frente a esta isla, extendiéndose entonces el dominio de la Nación a toda la Patagonia.

## LA PRIMERA RED DE CANALES

El grupo de colonos galenses que había iniciado la agricultura en el valle del Chubut, se radicó en este suelo y construyó la primer red de canales, la que actualmente riega la parte occidental de estas tierras.

En 1908, para fomentar el progreso de las Colonias Nacionales, se iniciaban las primeras ventas de tierra por el Estado y se dictaron condiciones de estímulo para los colonos, a la vez que para asegurar su éxito se les impuso algunas obligaciones como la de realizar trabajos forestales y constituir una cooperativa de riego parcial o total, suscribiendo acciones nominales e intransferibles a las personas que adquirieran los lotes.

La constitución de la Cooperativa contribuyó a mejorar los servicios de riego

pero no se alcanzó ni su plena eficiencia ni su continuidad.

En 1911 comenzaron los estudios para mejorar la alimentación del canal que en las épocas de estiaje no alcanzaba a derivar el caudal indispensable para mantener los cultivos.

Por fin en el año 1928 se llegó a preparar un proyecto definitivo para el riego de la Isla, captando las aguas en el extremo Noroeste.

El Río Negro, cuya potencialidad hidráulica supera la de todos los ríos reunidos del interior del país, salvo el Paraná y el Uruguay, ha sido siempre de difícil manejo entre otras razones, por la poca estabilidad de sus márgenes. Esta circunstancia, ha conducido a buscar para la obra que iniciamos una solución que asegure la alimentación de sus canales y por lo tanto la eficiencia de su servicio.

## LA PREOCUPACION DEL P. E.

Esta es la obra que el Poder Ejecutivo de la Nación intenta para beneficio de los esforzados colonos que están radicados desde hace años aquí, contribuyendo con su admirable tenacidad, inteligencia y trabajo, a la grandeza de la Nación; obra que permitirá asegurar condiciones excelentes para el cultivo y extender las 4.000 hectáreas de hoy, regadas irregularmente, a más de veinte mil, con un servicio de riego normal.

No es solamente el problema expuesto, la preocupación latente del Poder Ejecutivo. La obra vial seguirá dentro de poco a la que hoy comenzamos, para lo que se habilitará un puente sobre el brazo norte del Río Negro, facilitando el acceso a la línea férrea que sirve el Valle, así como las comunicaciones fluviales desti-

nadas a facilitar en forma progresiva la salida de los productos de los colonos, hacia todos los mercados.

El aprovechamiento del valle del Río Negro es un problema de carácter nacional y puede decirse que a pesar de los grandes esfuerzos del Estado, está en sus comienzos.

De las 300.000 hectáreas que forman su fértil valle, una escasa porción se halla bajo cultivo. Las derivaciones que se han efectuado hasta hoy para cada uno de los sistemas, no pueden perjudicar a las diversas explotaciones del suelo ni afectar en forma apreciable la navegación. Esto último podrá suceder cuando la totalidad del valle esté bajo cultivo.

Tal circunstancia está prevista en estudios generales, realizados por el Ministerio de Obras Públicas sobre el curso del río y de sus afluentes el Limay y el Neuquén.

En 1899, dejaron un vivo recuerdo las inundaciones producidas, por una deplorable coincidencia, cuando el General Roca quiso inaugurar la línea férrea a Neuquén. Estos fenómenos hidrográficos no han sido aún dominados, por lo que el Ministerio de Obras Públicas persiste en su propósito de lograr una solución concluyente que no se ha alcanzado con las obras del dique.

Perseveraremos en el estudio del Limay buscando un encauzamiento sin riesgo para los pobladores y caudales, para una navegación sin interrupciones.

#### OBRAS EN EJECUCION

Los trabajos públicos de General Conesa y Colonia Frias están en ejecución dentro del margen que permite la escasa disponibilidad de fondos previstos en la ley; pero hemos de apuntalarla con mayores recursos.

En el valle de Viedma se ha hecho ya un largo terraplén de 60 km. para proteger de inundaciones todo el valle aledaño.

Es indudable que la realización inmediata del conjunto de obras de aprovechamiento del valle, obliga a pensar en la necesidad ineludible de atraer una población la que con la actual guerra tiene cerrado el paso.

No es posible trabajar con intensidad zonas de regadío si no hay agricultores, ni es razonable crear vastas extensiones

de riego artificial si no se cuenta con el concurso de trabajadores especializados, que deberían tener, si fuese posible decretarlo, familias numerosas. No debe confundirse la explotación rural de esta índole, con la de ovinos, practicada en todo el sud de la Patagonia, con mínima población y máximo rendimiento.

El Poder Ejecutivo desea intensamente que con la iniciación de estas obras, mejoren los servicios del cultivo regional iniciados con tanto sacrificio en 1904 y espera que con su extensión se ha de crear en la Isla de Choele-Choel, una zona semejante a la del Valle del Río Negro Superior, que ha comenzado a influir en la economía del país con su abundante producción de frutas.

#### ESTUDIOS EN EL CURSO DEL RIO COLORADO

El vecino Río del Colorado, tiene las mismas características de estos lugares en el asiento de su población y las líneas del paisaje, rodeado de mesetas inhospitalarias. Se cultivan en el Valle Inferior, cuarenta mil hectáreas que han estado pendientes de la crecida extraordinaria del río, a fines de 1941, mientras en otros años, durante la primavera, sus caudales sufrían una alarmante escasez de agua.

Los técnicos del Ministerio de Obras Públicas estudian el curso del Colorado con una intensa preocupación, anhelando resolver su aprovechamiento integral. Las primeras investigaciones indican que la construcción de una presa de embalse en las proximidades de la Estación Forín Uno, almacenaría 1.500 millones de metros cúbicos, superando así todas las construidas hasta la fecha en el país y podría asegurar el control del caudal del río y la radicación de nuevos centros poblados.

Se lograría también fertilizar las tierras de Villarino y Patagones, en la provincia de Buenos Aires, que cuentan con mercados inmediatos para sus productos, como los que ofrece la gran ciudad vecina de Bahía Blanca, con la salida a ultramar de sus puertos.

Dentro de poco la actividad del Gobierno Nacional ha de llevar este orden de obras públicas al Chubut, utilizando las autorizaciones del Plan de Trabajos existente.

Es necesario afianzar la población de la Patagonia, dándole cuanto necesita.

además de una justicia y policía honorables, caminos, obras de higiene, y obras hidráulicas que permitan desarrollar una agricultura destinada a sorprender en breve plazo a los escépticos, por su estabilidad y enorme riqueza.

El esfuerzo que el Estado realiza va superando en los últimos tiempos cuanto podía preverse y cumplirse hace algunos años.

Un grupo de colonos y residentes de esta isla, fué a la Capital Federal a formular el pedido de que se realizara esta obra.

Tuve el agrado de recibirlos en mi despacho, con el señor Gobernador que los acompañaba. Hombres cuya apariencia física de salud conjugaba con la moral sana de quienes se consagran al trabajo. Me enteré del estoicismo y la resignación con que después de muchos años de vanas promesas, continuaban labrando la tierra, sin quebrantar su tesón de hormi-

ga, conservando los sentimientos de trabajo y disciplina de las agrupaciones sociales con responsabilidad, esperando confiados la acción del gobierno.

Transmití mis impresiones al Excmo. señor Presidente de la Nación y éste me dijo adelantándose a mis íntimos deseos: "es necesario afrontar de inmediato esas obras de cualquier modo y por cualquier medio; el Poder Ejecutivo no puede desdeñar esa calidad de pobladores, ni destruir la esperanza de hombres cuya conducta crea obligaciones al Gobierno".

He aquí el origen del último impulso, en la realización de esta obra. Hagamos votos porque en ella se inicie la marcha de esta bella región, hacia sus mejores destinos y porque sirva para que mantengan su arraigo las dignas poblaciones de la Patagonia, con sus hondos sentimientos de amor al trabajo, fe en el progreso y culto de la patria.



**CABLES  
ELECTRICOS**

DESNUDOS Y AISLADOS

**SEMA**

INDUSTRIA ARGENTINA

# LA PROVISION DE AGUA POTABLE A POBLACIONES de SANTIAGO del ESTERO

ALGUNOS comentarios relacionados con la falta de agua que sufren ciertas regiones de Santiago del Estero, aluden a Obras Sanitarias de la Nación, en términos que dejan entrever que la misma ha incurrido en retardo en el cumplimiento de la ley 12.404, que dispone la ejecución de los trabajos requeridos para abastecer del vital elemento a las poblaciones menores de esa provincia.

Con tal motivo, el Directorio de Obras Sanitarias estima oportuno dar a conocer las gestiones y labor efectuadas hasta la fecha en cumplimiento de la mencionada disposición legal, con el fin de aclarar las apreciaciones erróneas sobre el problema, y también para destacar la causa de orden legal que constituye el principal impedimento para que la Institución pueda actuar con mayor rapidez en la instalación de los servicios sanitarios, especialmente el de provisión de agua allí donde este elemento es necesario como factor de salud y de bienestar de las poblaciones.

La ley 12.404 autoriza a invertir un millón y medio de pesos en las obras y materiales que sean necesarios para abastecer de agua potable en forma gratuita, a las poblaciones pequeñas de Santiago del Estero que carezcan de ese elemento indispensable; y encomienda la ejecución de los trabajos respectivos a Obras Sanitarias, facultándola a hacer uso de las perforaciones que, con fines de investigación, haya efectuado la Dirección de Minas y Geología de la Nación.

Promulgada la ley, la Institución inició las tareas pertinentes, inspeccionando en primer término más de 200 perforaciones existentes, en poder de las autoridades provinciales, encontrando sólo 20 que por su ubicación y calidad del agua resultaban aprovechables, y de éstas, sólo una tenía equipo de bombeo apropiado, pero el agua, calificada como apta para el consumo en el momento de las perforaciones, resultó inapta según análisis del Laboratorio de la dependencia, lo que hizo preciso excavar otro nuevo pozo. Además, fué necesario desobstruir 10 perforaciones de las clasificadas como aprovechables y reconstruir otras dos.

Suscriptos los primeros convenios con el gobierno provincial a mediados de 1940, las obras comenzaron de inmediato. Naturalmente los trabajos tuvieron que supeditarse a la recepción de materiales y equipos, dificultada por la actual situación, a la limpieza, desobstrucción y acondicionamiento de los pozos, a la entrega de terrenos por parte de las autoridades de la provincia y otros requisitos de rigor; no obstante, dentro de ese mismo año pudieron habilitarse los servicios de provisión de agua

en varias localidades. El resumen de la labor cumplida hasta la fecha es el siguiente:

## OBRAS EN EXPLOTACION

En las localidades de Fernández, Romanos, Forres, Vilmer, Clodomira, Pozo Hondo, Tacanas "El Pacará", San Pedro de Guasayán, Rapelli, Quebracho Coto, El Charco, Gramilla, Arraga, Aragónés, y Monte Quemado. Total, 15.

## OBRAS EN CONSTRUCCION

En las localidades de Suncho Corral, Robles y Villa Ojo de Agua. Total, 3.

## PROYECTOS APROBADOS

Obras con proyectos aprobados y cuya construcción se iniciará próximamente: Antaje, Beltrán, Brea Pozo (capital), Brea Pozo (San Martín), La Cañada, Matará, San Pedro de Choya, Simbol, Torboada, Tacanas "El Bagual", Villa Figueroa, Villa Ignacia y Villa Giménez. Total, 13.

Respecto de los servicios para las localidades de Beltrán, Villa Ignacia y Villa Esperanza, que han sido aludidas en algunas publicaciones, corresponde informar lo siguiente:

### Beltrán

El convenio para la ejecución de esta obra fué suscripto recién el 25 de septiembre del corriente año. Ha comenzado la recepción de los materiales necesarios y los trabajos se iniciarán dentro del mes actual.

### Villa Ignacia

El convenio respectivo se firmó el 26 de abril de 1941, y aún cuando las maquinarias para esta obra se encuentran en Santiago del Estero listas para su colocación, no se ha dado comienzo a la ejecución porque el gobierno de la provincia no ha hecho entrega todavía del pozo y los terrenos que le fueran solicitados en agosto de 1941, pedido que se reiterara por notas del 1º de diciembre de 1941, mayo 27 y septiembre 10 de 1942.

### Villa Esperanza

El convenio para la instalación del servicio de provisión de agua de esta localidad, fué suscripto el 16 de septiembre pasado, y está preparándose el material necesario para la obra, que podrá iniciarse en el mes de diciembre próximo.

En cuanto a la población de Morcillo, debe hacerse saber que Obras Sanitarias no ha sido requerida por las autoridades locales para realizar ninguna perforación, desconociendo la existencia de factores que hicieran indispensable la urgente

necesidad de resolver el problema de la provisión de agua.

Es indudable que en materia de saneamiento es vasta la acción que aún queda por realizar en todo el país, y es por estar compenetrada de la gravedad de este problema que la Dirección de Obras Sanitarias, dentro de los medios a su alcance ha procurado llevar el beneficio de la provisión de agua potable al mayor número de poblaciones del interior, como lo demuestran las inversiones de los últimos años, que hasta el año 1937 fueron de una media de 11 millones de pesos en la capital federal y 5 millones en provincias y territorios, pasaron, respectivamente, a 24 millones y 9 millones y medio en 1938, a 30 millones y 9 millones 400 mil en 1939, a 33 millones y 12 millones en 1940, para llegar a 28 millones y 22 millones en 1941, calculándose que en el año actual se invertirán 23 millones en la capital federal y 27 millones en las poblaciones del interior.

Ciertamente, ha sido posible llegar al elevado monto a que alcanza la inversión del presente año, en virtud del decidido apoyo del Poder Ejecutivo, que ha asignado a tal fin, una mayor suma en el plan de trabajos públicos; pero, dada la saturación que se evidencia en el mercado de títulos, puede afirmarse que se ha llegado ya al máximo posible en el momento actual en las inversiones para obras de saneamiento, por lo que su ejecución deberá proseguirse en forma sistemática dentro de lo que permitan esas disponibilidades anuales.

Pero conviene destacar que la acción de Obras Sanitarias se ve en mucha parte dificultada, sobre todo en la rapidez, por el régimen actual relativo a los convenios y créditos legales, cuyos trámites minuciosos y en parte supérfluos, son causa frecuente de que obras reclamadas con urgencia, deban retrasarse a la espera de que sean llenados todos los requisitos formales, pese al reclamo de las poblaciones necesitadas y el empeño de la institución, para la más pronta realización de los trabajos.

#### Una información de la

#### FABRICA ARGENTINA DE AZULEJOS DE OPALINA "VICRI"

Por informaciones periodísticas nos hemos enterado que el temporal del sábado 28 de noviembre causó apreciables daños en la Fábrica "Vicri", a la cual nos referimos en este número. Inquiridos informes a la misma, se nos aclaró que si bien son estimables los perjuicios, ellos sólo abarcaron a la Sección corte y embalaje, no afectando los hornos ni ninguna otra parte vital y que realizadas las reparaciones pertinentes estarán en condiciones de producir nuevamente dentro de un par de semanas.

## Pozos Semisurgentes

— Y —

## Equipos de Bombeo

**SHEPARD, HAY y Cía. Lda.**

SOCIEDAD ANONIMA

Jorge Newbery 3537

U. T. 54 - 0559 y 4262

BUENOS AIRES

Precisamente la larga experiencia que se tiene a ese respecto, ha determinado al directorio para incluir, como uno de los propósitos esenciales del proyecto de modificación de las leyes básicas que rigen a Obras Sanitarias, sometido a la consideración del Poder Ejecutivo, las previsiones tendientes a reducir a lo indispensable el trámite legal que debe cumplirse para la instalación de los servicios de salubridad, especialmente el de provisión de agua potable, que por su finalidad de higiene y bienestar para las poblaciones, debe estar librado, dentro de lo posible, de todo expedienteo dilatorio.



Palacio Municipal. Vista del frente principal

## Progresos Edilicios de San Fernando

Es indudable que el municipio de San Fernando, en estos últimos tiempos, experimentó una profunda transformación, no igualada tal vez por otros municipios cercanos a la Capital Federal y que cuentan con medios económicos infinitamente superiores. San Fernando ha sido transformado y aunque el cambio no sea percibido suficientemente por quienes asisten todos los días a estas modificaciones sucesivas, aquellos que lo visitan tras algún intervalo de ausencia, encuentran más señalado su evidente progreso.

La transformación de calles en amplias avenidas; la construcción de nuevos pavimentos y arreglo de los existentes; el embellecimiento de las plazas y paseos y la apertura de nuevas arterias, no sólo han modificado la fisonomía de la ciudad-capital, sino que crearon nuevas perspectivas arquitectónicas y abrieron amplias oportunidades para el desarrollo de construcciones señoriales. Por otra parte, la creación de avenidas y calles en los barrios extraperimetrales, tradicionalmente abandonados, ha llevado hasta los humildes suburbios el hábito de progreso que los coloca en condiciones favorables para construir núcleos de intensa vida propia.

Otras actividades no menos brillantes y beneficiosas para la colectividad de todo el partido y que más han contribuido a esa transformación, son las que se relacionan con el saneamiento, el que se ha satisfecho acabadamente, mediante obras de desagüe, canalización, rectificación y limpieza de varios arroyos y otras obras accesorias.

Las líneas que anteceden no pretenden ser una citación de los trabajos hechos, acerca de los cuales, y aunque en forma sintética, nos referimos en las páginas que siguen. Tienen sólo la pretensión de suministrar una rápida visión panorámica del conjunto de iniciativas realizadas, de labor proficua llevada a la práctica, de gestiones en pro del mayor engrandecimiento de San Fernando y del mayor bienestar de los habitantes de todo el municipio; iniciativas, labor y gestiones que han de continuar con mayor entusiasmo las actuales autoridades edilicias.

Para ello ha de contar el Intendente, señor Zamudio, con la colaboración decidida de los funcionarios superiores de la Comuna y de todo el personal que en ella trabaja y, también, con la más unánime simpatía popular, manifestada ya espontáneamente en diversos actos de reciente data.

# LA OBRA PROGRESISTA REALIZADA ULTIMAMENTE POR LAS AUTORIDADES DE SAN FERNANDO

OBRAS DE DESAGÜE  
PAVIMENTOS  
NUEVAS CALLES  
EMBELLECIMIENTO  
DE PLAZAS Y PASEOS  
SANEAMIENTO

CUANDO el actual Intendencia de San Fernando, don Tomás Zamudio, asumió el cargo, se tuvo la impresión, como realmente aconteció, que muy pronto se entraría en un período de vastas realizaciones edilicias, atendiéndose así las necesidades exigidas por el constante progreso de la localidad y de todo el Partido. Mejoras y ampliación de los edificios, embellecimiento de los paseos públicos, pavimentación y apertura de nuevas calles, mejoras en los caminos de extrarradio, etc., fueron asuntos de importancia que el nuevo Intendente abordó con el mayor interés, contando para ello con la inmediata y eficaz colaboración del Secretario, don Jorge H. Alvear, y del Oficial Mayor, señor Tomás Uriarte, funcionarios plenos de dinamismo que han demostrado exacta comprensión de los más diversos problemas que encarna la administración de una Comuna.

**PAVIMENTACION** **S**OBRE este rubro, la preocupación del Intendente ha sido constante, atendiéndose durante los últimos tiempos el arreglo que necesitaban numerosas calles. Por lo demás, compenetrado el señor Zamudio de la importancia del afirmado en el progreso del partido, ha propiciado, ante quien correspondía, el inmediato estudio de



El Secretario de la Intendencia, don Jorge H. Alvear, que acompaña eficazmente en sus tareas al señor Zamudio



Intendente Municipal don Tomás Zamudio, a cuya infatigable actividad debe la Comuna de San Fernando la ejecución de importantes obras, no obstante el escaso tiempo que lleva a su frente

obras de tal naturaleza para ser ejecutadas en las calles Alsina y 11 de Septiembre hasta Colón, 9 de Julio hasta el Bañeario y Sobremonte, desde su deslinde con San Isidro, hasta la calle Madero. Además, se tiene proyectado realizar el adoquinado de la ribera del Canal.

## OBRAS VIALES

LA acción desarrollada en este sentido ha sido intensa e importante, ya que los trabajos realizados se concentraron particularmente hacia el mejoramiento de los barrios excéntricos y de la zona no pavimentada, que es la que requiere la mayor atención. Además de atenderse la conservación y reparación de caminos pavimentados con macadan asfáltico o con concreto asfáltico, y que hasta hace poco correspondía hacerlo a la Dirección Nacional de Vialidad, varios caminos de tierra fueron conservados y tratados convenientemente mediante el empleo de los modernos equipos con que cuenta para tal fin la Municipalidad.

En este rubro de la vialidad, cabe señalar que se ha procedido a la apertura de varias calles que sin duda han de constituir un valioso medio de comunicación entre lugares de importancia, pues atendida su conservación y transitabilidad en forma adecuada los vehículos automotores, que en gran número circulan por el Municipio, hallarán en ellas sus rutas preferidas. La apertura de la calle Sobremonte, de Madero al camino Carupa, que tiene proyectado realizar la actual administración, constituirá un valioso

medio para el adelanto de toda su zona adyacente, máxime si se lleva a cabo su pavimentación como es propósito de la Intendencia.

### DESAGÜES Y SANEAMIENTO

**A** PARTE de las obras que dejamos enunciadas y que constituyen una ínfima parte de las ejecutadas, la actual administración comunal ha puesto especial cuidado en la atención de la ribera y playa del Balneario Municipal donde se han terminado obras sanitarias y para la provisión de agua corriente. Cabe agregar a todo esto, la construcción de cámaras en varias obras para desagües y el arreglo de rejillas de desagotamiento, colocación de caños en diversos lugares y, por último, la limpieza y trabajos necesarios del arroyo Cordero, donde afluye el agua pluvial de toda la zona Oeste de la ciudad.

### EMBELLECIMIENTO DE LOS PASEOS

**E**N cuanto a las plazas, puede afirmarse que no se ha descuidado su arbolado y ornamentación estética. En algunas se han realizado reformas que cambiaron totalmente su fisonomía, convirtiéndolas en un verdadero lugar de esparcimiento. Además se efectuó el traslado y replantación de árboles en un sinnúmero de calles de la zona céntrica y en la planta urbana se veló cuidadosamente por el mantenimiento de la arboleda y de la exuberante vegetación de las riberas que sin duda constituye uno de los principales motivos de atracción del considerable número de viajeros que concurren a esos lugares en busca de descanso. Por último debemos mencionar que en las calles de mayor circulación de la ciudad se pintaron convenientemente los troncos de su arboleda, lo que permite una mejor visualidad y hasta constituye un motivo estético para la ciudad.

### BARRIDO LIMPIEZA

**E**L barrido, riego y limpieza de las calles en todo el Municipio, como así también la recolección de residuos domiciliarios, función importante en toda Comuna progresista y sobre todo en las que, como la de San Fernando, se hallan próximas a la Capital Federal, se han efectuado en todos los ámbitos del Municipio con el máximo empeño para cumplir tan importante y primordial prestación de servicios, muy a pesar de los escasos elementos de que se dispone, tanto en hombres como en equipos mecánicos.

### OBRAS PUBLICAS

**C**OMO se recordará el Cementerio local ha sufrido hace tiempo una transformación edilicia tan necesaria como ponderable, transformación que se vió completada en parte en el transcurso del año ppdo. con la ejecución de toda su vereda externa sobre la Avenida Sobremonste. Posteriormente, se ha procedido, por vía administrativa, a la construcción de elementos necesarios para autopsias, reparándose convenientemente todas las veredas exteriores. Aparte, se han ejecutado trabajos indispensables en los caminos interiores y otras pequeñas obras que consideramos innecesario detallar.

En el Mercado "Intendente Grondona" se realizaron trabajos de instalación sanitaria y algunas reparaciones necesarias, y además se le dotó de una mayor y necesaria aereación e iluminación natural por medio de amplias claraboyas. Debido a la gran cantidad de público que concurre a diario, se dispuso ampliar la superficie de circulación mediante amplios pasillos interiores que en la práctica dieron óptimos resultados.

Con tales obras el citado mercado mayorista, puede decirse que quedó en perfectas condiciones para cumplir con eficiencia los fines a que ha sido destinado.

Entre la serie de trabajos ejecutados últimamente en varios edificios públicos, merecen destacarse los del Palacio Municipal en el que se procedió a colocar una capa aisladora y a la vez reconstruir y revestir la pared de cerco con un material apropiado que permite mantener la armonía del conjunto. Recientemente y por iniciativa de las actuales au-

**HÉCTOR TRUSSI**  
**ASERRADERO**

★

**MADERO 1149 SAN FERNANDO**

U. T. 744, San Fernando 609





La reciente designación del Señor Carlos Ulsina para el cargo de Inspector General de la Municipalidad es un acierto que se ha traducido con beneficios visibles para la Comuna



El Oficial Mayor de la Municipalidad, don Rafael Uriarte, funcionario pleno de dinamismo y eficaz colaborador, por lo tanto, del Intendente

toridades comunales, se ha construido en la parte posterior del edificio un hermoso jardín, cuyo proyecto se debe al ingeniero don Alfredo M. Pietranera. La parte constructiva se llevó a cabo bajo la inmediata dirección del Inspector Municipal, don Carlos Ulsina.

### PROYECTOS DE NUEVAS OBRAS

CON un plantel de personal reducido a límites inadecuados a la magnitud de las tareas que demanda una regular administración comunal, la Intendencia ha podido cumplir, no obstante, una tarea tan intensa como provechosa para los intereses del vecindario. Dentro, pues, de las posibilidades del rendimiento de un personal tan exiguo para atender las necesidades de una ciudad tan densamente poblada en la zona urbana, no otra cosa se ha podido hacer que desdoblarse el esfuerzo y sacrificar horas de descanso para dedicarlas a la atención que es menester brindar a los múltiples servicios municipales, tratando a la vez, dentro de esas posibilidades escasas de tiempo, de programar y estudiar otras obras nuevas que hayan de servir de inmediato más y mejor las necesidades públicas y el progreso de la urbe.

Con esa orientación y entre las obras más importantes proyectadas en los últimos tiempos, figuran como ya dijimos, la apertura de nuevas calles, lo que traerá aparejada su posterior pavimentación. Entre ellas figura la Avenida Sobremon-te, acerca de lo cual se prosiguen las gestiones necesarias con la Dirección Provincial de Vialidad, por tratarse de una ruta intercomunal. Desde dicha Avenida, hasta la del Tejar se está estudiando su comunicación siguiendo la traza de

la calle Iriondo hasta Mitre y de ésta hasta Avenida Piaggio, y por ésta hasta la Del Tejar, con cuya ejecución se seguiría una directa comunicación, en razón de que por la deficiente conservación del camino existente resulta necesario practicar un largo rodeo para llegar a destino.

Otra obra que ha merecido la atención debida por la ventaja que traería aparejada su construcción, es la calle 9 de Julio, desde las vías del ferrocarril hasta la ribera del río Luján, ya que construida y pavimentada serviría como única vía de comunicación directa entre la ciudad y los clubs que además del Balneario se han instalado en la ribera del río, donde concurre a diario un público numeroso no sólo de la localidad sino también de la Capital Federal y otras ciudades vecinas.

### Obras cuya pronta ejecución propiciará el actual Intendente

CONTINUANDO en ese programa de estudio y proyecto de nuevas obras, debemos señalar muy especialmente que el Intendente, señor Zamudio, tiene el propósito inmediato de proceder a practicar los necesarios estudios, y darles estado legal para proceder a su más pronta realización, de las siguientes obras:

- Adoquinado de la ribera del canal.
- Ampliación de la ribera sobre el Río Luján, hasta unir la calle Rivadavia.
- Construcción de nuevos nichos en el cementerio local por ser de urgente necesidad.
- Construcción de una pileta de natación para niños en la Plaza Adolfo Alsina.

- Creación de la Asistencia Pública, Sala de Primeros Auxilios y Asistencia Social.
- Repavimentación de las calles Alsina y 11 de Setiembre, hasta Colón.
- Habilitación de la morgue en el cementerio local.
- Mejoras y ornamentación en los balnearios de San Fernando y Punta Chica.
- Asfaltado de la calle 9 de Julio, en la parte que falta, hasta el Balneario Municipal.
- Asfaltado de la calle Sobremonte desde su deslinde con San Isidro hasta la calle Madero.
- Apertura de la calle Sobremonte, desde Madero al camino Carupa.
- Creación de una nueva plaza en el barrio Villa Piñeyro, con grandes jardines y adecuada arboleda.
- Construcción de la vereda de la Plaza Carlos Pellegrini, con frente a 3 de Febrero y Colón.
- Construcción de veredas en el terreno que fuera de las Aguas Corrientes, sobre la Avenida 9 de Julio, hoy propiedad del Club San Fernando.
- Reparaciones y arreglo del frente de la Iglesia Parroquial.
- Traslado del Corralón Municipal.

A todas estas obras, que indudablemente servirán para hermosear los más variados lugares de San Fernando a la par que promoverán un mayor progreso, cabe agregar la formación de un nuevo pueblo en los terrenos conocidos por "Bancalari", con cuya subdivisión y venta podría facilitarse la formación de hogares modestos y la instalación de establecimientos industriales de índole diversa. Es ésta una de las preocupaciones más sentidas del señor Zamudio, que comprende nítidamente la necesidad de hallar cuanto medio sea posible para resolver este gran problema social que constituye la vivienda obrera. Los terrenos de referencia, como se sabe, son de propiedad municipal, y como para salvar los múltiples inconvenientes que una empresa de tal magnitud significa, se requiere el concurso de los Poderes Nacionales y Provinciales y la colaboración del Concejo Deliberante, el señor Intendente no escatimará esfuerzo alguno para interesarlos en tan ansiada como necesaria realización.

#### LAS FINANZAS MUNICIPALES

**E**S bien conocido por todos el buen crédito que disfruta la Municipi-

alidad entre sus proveedores y contratistas; justa fama lograda por cierto a base del estricto cumplimiento en los pagos que se han efectuado y efectúan en todo tiempo dentro de la mayor normalidad, sin que en tal decisión pudieran influir, ni las malas épocas ni otras dificultades que disculparan la demora, si ella hubiera existido.

Diremos de paso, y porque es de jus-

### EL MODERNO

ASERRADERO Y FABRICA DE CAJONES

★

JOSE ACCATTOLI e Hijos

★

CAJONES para toda clase de envases  
Existencia de Tablas y  
Listones para embalar

Escritorio: ALVEAR 782/804 - ITUZAINGO 861  
U. T. 744, San Fernando 206  
S A N F E R N A N D O (F.C.C.A.)

### FABRICA DE CAJONES

PARA

ENVASES EN GENERAL

**BONZO & Cía.**

Soc. de Resp. Ltda.

CAPITAL INTEGRADO \$ 350.000

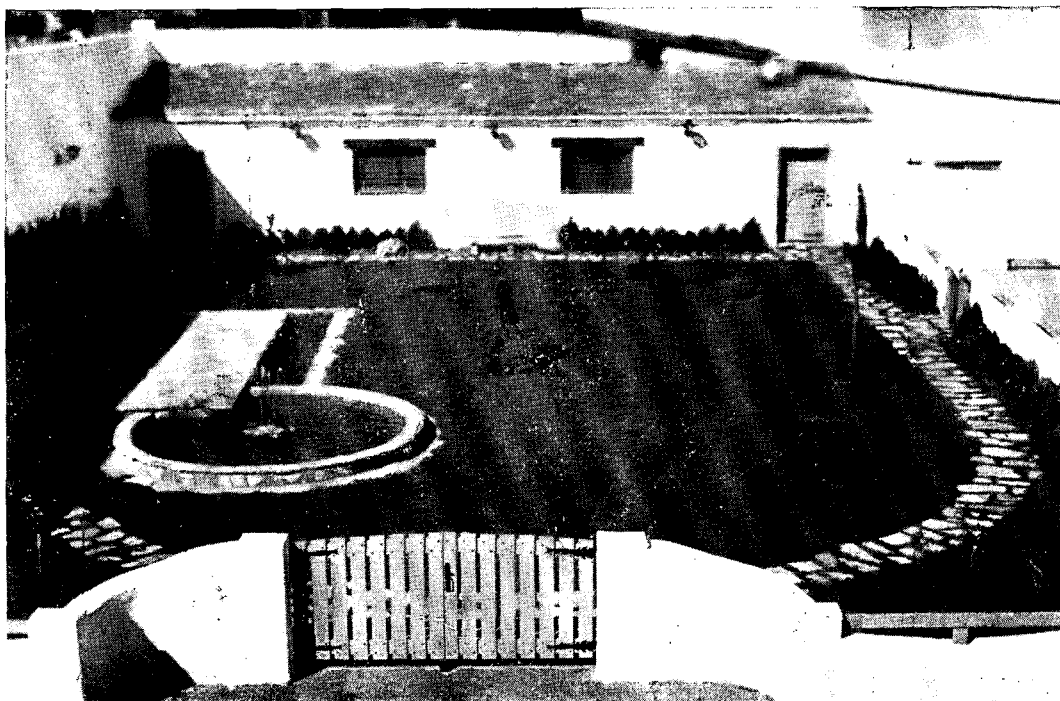
**ALMIRANTE BROWN 53**

TIGRE (F.C.C.A.)

U. T. 749, Tigre 907

U. T. 749, Tigre 67

UN CAJON PARA CADA PRODUCTO



Jardín efectuado durante la administración del actual Intendente Municipal don Tomás Zamudio, en el terreno posterior del edificio municipal en la calle Constitución. Proyecto del Ingeniero Municipal don Alfredo M. Pietranera, y construido bajo la dirección del Inspector Municipal don Carlos Ulsina y personal de esta dependencia

ticia, que ello se debió y debe a la acción tesonera y vigilante de las autoridades responsables que piensan, con toda razón, que el buen desenvolvimiento de las finanzas es factor inseparable de todo buen gobierno. Conviene destacar, en verdad, que no se ha nadado en la abundancia, como se dice comunmente, pero sí vale la pena poner de relieve

que la administración se mantiene al día, que las liquidaciones se han ido cumpliendo con toda regularidad, sin contar que la Intendencia ha debido realizar toda la tarea de administrar, además de ir realizando las innovaciones dispuestas por el Honorable Concejo y otras iniciativas más, cuyo detalle sería largo enumerar.

## LABOR ADMINISTRATIVA

**P**ARA terminar, diremos que la actual administración comunal se caracteriza por la publicidad y amplia difusión que se tiene por norma efectuar con respecto al movimiento administrativo, sistema ponderable por lo que entraña de visible y por las apreciaciones que la opinión pública pueda hacer de las disposiciones que el Intendente, señor Zamudio, toma por llevar a efecto sus iniciativas en pro de la misma. Se publican con oportunidad los decretos, resoluciones, etc. quedando, por consiguiente, a

disposición del vecindario el control de la labor administrativa y de la inversión de las rentas públicas.

Se ha efectuado el reajuste de todos los servicios y regularizada la marcha de la administración, así como el saneamiento de las finanzas, mediante disposiciones sumamente acertadas en las que han tenido activa participación, a más del Intendente, sus colaboradores inmediatos, que como dijimos al comienzo constituyen un ejemplo de laboriosidad y afán por el bien público.

# DATOS INTERESANTES SOBRE SAN FERNANDO

## LA EDIFICACION PRIVADA

LA ciudad de San Fernando y sus islas en el Delta del Paraná, constituyen con su comercio, con su industria y sus establecimientos fabriles, un emporio económico de vital importancia en la zona del Norte.

Calculada su extensión en 23 kilómetros cuadrados y la población —según las últimas estadísticas— en 43.762 habitantes, desenvuelve todas las actividades de la vida diaria dentro de un marco de amplia holgura económica y financiera. En más de 30 millones de pesos se estima la industrialización de las islas.

La confianza en la administración pública y en el porvenir del predio urbano, ha arraigado en su suelo capitales respetables en construcciones modernas en medio de mansiones de antiguo abolengo que trasuntan el tinte de distinción social que mantiene de antaño la ciudad.

Es interesante señalar que durante los últimos ocho años fueron invertidos pesos 10.719.241 en la construcción privada.

En el año último el monto total de lo edificado asciende a un valor de pesos 1.373.660, y acusa una disminución con relación al año 1940 de \$ 396.059, debido, sin duda alguna, al elevado costo de la construcción provocado por el encarecimiento de los principales materiales a raíz del conflicto europeo, como también por el alza indebidamente justificada de muchos de ellos.

Como lógica consecuencia ha disminuído la percepción de los derechos de construcción, que alcanzó a la suma de \$ 35.421.88 no obstante superar la misma a la del Cálculo de Recursos, estimada en pesos 18.000.

Ultimamente, y esto es digno de hacerlo resaltar, han tomado mayor incremento las ampliaciones y refecciones con relación a las nuevas construcciones, predominando entre éstas las de costo medio.

Existen 9570 bienes inmuebles que rinden su tributo impositivo a la Municipalidad, por retribución de servicios, en la cantidad de 407.956.14 pesos en el mismo año. 1426 negocios, en los que se

concentran los establecimientos comerciales, industriales y fabriles, rinden 32.000 pesos.

Con el empadronamiento iniciado en noviembre de 1941 —en virtud del Censo que se ajusta a la realidad— esa capacidad tributaria se acrecentará en un 30 por ciento para 1942. Las instituciones del Abasto y del Canal han sido organizadas administrativamente en forma tal, que no podrá justificarse la evasión de sus derechos porque quedan colocados en pie de igualdad sus contribuyentes.

Es indudable que el grado de progreso alcanzado por el desarrollo, además, de las instituciones de orden público, social, cultural y político, demanda de la Comuna un esfuerzo mayor para condecir con tan alto nivel.

## COMERCIO E INDUSTRIAS

### COMERCIO PRIMITIVO Y ACTUAL

LA primera casa comercial que contribuyó al progreso de San Fernando favoreciendo las primeras construcciones, fué la fundada en el año 1838 por los señores César De Marzi y Cía. Dicha firma, subsistente aún, contribuyó también al progreso de los isleños, pues en la ausencia de instituciones bancarias se había consolidado como casa de crédito para la población de las islas, que confiaban en ella sus intereses.

La industria maderera dió origen a instalación de aserraderos de importancia. El primer industrial que estableció aserradero fué don José Arizmendi en 1806. Poco después los montes de las islas se poblaron con plantaciones de álamos que se efectuaron por iniciativa de don Eustaquio Albarracín. Posteriormente otro de los primeros aserraderos fué el de Ginacca Hnos. fundado en 1865. Asimismo "La Helvecia", fundado por don Pedro Tamagni en 1866, y el de Campos, fundado en 1890. Estos establecimientos han llegado en la actualidad al número de 50. Otras primitivas cosas importantes de vieja data son las de Giro la Hnos. fundada en 1880, los corrales de Abasto de Jaren y Tellería (1875), la de Nicolás Bandera (1883) y los Astilleros "Sánchez" (1909).

El comercio y la industria en su vasto desarrollo trajeron como consecuencia la instalación de una sucursal del Banco de la Nación el 9 de noviembre de 1896 con la Gerencia de don Alberto Muñiz; de otra del Banco de la Provincia de Buenos Aires, el 1º de septiembre de 1915, con la Gerencia de don Fortunato Villa y la del Nuevo Banco Italiano, el veinte de septiembre de 1920, que dirigió don Nicolás E. Ambrosioni.



Vista de la Plaza "Adolfo Alsina"

## LOS ASTILLEROS

Actualmente cuenta San Fernando con un número considerable de establecimientos industriales y comerciales de primer orden que lo colocan en lugar de preferencia entre los pueblos ribereños próximos a la Capital Federal. Entre los primeros, destacan, sin duda, aquellos que dedican sus actividades a la construcción naval.

Sabido es que hasta hace pocos años esa gran industria pasaba poco menos que desapercibida entre nosotros, no por que los elementos que ella producía no satisficieran ampliamente las exigencias de la técnica y de la arquitectura naval, sino por la tendencia fuertemente arraigada de adquirirlos en el exterior.

Felizmente esa industria, factor esencialísimo para el adelanto de los pueblos, ha sido colocada en su justo plano y en estos últimos años lleva cumplidas una serie de realizaciones que al honrar los establecimientos a que le han sido encomendadas, honran también al país.

## LA INDUSTRIA MADERERA

Siendo esa zona una de las más ricas en maderas aplicables a los más variados usos industriales (cajones para envases, etc.) y a la construcción (encofrados, cielorrasos, pisos, etc.) y dada la facilidad en los medios de comunicación con que se cuenta para llevarlas económicamente a los principales centros consumidores, no resulta extraño que en todo el partido existan instalados numerosos aserraderos, carpinterías y casas es-

pecializadas en la exclusiva confección de envases.

## OTRAS INDUSTRIAS

Por lo demás, y sin pretender enumerarlas por que haría demasiado extensa esta reseña, existen instaladas gran número de fábricas destinadas a elaborar materiales sanitarios, vidrios, bolsas de arpillera, muebles de mimbre y junco, cortinas, bebidas en general, canastas, tejidos, artefactos eléctricos, pastas alimenticias, pinturas, artículos de ferretería, etc. etc.

## CASAS COMERCIALES

Los 43.762 habitantes con que cuenta el partido, están servidos por un considerable número de casas comerciales, algunas de las cuales pueden equipararse por su importancia y potencialidad económica a muchas instaladas en las grandes poblaciones de la república, sin excluir la capital.

## MOVIMIENTO DEL PUERTO

EL emporio económico que significan las islas del Delta del Paraná justifica cada vez más, la construcción del Canal, su puerto y su dique, cuyas obras se iniciaron a principios del siglo pasado coincidiendo con la fundación de la ciudad.

La industria maderera de la zona, el pedregullo, la arena y el portland constituyen los factores de un movimiento comercial de tanta importancia que, a la vez de favorecer con sus tributos a la Municipalidad, sostiene en el trabajo inherente a muchas familias de este par-

**MADERAS Y MATERIALES  
PARA CONSTRUCCIONES**

**ALMACEN NAVAL  
FERRETERIA**

**ARENA ARGENTINA  
ARENA ORIENTAL  
PIEDRA TRITURADA  
CANTO RODADO  
CEMENTOS**

# DE MARZI Hnos. & Cía.

CASA FUNDADA EN 1838



SAN FERNANDO

Descargas y Depósitos:

**COLON 810  
COLON 221 - MUELLE**

ADMINISTRACION Y VENTAS

**Calle COLON 822  
Unión T. 608 y 5 — C. T. A. 45**

tido, y compensa el esfuerzo de los isleños, una vieja y meritoria casta pobladora del Delta.

La atención de los servicios que prestan a la recaudación de derechos del Canal, se realiza diariamente. Alrededor de noventa embarcaciones por día con carga y en lastre atracan a los muelles de San Fernando.

El inusitado movimiento fluvial durante el año 1941 lo registra el número de 5.700 buques con 10.512 tripulantes, involucrando una carga de 85.383 toneladas, procedentes del Delta, de la costa de la República Oriental del Uruguay y, en parte, de la República del Paraguay.

## CULTURA SOCIAL

**L**A Biblioteca y Museo "Juan N. Madeiro", que fué fundada en diciembre de 1873 por iniciativa del Dr. Amancio Alcorta e inaugurada en una escuela pública el 18 de enero de 1874 con 2.632 volúmenes, se instaló en el edificio de la Municipalidad el 15 de septiembre de 1876. Diez años después de haberse pro-

cedido a la colocación de su piedra fundamental en el propio y actual edificio, fué a ocuparlo en 1920.

Posee ya 49.200 volúmenes además de valiosas reliquias históricas de Brown, Liniers, Belgrano, Rivadavia y Dardo Rocha. Cuadros de arte histórico, piezas en monetario antiguo, planos de valor y mapas constituyen también el acervo de esa importante institución de cultura pública que se considera de las más importantes de la República.

Es asiduamente frecuentada por el interés de sus obras de consulta. En otras épocas fué visitada por los presidentes Sarmiento, Roca y Juárez Celman y por los gobernadores Dardo Rocha y Guillermo Udaondo.

La biblioteca popular de Victoria es otra de las instituciones de importancia destinada a la cultura de esa próspera localidad.

Consecuente con la cultura popular secundan esa obra las Sociedades de Fomento, a la vez que colaboran con el ente municipal en el adelanto edilicio de la ciudad. Con sede en distintas zonas y co-



DELE UN PLACER  
A SU PALADAR  
*beba*  
SIDRA "LA CHULA"

*cuesta pocos centavos!*

*Sidra* **LA CHULA**  
EN BOTELLAS *para* DOS COPAS

mo comisiones auxiliares de la Municipalidad prestan eficiente servicio público mediante el asesoramiento técnico-práctico en las 9570 parcelas que componen el catastro del partido.

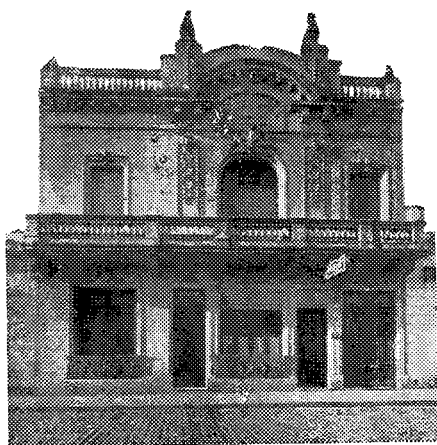
Desde otros tiempos funcionan en ese sentido la Sociedad de Fomento "Almirante Brown", Sociedad de Fomento "Victoria", Sociedad de "Fomento Río de la Plata", Sociedad de "Fomento Sarmiento", Sociedad de "Fomento Marcos Sastre", Sociedad de "Fomento Barrio Nuevo", Sociedad de "Fomento Santa Rosa" y Sociedad de Fomento "Villa Nájera".

#### PERIODISMO ACTUAL

EN San Fernando aparecen diariamente tres diarios, lo que prueba, una vez más, la vitalidad de su comercio y de sus industrias, y lo que es más

importante la cultura de su población. Tales diarios son: "La Razón", "El Tiempo" y "El Comercio" y periódicamente aparecen publicándose "La Voz del Norte", "El Argentino", "El Debate" y "El Pueblo".

Edificio propio de la Editorial "La Razón" S. A., fundada en 1898 por D. Salvador Ulsina, actual Director - Gerente. Además del prestigioso diario local "La Razón", son varios los que se editan en esta misma Editorial.



**“ASTARSA”**

**ASTILLEROS ARGENTINOS RIO DE LA PLATA, S. A.**

(ex Astilleros Hansen Puccini S. A. I. y C.)



Talleres y Varaderos sobre el Río Luján (margen derecha)  
Jurisdicción del Tigre

Correspondencia: CANAL SAN FERNANDO (F.C.C.A.)

Teléfonos: 749 (Tigre) { 225  
787  
811



**SE ENCARGAN DE LA CONSTRUCCION DE CUALQUIER TIPO  
DE BUQUE, ASI COMO DE TRANSFORMACIONES Y  
REPARACIONES NAVALES**

**“SACALAMO”**

ESTABLECIMIENTO MODELO  
MANUFACTURA DE CAJONES  
PARA ENVASES GENERALES



**SALGADO & CASSIET**

Soc. de Resp. Ltda.

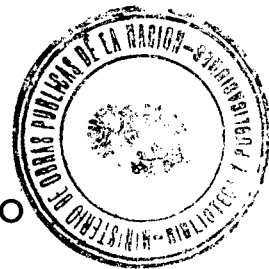


COLON 482

U. T. 744 (S. Fern.) 223 - 367 - 617

SAN FERNANDO





## INAUGURACION DEL NUEVO EDIFICIO

EN el mes de Abril del corriente año ha sido iniciada la construcción del nuevo edificio destinado a los Bomberos Voluntarios, institución que fuera fundada en 1896 por iniciativa del Sr. Pascual Rattazzi.

Hablar de este benemérito cuerpo es harto difícil, si se quiere decir algo que no esté ya en el ánimo de toda la población. Señalar su obra; poner en evidencia el sacrificio y la abnegación de sus hombres, es también algo que no necesita hacerse, porque a diario se los ve actuar en todo momento de peligro, con una dedicación y una voluntad inquebrantable, que los hace acreedores a la gratitud y a la estima general.

Hablar de la misión del Bombero Voluntario, es querer dignificar un algo que está dignificado por sí mismo. Pero ello no obsta para que digamos que frente al esfuerzo que viene realizando la institución para dotarse de un edificio y elementos que contemplen las necesidades que requiere la salvaguarda de los ingentes intereses de San Fernando, expuestos siempre al riesgo de un siniestro o al desvío impetuoso de las aguas que se apartan de su cauce, nadie puede sentirse ajeno e indiferente a ello.

La población entera; las fuerzas vivas de San Fernando; en fin, todos, han tratado de hacerse presentes en la cooperación que se hace indispensable para culminar con lo que ambiciona llegar a hacer la actual activa comisión directiva

de la Sociedad. Mas eso no basta; aún falta mucho por hacer; son muchos los obstáculos y los inconvenientes que habrá que salvar para arribar a la meta.

Entonces es preciso que el esfuerzo mancomunado de la población no se estanque; que se prosiga en la búsqueda de recursos y medios, y se alleguen hasta la sede de los Bomberos Voluntarios de San Fernando, todas las voluntades, todos los esfuerzos, todo el apoyo, para que la obra comenzada llegue pronto a su feliz término.

No queremos dar fin a esta nota sin antes dejar constancia, mediante cifras oficiales, de la importante misión que cumple la institución a que nos venimos refiriendo. Desde el año 1937 hasta 1941 ha debido intervenir en siniestros cuyas pérdidas, de materializarse en su totalidad, sumarían 1.838.000 pesos, con seguros de solamente \$ 648.000. Sin embargo, y gracias a su intervención eficaz las pérdidas quedaron reducidas a solo \$ 719.000.

A estos buenos oficios, correspondería agregar los relacionados al desagotamiento de barcos, salvataje de embarcaciones en peligro y socorro a familias amenazadas por las grandes inundaciones; eso sin contar el servicio de ambulancias que es eficientísimo y que no se circunscribe solamente a San Fernando, sino que cuando determinados casos lo requieren se extiende a otras poblaciones limítrofes.

## Fábrica de Cubiertos de Alpaca

### RÓMULO RUFFINI Y CIA.

ESCRITORIO:

Rodríguez Peña 784  
U. T. 41 (Plaza) 3469  
Buenos Aires

FABRICA:

Besares 1624  
U. T. 744-806  
San Fernando

# LAS GRANDES INDUSTRIAS AL SERVICIO DE LAS OBRAS PUBLICAS

**E**L estallido del actual conflicto bélico ha sorprendido a la República Argentina en momentos de intensa actividad constructiva. Todas las zonas de nuestro extenso territorio estaban siendo beneficiadas por la acción de nuevos trabajos públicos tendientes a satisfacer necesidades locales: escuelas, hospitales, salas de primeros auxilios, obras para la provisión de agua y saneamiento, etc., aparte de las realizaciones inherentes a la red vial y líneas ferroviarias del Estado, a las instalaciones portuarias y al riego, que tienen una provechosa influencia de interés general. En el orden privado, tal actividad era también febril y abarcaba desde las más modestas edificaciones obreras hasta los más suntuosos palacios, casas de renta, edificios industriales, etc.

Pero apenas iniciadas las hostilidades entre países de los cuales éramos fuertes tributarios por la importación de muchos materiales y elementos necesarios, la prosecución de tan vastos planes tuvo, forzosamente, que verse entorpecida. En la actividad fiscal —que es precisamente a la que queremos referirnos— tal entorpecimiento se debió, mas que a causas imputables a la restricción de dinero que se produce ante acontecimientos tan críticos, a la imposibilidad de las numerosas empresas constructoras que intervienen en las licitaciones de mantener estables los precios de sus propuestas y, mas aún tal vez, por el temor de no poder contar con los materiales de importación que requieren determinados trabajos.

Ante perspectivas tan desfavorables, el Poder Ejecutivo —felizmente— no se quedó a la espera de los acontecimientos, sino que tomó la intervención inmediata que correspondía disponiendo que el Consejo Nacional de Obras Públicas, organismo que integran las más altas autoridades del Ministerio del ramo y de varias Reparticiones dependientes de otros Ministerios que cumplen tareas similares, se abocara al análisis del problema de fondo y aconsejara medidas adecuadas que, aparte de consultar los intereses del Estado, significaran un aliciente para los múltiples contratistas y proveedores que con él operan.

De la forma cómo fueron cumplidas tales tareas, informan las modificaciones introducidas en los pliegos de condiciones para contratar futuras obras, en las nuevas especificaciones incluidas en las bases de licitación, y en las normas a que deberán ajustarse en lo sucesivo todas las Reparticiones nacionales que construyan obras. Todos esos documentos, con sus decretos aprobatorios, fueron publicados íntegramente en este Boletín y comentadas, también, algunas de sus disposiciones más salientes, pues sabíamos que su divulgación revestía indudable interés para el extenso grupo de personas y entidades comerciales, industriales y financieras vinculadas a las grandes construcciones públicas, y por que además poníamos de manifiesto medidas de gobierno que evidenciaban un sano propósito de protección y aliento a la industria y al trabajo nacional.

Sin pretender atribuir a tales medidas del P. E. el mérito exclusivamente de haber solucionado, sino totalmente por lo menos en forma considerable, los inconvenientes que dificultaban el desarrollo de los planes de trabajos —lo que sólo podrá acontecer con el transcurso del tiempo y con la ayuda de factores diversos—, debemos destacar empero que ellas contribuyeron sobremanera a despertar el interés de capitales privados por el establecimiento de nuevas industrias afines al ramo de la construcción. De muchas de tales industrias se ha ocupado repetidas veces este Boletín y con mayor insistencia en estos últimos tiempos. Gran número de páginas fueron destinadas a reflejar las características de sus establecimientos, su capacidad de producción, las cualidades técnicas de los artículos manufacturados y, sobre todo, hicimos recalcar la conveniencia de que el Estado facilite sus tareas con la adopción de adecuadas medidas de estímulo. Por otra parte, técnicos especializados que tienen a su cargo tareas importantes y de responsabilidad en los distintos Ministerios y Reparticiones públicas, han contribuido a poner de relieve los adelantos de nuestras industrias y las posibilidades de otras nuevas, mediante amplias y bien documentadas colaboraciones.



## UNA FABRICA ARGENTINA DE AZULEJOS DE OPALINA "VICRI" Y VIDRIO "VICRILUX"

**C**ONTINUANDO esa política de divulgación, tócanos referirnos hoy a otra nueva gran industria, que puede llevar con orgullo la honrosa distinción de argentina, y que —recientemente implantada— tiene conquistada ya fama merecida por la bondad de los materiales que elabora y por la seriedad con que cumple sus compromisos, condición no muy común por cierto en estos momentos. Nos referimos a la que bajo la denominación de FABRICA ARGENTINA DE VIDRIOS PLANOS Y ANEXOS "VICRI" funciona en la vecina localidad de Caseros (F. C. P.) y que elabora un magnífico material opalescente para revestimientos y vidrios antisolares que hicieron famosas las manufacturas de Fauquez, en Bélgica.

Trátase de piezas de esmalte homogéneo que en forma de azulejos se prestan para una gran variedad de aplicaciones y que por sus propiedades físicas reemplazan ventajosamente a los productos cerámicos, tanto por su total impermeabilidad a sepsia y resistencia a los golpes y variaciones de temperatura, como por la mejor presentación estética que ofrecen los locales en donde son empleadas. Otra de las ventajas que ofrecen estos productos, y que no debemos pasar por alto, radica en su perfecta adherencia, tan perfecta que como lo pudimos comprobar recientemente en solo dos edificios: el Banco Argentino Uruguayo y el Hotel Jousten, edificados hace más de 15 años, se encuentran en el mismo estado de seguridad que en los primeros tiempos de su colocación.

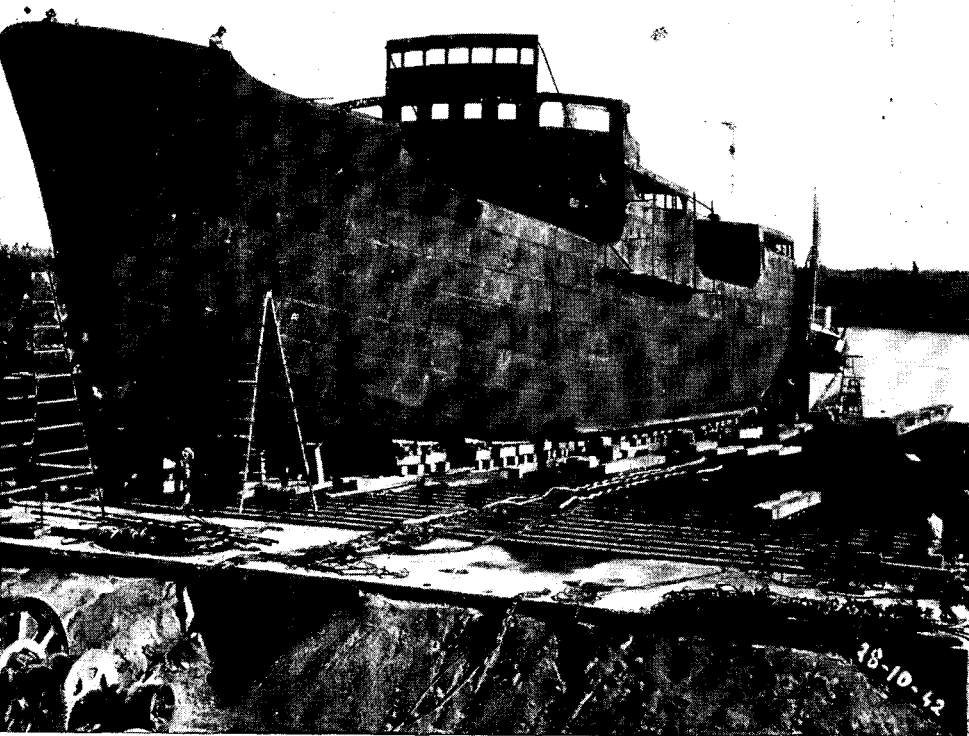
Hemos dicho, sin extendernos en mayores detalles que reservamos para otra oportunidad para no ser demasiado extensos, que la calidad de esos azulejos de opalina resulta insuperable. Lo repetimos ahora en el momento en que corresponde agregar que se trata de idéntico material, elaborado con las mismas materias primas de lo que antes de la guerra se importaba de Inglaterra, Bélgica, Checoslovaquia y Estados Unidos bajo la denominación prestigiosa de "Vitrolite", "Marbrite", "Kalopacite" y "Nuralite", no resultando extraño, pues, que su adopción en la construcción, tanto pública como privada, aumente cada día más.

Otro aspecto importante de este producto y que

no debemos pasar por alto es, que al igual que los vidrios antisolares "VICRILUX", reportan una positiva economía con respecto a materiales similares y cuya diferencia a favor oscila entre el 15 y 25 por ciento, porcentaje nada despreciable en éstas épocas en que los gastos se contraen a compromisos realmente imprescindibles. Todo esto, necesario es repetirlo, sin mengua en la calidad, que dicho sea de paso y de acuerdo a los resultados de los análisis practicados en los principales laboratorios oficiales: el de Obras Sanitarias, Ferrocarriles del Estado, y Dirección General de Arquitectura acusan condiciones que superan a los productos similares extranjeros que se conocen hasta la fecha.

Consecuencia de lo que acabamos de afirmar es que reparticiones tan exigentes y escrupulosas como la Dirección General de Arquitectura, Obras Sanitarias de la Nación y la Municipalidad de la Capital, han prestado su aprobación no sin antes haber practicado los ensayos y análisis rigurosos que disponen las reglamentaciones que rigen en cada una de tales dependencias oficiales.

No queremos dar fin a esta nota sin dejar de mencionar que estos productos tienen un amplio campo de aplicación en las construcciones industriales por sus propiedades de impermeabilidad y resistencia a los agentes químicos y térmicos. Para la construcción de piletas, revestimiento de depósitos o para donde sea necesario preparar productos ácidos, fermentar las más variadas materias que se requieren para la elaboración de bebidas; para depósitos usuales en la fabricación de papel, celulosa y en la de perfumes, etc., resulta un elemento tan valioso como insustituible casi. Prueba de ello es que apenas salido a la plaza son numerosos ya los laboratorios, escuelas, sanatorios, hoteles, estaciones de servicio, tintorerías y edificios de renta, etc. que lo llevan empleado. Y para terminar es justo que se haga presente que en esta nueva industria, el 95 o/o de las materias primas que utiliza son extraídas de la entraña de nuestro suelo; que sus capitales son netamente argentinos como lo son también los 400 obreros que mueven sus múltiples y complicadas instalaciones y el personal que ejerce funciones administrativas y técnicas, en su casi totalidad.



Buque-tanque "General Mosconi", que en breve quedará terminado e incorporado a la flota de Y.P.F. y cuyo desplazamiento total en plena carga será de 4.000 toneladas

## Una Visita a los Astilleros "Astarsa"

DECIMOS en otro lugar de esta edición refiriéndonos al Comercio e Industrias de San Fernando que entre éstas la más importante es la de los astilleros. Sobre ambas márgenes del Río Luján, y a poca distancia de su desembocadura en el Río de la Plata, existen instalados, desde hace años, varios establecimientos de esa naturaleza que constituyen un motivo de legítimo orgullo para el país y para la industria naval.

Entre tales establecimientos el más importante es, sin lugar a dudas, el denominado ASTARSA, cuyo prestigio asienta en su capacidad técnica y financiera, demostrada ampliamente en estos últimos años, en que le ha tocado cumplir importantes órdenes que abarcan desde la pequeña embarcación de turismo hasta buques para diversos usos y de gran tonelaje, gracias a sus amplias instalaciones, que le permiten trabajar mensualmente un considerable número de toneladas.

Los talleres de ASTARSA, en efecto, están dotados de modernas instalaciones que abarcan una superficie cubierta de 7.500 m<sup>2</sup>., donde se hallan instaladas las secciones de mecánica, calderería mayor y menor, montaje, electricidad, tuberías, carpintería, etc., que constituyen un exponente de los adelantos de la técnica moderna.

Aparte de los talleres, dispone este Astillero de

una platea de cemento armado de 150 metros de largo, cuyo ancho acaba de ser ampliado a 30 metros, con sus correspondientes guinches de tracción con un poder conjunto de hasta 1.500 toneladas; y además otra platea común, con entramado de madera dura, para poner en seco embarcaciones de menor peso.

En la actualidad se ha dado comienzo a la construcción de un muelle de alistamiento de cemento armado, con un largo de 270 metros, y un ancho de 5 metros; sobre él correrá una grúa de un peso total, con carga, de 35 toneladas.

En la platea de cemento armado se está terminando la construcción del "General Mosconi", nuevo buque tanque, para el transporte de 2.500 toneladas de petróleo y 250 toneladas de carga seca, con un desplazamiento total, en plena carga, de cerca de 4.000 toneladas. Esta embarcación, cuya quilla fué colocada el 26 de noviembre de 1941, será botado al agua en breve, para su terminación a flote.

Aparte de otras construcciones de menor importancia, consistentes en varias chatas, lanchas y remolcadores con casco de hierro, esta empresa lleva a cabo la transformación, en buques de ultramar, de diversas embarcaciones cuyo destino anterior era la navegación fluvial.

No es nuestro propósito reseñar la vasta labor cumplida en estos astilleros desde que comenzaron a funcionar con la denominación de Astilleros Hanssen Puccini S. A. I. y C., ya que ello nos demandaría un largo espacio. Lo dicho parece bastante para que el lector tenga una opinión aproximada de la capacidad técnica y económica de los astilleros de referencia, a quienes tiene confiado el país, en estos momentos, la construcción de embarcaciones llamadas a prestar servicios fuertemente solicitados por nuestra navegación fluvial, en un caso, y por el transporte del petróleo en

otro. Y los antecedentes que dejamos establecidos en esta breve nota permiten esperar confiadamente en que bien pronto las construcciones que salgan de estos establecimientos serán de una importancia aun mayor que las realizadas hasta ahora, siendo de prever, entre otras, la construcción de buques de carga, para la navegación de ultramar, de cinco o seis mil toneladas de porte neto, para lo que estos astilleros se hallan debidamente capacitados con los actuales elementos que disponen.

## La Empresa Constructora **A. Guillermo Zartmann** goza de sólido prestigio



**Don A. Guillermo Zartmann, Director de la Empresa que lleva su nombre.**

### Una breve referencia a sus actividades más recientes

Una de las empresas de construcción que goza de más sólido prestigio en nuestro país es, sin lugar a dudas, la que actúa en la Capital Federal bajo el rubro y dirección del señor A. Guillermo Zartmann. Sus escasos años de actividad profesional, durante los cuales ha desarrollado una labor intensa dentro del gremio, bastaron, no obstante, para cimentar definitivamente su nombre en el concierto de las citadas actividades.

La Empresa Constructora A. Guillermo Zartmann, en el transcurso de su corta pero fecunda existencia, lleva realizados numerosos trabajos y cumplido obras de gran importancia que han contribuido —por la natural belleza de sus líneas arquitectónicas de severo buen gusto y por la solidez de su estructura— a mejorar notablemente el aspecto edilicio de la Capital y de varias importantes ciudades circunvecinas.

En ese sentido son dignas de señalarse algunas de las más importantes, entre las que se destacan por su carácter especial de establecimientos rurales, el moderno Establecimiento Industrial "Granja Santa Julia", construido en Don Torcuato, para el señor Gustavo Merbeck, compuesto de cuatro grandes galpones, con sus respectivas instalaciones de captación de agua y torre con tanque de 60 metros cúbicos. En Los Cardales y con destino a la Chacra "Tres Lomas", propiedad del señor S. J. Walter Hardebeck, levantó una modernísima

casa de campo, galpones y una usina eléctrica como así también llevó a cabo los trabajos e instalaciones necesarias para la captación de agua.

Otras obras importantes ejecutadas también por la citada empresa son las siguientes:

Casa habitación en la calle Vicente López 373. Anchorena, F.C.C.A., propiedad del señor Herman Schweim.

Casa habitación en la calle Vicente López 383, de la misma localidad, cuyo propietario es el mismo señor Herman Schweim.

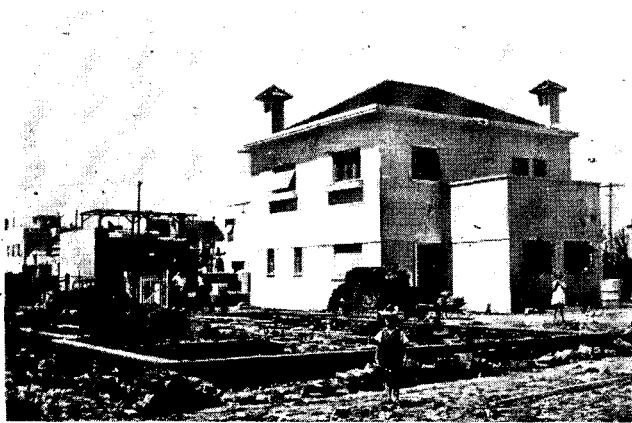
Casa habitación en la esquina de Pueyrredón y Pte. Quintana, en Martínez, propiedad del señor Enrique Voges y señora.

Chalet en Vicente López, propiedad del señor J. Dirube.

Casa habitación en la Capital, calle Blandengues 1342, propiedad del señor H. Arregger y señora.

Cabe mencionar asimismo que esta empresa ha tenido últimamente a su cargo la ampliación y reparación de muchos establecimientos industriales y comerciales, entre ellos los de la Casa Ferramus, ubicada en Maipú y Sarmiento; el Taller Mecánico propiedad del señor Guillermo Heyer; el Grand

Chalet construido en la vecina localidad de Anchorena por la Empresa Constructora A. Guillermo Zartmann



Hotel, sito en Rivadavia y Florida, etc. Además, y entre otras varias propiedades particulares, realizó refacciones y ampliaciones de significación en la casa habitación de la señora Emma Mc Kernon de Butterfield, ubicada en la calle Ing. Marconi número 1049.



La nómina, incompleta por cierto, que acabamos de insertar habla en forma elocuente del prestigio y sólido arraigo conquistado por la Empresa Constructora A. Guillermo Zartmann en el corto tiempo que lleva de actividad, no resultando extraño, por tanto, que en la actualidad tenga en vías de comenzar un buen número de obras en diversos puntos de la República.



## FUNCIONES ADMINISTRATIVAS DEL DEPARTAMENTO NACIONAL DEL TRABAJO

### Algunos aspectos relacionados con la gestión de las obras públicas <sup>(1)</sup>

por el Dr. EMILIO PELLET LASTRA, Presidente del Depart. Nac. del Trabajo

ANTE todo, conviene advertir que la legislación social y obrera no constituye en nuestro país un conjunto armónico ni comprende la universalidad de los problemas de carácter económico-social. Es por ello, precisamente, más ardua la tarea de la regulación, vigilancia y administración legal del trabajo y resulta mayor el esfuerzo a desplegar para la atención de los problemas gremiales planteados y de los conflictos del trabajo suscitados dentro de la jurisdicción federal, por no disponerse de suficientes instrumentos legales ni de diversas adecuadas disposiciones que permitan arbitrar remedios expeditivos, pues en muchos casos todo buen resultado procedente de la equidad de espíritu del mediador, queda librado a la consecuen- te buena voluntad y a la conciencia de las partes interesadas en la propia solución, frente al cumplimiento de los convenios concluidos.

En efecto, la legislación argentina del trabajo se halla dispersa y es fragmentaria e incompleta, si bien existe considerable base y hay relativa experiencia hecha para proyectar modificaciones y ampliaciones y para realizar un plan de mejoras y de creación de nuevas instituciones legales, entre las cuales la más útil y urgente sería la que per-

mitiera avanzar más allá de una acertada mediación ejercida al dirimir, entre capital y trabajo, las áridas y enconadas cuestiones que a diario se promueven. La ley orgánica del Departamento Nacional del Trabajo, dictada hace treinta años, sólo concede a la autoridad nacional del trabajo la función de mediar en los conflictos provocados y huelgas declaradas; pero, a pesar del tiempo transcurrido desde la sanción de esa ley, ella no ha sido, pese a varias iniciativas oficiales en tal sentido, integrada en el indispensable capítulo de imposición de sanciones para hacer efectivo el resultado de la mediación, ni se ha creado el arbitraje obligatorio ni la fijación por ley del cumplimiento de convenios colectivos.

En tales aspectos, así como por ejemplo, en el que en estos días preocupa a los poderes públicos, de establecimiento de un salario mínimo por actividades y por zonas o en el más avanzado, propuesto por el Departamento Nacional del Trabajo y que involucra la idea de la adaptación del salario al costo de la vida, por medio de una escala mó-

(1) Conferencia dada por Radio del Estado, en la Edición Oral del M. de Obras Públicas, el 10 de agosto.

vil que marque las fluctuaciones correspondientes sobre un salario mínimo de base o en la plausible aspiración de instituir el sobresalario familiar en la administración y en la industria, como también lo propicia el Departamento, no halla campo útil para proyectos y realizaciones, en nuestro país, ajustados a evidentes manifestaciones de progreso económico y a claras exigencias de estricta justicia social.

Entretanto, ceñidos a la realidad actual y dentro de la persistente escasez de recursos fiscales, circunstancia que no permite ampliar la esfera de acción de esta dependencia nacional, exponemos en forma esquemática la estructura administrativa del Departamento Nacional del Trabajo, dentro de la cual se mueven, aplican y ejecutan alrededor de veinticinco leyes del trabajo con la imprescindible y compleja trama de sendas reglamentaciones y de numerosas resoluciones en que se apoya su normal funcionamiento.

El Departamento Nacional del Trabajo es una de las principales dependencias del Ministerio del Interior, con jurisdicción en la Capital Federal y en los territorios nacionales.

En cada una de las provincias existen, a su vez, organismos análogos, dependientes de los respectivos gobiernos provinciales.

Doce oficinas en que se desenvuelve diariamente una asidua labor legal y técnica, constituyen la organización del Departamento Nacional del Trabajo, quiere decir que a ese número se eleva hoy el de las Divisiones y Secciones que colaboran en la amplia e intrincada tarea de la reglamentación, inspección y asesoramiento de la vida del trabajo dentro de nuestra jurisdicción.

Al dictarse la ley orgánica, en el año 1912, sólo se contaba con las Divisiones de Legislación, Estadística e Inspección y Vigilancia y se preveía también la existencia del Registro Nacional de Colocaciones. Esto era lo fundamental, la base de la creación del Departamento Nacional del Trabajo. Pero, en la actualidad tenemos además, como corresponde, constituidas y organizadas la Secretaría General, la Asesoría Legal y la Sección Administrativa, así como las siguientes oficinas, formadas en tiempo y a medida de la sanción de las diversas leyes que cada una atiende en razón de la materia de que se trata:

Asesoría Jurídica Gratuita, para obreros; Suma-



## VALVULAS PARA INDUSTRIAS A L S I N A 6 5 9 — U. T. 33 - 4052/57

### SUCURSALES:

ROSARIO - BAHIA BLANCA - SANTA FE - TUCUMAN - MENDOZA  
CORDOBA - SAN JUAN - PARANA - MAR DEL PLATA - PERGAMINO  
LA PLATA

rios, por violación a las leyes del trabajo; Accidentes del Trabajo, para tratar las demandas de indemnización en una simple instancia administrativa.

En estos últimos años y durante la presidencia del funcionario que habla, fueron creadas las oficinas de Asuntos Gremiales y de Trabajo a Domicilio. La primera, destinada a intervenir activamente, como lo hace, en los conflictos entre el capital y el trabajo y en las huelgas obreras, así como en la elaboración de convenios colectivos y en la atención de numerosas consultas gremiales. La segunda, especialmente organizada este año con motivo de la reforma de la ley correspondiente, para ocuparse de las delicadas cuestiones y proveer a la urgente vigilancia de las menudas tareas que afectan a muchos millares de humildes trabajadores a domicilio, sirviendo así nobles y humanitarios principios en tan sensible y desvalido medio social.

Al frente de las oficinas del Departamento Nacional del Trabajo encuéntrase dignos jefes, plenos de experiencia y actividad, movidos por elevado espíritu de comprensiva dedicación. A su vez, ellos se hallan secundados por personal reconocidamente idóneo, técnico y especializado.

En cumplimiento de su ley orgánica, el Departam-

mento Nacional del Trabajo edita el boletín informativo en que registra sus iniciativas más importantes, así como los principales decretos y las resoluciones de su incumbencia.

Una de sus atribuciones más interesantes reside en la publicación de las informaciones periódicas o anuales de carácter económico-social y estadístico. Se establecen así lazos intelectuales y técnicos, de recíproca colaboración, con los organismos similares del interior del país, desde luego y, además, con toda entidad pública o privada interesada en las actividades de la industria, el comercio y de la producción. La difusión de sus publicaciones alcanza al extranjero, divulgándose ampliamente los resultados de las investigaciones nacionales en materia social y obrera, practicadas en todo el país y muy especialmente en la Capital.

La División de Estadística edita, en consecuencia, anualmente sus "Investigaciones Sociales" y, trimestralmente, la titulada "Información Social Argentina", que sintetiza la labor administrativa y legal del Departamento. Mensualmente hace conocer las "fluctuaciones del costo de la vida", por medio de cuadros sencillos en los que se hallan compilados todos los sondeos y comprobaciones, realizados día a día, sobre precios de artículos de primera necesidad.

Lleva practicados, la misma Estadística del Trabajo, y constantemente los actualiza, importantes estudios monográficos sobre huelgas, desocupación, accidentes del trabajo, salarios y organización sindical.

A principio del año 1941, fué creado, sin erogación alguna y dentro del mismo elenco de jefes y asesores, el Consejo de Seguridad Industrial, entidad oficial de carácter consultivo, consagrada a atender y orientar la propaganda para prevención de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales y para promover el mejoramiento de las condiciones de salubridad, higiene y seguridad en fábrica y talleres.

Al par que la "Inspección médica del trabajo", se organizó, pues, el mencionado Consejo de Seguridad Industrial, presidido por el titular del Departamento y contando entre los consejeros a varios de los principales funcionarios del mismo.

Por esta misma emisora de Radio del Estado —agregó—, difundió consejos y enseñanzas el mencionado órgano oficial de la Seguridad Industrial, durante el primer año de su activa gestión. Seguidamente se refirió el Dr. Pellet Lastra a la exposición de prevención de accidentes del trabajo, inaugurada el 19 de Agosto en el edificio de Y.P.F., estableciéndose así por primera vez en el país y con carácter oficial, la Semana de la Seguridad Industrial.

En el subtítulo de esta conferencia y como una merecida deferencia al Ministerio de Obras Públicas, organismo del Estado al que sirve directamen-

te este boletín radiotelefónico, fueron aludidos algunos aspectos del trabajo vinculados a la gestión de las obras públicas de la Nación.

En efecto, existe una conexión evidente entre el tecnicismo y la reglamentación del trabajo humano y la contratación de las obras del Estado. Así, por ejemplo, en lo que corresponde al grado de ocupación de trabajadores en las diversas zonas del país, desde que el Departamento Nacional del Trabajo extiende su investigación hacia ese aspecto social y establece el mayor o menor grado de desocupación, según las épocas y las regiones, tanto en las ciudades como en la campaña. Por eso el Ministerio de Obras Públicas de la Nación ha tenido y tiene presente nuestra permanente información estadística sobre la materia, discerniendo así en caso necesario cuales son los contingentes de población obrera que pueden ser rápidamente absorbidos en tal o cual zona por las obras públicas y pudiendo, de tal modo, preferir la prosecución de trabajos oficiales allí donde se haga sentir un mayor grado de desocupación humana.

Por otra parte, las empresas concesionarias de obras públicas deben reclutar su personal en el Registro Nacional de Colocaciones, con excepción de las de obras de desagües pluviales, que pueden limitarse a inscribir el personal especializado.

En otro aspecto, son plausibles las medidas que se adoptan, respecto a las empresas constructoras y para ciertas actividades, determinando que debe respetarse por ellas, en las licitaciones y contratos con el Estado, los jornales establecidos. Se asegura así en los pliegos de condiciones que sirven de base a la licitación de obras públicas del Estado, un salario mínimo fijado según la región y la tarea.

Una muestra apreciable de colaboración económico-social y estadística en materia de obras públicas, es la información de tal índole producida por el Departamento, a fines del año 1940, a raíz de la encuesta promovida por el Ministerio del Interior, sobre desocupación en el país.

Volviendo a la generosidad de las funciones del Departamento Nacional del Trabajo, mucho habría que decir todavía, sobre otros aspectos de la vida obrera. Y cabría reflexionar, al propio tiempo, sobre serios problemas públicos de gobierno, en que se empeña la acción oficial.

Recordamos, por lo menos, el relativo a la higiene y salubridad de los locales en que se desarrolla la labor humana y el referente a la enseñanza técnica, por cuyo urgente aumento y progreso se oyen justas reclamaciones de la opinión pública, fundadas en la necesidad, hoy más sentida que nunca, de instruir y formar aprendices y técnicos desde la escuela, evitando la evidente e irracional explotación del trabajo de menores, existente en mayor o menor grado en todo el país y especialmente en los centros poblados.