

BOLETÍN DE OBRAS PÚBLICAS
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

ÍNDICE DEL TOMO XVII

Primer semestre de 1927.

ESTUDIOS E INFORMES

	<u>Pág.</u>
Los ferrocarriles provinciales. — El caso de la concesión Compagno Hnos., en Santiago del Estero	1
Muelle de cemento armado en Viedma sobre el río Negro	8
Manuel F. Castello. — Informé sobre el ramal de General Obligado al Norte	13
Manuel Pinto. — La legislación y reglamentación ferroviaria en Europa. — El régimen ferroviario suizo	45
Manuel Pinto. — La legislación y reglamentación ferroviaria en Europa. — El régimen del trabajo ferroviario en Italia	338
Los ferrocarriles y la Ley N° 4207. — Se le fija el área cubierta que deberán tener	64
Trámite de expedientes. (Resolución de enero 14 de 1927)	99
Dirección General de Puentes y Caminos. — Nómina de las obras terminadas y de las iniciadas en diciembre de 1926	101
Dirección General de Irrigación. — Reseña de la labor realizada durante el mes de diciembre	109
Obras Sanitarias. — El nuevo sistema de recaudación	123
Anibal Cisneros. — El nuevo acceso del Ferrocarril Central Argentino	125
Dirección General de Arquitectura. — Síntesis de la labor desarrollada en 1926	131
Obras de la Ley 11.064. — Sección atletismo del Nuevo Campo de Deportes	139
Fondos de la Ley 5315. — Obras autorizadas por el Poder Ejecutivo durante el último trimestre	141 y 361
La nueva cárcel de encansados y contraventores	143
Puente sobre el río Dulce, de los Ferrocarriles del Estado	162
Juan Agustín Valle. — V Congreso Internacional de Carreteras y IV Exposición anexa, Milán 1926. II La Exposición de Carreteras	166
Emilio Rebuelto. — Las rebajas de tarifas en relación con los aumentos de tráfico	219
Julio Aguiló. — Caminos de la Ley 5315. — Conveniencia de modificar la distribución de los fondos	225
Humberto Gamberale. — El nuevo material de dragado	230
Humberto Gamberale. — El nuevo material de dragado. — Características de la draga «215-C»	311
Edificio para la Administración Central de Correos y Telégrafos	263
Diferencias surgidas entre La Fraternidad y las empresas ferroviarias	267
El conflicto obrero en el Puerto de Rosario	269
Nuevo Puerto de la Capital. — Se autoriza licitar la construcción de los edificios del tercer espigón y de los techos de los depósitos del segundo	271
Puerto Mar del Plata. — Autorización de nuevas obras	273
El plan de adquisiciones y la Ley 10.235	276

	Pág.
Ferrocarriles del Estado. — Construcción Salta a Chile. — Viaducto El Muñal.....	307
El contralor ferroviario. — El Poder Ejecutivo reorganizó la Dirección General de Ferrocarriles	329
Los talleres de Navegación y Puertos. — El nuevo galpón de materiales.....	333
El estudio de nuevas líneas y ramales en los Ferrocarriles del Estado.....	335
Las obras de terraplenamiento en el Nuevo Campo de Deportes.....	359
Dirección General de Arquitectura. — Edificio para la aduana de Diamante (Entre Ríos).....	366
Las Obras Públicas. — Del Mensaje del Excmo. señor Presidente Dr. M. T. de Alvear.....	403
Puente ferroviario y carretero sobre el río Negro.....	422
Dirección General de Arquitectura. — Proyecto de edificio para la estación sanitaria de Salta...	429
Régimen de adquisición y contratos para los Ferrocarriles del Estado. — Normas de procedimiento.....	433
Dirección General de Arquitectura. — Pabellones de los servicios de otorinolaringología, semiología, etc., del Hospital Nacional de Clínicas.....	436
Dirección General de Navegación y Puertos. — Balance del ejercicio de 1926.....	443
El Congreso Panamericano de Arquitectura.....	479
Escuela Superior de Comercio, de Concordia (Entre Ríos).....	489
La Ley Nacional de Vialidad. — El Poder Ejecutivo reproduce su proyecto.....	493
La línea de Barranqueras a Metán. — Será licitada su construcción.....	495
La línea de Córdoba a La Puerta. — Se ha ordenado su licitación.....	499
La línea de Embarcación a Formosa. — Será íntegramente terminada.....	503
Puente sobre el canal Zanjón (Provincia de Mendoza). — Terminación de las obras.....	506
Dirección General de Puentes y Caminos. — Antecedentes sobre algunas de las obras recientemente iniciadas.....	508
El Fondo de Trabajos Públicos. — Su reglamentación.....	512
Plan de conservación de obras de la Ley 5315. — Año 1927.....	517

CRÓNICAS

Boletín Informativo. — Tarifas ferroviarias.....	110, 185, 279, 369, 445 y 530
Licitaciones a anunciarse.....	114, 210, 303, 396, 472 y 554
» aprobadas por el P. E.....	116, 212, 301, 394, 470 y 552
» anunciadas.....	118, 214, 305, 393, 474 y 556
Obras en ejecución.....	190, 197, 205, 290, 382, 458 y 538
» terminadas.....	195, 203, 295, 389, 465 y 545
» iniciadas.....	192, 193, 207, 233, 376, 452 y 533
Dirección General de Navegación y Puertos. — Movimiento de vagones habido en el Puerto de la Capital.....	373, 449 y 549

Tomo XVII

PUBLICACIÓN MENSUAL
(TERCERA ÉPOCA)

Enero 1927

BOLETÍN
DE
OBRAS PÚBLICAS
DE LA
REPÚBLICA ARGENTINA

DIRECTOR:
NEREO GIMÉNEZ MELO
SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO

JEFE DE LA REDACCIÓN TÉCNICA: RAÚL U. PRETTO

JEFE DE LA REDACCIÓN ADMINISTRATIVA: EMILIO CARMONA



BUENOS AIRES

TALLERES GRÁFICOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

1927

SUMARIO

	Pág.
El caso de la concesión Compagno Hnos.....	1
Muelle de cemento armado en Viedma	8
M. F. CASTELLO. — Ramal de General Obligado al Norte	13
MANUEL PINTO. — La legislación y reglamentación ferroviaria en Europa	45
Los Ferrocarriles y la Ley N° 4207.....	64
Resolución relativa al trámite de expedientes.....	99
Dirección General de Puentes y Caminos. — Obras terminadas e iniciadas durante el mes de diciembre de 1926	101
Dirección General de Irrigación. — Reseña de la labor realizada durante el mes de diciembre de 1926	109
Boletín informativo. — Tarifas ferroviarias	110
Licitaciones a anunciarse.....	114
Licitaciones aprobadas por el Poder Ejecutivo	116
Licitaciones anunciadas	118

Las subscripciones al BOLETÍN DE OBRAS PÚBLICAS se reciben en la Administración del mismo (Oficina de Biblioteca y Talleres Gráficos del Ministerio, Casa de Gobierno, 1er piso).

PRECIO 6 \$ AL AÑO

BOLETÍN DE OBRAS PÚBLICAS

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

(3ª ÉPOCA)

LOS FERROCARRILES PROVINCIALES

EL CASO DE LA CONCESIÓN COMPAGNO Hnos. EN SANTIAGO DEL ESTERO

El proyecto y la opinión del Poder Ejecutivo Nacional

Ha vuelto a presentarse nuevamente, después de varios años, el problema de las concesiones provinciales otorgadas a particulares por uno de los Estados federados, por recurrir a ellos directamente el peticionante, en vez de hacerlo ante el Congreso de la Nación.

Los señores Compagno Hnos. són los autores del pedido que fuera iniciado ante la Legislatura de Santiago del Estero. En su esencia, los nuevos interesados en la construcción de una línea férrea en aquel Estado, no hacen sino reproducir en sus términos y en sus propósitos la tan debatida concesión otorgada el año 1910 a la Empresa R. Lódola y Cía., que motivó en su oportunidad el conocido Decreto del 14 de noviembre de aquel año, por el cual el Poder Ejecutivo de la Nación no reconocía como válida la concesión acordada.

En la actualidad, salvo diferencia sin mayor importancia en el trazado virtual de la línea, se proyectó su construcción con trocha ancha, buscando, como lo indican los peticionantes, el empalme de la futura línea con la red del Ferrocarril Central Argentino,

mientras que en el proyecto Lódola la trocha elegida era la angosta, y su empalme lógico hubiera sido con las líneas de los Ferrocarriles del Estado.

La Administración de los Ferrocarriles del Estado, alarmada por el pedido de concesión formulado ante la Legislatura de Santiago del Estero, recurrió ante el Ministerio de Obras Públicas, llamando la atención del Poder Ejecutivo por lo que, a su juicio, significaba una invasión de la zona de influencia de sus líneas.

La Administración primero, y la Dirección de los Ferrocarriles después, estudiaron el problema en sus distintas faces, avocándose finalmente el doctor Ortiz el conocimiento directo de él ante la nota de la Comisión de Hacienda y Obras Públicas de la H. Cámara de Diputados de Santiago del Estero, en la cual le transcribía la resolución adoptada por aquélla disponiendo devolver el despacho a Comisión a objeto de que se procure armonizar, en un nuevo proyecto, los intereses económicos de la Nación en su red de ferrocarriles con los intereses de la provincia, sin dejar de contemplar los de la Empresa concesionaria, procurando, asimismo, que la nueva línea a construirse lo sea en forma que haga posible la aplicación de tarifas reducidas, favoreciendo, así, el desarrollo industrial de la zona que atravesase y que su recorrido no pueda significar, en forma alguna, derivaciones permanentes del tráfico ferroviario de una línea para otra, lo que sería atentatorio, no solamente al régimen ya establecido, sino a las conveniencias bien entendidas de la provincia.

El Ministro de Obras Públicas ha expuesto con toda claridad los puntos de vista del Ejecutivo Nacional en la nota que transcribimos, la que señala claramente los rumbos de nuestra política ferroviaria. La nota dice así:

Buenos Aires, enero 10 de 1927.

Señor Presidente de la Comisión de Hacienda y Obras Públicas de la Legislatura de Santiago del Estero.

La Comisión de su digna presidencia se ha creído obligada a poner en conocimiento del suscrito la resolución de la H. Cámara de Diputados, en cuya virtud se resolvió volver a estudio el despacho formulado sobre el proyecto de concesión ferroviaria a los señores Compagno Hnos., a objeto de armonizar en un nuevo proyecto, los intereses económicos de la Nación en su red de ferrocarriles con los de la provincia y los de la propia empresa

concesionaria. Para el mejor cumplimiento de la resolución de la H. Cámara, la presidencia de la antedicha Comisión solicita el informe de las reparticiones correspondientes a este Ministerio, para fijar la forma en que el ferrocarril proyectado afectaría los intereses de los Ferrocarriles del Estado y, en general, sobre cualquier otra circunstancia emanada de dicha concesión que se estimase perjudicial para los intereses de la Nación. La forma relativamente amplia en que se solicita el informe y colaboración del Ministerio a mi cargo, para el estudio y solución del asunto relativo a la concesión Compagno Hnos., me autoriza para responder a esa solicitud con la expresión clara y sincera del pensamiento y orientación que este Ministerio tiene sobre la cuestión en debate, que afecta principios e intereses vitales para el desenvolvimiento de la acción de fomento, a la que deben concurrir con igual decisión, empuje y patriotismo, el Gobierno Nacional y los poderes estadales.

No es el caso de hacer disquisiciones alrededor de las facultades que, por la Constitución, pueden corresponder a los estados federales para impulsar su progreso dentro de su propio territorio. El Gobierno Federal debe, a mi juicio, estimular por todos los medios a su alcance, que las provincias puedan, sin mayores trabas, desenvolver a este respecto su acción: todo esfuerzo encaminado en tal sentido debe, en principio general, merecer estímulo y hasta la contribución misma del Gobierno central mediante una cooperación adecuada, aunque salvaguardando, en todos los casos, su facultad, amplia también, de regular el comercio interestadual y el internacional. En este caso, los ferrocarriles como instrumentos esenciales de ese comercio deben sujetarse a su jurisdicción en lo que se refiere a superintendencia del Poder Ejecutivo Nacional y al H. Congreso de la Nación, en cuanto a las leyes concesionarias que reglan su establecimiento y le otorguen, en su caso, protección y privilegios especiales. En el caso particular, el propósito central del proyecto, en cuanto trata de fomentar la colonización y el desenvolvimiento de las industrias propias de la zona, resulta digno de aplauso, pues traduce una acción de gobierno destinada a promover el mejor desenvolvimiento de su riqueza local.

Pero es el caso de considerar también la influencia que la concesión proyectada pueda tener con relación a la explotación actual y al porvenir del sistema de los Ferrocarriles del Estado, que el país sostiene con verdadero sacrificio y que realiza, dentro del territorio de esa provincia, como de otras, una acción intensa y decisiva de fomento para propulsar la explotación de sus bosques y su suelo y que se combina con la realización de todo un sistema de obras públicas tendientes al mismo fin.

Resulta de todo punto de vista oportuno y conveniente recordar el desenvolvimiento de los Ferrocarriles del Estado en esa provincia, remontándose a la inauguración del tramo Añatuya a Nasaló en 1903, seguido en 1904 por las sucesivas prolongaciones a Puna, Cejolao, Aerolito y Tintina, con lo cual se completó un ramal de casi 200 kilómetros de longitud, que partiendo de la estación Añatuya, se internaba en las entonces desiertas regiones forestales del nordeste de la provincia de Santiago.

La obra de progreso que esta construcción importaba, se complementó con sucesivas ampliaciones. En 1906, se puso en servicio el pequeño ramal de 18 kilómetros de Puna a Santa Justina; en 1913, los 63 kilómetros de Tin-

tina a Campo Gallo; en 1916, se incorporaron 36 kilómetros que habían pertenecido a la Compañía Quebrachales Unidos, de Tintina, y posteriormente empresas particulares, en combinación con los Ferrocarriles del Estado, han establecido otros ramales, como el de los señores Weisburd, que sale de Km. 644 entre Aerolito y Alhuampa, con 88 kilómetros de recorrido total; y el de De Martini y Cía., que arranca de Añatuya y tiene 65 kilómetros hacia el norte en dirección a Tintina.

Más importante aun que las anteriores, fué la construcción de una línea que une la estación Quimilí con Avía Teray, punto este último de la línea proyectada entre Barranqueras y Metán. En esta forma, desde 1913 quedó la zona chaqueña de Santiago en comunicación con el puerto de Barranqueras sobre el Paraná.

A la acción de la línea del Estado, contribuyeron más tarde otras iniciativas particulares, construyendo pequeños ramales con carácter industrial que traen hasta nuestras estaciones los productos forestales recogidos en las zonas propias que explotan. Uno de estos ramales, con trocha de 1 metro, arranca del Km. 644, entre las estaciones Aerolito y Alhuampa y tiene una extensión de 88 kilómetros, pasando por el campo «El Bravo» de los señores Weisburd, los que están interesados en prolongarlo hasta empalmar en la estación Suncho Corral con la línea del Central Norte Argentino. De acuerdo con el contrato de construcción, en junio de 1927 pasarán a poder del Estado los primeros 22 kilómetros de este ramal. El ramal de propiedad de los señores De Martini y Cía. es de trocha de 0,75 metros con rieles de 27 y 25 kgs. por metro lineal, armamento de vía que con poco gasto puede cambiarse por el correspondiente a la trocha de 1 m. pues se ha tenido ya la precaución de disponer los durmientes en número y dimensiones apropiadas para hacer posible esta modificación. Arranca en su trazado de la estación Matará y se interna hacia el norte en dirección a Tintina con una longitud de 65 kilómetros, teniendo acopiados materiales para prolongarlo en 26 kilómetros más.

Baste enunciar estos antecedentes para comprender el extraordinario impulso que recibió la colonización de estas regiones apenas fué posible contar con el transporte asegurado por el ferrocarril.

El tráfico lo ha constituido hasta el presente, en mayor proporción, los productos forestales, principalmente leña, cuyo transporte debe hacerse a larga distancia y con tarifas reducidas, dos condiciones desfavorables para el ferrocarril, el cual ve sus vagones ocupados largo tiempo por una carga que paga un flete apenas remunerativo de los gastos directos. Pero con la instalación y progreso de los obrajes y aserraderos, se ha ido arraigando ya un número apreciable de población fija que, en algunos casos, ha derivado hacia otras actividades agrícolas, iniciando cultivos diversos o pequeñas industrias como la del carbón de leña.

Es indiscutible la acción benéfica de los Ferrocarriles del Estado, que ha impulsado en forma extraordinaria la riqueza general de las regiones, pero cabe dejar constancia también que, como el beneficio de explotación industrial, no produce hasta este momento no ya beneficios, ni siquiera las entradas suficientes para sufragar sus gastos.

Este hecho, tratándose de ferrocarriles de fomento y, en general, del resultado de los primeros años de explotación de toda vía nueva, no sería

mayormente extraño, pero reviste una gran importancia frente a la posibilidad de que este tráfico, creado exclusivamente por la acción de esos ferrocarriles, fuera cercenado y casi totalmente desviado para alimentar otros sistemas ferroviarios establecidos en zonas que producen tráfico suficiente y abundante para remunerar razonablemente los capitales invertidos.

De esta última consideración emana la razón de ser de que la Administración de los Ferrocarriles del Estado, la Dirección General de Ferrocarriles y este Ministerio, consideren del caso hacer llegar a la Comisión presidida por Vd. la observación de que los intereses nacionales, desde el punto de vista del progreso de su industria ferroviaria, serían seriamente lesionados si se sancionase la concesión proyectada, sin que esa provincia obtuviera beneficios equivalentes.

Acompaño a esta nota un plano preparado por la Administración de los Ferrocarriles del Estado, sobre el remitido al solicitarse esta información, del que resulta claramente demostrado que, gran parte de la zona afectada por la concesión Compagno Hnos., puede ser ampliamente servida por los ramales actuales y algunas ampliaciones en curso de ejecución o estudio.

También se desprende de ese plano que, por su trocha y condiciones de explotación, resulta más económico dicho sistema que el establecimiento de una línea troncal que pueda clasificarse como de primera categoría. Es evidente que la línea proyectada invade la zona de influencia del ramal de Añatuya a Tintina y la línea de Quimilí a Avia Teray, que da salida directa a los productos forestales por el puerto de Barranqueras, sobre el Paraná, mediante el enlace de esas líneas con la de Barranqueras a Metán, siendo de observar que la concesión proyectada, no sólo invade una zona eminentemente propia en la línea troncal, sino que agrava esta situación con la facultad para construir sin límite ni orientación prefijada, cuantos ramales consideren necesarios los concesionarios a una extensión unitaria de 75 kilómetros. Vale decir que a la línea troncal se unirían, en calidad de verdaderos afluentes de tráfico, toda una serie de ramales destinados a succionar el tráfico de la zona recorrida por aquél en detrimento directo de la red del Estado.

Ahora bien, si la trocha de la línea a construirse respondiese a un concepto realmente económico, sería posible que los intereses de la red de los Ferrocarriles del Estado no fueran tan fundamentalmente afectados, porque sería posible realizar tráficos combinados a base de fletes razonables para la conducción de los transportes a puertos u otras provincias del interior. Pero es el caso que la trocha fijada en el despacho, no sólo no tiene un concepto económico, por cuanto los gastos fijos de instalaciones, obras de arte, movimiento de tierra, talleres y explotación en general, le hacen perder ese carácter, no obstante la manifestación de que algunos de estos materiales al emplearse pueden ser los que han tenido ya un primer uso en las empresas de gran tráfico. La extensión de la línea, las condiciones de explotación, la existencia de talleres y demás condiciones que se prevén en el contrato de concesión, harán que la implantación y explotación de esta línea no acuse diferencias sensibles con la de cualquier línea troncal de trocha ancha que se establezca en análogas condiciones.

El empalme facultativo que, con el artículo 3º se prevé en la ley de concesión, denuncia por otra parte, que la línea proyectada lleva, como uno

de sus objetivos principales, ser una alimentadora de tráfico para el Ferrocarril Central Argentino, desviando el tráfico probable así como el que sucione los Ferrocarriles del Estado en esa dirección, con recorridos mayores a los que pueda presentar el sistema del Estado.

Desde el punto de vista de su influencia en la economía general, no conceptúo tampoco que la concesión en debate pueda mejorar la situación en lo que respecta a las actuales tarifas, por cuanto, si se trata de los Ferrocarriles del Estado, las actuales apenas compensan su gasto directo y, en total, los producidos de tráfico no cubren la explotación de las líneas.

Si se consideran los ferrocarriles particulares, los límites de la intervención fijados por la ley nacional de 6,8 %, autorizan la intervención oportuna cuando su límite se ha excedido; en cambio, la concesión proyectada eleva al 9 % el límite de utilidad y reconoce, no obstante el carácter económico de la línea, un mayor porcentaje de gastos de explotación que la de la ley nacional.

Por último, el sistema de contralor y fiscalización mixta por las autoridades nacionales y provinciales, resulta absolutamente inadmisibile.

En resumen, la concesión proyectada, descartada toda cuestión relativa a las facultades del Gobierno de esa provincia para acordar concesiones de tal indole, por no ser por el momento oportuno, resulta inconveniente, por cuanto plantea a los Ferrocarriles del Estado problemas de tal orden con respecto a su tráfico, que equivalen a privar de los beneficios creados por su propia acción de fomento, sin mayores ventajas para el desenvolvimiento económico de la provincia.

Que esta lesión resulta agravada, por cuanto la concesión proyectada, por su trocha y características generales, crea un derecho de expansión futura al acordar ramales discrecionales al solo arbitrio de los concesionarios, que llegarían a anular prácticamente casi el tráfico propio de la zona de los Ferrocarriles del Estado y que, por último, la línea proyectada realizaría todo el drenaje de tráfico en favor exclusivo de una empresa privada, con recorrido y tarifa sensiblemente mayores que las de los Ferrocarriles del Estado y sin mayor beneficio, en consecuencia, para los intereses generales.

Que, para el caso de concesiones de líneas ferroviarias dentro del territorio de la provincia, para fomento de su colonización y mejor explotación de sus productos naturales, cualquier sistema a implantarse debe complementarse, en lo posible, con las líneas del Estado, en cuanto a su trazado, y por lo que respecta al concepto económico de las concesiones, sus garantías o privilegios deben armonizarse también con los que la Nación acuerda a las empresas privadas, por cuanto la concesión de privilegios o beneficios mayores para la radicación de nuevos capitales, si ellos se han de destinar a complementar las construcciones efectuadas al amparo de leyes de la Nación, crearía una situación de desequilibrio que obligaría a la Nación a avocarse su estudio y solución en uso de facultades que considero indiscutibles.

La acción propulsora que, mediante leyes concesionarias, se ejerce para el mejor desenvolvimiento del progreso de la Nación y las provincias, es y debe ser concurrente pero también armónica para la economía general del país y referida al caso que motiva esta nota, insisto en que deben ser

considerados los enormes sacrificios que de todo orden realiza el erario nacional para cooperar y propender al bienestar y progreso de las provincias, tomando a su cargo la industria de los transportes justamente en aquellas zonas del país donde el capital privado no ha creído encontrar los estímulos necesarios para implantarlos y que, aun después de establecidos, mantiene su explotación a costa en parte del Tesoro Nacional, para permitir que el resultado de su acción pueda arraigarse definitivamente en la zona de influencia de su trazado.

Dejando así evacuado el informe solicitado, saludo al señor Presidente con distinguida consideración.

R. M. ORTIZ.

MUELLE DE CEMENTO ARMADO EN VIEDMA SOBRE LA MARGEN DERECHA DEL RÍO NEGRO

Este muelle, construido por los Ferrocarriles del Estado para sus necesidades actuales y futuras, está ubicado a unos 2 $\frac{1}{2}$ kilómetros aguas abajo de la ciudad de Viedma y a unos 150 metros aguas abajo, también, del punto en que será emplazado el puente ferroviario carretero con que la línea de San Antonio a Patagones, de los expresados ferrocarriles, salvará el cruce del río Negro.

En la elección de la ubicación adoptada, se ha tenido en cuenta que el canal, o sea la zona de mayor profundidad del lecho del río Negro, corre casi paralelamente a la ribera sur del río, recostándose contra la misma en forma tal, que resultaba posible un acceso corto y fácil de las vías del ferrocarril, desde la tierra firme al muelle, por medio de un viaducto en curva de cemento armado de sólo 32 metros de largo. Actualmente, el muelle queda ligado a la línea en explotación de Viedma al Lago de Nahuel Huapí; una vez hecho el puente sobre el río Negro quedará unido a la red del Ferrocarril Sud, cuya estación terminal está en Carmen de Patagones, a 4 kilómetros del lugar de su emplazamiento.

El muelle, propiamente dicho, tiene 51,20 metros de largo por 12,40 metros de ancho. Está fundado sobre 95 pilotes armados y formando dos cuerpos independientes, entre los cuales se ha dejado una junta de dilatación. En la plataforma se han colocado dos vías además de las correspondientes al guinche de pórtico.

La profundidad del río junto al paramento de atraque, es de unos 5 metros en marea baja, de 6,50 en marea media y de 8 metros en marea alta. En consecuencia, el funcionamiento del muelle está asegurado, no sólo para los mayores buques que actualmente llegan a Carmen de Patagones, los cuales cargados calan 11 pies, sino también para buques más grandes que puedan entrar al río Negro, una vez dragada la barra existente en su desembocadura y regularizado su cauce en algunos pocos puntos.

La dirección del paramento de atraque no sólo resultó prác-

ticamente paralela a los filetes líquidos de la corriente, sino que un buque atracado podrá enfiletar la abertura que deje libre el tramo basculante proyectado en el ya citado puente a construirse, sin mayores maniobras, circunstancia importante dada la proximidad entre las dos obras.

Los trabajos de la construcción del muelle se iniciaron en junio de 1923 por la Empresa Wayss & Freitag, a la cual fueron adjudicados previa licitación. Durante el primer tiempo, o sea mientras se armaba el andamiaje para el martinete, etc., sólo fué posible trabajar en los períodos de mareas bajas.

Los pilotes se construyeron empleándose arena lavada y pedregullo del mismo río. La longitud de los mismos fué de 14 metros; después de su hundimiento se recortó el sobrante hasta el nivel de la fila de riostras que figuran en las ilustraciones adjuntas. El diámetro de los pilotes es de 0,40 metros y su sección octogonal.

Los pilotes de las tres filas interiores (lado tierra) se hincaron con un martinete de 24 metros de alto, armado sobre un sólido andamiaje y cuyo martillo, de 2.600 kilogramos, tenía una altura de caída de un metro. Esta operación era complementada con la inyección de agua bajo presión a través de dos caños galvanizados simétricos que eran colocados dentro de los pilotes durante su construcción.

En las dos filas exteriores, el lecho debajo de la capa superficial de arena y limo era un conglomerado de dureza tal, que fué necesario efectuar perforaciones especiales para cada pilote, habiéndose ensayado diversos útiles perforadores. Un caño de 50 centímetros de diámetro avanzaba conjuntamente con la perforación.

Después, el pilote era colocado en el interior de dicho caño, terminándose su hincamiento con golpes de martillo e inyección de agua. Por último, el caño era extraído para emplearse en la perforación siguiente.

La figura adjunta indica la disposición de las riostras, columnas y losa nervada de la plataforma. Sobre ésta, y dentro de una capa de hormigón pobre, fueron embutidos los durmientes de las vías.

Con la terminación del viaducto de acceso se concluyó la obra a principios de 1925.

La ubicación y disposición general del muelle pueden apreciarse en las figuras adjuntas.

El costo total de la obra ascendió a 211.333,74 \$ ^{m/n.}

CUADRO DE PENETRACIÓN DE LOS PILOTES

$$C = \frac{P^2 H}{6 R (P + Q)}$$

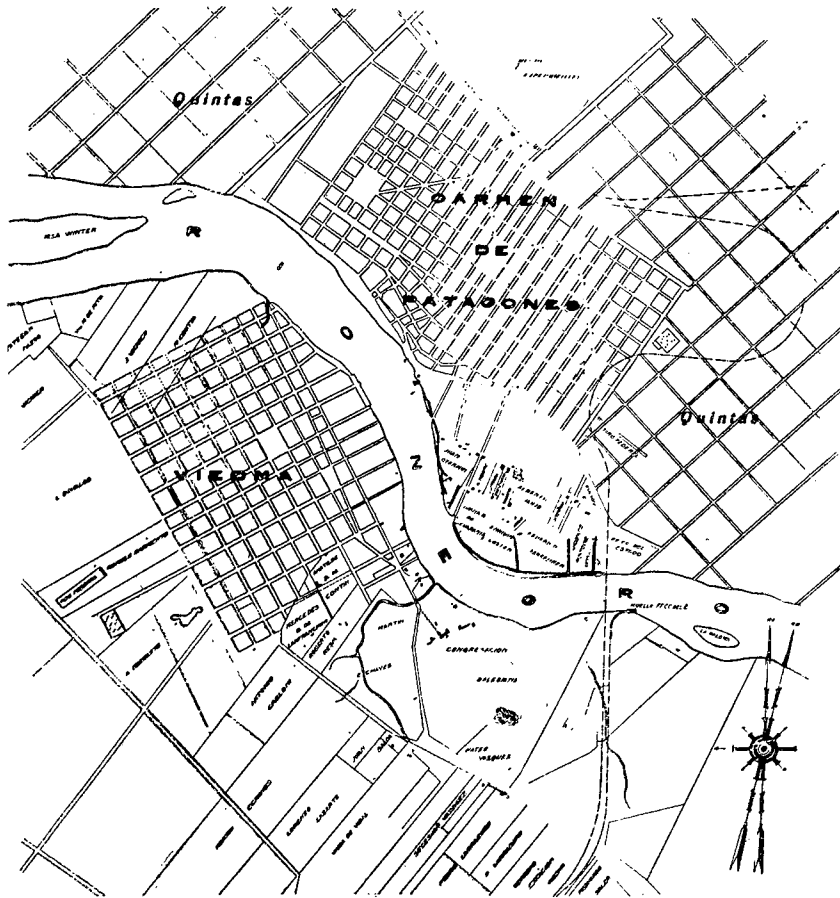
H = Altura de caída media = 0,50 m.

P = Peso de la masa = 2,6 tn.

Q = Peso del pilote = 4,4 tn.

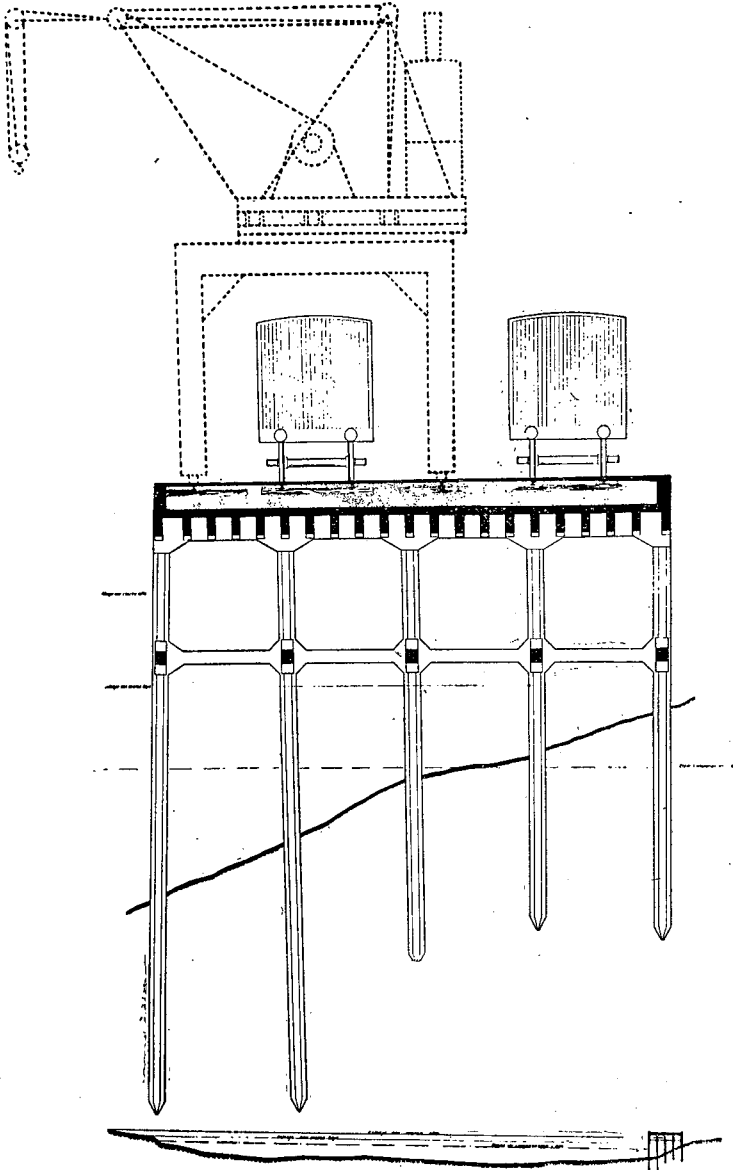
Número del pilote	Penetración en los 10 últimos golpes m.	Resistencia Proyecto ton.	Resistencia resultante ton.	Número del pilote	Penetración en los 10 últimos golpes m.	Resistencia Proyecto ton.	Resistencia resultante ton.
1	0,003	45	268,25	49	0,004	72,5	201,19
2	0,003	»	268,25	50	0,006	»	134,13
3	0,002	»	402,38	51	0,008	»	100,59
4	0,003	»	268,25	52	0,009	»	89,42
5	0,002	»	402,38	53	0,008	»	100,59
6	0,003	»	268,25	54	0,005	»	160,95
7	0,004	»	201,19	55	0,004	»	201,19
8	0,003	»	268,25	56	0,005	»	160,95
9	0,003	»	268,25	57	0,004	»	201,19
10	0,003	»	268,25	58	0,003	»	268,25
11	0,003	»	268,25	59	0,004	»	201,19
12	0,003	»	268,25	60	0,005	»	160,95
13	0,003	»	268,25	61	0,005	»	160,95
14	0,004	»	201,19	62	0,004	»	201,19
15	0,004	»	201,19	63	0,004	»	201,19
16	0,004	»	201,19	64	0,006	»	134,13
17	0,004	»	201,19	65	0,005	»	160,95
18	0,005	»	160,95	66	0,005	»	160,95
19	0,004	»	201,19	67	0,004	»	201,19
20	0,003	93	268,25	68	0,007	»	114,96
21	0,004	»	201,19	69	0,007	»	114,96
22	0,004	»	201,19	70	0,007	»	114,96
23	0,003	»	268,25	71	0,006	»	134,13
24	0,004	»	201,19	72	0,005	»	160,95
25	0,003	»	268,25	73	0,006	»	134,13
26	0,004	»	201,19	74	0,005	»	160,95
27	0,005	»	160,95	75	0,007	»	114,96
28	0,004	»	201,19	76	0,004	»	201,19
29	0,004	»	201,19	77	0,004	»	201,19
30	0,004	»	201,19	78	0,004	»	201,19
31	0,003	»	268,25	79	0,004	»	201,19
32	0,004	»	201,19	80	0,005	»	160,95
33	0,004	»	201,19	81	0,007	»	114,96
34	0,004	»	201,19	82	0,005	»	160,95
35	0,004	»	201,19	83	0,005	»	160,95
36	0,003	»	268,25	84	0,005	»	160,95
37	0,003	»	268,25	85	0,005	»	160,95
38	0,005	»	160,95	86	0,004	»	201,19
39	0,004	72,5	201,19	87	0,004	»	201,19
40	0,003	»	268,25	88	0,003	»	268,25
41	0,004	»	201,19	89	0,006	»	134,13
42	0,003	»	268,25	90	0,004	»	201,19
43	0,003	»	268,25	91	0,004	»	201,19
44	0,002	»	402,38	92	0,005	»	160,95
45	0,005	»	160,95	93	0,005	»	160,95
46	0,005	»	160,95	94	0,005	»	160,95
47	0,004	»	201,19	95	0,006	»	134,13
48	0,004	»	201,19				

CDI MECON
BOLETIN DE OBRAS PUBLICAS
AÑO 1926/27
VOL I
Nº
GRAF 109

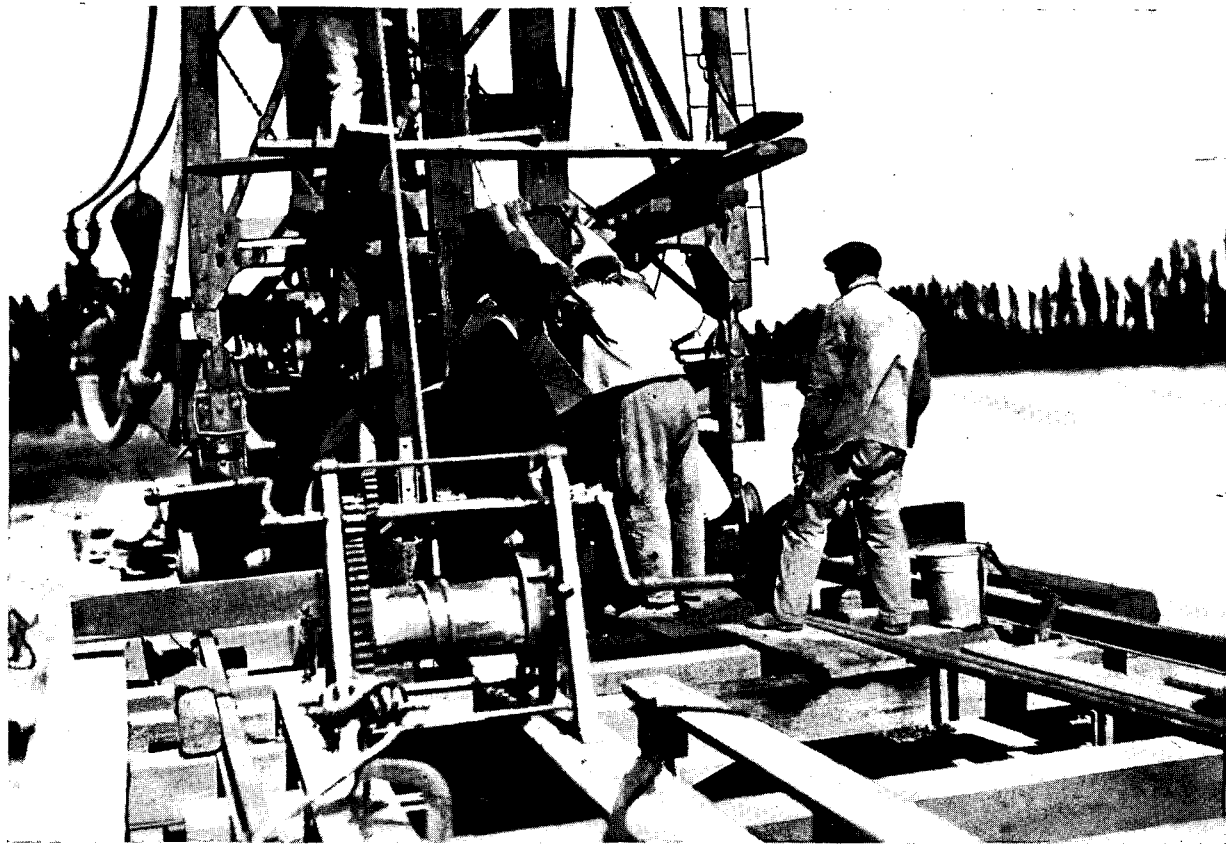


PATAGONES Y VIEDMA — UBICACIÓN DEL MUELLE

CDI MECON
BOLETIN DE OBRAS PUBLICAS
AÑO 1926/27
VOL I
Nº
GRAF 11/27

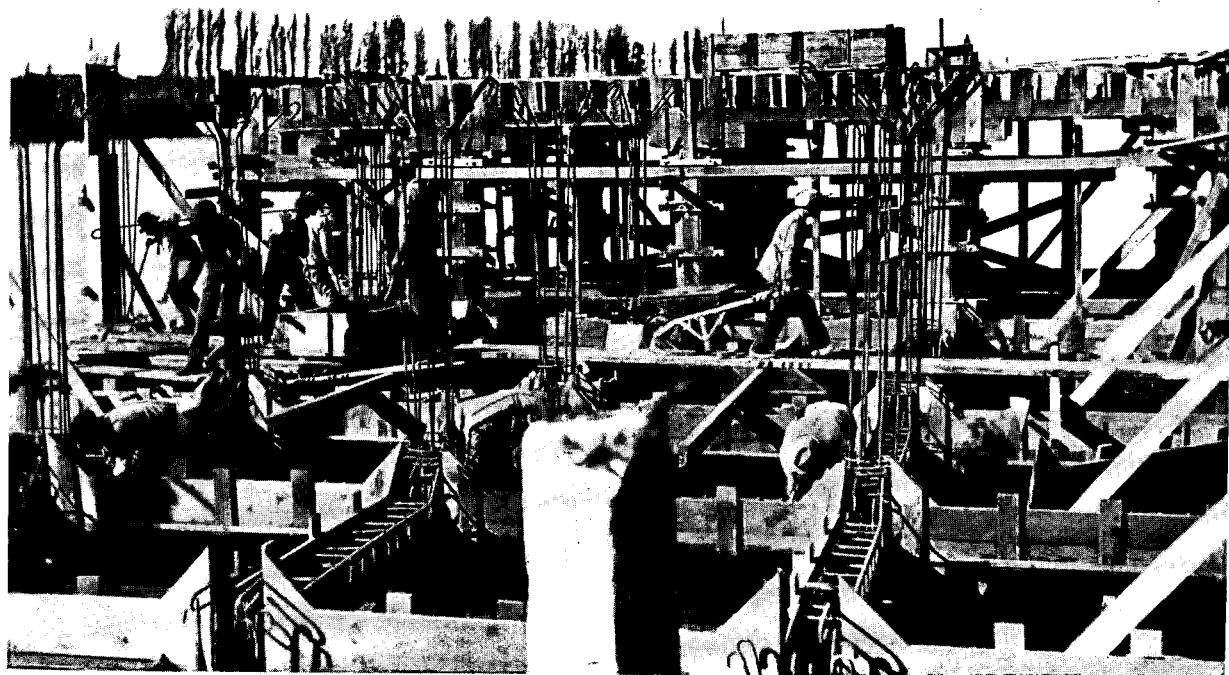


UN DETALLE DE LA OBRA



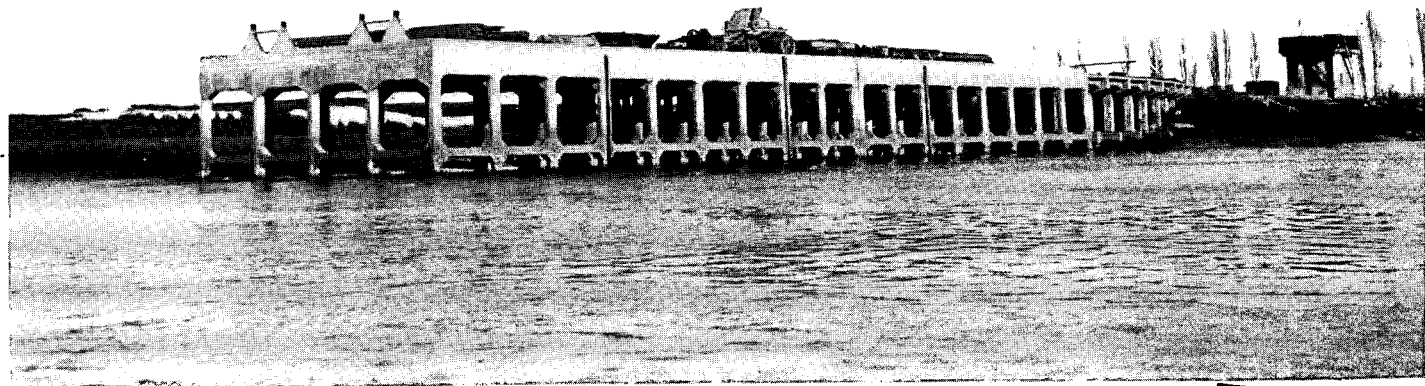
HINGANDO LOS PILOTES

CDI MECON	BOLETIN DE OBRAS PUBLICAS	1980/12/1	VOL. I	No.	GRAE 109/107
--------------	---------------------------------	-----------	--------	-----	-----------------



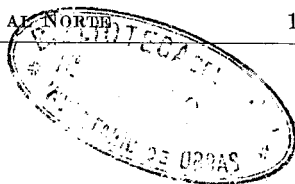
EN PLENA CONSTRUCCIÓN

CDI	ANº	NO	GRAF
MECON	1926/27	I	18/97
BOLETIN		VOL	
DE OBRAS			
PUBLICAS			



EL MUELLE TERMINADO

CDI
MECON
BOLETIN DE OBRAS PUBLICAS
ANO 1926/27
VOL I
No
GRAF 19, 27



Informe producido por la Inspección General, Comercial
y Administrativa en Expediente 021.937-P-1923

RAMAL DE GENERAL OBLIGADO AL NORTE—COMPAÑÍA
FRANCESA DE LOS FERROCARRILES DE LA
PROVINCIA DE SANTA FE

En ocasión de las gestiones iniciadas por la Compañía Francesa de los Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe para obtener la concesión necesaria para la construcción y explotación de una línea férrea que, arrancando del punto más conveniente de su línea de La Sabana a Barranqueras, siguiese hasta el confín Norte de la República, cruzando el río Bermejo en las inmediaciones del Fortín Presidente Roca, el H. Congreso dictó la Ley 8438 otorgando la referida concesión, en cumplimiento de la cual fué firmado el contrato correspondiente al 5 de julio de 1912, sometiéndose oportunamente a la aprobación del Poder Ejecutivo los proyectos, planos y memorias a que debía ajustarse el trazado y la construcción del nuevo ramal. Cumplidos todos los requisitos legales y reglamentarios por parte de la Compañía concesionaria, fueron fijadas las fechas y plazos en que debían iniciarse y llevarse a cabo las obras proyectadas, no obstante lo cual y a pesar de que la mencionada Compañía había hecho acopio de materiales en la estación General Obligado — punto de arranque de la nueva línea — las obras no pudieron dar comienzo por haber coincidido la fecha de su iniciación con la del estallido de la guerra europea.

La circunstancia apuntada fué causa de que las cosas se mantuvieran en el mismo estado, hasta que fueron modificadas por Decreto del Poder Ejecutivo tirado con fecha 2 de mayo de 1917

y por la Ley 10.389 sobre caducidad de concesiones ferroviarias, que hicieron cesar las prórrogas y suspensiones de plazos para el cumplimiento de las leyes de concesión de líneas ferroviarias, a pesar de que el Poder Ejecutivo y la Compañía concesionaria reiteraron en distintas oportunidades ante el H. Congreso el pedido de fijación de nuevos plazos en conformidad del Decreto de fecha 26 de mayo de 1915.

Las indiscutibles ventajas que la construcción de las obras de referencia aportaría a la importante zona beneficiaria, los propios fundamentos en que se inspiró la sanción de la Ley de concesión N° 8438 y los intereses generales de todo orden que su ejecución consultaría, decidieron a la Compañía Francesa de los Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe a solicitar directamente del Poder Ejecutivo la autorización necesaria para construir un ramal de 73 kilómetros que, arrancando de la estación General Obligado y con dirección al Norte, hiciera parte del trazado antes proyectado y viniera en algún modo a satisfacer las necesidades cuya atención había sido postergada en razón de las causales referidas. En apoyo de sus pretensiones y fundando la legalidad de su pedido, la Compañía concesionaria invocaba la disposición contenida en el artículo 16 de la Ley 4286.

El Poder Ejecutivo, previo informe del Procurador del Tesoro y del Procurador General de la Nación, desestimó el pedido de la Compañía Francesa de los Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe, por los fundamentos contenidos en el Decreto de fecha abril 4 de 1924.

Presentado con posterioridad, por la Compañía recurrente, un pedido de reconsideración al Decreto referido, el Poder Ejecutivo tuvo oportunidad de recibir numerosas adhesiones a la solicitud formulada, según las cuales, individual y colectivamente, numerosos vecinos de la zona chaqueña, cuyos intereses serían beneficiados por las obras a realizarse, hacían resaltar la impostergable necesidad de llevar con el riel el elemento de civilización y progreso que convirtiera aquellas selvas en promisoro fuente de actividad y riqueza, incorporándolas de una manera definitiva al movimiento elaborador de la grandeza nacional. Al propio tiempo, llegaron, también, al Poder Ejecutivo, solicitudes contrarias a las peticiones de la Compañía Francesa, en defensa de intereses particulares lesionados, formulándose, también, serias oposiciones por parte de la Administración de los Ferrocarriles del Estado en el curso de

la tramitación del expediente respectivo, fundada en diversos criterios interpretativos aplicables a la Ley 5703.

Los antecedentes someramente relacionados, la importancia del movimiento de opinión que ha concurrido a la ilustración de este asunto, la magnitud de los intereses beneficiados y afectados por su solución, la seriedad de las controversias a que su estudio ha dado lugar, han concurrido a dar a esta cuestión gran interés que, no obstante haber quedado ampliamente satisfecho y contemplado en los fundamentos del Decreto del Poder Ejecutivo de fecha marzo 6 de 1926, justifican el propósito de procurar una más amplia información mediante la publicación del minucioso informe producido por la Inspección General, Comercial y Administrativa y que la Dirección General de Ferrocarriles hizo suyo, en cuyo texto se plantean, definen y resuelven todas las cuestiones a que ha dado lugar el Expediente 021.937-P-1923.

Señor Director General:

Esta Inspección General ha practicado un estudio amplio de la situación creada por la concesión del ramal de General Obligado al Norte, relacionándolo con el informe del Departamento de Tráfico de los Ferrocarriles del Estado, en la forma dispuesta por la Resolución Ministerial de 8 de octubre último, si bien la naturaleza e importancia de las cuestiones en debate han exigido apartarse de dicho límite, en ciertos puntos.

Antecedentes.

La Compañía Francesa de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe, de origen provincial, obtuvo por la Ley 4286, sancionada el 7 de enero de 1904, concesión nacional para construir y explotar una línea férrea que arrancando de la estación La Sabana terminara en el Puerto de Barranqueras, pasando por la capital del Territorio del Chaco, hoy ciudad de Resistencia, en forma que llevaba por primera vez el riel a esas apartadas regiones. Esta línea

fué librada al servicio público por secciones, y la autorización para hacerlo con carácter definitivo en toda la línea, fué acordada por Decreto de 31 de diciembre de 1908.

Posteriormente, por Ley 8438, sancionada el 28 de septiembre de 1911, se concedió a la misma Compañía el derecho de construir y explotar una línea que arrancando del punto más conveniente de la de La Sabana a Barranqueras, se dirigiera al Norte, atravesando el río Bermejo en el punto denominado Presidente Roca, o sus cercanías, para terminar en el río Pilcomayo, frente a la ciudad de la Asunción. La ley dividió la línea en tres secciones (artículo 2º), y, como es de práctica, fijó los términos para la presentación de planos y plazos para la ejecución de los trabajos de las mismas.

El trazado de la primera sección, desde el arranque, estación General Obligado, hasta las inmediaciones de Presidente Roca, fué aprobado por Decreto de 3 de septiembre de 1913, debiendo iniciarse las obras en agosto de 1914, cosa que la Empresa no pudo realizar, dando por causa para ello la situación creada por la gran guerra europea.

Acordada una prórroga hasta el 4 de mayo de 1915 (Decreto de 6 de julio de 1914), luego se declararon en suspenso los plazos establecidos, por un Decreto de 26 de mayo de 1915, fijándose la condición de que la Empresa debería recurrir al Congreso para regularizar su situación, lo que así se hizo, pero sin llegar a obtener la sanción de la ley correspondiente.

En este estado de cosas, se dictó el Decreto de 2 de mayo de 1917 que dispuso la suspensión de las prórrogas acordadas, estableciendo que los plazos correspondientes se contarían a partir del 1º de julio del mismo año, para todas las concesiones no caducadas, en el que se comprendió a la Ley 8438.

En 1918 se sancionó la Ley 10.389, sobre prórrogas de concesiones ferroviarias, que dispuso que los concesionarios de líneas que no hubieran tenido principio de ejecución o para las cuales no se hubiera hecho acopio de materiales en el país, tendrían derecho a la devolución de los depósitos de garantía que hubieran efectuado; en cuanto a las líneas con principio de ejecución o acopio de materiales en el país, de cuya construcción se desistiera, el Poder Ejecutivo podría establecer convenciones *ad referendum* del H. Congreso, estipulando nuevas condiciones de explotación y nuevos plazos para la terminación, teniendo en cuenta las obras cons-

truidas; las circunstancias económicas mundiales del momento y la nueva política ferroviaria que conviniera adoptar.

El Ferrocarril de Santa Fe tenía acumulados en General Obligado 45 kilómetros de rieles, aun cuando no se habían comenzado los trabajos (fojas 12), lo que le permitió realizar un nuevo contrato con el Poder Ejecutivo en las condiciones previstas por la ley; dicho contrato fué elevado al H. Congreso el año 1919, y a pesar de haber obtenido despacho favorable de comisión y de las reiteraciones del Poder Ejecutivo, no fué sancionado con carácter de ley.

En esas condiciones, la Empresa solicitó del Poder Ejecutivo concesión para construir una sección de 73 kilómetros de longitud, de General Obligado al Norte, fundándose en el artículo 16 de la Ley 4286, que autoriza al Poder Ejecutivo para conceder a la Empresa, cuando lo considere conveniente, permiso «para construir pequeños ramales industriales de la misma trocha».

Informada esta petición favorablemente por el señor Procurador del Tesoro, el señor Procurador de Nación sostuvo que «la construcción del ramal que se menciona, que forma parte de la línea de General Obligado al Norte *y que no puede ser considerado como industrial*, cuya concesión estaría autorizada por el artículo 16 de la Ley 4286», está supeditada a la aprobación del H. Congreso, que hasta la fecha no ha dictado ningún pronunciamiento al respecto.

Posteriormente el Ferrocarril de Santa Fe insiste en su petición fundado en el hecho de que una vez más la Ley Olmedo ha llevado al archivo los mensajes que el Poder Ejecutivo remitiera al H. Congreso, acompañando los contratos *ad referendum* relativos a la línea de Bermejo y a la de Reconquista al Paralelo 28, y ante este pedido el señor Procurador de la Nación se expide de conformidad, fundándose en el citado artículo 16 de la Ley 4286 y en el artículo 1º de la Ley 5703, después de lo cual, y no obstante la presentación en contrario del señor J. H. Quijano, el Poder Ejecutivo, por Decreto de 6 de abril de 1925, acuerda la concesión solicitada, fundándose exclusivamente en la facultad que le acuerda el artículo 1º de la Ley 5703.

Naturaleza del ramal concedido.

En el trámite de estas actuaciones se han citado repetidas veces dos principios legales: el artículo 16 de la Ley 4286, de

concesión de la línea de La Sabana a Barranqueras, y el artículo 1º de la Ley 5703, que respectivamente disponen:

Art. 16. — Autorízase al Poder Ejecutivo para conceder a la Empresa, cuando lo considere conveniente, permiso para construir pequeños ramales industriales de la misma trocha, previa aprobación de sus planos por el Poder Ejecutivo.

Art. 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo a acordar concesiones para construir ramales de los ferrocarriles existentes hasta una extensión de 75 kilómetros.

Es evidente que ambos artículos no pueden ser aplicados a una misma línea o ramal, por cuanto ellos se refieren a vías de naturaleza jurídica completamente diversa. El ramal industrial de la Ley 4286, análogo al creado por el artículo 18 de la Ley 5315, puede ser de dos categorías: 1º O es aquel ramal que se ha dado en llamar «desvío particular», línea privada, cuya construcción requiere tan sólo el *permiso* del Poder Ejecutivo y la aprobación de sus planos, que carece del derecho de expropiación, de tal manera, que los terrenos necesarios deben obtenerse por la vía privada, a la par que es indispensable la autorización de las autoridades locales para el uso y cruce de calles o caminos. 2º O es el verdadero ramal o desvío industrial, de propiedad de la Empresa, cuyo destino es el servicio de carácter industrial meramente, pero extensivo a todos los cargadores que de él quieran hacer uso.

En cambio, el ramal de la Ley N° 5703 es una verdadera línea de servicio público, que requiere indispensablemente la *concesión* del Estado para su construcción. Esa concesión es una obra del Poder Legislativo (artículo 67, inciso 16 de la Constitución Nacional), pero por delegación especial y dentro de los requisitos fijados en dicha ley, el Honorable Congreso ha facultado al Poder Ejecutivo a conferirla, de tal manera que la línea así otorgada goza de todos los derechos del ferrocarril público, entre otros el de expropiación, y tiene las cargas y deberes consiguientes. Basta observar, para hacer más nítida la diferencia, que en la concesión de la Ley N° 5703, el Estado se garante de su cumplimiento exigiendo el depósito de garantía de que habla el artículo 2º, lo que no se hace en el caso anterior por no ser necesario, desde que no hay un interés público de por medio.

Y la reglamentación ha acentuado notablemente estas diferencias, bastando recordar al efecto la situación de ambos tipos

de ramales ante el artículo 9º de la Ley N° 5315, pues mientras el de la Ley N° 5703 forma parte integrante del sistema explotado, y como tal gravita sobre la Cuenta Capital, el ramal industrial se carga o no a dicha cuenta según sea de servicio general o no.

Con estos antecedentes es fácil colegir que el Ferrocarril de Santa Fe ha estado en un error al solicitar la construcción del ramal de Obligado al Norte fundándose en el artículo 16 de la Ley N° 4286, pues ese error ha sido oportunamente rectificado por el señor Procurador General de la Nación y por el Poder Ejecutivo, el cual, en su decreto de concesión se ha fundado en la Ley 5703, de la cual, por otra parte, se han cumplido todas las exigencias.

Partiendo, pues, de la base de que se trata de un ferrocarril público, es necesario considerar los problemas económicos y legales que de ese hecho resulten, de acuerdo con los principios que rigen la materia.

Interpretación de la Ley N° 5703.

La Ley N° 5703 ha creado tres exigencias de fondo que limitan la acción del Poder Ejecutivo en cuanto a la facultad de conceder: 1º Que la concesión sólo puede hacerse a una empresa existente; 2º Que la longitud del ramal no exceda de 75 kilómetros; 3º Que la concesión no podrá acordarse a distancias menores de veinte kilómetros de líneas o ramales pertenecientes a otras empresas.

Nada hay que decir en el caso presente respecto a la primera condición. En lo que atañe a la segunda, resulta probado que ella está también cumplida; la interpretación que hacen los Ferrocarriles del Estado de que una vez construido el ramal el Ferrocarril de Santa Fe solicitará la concesión de otros 75 kilómetros desde la punta de rieles, violando las disposiciones constitucionales, es inadmisibles y supone en el Poder Ejecutivo un criterio contrario a la ley y a la misma técnica, desde que la prolongación de un ramal no es un ramal; a juicio de esta Inspección General es evidente que no puede sobrepasarse la longitud máxima fijada por la ley, mediante distintos actos de concesión, por cuanto el texto es terminante y se refiere a las dimensiones materiales de la vía

y no a las de cada uno de dichos actos, por lo cual no puede construirse una línea de mayor extensión que la legal sin concepción acordada por ley. Por otra parte, esta tesis es la que el Honorable Congreso ha aplicado en sus sanciones cuando el caso se ha presentado en la práctica, como puede verse en la Ley N° 9495, que concedió al Ferrocarril de Santa Fe, «una línea que partiendo de la actual estación Charaday siga al Oeste en una extensión de 95 kilómetros, *comprendiendo en ésta el ramal de 75 kilómetros* que le ha sido acordado por el Poder Ejecutivo de acuerdo con la Ley N° 5703».

Que en cuanto a la tercera condición, que fija explícitamente una zona de influencia a las líneas existentes en cuanto atañe a los ramales que puede conceder el Poder Ejecutivo, ha sido también respetada. Se trata de dos vías que se cruzan normalmente y la ley prevé este caso, cuando dice en su artículo 7°, segunda parte: «Es entendido que esta menor distancia *se refiere al trazado general del ramal* y no al trecho inmediato a su punto de concurrencia, ni tampoco a aquellos trechos que sean obligados por accidentes naturales del terreno». Que resulta evidente que si para respetar la zona de influencia de un ferrocarril fuera prohibido cruzarlo, se llegaría a crearse un obstáculo insalvable al desarrollo del riel, entendiendo que al tratarse de la Ley 5703 y al hablar de cruce no se hace referencia a un ramal que atraviesa todo el ancho de la zona legal, de manera que no se trata de una vía cuyo extremo venga a morir dentro de la citada zona, en forma destinada abiertamente a violarla. Esto basta para demostrar que es inaceptable la interpretación de los Ferrocarriles del Estado, que suponen una línea paralela a otra, fuera de los veinte kilómetros, y ramales perpendiculares que se internaran en la zona legal, por cuanto ella atentaría contra la finalidad de la ley, necesiándose a ese efecto de la voluntad del Poder Ejecutivo, lo que tampoco puede sentarse como hipótesis.

Es interesante recordar un precedente argentino que se refiere a los cruzamientos de vías y a sus zonas de influencia: es el artículo 15 de la Ley de Ferrocarriles agrícolas y económicos de la Provincia de Buenos Aires, del 6 de septiembre de 1904, que dispone que durante quince años no se podrán establecer nuevas líneas férreas o ramales paralelamente a las ya concedidas, a distancias menores de quince kilómetros, a contar a uno y otro lado de la línea, *la que sólo podrá ser cruzada bajo ángulos no menores de*

treinta grados. Como se ve, el cruzamiento se prevé como algo indispensable, pero a fin de respetar en lo posible la zona legal, reduciendo a un mínimo compatible con los intereses generales la acción de esta zona sobre las líneas que crucen, se fija una inclinación límite a ese efecto; en esa forma, toda vía que cruce perpendicularmente tendrá treinta kilómetros de desarrollo dentro de la zona cruzada, y esa extensión irá creciendo en función de la inclinación de la línea que cruce, para llegar a un máximo de sesenta kilómetros cuando el ángulo llegue al límite de treinta grados establecido por la ley.

En el caso que nos ocupa, el ramal en construcción, de 73 kilómetros de largo, tiene desde la estación General Obligado hasta el cruce del Ferrocarril Central Norte Argentino una longitud aproximada de 27 kilómetros, y 46 kilómetros desde dicho cruce hasta punta rieles. Por otra parte, a juicio de esta Inspección General, de las actuaciones producidas y antecedentes agregados, como bien lo dice la Administración de los Ferrocarriles del Estado, y no obstante la respetable opinión del señor Procurador General de la Nación, surge la intención del Ferrocarril de Santa Fe de proseguir su línea hacia el Norte, siempre que el Honorable Congreso le acuerde la respectiva concesión; este hecho no implicaría en ninguna forma anular la facultad del Poder Ejecutivo para proceder en los términos de la Ley N° 5703, desde que el decreto de concesión ha sido dictado después que el proyecto de ley ha pasado al archivo en virtud de la Ley Olmedo, vale decir, cuando el Honorable Congreso no tiene asunto a resolver sobre el particular. Y en estas condiciones, siendo perfectamente legal la concesión acordada, si hay la intención de prolongar la línea al Norte, desaparecería toda duda sobre la inexistencia de una violación a los derechos de los Ferrocarriles del Estado, puesto que se trataría de dos líneas troncales que sirven zonas absolutamente diferentes y que sólo se cruzan en forma normal.

Por lo tanto, insistimos en que el ramal concedido y el cruce de ambas líneas está dentro del espíritu y letra del artículo 7° de la Ley N° 5703, desde que se trata de un cruce perpendicular, motivado precisamente por el arranque de la vía, el cual es un accidente en el trazado del mismo y como tal no puede considerarse afectando la zona de la línea cruzada.

Ramal Quijano.

Todo lo que antecede supone la existencia exclusiva de la línea del Ferrocarril Central Norte Argentino y el ramal de General Obligado al Norte; es necesario analizar ahora la situación que crea en este asunto el ramal del señor J. H. Quijano.

La Ley N° 4034, en su artículo 5°, autorizó al Poder Ejecutivo «para contratar con particulares la construcción de ramales industriales o complementarios del Ferrocarril Central Norte, sobre la base del pago de su costo en un tanto por ciento que previamente se acordará como amortización e interés del capital y que se tomará del producido de los fletes por transporte desde esos ramales».

La Ley N° 4872 amplió esta autorización haciéndola extensiva a todos los ferrocarriles de propiedad de la Nación, dispuso varias medidas referentes a la amortización del capital invertido, enumeró una serie de líneas a construir y declaró expropiables los terrenos necesarios para la construcción.

Del conjunto de disposiciones citadas surge la existencia de una doble finalidad a llevarse a cabo con el procedimiento financiero de las leyes 4064 y 4872: la construcción de verdaderas líneas troncales como las enunciadas en el artículo 6° de la última ley, y la de ramales, que a su vez pueden ser de dos categorías: ramales industriales y ramales complementarios de la red del Estado, a los cuales, cuando son de servicio público únicamente, y al igual que a las líneas antedichas, puede aplicarse el artículo 7° de la Ley 4872, que autoriza la expropiación de terrenos.

Esta interpretación, que armoniza con nuestra jurisprudencia administrativa, tiene, por otra parte, su justificativo en el debate parlamentario de la Ley N° 4872, con motivo de la cual y a causa de haber solicitado el diputado Padilla la inclusión de la línea de El Chañar a Burruyaco en la nómina del artículo 6°, el Ministro de Obras Públicas dijo (*Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, año 1905, tomo 2, página 1038):

Por otra parte, señor Presidente, es bastante corta, y entonces, no hay necesidad de incluirla en la ley.

Estas líneas caen bajo la acción, diré, del artículo 1° de la ley que discutimos.

Estas otras líneas enunciadas, son de una extensión tal que no podrían considerarse ramales. Sería una cuestión la que habría al respecto; el

Poder Ejecutivo no la quiere tocar. Pero la de treinta kilómetros, a que se refiere el señor diputado Padilla, podría hacerse en cualquier momento si es realmente con el producido de la línea, y quizás alguna ayuda del producto general del Central Norte, que se ha de atender el servicio de intereses y amortización.

Considerando el caso especial del señor J. H. Quijano, nos encontramos frente a un ramal particular, según se deduce de las presentes actuaciones, punto de vista desde el cual es necesario analizar la posición relativa de este ramal con el concedido al Ferrocarril de Santa Fe.

Y resulta evidente que una vía construída con ese carácter, que le excluye la condición de realizar servicio público, no puede pretender una zona de influencia propia y sostener así que dicha zona es violada por una concesión acordada dentro del procedimiento legal.

Pero hay, además, algo más grave aun en este caso especial: el ramal del señor Quijano, muy respetable por cierto como esfuerzo privado, está construído al margen de las disposiciones de las citadas leyes 4064 y 4872, por lo cual no se puede bajo ningún supuesto aplicarle las cláusulas de las mismas, ni ampararlo en preceptos legales que para su construcción se han desconocido.

Esta Inspección General, ante el imperioso deber de producir un estudio claro y completo, ha ordenado una investigación a uno de sus contadores interventores, cuyo informe se agrega por separado; de él se deduce terminantemente que el ramal del señor Quijano es particular y construído con materiales alquilados a los Ferrocarriles del Estado, de acuerdo a un contrato que recién ha sido firmado el día 14 de diciembre último, a pesar de que las obras tienen relativa antigüedad. En esta construcción no han intervenido, en forma alguna, la Dirección General de Ferrocarriles ni el Poder Ejecutivo Nacional, de manera que, tanto el ramal de 30 kilómetros de longitud y 0,75 de trocha, como el desvío construído por el Ferrocarril Central Norte Argentino para el intercambio de mercaderías, carecen de la autorización y aprobación de planos indispensables, y que todas las leyes de la materia exigen, ya que no se conciben obras ferroviarias ni menos líneas o ramales construídos sin concesión o permiso, según el caso. (Véanse artículos 18 de la Ley 5315, 16 de la Ley 4286 y 5° de la Ley N° 4064, etc.).

Por lo tanto, la existencia de este ramal no modifica en lo

más mínimo la situación jurídica del que se ha concedido al Ferrocarril de Santa Fe, procediendo, por otra parte, ordenar se investigue cuál es el estado actual y naturaleza de los servicios que presta el del señor Quijano, a fin de regularizar o poner fin a la situación de hecho creada, que es completamente irregular.

Aspecto económico.

A juicio de esta Inspección General, un problema como el planteado en estas actuaciones no admite una solución exclusivamente jurídica, por cuanto la faz económica es de una importancia fundamental, y es en realidad la que ha de dar la mejor norma para una buena interpretación de la ley, que, en la materia, es siempre el resultado de una inducción.

La zona de influencia, aun en los casos excepcionales en que adquiere el carácter de un derecho acordado por la ley en forma expresa, como sucede con la Ley 5703 y con la Ley de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos de la Provincia de Buenos Aires del 6 de septiembre de 1904 (artículo 15), tiene una explicación exclusivamente económica, basada en el hecho de que el ferrocarril se construye para transportar y, como tal, necesita de un tráfico que lo utilice, tráfico que normalmente acceda a la vía y que debe serle respetado como indispensable para su sostenimiento.

Esta zona se presenta en la práctica en dos formas: una que puede llamarse ordinaria, constituida por aquellos terrenos en que por las condiciones locales, como ser costo del transporte de acceso a la vía, coeficiente de transporte de las distintas mercaderías, etc., hacen que acceda en forma natural un determinado volumen de tráfico al ferrocarril; y otra, diríamos extraordinaria por contraposición, que es aquella zona, a veces de extensión muy grande, como sucede en la Patagonia, en que por falta de otros medios de comunicación, el movimiento debe forzosamente hacerse por una determinada ruta.

Resulta lógico que, mientras la zona ordinaria de influencia debe reservarse a cada línea, tendiendo a evitar las vías paralelas y, en general, competitivas, como toda buena política ferroviaria lo aconseja, como lo sancionan las leyes de algunos países y como lo enseña la desastrosa historia de los Estados Unidos, no hay ninguna razón que justifique el derecho de un ferrocarril a reservarse

lo que hemos llamado zona extraordinaria, por cuanto ese criterio implicaría monopolizar millares de kilómetros cuadrados para mantenerlos muchas veces ajenos al desarrollo general, impidiendo que otros lleven a ellos la vida y el progreso.

El ancho de la zona de influencia normal es completamente variable; ella es una función de la naturaleza del producto de que se trate, de su distancia al mercado de consumo o al puerto, de la tarificación impuesta por el ferrocarril, de las condiciones de los caminos de acceso, etc., pero aun así es evidente que pueden tomarse números medios para su aplicación a los problemas ferroviarios; la ley nacional de ramales ha fijado 20 kilómetros a cada lado de la vía y, en consecuencia, legalmente los casos de concurrencia que se presenten deben resolverse de acuerdo a dicho número.

En estas condiciones resulta discutible la afirmación que hace el Departamento de Tráfico de los Ferrocarriles del Estado, y a la que la Administración General se adhiere, de que la construcción autorizada por el Poder Ejecutivo «ha de vulnerar en forma sensible los intereses del Estado en su aspecto comercial, al restarle de inmediato un tráfico que le responde, *y en su desarrollo futuro, impidiéndole expandirse hacia el corazón de una zona ya en su mayor parte poblada y que le correspondería monopolizar por pertenecer virtualmente a su influencia*».

Refiriéndose a las líneas de Metán a Barranqueras y Embarcación a Formosa, agrega el citado Departamento que «el Estado debiera aprovechar de esa situación de riqueza, disponiendo que las líneas troncales que lo circundan fueran completadas con ramales o líneas transversales de la misma trocha, de manera que sirvieran de puente de unión con su sistema».

Esta Inspección General considera equivocado el criterio de los Ferrocarriles del Estado, si es que se pretende aplicarlo con carácter excluyente impidiendo el acceso de toda otra empresa en la zona en debate; y en el caso actual el error, a su juicio, parte de dos órdenes de consideraciones de carácter económico.

1º Si puede aceptarse que el Territorio de Formosa pertenece virtualmente a la zona de influencia de la línea de Embarcación a la Capital, no sucede análoga cosa con el Territorio del Chaco.

En efecto, es fácil comprobar que en orden cronológico la primera línea férrea que se ha llevado al Chaco, es la del Ferrocarril de Santa Fe y no la del Ferrocarril Central Norte Argen-

tino; la línea de La Sabana a Barranqueras, concedida por Ley N° 4286, de 7 de enero de 1904, fué dada al servicio público con carácter provisorio, de La Sabana a río Tapenagá, por Resolución de 22 de julio de 1907, y de río Tapenagá a Barranqueras por Resolución de 20 de septiembre del mismo año, dándose carácter definitivo a dicha situación por Decreto del Poder Ejecutivo de 31 de diciembre de 1908; en cambio, la línea de Quimilí a Resistencia ha sido librada al servicio público efectivo, de Quimilí a Gancedo, por Decreto de 30 de enero de 1912; de Gancedo a Avia Teray, por Decreto de 21 de marzo de 1914 y de Avia Teray a Resistencia también por Decreto de esta última fecha.

No hay ninguna medida tomada en forma concreta que demuestre que el Ferrocarril Central Norte ha de construir la red de ramales que accedan a su línea troncal, en la forma que dice el Departamento de Tráfico, mientras es un hecho real y positivo la concesión del ramal de Obligado al Norte; en estas condiciones los Ferrocarriles del Estado pretenden reservar para sí, además de su zona normal de influencia, lo que llamamos antes zona extraordinaria sin realizar actos positivos de lo que podríamos decir toma de posesión de la misma, pero pretendiendo impedir a otros el hacerlo.

Esta Inspección General cree conveniente referirse a un caso análogo al actual, que es el provocado entre los Ferrocarriles del Estado y el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, con motivo de la proyectada línea de Algarrobal a Mendoza, donde los primeros, aplicando el concepto citado, refutaron la pretensión del segundo de reservarse como propio el tráfico de la Provincia de Mendoza, refutación que, a nuestro juicio, encara el problema en sus verdaderos términos; dicen al respecto los Ferrocarriles del Estado (Exp. 10.724-F-1923):

El concepto de zona de influencia ferroviaria, que determina la limitación normal de los derechos del Estado, no es dudoso: se vincula el tráfico que una Empresa *atrae a sus líneas naturalmente* porque ellas constituyen el camino lógico para el transporte.

No cabe confundir, pues, el tráfico que corresponde a la zona de influencia con el que realmente, y en un momento dado, contribuye al movimiento de una Empresa. En efecto, además del tráfico *naturalmente atraído*, hay otro tráfico impuesto por una razón de necesidad, es decir, porque el cargador carece de otro rumbo mejor y no tiene otro remedio que utilizar el único que existe.

El Estado, que faltaría al compromiso contraído frente al concesionario construyendo o concediendo líneas paralelas o coincidentes destinadas a una simple competencia en el tráfico que corresponde a la zona natural de influencia del primer concesionario, no sólo tiene el derecho sino el *deber fundamental* de fomentar nuevas construcciones que, satisfaciendo los intereses de la producción, la liberten de esas violentas situaciones de hecho, permitiéndole seguir la ruta más directa, económica y conveniente. A ese derecho no puede obstar la consideración subalterna de que disminuirán los ingresos de la primitiva línea; menos podría subordinarse a ese detalle los grandes intereses del país. No se violan en ese caso derechos efectivos. El anterior concesionario se ha beneficiado con un tráfico que perderá al construirse las nuevas líneas, pero que como no corresponde a la *zona legítima y natural de su influencia*, esa disminución de sus ingresos no afectan las previsiones lógicas en razón de las cuales solicitó y obtuvo la concesión. (Lo subrayado está así en el original).

Y esta teoría que, repetimos, es la acertada a nuestro juicio, debe aplicarse al Territorio del Chaco, condenado a no progresar en su parte Norte por falta de ferrocarriles; de aceptarse el criterio del Ferrocarril Central Norte, habrán de pasar muchos años antes que el riel llegue a las selvas que lo reclaman con urgencia, como lo prueban estas actuaciones, mientras la Empresa del Santa Fe demuestra en forma efectiva su intención de vincularlas al progreso general del país.

2º Por otra parte, y siempre desde el punto de vista económico, es necesario hacer un estudio de las ruta del transporte en el Territorio del Chaco.

La configuración de su red ferroviaria y fluvial demuestra que la zona Sudeste del Territorio, que es la única que tiene ferrocarriles, goza de dos vías para la descarga de sus productos hacia los puertos del litoral, que son su lógico mercado de consumo y exportación: la vía férrea y la fluvial, representadas, la primera por las líneas de los Ferrocarriles del Estado y del Ferrocarril de Santa Fe, y la segunda por el río Paraná, a la que se accede por ambas Empresas por el Puerto Barranqueras.

Teniendo las dos Compañías un puerto común en Santa Fe, referiremos al mismo nuestro análisis tomando como base sus respectivas estaciones en dicha ciudad, lo que dará pequeña diferencia con respecto al puerto mismo: las distancias kilométricas de Barranqueras a Santa Fe, son:

Ferrocarriles del Estado.....	984 kilómetros
» de Santa Fe	566 »

lo que demuestra una diferencia de 418 kilómetros en menos para el Ferrocarril de Santa Fe; en estos términos, estando Quimilí (C. N. A.) a 412 kilómetros de Barranqueras, se comprueba que los Ferrocarriles del Estado están en condiciones de transportar a Santa Fe, a iguales distancias que el Ferrocarril de Santa Fe desde Quimilí al Sur, y se observa que la zona comprendida entre Quimilí y Barranqueras depende, en distancia, por mitades de una y otra Empresa, vale decir que la influencia del Ferrocarril de Santa Fe sobre *la línea del Ferrocarril Central Norte Argentino* se hace sentir hasta Avia Terai, estación situada a 204 kilómetros de Barranqueras, en lo que atañe al tráfico por el ferrocarril hacia el Sur.

Y considerando la situación del ramal de Charaday a Villa Angela, a 553 kilómetros de Santa Fe y 203 kilómetros de Barranqueras, se llega a la firme conclusión que el Territorio del Chaco, siempre en lo que toca al tráfico hacia el Sur por vía férrea, está *virtualmente* sometido a la influencia del Ferrocarril de Santa Fe en toda la zona que corre a lo largo del río Paraná y que se interna a 200 kilómetros hacia el Oeste del mismo, lo que vendría a constituir su zona extraordinaria de influencia.

Decimos virtualmente, porque nos referimos a las distancias materiales—no obstante que dada la naturaleza del terreno la longitud virtual de las vías debe dar resultados proporcionalmente análogos—teniendo en cuenta la diferencia de bases tariferas y la solución que siempre impone a los problemas de tráfico la competencia.

Con relación al tráfico hacia el puerto de Barranqueras, destinado en su casi totalidad a seguir por vía fluvial, se observa que cada empresa tiene una zona propia de influencia que puede considerarse así: Para los Ferrocarriles del Estado, desde Tirol al Oeste, la parte del Territorio al Norte de su vía; para el Ferrocarril de Santa Fe, desde la estación General Dónovan al Oeste, toda la zona encerrada entre la vía y el río Paraná; en cuanto a los terrenos comprendidos entre Tirol y Dónovan hasta Barranqueras, acceden indistintamente a uno u otro ferrocarril; los encerrados entre las dos vías al Oeste del cruce de ambas se sirven normalmente de la más cercana, de manera que las zonas están divididas por la bisectriz del ángulo de ambas, en forma aproximada; la zona legal y ordinaria sería de veinte kilómetros, dentro de las características indicadas.

Con estos antecedentes puede establecerse que el ramal con.

cedido no afecta en ninguna forma la zona de influencia del Ferrocarril Central Norte Argentino, ni ordinaria ni extraordinaria, en cuanto se trate del tráfico ferroviario hacia el Sur, punto de vista desde el cual puede afirmarse que, por el contrario, se trata de una línea construída dentro de la zona extraordinaria del Ferrocarril de Santa Fe; y en cuanto se refiere al tráfico hacia el puerto de Barranqueras, evidentemente secundario hoy con relación al del Sur, puede decirse que el ramal de Obligado cruza la zona ordinaria del Ferrocarril Central Norte en forma admisible, como se ha dicho más arriba, internándose en la zona extraordinaria del mismo ferrocarril, por lo cual no hay razón alguna que aconseje modificar la concesión acordada.

Por el contrario, esta Inspección General estima que la prolongación del ramal de Obligado al Norte, permitirá algún día, como lo previó la Ley 8438, el empalme de la línea de Embarcación a Formosa con la red del litoral, en forma que corresponderá al Ferrocarril de Santa Fe el tráfico paralelo al río Paraná: en cambio, los Ferrocarriles del Estado, en su alta acción de fomento, desarrollarán su misión cuando se hayan terminado, como es de urgente necesidad, las líneas de Embarcación a Formosa y de Barranqueras a Metán, y se construyan ramales de acceso a las mismas, lo que desviaré hacia el río Paraná toda la producción de las respectivas zonas del Chaco y Formosa, fuera del tráfico de Bolivia, Salta y Jujuy.

Ubicación de las estaciones en el ramal concedido.

Llama la atención en la planimetría del ramal, la ubicación de las estaciones proyectadas; que la primera (Km. 522 + 750) está situada a 11 kilómetros 433 metros del arranque; la segunda (Km. 533 + 100) a 10 kilómetros 350 metros del anterior; la tercera (Km. 540 + 700) a 7 kilómetros 600 metros de la segunda, a corta distancia del cruce con el Ferrocarril Central Norte y prácticamente al lado de la estación Lapachito de esta línea. La cuarta (Km. 560) está ubicada a 19 kilómetros 300 metros de la anterior y las dos últimas a 13 kilómetros 200 metros y 10 kilómetros 500 metros de las que anteceden respectivamente.

Se observa que dentro de la zona creada por la Ley N° 5703

hay enclavadas cuatro estaciones, dos de las cuales puede decirse están en los deslindes de la misma y las otras dos en su corazón, con la particularidad de que mientras en general cinco de las seis estaciones proyectadas guardan entre sí una distancia media que oscila alrededor de 10 kilómetros, la que se proyecta contigua a Lapachito (Ferrocarril C. N. Argentino) dista tan sólo 7 kilómetros 600 metros de la anterior y 19 kilómetros 300 metros de la siguiente, lo que demuestra que está 5.850 metros más al Sur de la posición media que corresponde.

Esta Inspección General, no teniendo a la vista una información detallada de las condiciones locales en lo referente al terreno, distribución de la población, importancia del punto denominado Lapachito etc., no puede expedirse con precisión sobre el particular, pero entiende que sería conveniente realizar un estudio sobre el terreno para procurar el desplazamiento de la estación Km. 540,700 al Km. 546 aproximadamente, con lo cual se serviría una zona que queda desamparada y se amenguaría también la influencia directa del ramal sobre la línea del Ferrocarril Central Norte en lo que toca al tráfico hacia Barranqueras, que, como se ha dicho, dentro de la zona de 20 kilómetros de la Ley N° 5703 pertenece a los Ferrocarriles del Estado, mientras que el tráfico realmente propio del Ferrocarril de Santa Fe, hacia el Sur, no se afectaría en lo más mínimo.

El ramal de Obligado al Norte y los intereses generales de la región.

La Empresa del Ferrocarril de Santa Fe tiene ya en obra su ramal, destinado indiscutiblemente a beneficiar una riquísima zona ligándola a su red, zona cuyos pobladores han solicitado repetidas veces se acordara la concesión pedida, como lo prueban las actuaciones producidas, y si bien éste no es un argumento jurídico capaz de modificar un legítimo derecho, en la hipótesis de que éste existiera para los Ferrocarriles del Estado, es una fuerte razón en el caso actual en que el debate se refiere en realidad al deseo de una expansión futura de dos empresas, muy respetable por cierto, desde el punto de vista de ambas administraciones, pero que no puede primar sobre las altas conveniencias del país, que en este caso exigen la más rápida construcción de la línea.

Se concibe que cada empresa se defienda de la competencia o de las vías que puedan restarle tráfico, aun cuando se trate de zonas extraordinarias de gran amplitud, como ha sucedido con el Ferrocarril Pacífico en el caso citado de Mendoza, como ha pasado con el Ferrocarril del Sud ante la expansión del Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires (antes Ferrocarril Provincial de La Plata a Meridiano V), por cuanto la defensa de los intereses privados confiados a cada empresa es legítima y constituye un deber sagrado para sus dirigentes, pero corresponde al Estado en su alta misión directriz el analizar cada situación de hecho para disponer o no la reserva de una zona para una compañía determinada, ante el pedido de otra de servirla con un ferrocarril.

El ramal de Obligado está destinado a unir con la red del Ferrocarril de Santa Fe los campos de varias colonias, en particular la Colonia Pastoril, de grande importancia, aislada hoy de todo medio rápido de comunicación, cruzando terrenos en su mayoría vírgenes, productores de maderas para todas sus aplicaciones, y en particular la fabricación de tanino, capaces de la mejor producción de algodón, y sobre todo, habitados por hombres de lucha y trabajo dignos del estímulo y ayuda del Gobierno de la Nación, en su tarea de conquista civilizadora del desierto.

Y esos hombres, representando muchos de ellos las fábricas y sociedades más respetables, insisten en pedir se acuerde la construcción solicitada, encontrando un fuerte argumento en defensa de sus anhelos en el hecho de que la concesión existió una vez por ley, y que los rieles han estado diez años apilados a la intemperie; difícil ha de resultar hoy convencerlos de que no piden lo justo si se prohibiera al Ferrocarril de Santa Fe terminar su obra, mientras el Estado no procediera a ejecutar otra que la sustituyera, empalmando con la vía del Ferrocarril Central Norte.

Situación del Ferrocarril de Santa Fe en el Chaco.

Por otra parte, dentro del terreno de la equidad, hay una indiscutible situación de hecho favorable al Ferrocarril de Santa Fe, al cual es justo reconocer que es quien se dispuso a hacer efectiva la construcción de la primera vía en el rico cuan ignoto Territorio del Chaco.

La historia ferroviaria argentina presenta los siguientes antecedentes sobre el particular:

La Ley N° 628, del 14 de noviembre de 1873, autorizó al Poder Ejecutivo para negociar con el Gobierno de Bolivia, un ferrocarril que uniera algún punto de la margen derecha del río Paraguay, con el centro del Territorio de Bolivia.

La Ley N° 2007, de 20 de septiembre de 1887, acordó a los señores F. Younger y Cía. el derecho de construir un ferrocarril a vapor, denominado «Ferrocarril directo de Paraná a Tartagal», que partiendo de la orilla derecha del río Paraná, desde la Colonia Resistencia, o del punto más adecuado para embarque frente a la ciudad de Corrientes, tocando las márgenes del río Bermejo, atravesara el Chaco, pasara por la ciudad de Orán y llegara a Tartagal.

La Ley N° 2095, de 5 de octubre de 1887, acordó a los señores A. Peláez y Cía. el derecho de construir una línea que partiendo de la Colonia Reconquista, o de otro punto cercano, cruzara en dirección al Norte, pasando entre otras por la Colonia Resistencia, y atravesando el río Bermejo para terminar en Formosa, a orillas del río Paraguay.

La Ley N° 2189, de 20 de octubre de 1887, aprobó un contrato de concesión a don Anacarsis Lanús de una línea que partiendo de Resistencia o sus cercanías, penetrara en los Territorios del Gran Chaco Austral y entrara a la Provincia de Salta, para terminar en una de las estaciones del Ferrocarril Central Norte, entre Metán y Santa Rosa.

La Ley N° 2191, de 14 de octubre de 1887, concedió a don Julián Martínez una línea desde Ñanducito, término del Ferrocarril a las Colonias del Norte, en la Provincia de Santa Fe, hasta Presidencia Roca, en la orilla derecha del río Bermejo.

Las líneas a que se refieren las leyes 2007, 2095, 2189 y 2191, acordadas bajo el sistema de las garantías de interés, no fueron construidas.

La Ley N° 4050, de 24 de diciembre de 1901, concedió a los señores W. J. Corrales y Cía., el derecho de construir y explotar un ferrocarril que arrancando de la margen derecha del río Paraná, frente a la ciudad de Corrientes, terminara en la frontera de Bolivia, pasando por Orán.

La Ley N° 4187, de 29 de julio de 1903, concedió a los señores A. H. Emery y Cía., una línea que arrancando del puerto

de Barranqueras terminara en la estación Río de las Piedras del Ferrocarril Central Norte; en su artículo 3º la ley disponía que la empresa podría construir ramales industriales, incluso uno para comunicar con la línea que llegaba entonces a La Sabana, línea que pertenece al Ferrocarril de Santa Fe.

Las obras concedidas por las Leyes 4050 y 4187, tampoco fueron realizadas.

Posteriormente, la Ley 4286 acordó a la Compañía Francesa de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe, la concesión citada de La Sabana a Barranqueras, pasando por Resistencia, que fué así la primera línea de ferrocarril principal construída en el Territorio del Chaco.

La Ley 4872, promulgada el 17 de octubre de 1905, al referirse a los ramales de la Ley 4064, ampliando sus disposiciones para todos los ferrocarriles de propiedad de la Nación, dispuso en su artículo 6º que el Poder Ejecutivo quedaba especialmente autorizado para construir, entre otras, una línea de Barranqueras a Otumpa y de Tintina a Río de las Piedras o Metán.

La Ley 5559, que se ha dado en llamar de Fomento de los Territorios Nacionales, autorizó al Poder Ejecutivo a construir y explotar, con el carácter de ferrocarriles secundarios, varias líneas, entre las cuales figuró la que saliendo del puerto de Barranqueras, sobre el río Paraná, empalmara con el Ferrocarril Central Norte en el punto más conveniente, con un ramal a la línea de Añatuya al Chaco. Esta línea, como es sabido, está construída desde Barranqueras hasta Avia Teray, punto que está ligado con Añatuya, mientras por su extremo Oeste, partiendo de Metán, se han ejecutado los trabajos definitivos hasta el Km. 132, aproximadamente, dándose condicionalmente al servicio público dicha longitud.

La Ley 5560, de 2 de septiembre de 1908, concedió al señor Luis J. Borthwich un ferrocarril industrial que arrancando del paraje denominado La Sabana, en la Gobernación del Chaco, termine en la sección primera, fracción D, lote Nº 1 de la misma, con una extensión de 25 kilómetros.

La Ley 8436, de 28 de septiembre de 1911, concedió al señor Andrés R. Fary el derecho de construir y explotar una línea que arrancando de Santa Fe, llegue a un punto situado a una distancia no menor de 40 kilómetros al Noroeste de Presidente Roca, sobre el río Bermejo, con ramales, hacia el Este hasta Fortín Charrúa, hacia el Noroeste hasta el límite de Santa Fe y Santiago del Estero, y otro hasta las orillas del Bermejo.

La Ley 8438, ya citada, de la misma fecha que la anterior, acordó al Ferrocarril de Santa Fe la concesión que se llamó de Obligado al Norte, línea que debía terminar frente a la Asunción del Paraguay.

Finalmente, la Ley 9495, de 9 de septiembre de 1914, concedió al Ferrocarril de Santa Fe la línea de su estación Charaday al Oeste, en una extensión de 95 kilómetros, y de un ramal de 100 kilómetros hacia el Noroeste, que partiera del anterior.

La lectura de estos antecedentes comprueba que la vieja aspiración del Territorio del Chaco en materia ferroviaria, llevada repetidamente al H. Congreso y concretada en leyes, ha sido el trazado de una vía que lo ligara a las líneas de Santa Fe, dándole salida al litoral, y la de otra que, cruzándolo totalmente, lo pusiera en contacto con el Noroeste del país, cuya producción habría tenido así salida a los grandes ríos navegables; demuestran esta conclusión, por un lado, las Leyes 2095, 2191, 4187, 4286, 8436 y 8438, y por el otro, las Leyes 628, 2007, 2189, 4050, 4187, 4872 y 5559.

Además, ejecutadas las dos grandes rutas actuales, la de La Sabana a Barranqueras y la de Barranqueras a Avia Teray, inconclusa en cuanto a los grandes objetivos que con ellas se persiguen, ha sido también un viejo deseo de los Territorios del Chaco, la prolongación de las vías férreas hacia el río Bermejo, como también lo prueban las leyes citadas más arriba, aspiración que se satisface en parte con el ramal que motiva estas actuaciones.

Se observa que la construcción de las dos grandes vías, que implica la conquista ferroviaria del Chaco, ha sido difícil, estrellándose ante la solución del problema el régimen de las garantías, que a pesar de las garantías que presenta para los concesionarios, no pudo resolverlo.

Y el Ferrocarril de Santa Fe es, en el tiempo, la primera empresa que ha apuntado una construcción en forma efectiva, debiendo reconocerse esta circunstancia por lo menos como una razón de equidad, ya que ella prueba que no hay invasión de zona, como también se ha demostrado desde el punto de vista económico.

Política del Ferrocarril Central Norte Argentino en el Chaco.

Esta Inspección General se hace un deber, dada la importancia del caso estudiado, en insistir en que el Ferrocarril Central

Norte no debe oponerse a la construcción del ramal de Obligado, en bien de los intereses generales; en cambio, como lo ha sostenido la Dirección General de Ferrocarriles en repetidos casos, y como lo hemos dicho más arriba, la política de los Ferrocarriles del Estado en el Chaco y, también, en Formosa, debe ser la de dar término a las dos grandes líneas de Metán a Barranqueras y Formosa a Embarcación, para trazar luego ramales de acceso a las mismas cuando el desarrollo de los Territorios así lo exija.

Esto permitirá a cada empresa desenvolver su acción propia dentro de su ruta económica, que es característica en cada una, y permitirá también utilizar las grandes vías fluviales con que cuenta el país, descargando a los puertos de Formosa y Barranqueras el tráfico de Bolivia, Salta y Jujuy, además del que aporten los mismos Territorios Federales; a Formosa el de su respectiva Gobernación, más el de Embarcación a Yacuiba y el que en el porvenir descarguen las líneas del oriente boliviano; a Barranqueras el de Salta, Jujuy y el que entre de Bolivia por la Quiaca, con lo cual se reducirá el recorrido en ferrocarril en varios centenares de kilómetros, con las consiguientes ventajas.

Consideraciones generales.

Bajo la apariencia de la simple concesión de un ramal, en realidad se encara en este expediente una importante cuestión ferroviaria, que es la referente al choque de los intereses del Estado, como Empresa, con los de las compañías privadas instaladas en el país.

La historia ferroviaria argentina presenta algunos hechos notables cuya interpretación difícilmente admite dudas: en primer término, y durante largos años, la regla para la construcción y explotación de ferrocarriles, fué la de aplicar los diversos sistemas de concurso del Estado a las Empresas privadas, ante la imposibilidad en que él se encontraba financieramente para afrontar por sí el problema; de esos sistemas el que más se utilizó fué el de las garantías de interés.

Posteriormente, mejorada la situación general del país, fuera de algunas excepciones, mientras las Empresas desarrollan su obra sin ayuda alguna y con la sola concesión del Estado, éste por su parte construyó y explotó directamente aquellas líneas cuyo tráfico

aleatorio no asegurara al capital privado el rendimiento indispensable para promover su inversión, y en esta forma coexistieron y coexisten dos escuelas extremas en materia de explotación de servicios públicos, si bien la importancia de la red privada hace incluir a la República Argentina entre los países individualistas.

La solución ha sido indudablemente buena y acertada, como lo prueba la extensión de las líneas que cruzan el territorio; pero un fenómeno lógico que se ha producido con el tiempo, puede provocar situaciones de conflicto paso a paso: es el desarrollo de las líneas de propiedad de la Nación, en su tráfico y en su kilometraje, que van quitándole su primitivo carácter para transformarlas, en ciertas regiones por lo menos, en empresa próspera y que rinde como toda línea que tiene tráfico de importancia.

Este fenómeno ha llegado pocos años atrás a un estado que exige de los Poderes Públicos el fijar una prudente norma de conducta, a fin de evitar una competencia por el Estado a las Compañías, que resulte desastrosa para éstas y por ende para los intereses generales, que están por encima de los del Estado considerado como industrial.

La riqueza de ciertas líneas de los Ferrocarriles del Estado, su desarrollo, el legítimo deseo de una explotación que no dé pérdidas y que rinda beneficios si es posible, son hechos y aspiraciones que no pueden destruirse, máxime cuando la tendencia de los autores contemporáneos y de los partidos avanzados, es la de aconsejar la estadización de todos los servicios públicos, aun cuando la experiencia de la guerra y de la post guerra no es muy favorable a esa tesis. Por lo tanto, no creemos posible seguir sosteniendo que en la República Argentina los Ferrocarriles del Estado deben continuar tan solo su obra de fomento, de colonización, de conquista del desierto, dejando al capital privado el explotar las zonas y las líneas productivas, por cuanto ese pensamiento atenta contra los hechos y contra la vida real.

Es indudable que llegarán a Buenos Aires, para librarse del dominio que sobre su tráfico ejercen ciertas Empresas, es seguro que extenderán más y más sus rieles, unas veces allá en los campos donde llevarán el progreso, otras en las zonas ricas donde el tráfico rendirá beneficios, todo ello como consecuencia natural de una obra civilizadora de Gobierno, y sin que haya reparos que oponerle.

Creemos más aún: que el H. Congreso al hacer concesiones

en el futuro podrá reservar ciertas zonas para el exclusivo trazado de líneas de propiedad de la Nación, y tal cosa será justísima si no atentando contra los intereses generales ella se hace donde el Estado mismo ha fomentado con sus vías la riqueza pública, como podrá suceder, por ejemplo, en Salta y Jujuy, en La Rioja y Catamarca, etc.

Pero en cambio, es muy peligrosa la tendencia a construir líneas de abierta competencia a las existentes, sea para regular sus tarifas o para quitarles el tráfico, sin crear nuevas rutas de transporte, por cuanto se atenta así contra la tradicional política seguida por la Nación, que ha traído al país más de 1.000.000.000 de pesos oro sellado de capital ferroviario, a los cuales no sería equitativo atacar en forma alguna, porque su venida y arraigo se han afianzado en contratos tras los cuales está la firma de la República y la fe puesta en ella.

Y así también resulta mala toda política que tienda a impedir el legítimo desarrollo de las Empresas existentes, en beneficio de una ulterior extensión de la red del Estado, si éste no tiene realmente un derecho adquirido para pretender la reserva de la zona.

Creemos, por ejemplo, que los Ferrocarriles del Estado han hecho una alta obra de progreso al llevar sus rieles a San Juan, como la realizarán si llegan a Mendoza, por cuanto se trata de rutas nuevas que no pueden llamarse competitivas con las del Ferrocarril Pacífico existentes; creemos justo que se les reserven Salta y Jujuy, el Oeste del Chaco y Formosa; estimamos útil la extensión de sus ramales en todas las zonas vecinas a sus líneas troncales; pero así también hemos creído equivocada su política cuando han llevado ramales a zonas ajenas, desviando hacia sus líneas el tráfico que pertenecía tradicionalmente a otras Empresas, como apreciamos inconveniente la tesis que han desarrollado en estas actuaciones al oponerse al desarrollo legítimo del Ferrocarril de Santa Fe dentro de una zona que le corresponde, no obstante reconocer que la Administración General ha procedido guiada por el sano y elevado espíritu de defender los intereses que le han sido confiados.

Esta Inspección General estima que las Empresas deben ser sometidas a un ecuaníme y severo contralor, a fin de que sus servicios se ajusten a las disposiciones legales y reglamentarias, eliminando los abusos a que naturalmente se arrastran las grandes asociaciones de servicios públicos, pero en ninguna forma deben

ser combatidas o atacadas en sus intereses legítimos, por cuanto se impide así su desarrollo y el consiguiente beneficio para el interés general.

Conclusiones.

Como resultado de este largo informe, producto de un estudio sereno y desapasionado, esta Inspección General estima:

1º Que no hay ninguna razón para revocar la concesión que en virtud del derecho que le confiere el artículo 1º de la Ley Nº 5703, ha acordado el Poder Ejecutivo al Ferrocarril de Santa Fe, por Decreto de abril 6 de 1925.

2º Que en consecuencia, debe procederse a la consideración de las condiciones del cruce entre los Ferrocarriles del Estado y Santa Fe, a fin de disponer su construcción.

3º Que corresponde realizar en el terreno un estudio sobre las condiciones locales de la zona circundante a Lapachito (Ferrocarril Central Norte), para disponer si es posible el traslado de la estación proyectada en el cruce en la forma indicada en este informe.

4º Que corresponde ordenar a la respectiva Sección de Control, realice una investigación sobre el estado y condiciones de explotación del ramal construido por el señor J. H. Quijano, a fin de tomar las medidas que correspondan.

Inspección General, Comercial y Administrativa, enero 26 de 1926.

M. F. Castello.

021.937-P-1923.
15.723-F-1923.

Excmo. señor:

En cumplimiento de lo dispuesto por V. E. el 8 de octubre último, encomendando a esta Dirección General el informe definitivo sobre la cuestión planteada en este expediente con motivo de la concesión del ramal de Obligado al Norte, otorgada a la Empresa del Ferrocarril Provincia de Santa Fe, esta Dirección General eleva como suyo el precedente informe de su Inspección General

de Comercial y Administrativa, que ha realizado un completo estudio del asunto con acopio de antecedentes, analizando en su exposición la naturaleza del ramal concedido, considerándolo también bajo el concepto de la Ley N° 5703, en su aspecto económico y en relación a los intereses generales de la región.

Dirección General, febrero 3 de 1926.

H. Capdevila.

Exp. 15.723-F-1925.

Buenos Aires, marzo 6 de 1926.

Resultando de este expediente:

Que por Decreto de abril 6 de 1925 el Poder Ejecutivo, de acuerdo con las disposiciones de la Ley 5703, y en concordancia con las conclusiones de los dictámenes producidos por los señores Procurador General de la Nación y del Tesoro, autorizó a la Compañía Francesa de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe para construir un ramal de 73 kilómetros en dirección al Norte y con arranque en la estación General Obligado, teniendo ya en cuenta al acordarla la existencia de un ramal de carácter completamente particular y de propiedad del señor J. H. Quijano;

Que, posteriormente, este último se presenta pidiendo se deje sin efecto dicha autorización, fundándose en que, para el ramal económico de su propiedad, significaría una completa bancarrota la concesión acordada al Ferrocarril de Santa Fe, la que, además, causaría perjuicios a la Nación, por ser su ramal tributario de los Ferrocarriles del Estado;

Que habiéndosele dado vista a la Administración de estos últimos, manifestó, independientemente de consideraciones que dieron lugar a la Resolución Ministerial de 8 de octubre ppdo., que la ejecución del ramal de la referencia invadiría la zona de influencia del Ferrocarril Central Norte, por lo que pedía se dejara sin efecto esa concesión; y

CONSIDERANDO:

Que la Dirección General de Ferrocarriles, después de un meditado y prolijo estudio de los distintos aspectos del asunto, arriba a las siguientes conclusiones:

Que en el caso especial del señor Quijano, éste aparece como propietario de un ramal económico que presta servicios a terceros, no existiendo constancia de que se haya pedido en oportunidad la autorización previa indispensable para ello, por lo que la Repartición informante propone se adopten las medidas necesarias a fin de dictar las providencias que, según sean las condiciones en que se haya construído y en que se explote dicho ramal, resulten procedentes;

Que en cuanto a lo que es fundamental en las presentes actuaciones, o sea en lo relativo al pedido de que se revoque la concesión acordada al Ferrocarril de Santa Fe, la Dirección Técnica, dilucidando la cuestión planteada, y después de establecer que ella debe resolverse teniendo en cuenta la influencia que ejerza sobre el sistema del Ferrocarril Central Norte Argentino y sobre los derechos que como Empresa de servicio público le están reservados a éste, sin que las conclusiones a que se arribe puedan ser modificadas por la existencia de intereses particulares, muy respetables por cierto como esfuerzo privado, concluye significando que dicha concesión no afecta la zona de influencia del Ferrocarril Central Norte, ya que el cruce, casi perpendicular, a que obliga la traza general de la construcción, no importará absolutamente que el objeto y finalidad de la misma sea de acercamiento o competencia para los ferrocarriles de propiedad de la Nación;

Que fundamentando esa conclusión, y analizándola en sus aspectos legal y económico, expresa la Dirección General de Ferrocarriles, entre otros, los siguientes conceptos:

Que la Ley 5703 ha creado tres exigencias de fondo que limitan la acción del Poder Ejecutivo en cuanto al ejercicio de la facultad que esa ley le confiere: 1º Que la concesión sólo puede hacerse a una empresa existente; 2º Que la longitud del ramal no exceda de 75 kilómetros, y 3º Que la concesión no podrá acordarse a distancias menores de 20 kilómetros de línea o ramales pertenecientes a otras Empresas;

Que las dos primeras se descartan, ya que es evidente que han sido cumplidas en el presente caso, siendo inadmisibile la hipótesis de que una vez construído el ramal de que ahora se trata, se solicitara y, sobre todo, se obtuviera, desde la punta de rieles la concesión de otros 75 kilómetros, pues ello supondría un criterio contrario a la ley y a la misma técnica, desde que *la prolongación* de un ramal *no es un ramal*, ni por actos distintos de con-

cesión podría sobrepasarse la longitud máxima fijada por la ley, dado lo terminante y claro de su texto, que se refiere a las dimensiones materiales de la vía, por lo que, sin concesión legal del H. Congreso, no podría construirse una línea de mayor extensión, siendo esa, por otra parte, la tesis sustentada prácticamente, como puede verse en la Ley 9495;

Que en cuanto a la tercera condición, que fija explícitamente una zona de influencia a las líneas existentes, en cuanto atañe a los ramales que puede conceder el Poder Ejecutivo, ha sido también respetada, pues se trata de dos vías que se cruzan normalmente y la ley prevé este caso en su artículo 7º, diciendo: «es entendido que esta menor distancia se refiere al trazado general del ramal y no al trecho inmediato a su punto de concurrencia ni tampoco a aquellos otros que sean obligados por accidentes naturales del terreno»;

Que resulta evidente que si para respetar la zona de influencia de un ferrocarril fuera prohibido cruzarlo, se llegaría a crear un obstáculo insalvable al desarrollo del riel, entendiéndose que al tratarse la Ley 5703 y al hablar de cruces, se hace referencia a un ramal que atraviesa todo el ancho de la zona legal, de manera que no se trata de una vía cuyo extremo venga a morir dentro de la citada zona en forma destinada abiertamente a violarla;

Que existe un interesante precedente argentino que se refiere a los cruzamientos de vías y a sus zonas de influencia: es el artículo 15 de la Ley de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos de la Provincia de Buenos Aires del 6 de septiembre de 1904, que dispone que durante 15 años no se podrá establecer nuevas líneas férreas o ramales paralelamente a las ya concedidas, a distancias menores de 15 kilómetros a contar a uno y otro lado de la línea, *la que sólo podrá ser cruzada bajo ángulos no menores de 30 grados*;

Que en ese precedente se prevé el cruzamiento como algo indispensable, pero a fin de respetar en lo posible la zona legal, reduciendo a un mínimo compatible con los intereses generales la acción de esta zona sobre las líneas que crucen, se fija una inclinación límite a ese efecto; en esa forma, toda vía que cruce perpendicularmente tendrá 30 kilómetros de desarrollo dentro de la zona cruzada, y esa extensión irá creciendo en función de la inclinación de la línea que cruce, para llegar a un máximo de 60 kilómetros cuando el ángulo llegue al límite de 30 grados establecido por la ley;

Que en el caso que se considera, el ramal tiene, desde la estación General Obligado hasta el cruce del Ferrocarril Central Norte, una longitud aproximada de 27 kilómetros y de 46 desde dicho cruce hasta punta de rieles;

Que, por otra parte, en el supuesto de que, siempre que el H. Congreso le acordara la respectiva concesión al Ferrocarril de Santa Fe y éste prosiguiera su línea hacia el Norte, el hecho no implicaría en ninguna forma anular la facultad del Poder Ejecutivo para proceder en los términos de la Ley 5703, desde que el decreto de concesión ha sido dictado después que el proyecto de ley ha pasado al archivo en virtud de la Ley Olmedo, vale decir, cuando el H. Congreso no tiene asunto a resolver sobre el particular y, en esas condiciones, siendo perfectamente legal la concesión acordada, desaparecería toda duda sobre la existencia de una violación a los derechos de los Ferrocarriles del Estado, puesto que se trataría de dos líneas troncales que sirven zonas absolutamente diferentes y sólo se cruzan en forma normal;

Que la zona de influencia, aun en los casos excepcionales en que adquiere el carácter de un derecho acordado por la ley en forma expresa, como sucede con la Ley 5703 y con la de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos de la Provincia de Buenos Aires, tiene una explicación exclusivamente económica basada en el derecho de que el ferrocarril se construye para transportar y, como tal necesita de un tráfico que normalmente acceda a la vía y que debe ser respetado como indispensable para su sostenimiento;

Que esta zona se presenta en la práctica en dos formas: una, que puede llamarse ordinaria, constituida por aquellos terrenos en que por las condiciones locales, como ser costo del transporte de acceso a la vía, coeficiente de transporte de las distintas mercaderías, etc., hacen que llegue en forma natural un determinado volumen de tráfico al ferrocarril; y otra, que se diría extraordinaria, y que es aquella, a veces de extensión muy grande, como sucede en la Patagonia, en que, por falta de otros medios de comunicación, el movimiento debe forzosamente hacerse por una determinada ruta;

Que si resulta lógico que la zona ordinaria de influencia debe reservarse a cada línea tendiendo a evitar vías paralelas y, en general, competitivas, como toda buena política ferroviaria lo aconseja, como lo sancionan las leyes de algunos países y como lo enseña la experiencia de otros, no hay ninguna razón que pueda justificar

la reserva de la que se ha llamado zona extraordinaria, especialmente en territorios cuyo progreso económico general crea exigencias que no sólo es conveniente, sino que es ineludible satisfacer dentro de términos que armonicen con la intensidad y rapidez de su propio desarrollo;

Que en tal orden de ideas puede puntualizarse el hecho de que, en el Territorio Nacional del Chaco, la circunstancia de haber sido la Compañía Francesa de Ferrocarriles la que allí tendiera los primeros rieles de una línea principal al construir, de acuerdo con la Ley 4486 de 7 de enero de 1904, la de La Sabana a Barranqueras, librada en totalidad y definitivamente al servicio público por Decreto de 31 de diciembre de 1908, no ha sido ni pudo ser obstáculo para que otras iniciativas análogas se desarrollaran y concurriesen en ese mismo Territorio a zonas donde razones de fomento o necesidades ya creadas reclamaban el establecimiento de nuevas vías de transporte;

Que en cuanto a la ubicación de las estaciones en el ramal de que se trata, la mencionada Dirección General manifiesta que una de ellas (la de Km. 540,700) está emplazada a corta distancia del cruce con el Central Norte y, prácticamente, al lado de la estación Lapachito, de este ferrocarril, resultando que se altera la distancia media de 10 kilómetros que guardan entre sí las demás estaciones proyectadas, pues la de que se trata dista sólo 7,600 kilómetros de la anterior y 19,300 kilómetros de la siguiente, por lo que estimo procedente se estudie la posibilidad de modificar el emplazamiento de dicha estación en el sentido de su alejamiento de Lapachito;

Por las consideraciones que preceden y por las que más ampliamente puntualiza en el estudio que ha realizado la Dirección General de Ferrocarriles,

El Presidente de la Nación Argentina, —

DECRETA:

Artículo 1° — Estése a lo resuelto por Decreto de fecha 6 de abril de 1925 por el que se acordó a la Empresa del Ferrocarril de Santa Fe autorización para construir el ramal de referencia, debiendo procederse a fijar las condiciones del cruce con la línea de los Ferrocarriles del Estado a fin de disponer su ejecución.

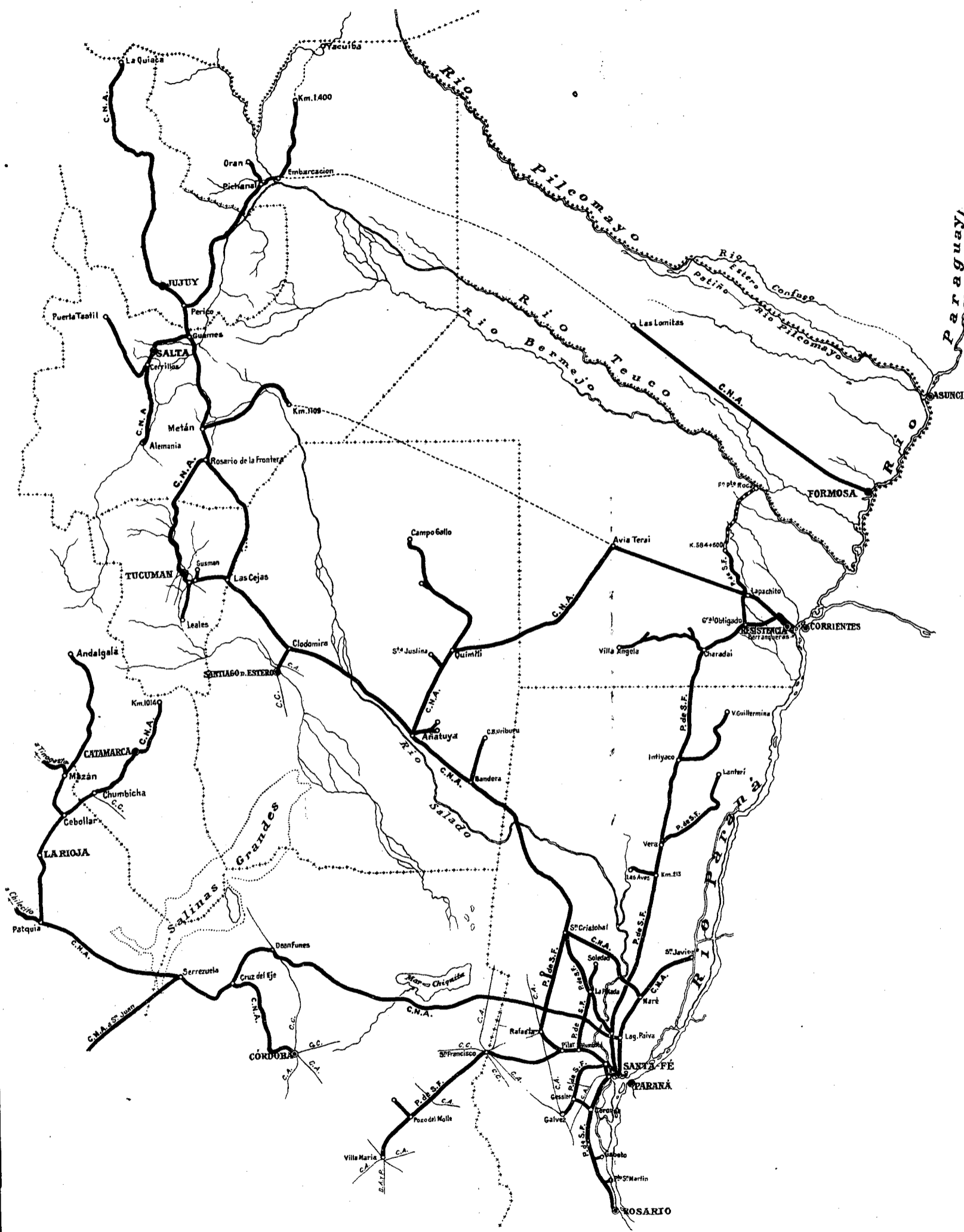
Art. 2º — La Dirección General de Ferrocarriles procederá a realizar el estudio necesario para determinar la ubicación definitiva que habrá de darse a la estación proyectada en el Km. 540,700, teniendo en cuenta lo que al respecto se deja expresado en el presente Decreto.

Art. 3º — La Repartición mencionada en el artículo anterior requerirá de quien corresponda los antecedentes necesarios, informando en oportunidad y por separado en lo relativo al ramal de pertenencia del señor J. H. Quijano.

Art. 4º — Comuníquese, publíquese y vuelva a la Dirección General de Ferrocarriles a sus efectos.

ALVEAR.

R. M. ORTIZ.



CDI MECON
BOLETIN DE OBRAS PUBLICAS
AÑO 1924/27
VOL I
Nº
GRAF 13/97

LA LEGISLACIÓN Y REGLAMENTACIÓN FERROVIARIA EN EUROPA

INFORME DEL DELEGADO ARGENTINO A LA CONFERENCIA
INTERNACIONAL DEL TRABAJO Dr. MANUEL PINTO (hijo)

EL RÉGIMEN FERROVIARIO SUIZO

Buenos Aires, 31 de diciembre de 1926.

A S. E. el señor Ministro de Obras Públicas,

DOCTOR ROBERTO M. ORTIZ.

Con motivo de mi designación como delegado del Gobierno argentino a la Conferencia Internacional del Trabajo, el señor Ministro tuvo a bien encargarme la misión de reunir antecedentes extranjeros, relativos a la legislación y reglamentación ferroviaria y de preferencia, los que atañen al trabajo en los ferrocarriles, en la forma que lo dispone el Decreto de fecha 26 de abril del corriente año.

He tratado en los países que he visitado de conocer y obtener los elementos de juicio indispensables para poder realizar la tarea encomendada. Debo declarar que me ha sido satisfactorio comprobar la buena voluntad de los funcionarios encargados, en los distintos países que he recorrido, de la dirección y manejo de los ferrocarriles.

En unos casos como en Suiza por los miembros del Consejo de Administración Federal de Ferrocarriles, en otro como en Italia, por órgano del Ministerio de Trabajos Públicos, por una parte, en

lo referente a la construcción y conservación, y al Ministerio de Comunicaciones en lo pertinente a la explotación, a la legislación del trabajo y al régimen de tarifas; y por último, en Francia, al Ministerio de Trabajos Públicos.

Me he de permitir, para la mayor claridad del asunto analizado, dedicar capítulo por separado a la legislación de cada uno de los países visitados, terminando con una síntesis comparativa con el sistema legislativo de nuestro país, en cada uno de los aspectos examinados.

SUIZA

El sistema ferroviario suizo está condicionado, como es natural, por su organización constitucional. El artículo 26 de la Constitución estatuye sobre régimen ferroviario; en virtud de la disposición constitucional se dictó la ley federal del 15 de octubre de 1897, la que ha sido modificada, casi en su totalidad, por la del 1º de febrero de 1923 y a la cual he de dedicar un ligero examen.

I

LEY FEDERAL CONCERNIENTE A LA ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LOS FERROCARRILES FEDERALES

Precede al articulado de esta ley un breve considerando, que dice así: «La Asamblea Federal de la Confederación Suiza, a efecto de simplificar la administración de los ferrocarriles federales y de hacer su explotación más económica, sienta en su artículo 1º, el principio general de la administración por el Estado, de acuerdo con el carácter marcadamente comercial con que orienta su administración.

La dirección y la explotación son confiadas a un Consejo de Administración autónomo, dentro de los límites fijados por la legislación federal.

Esta ley legisla prolijamente sobre el campo de acción reservado a la Asamblea Federal y al Consejo Federal. En su artículo 5º dispone que pertenecen a la Asamblea Federal las siguientes materias: 1º Legislar sobre los principios generales en materia de tarifas; 2º Sobre salarios; 3º Sobre el presupuesto; 4º Aprobar las

cuentas de gastos anualmente y examinar el detalle de la administración; 5º Autorizar al Consejo Federal a contraer empréstitos para las necesidades de los ferrocarriles federales.

En su artículo 6º establece la jurisdicción del Consejo Federal: «El Consejo Federal ejerce la alta vigilancia sobre la gestión administrativa de los ferrocarriles federales. Da las instrucciones que juzgue útiles en interés del país. Además de todo ello, tiene las siguientes atribuciones: 1º Representa los ferrocarriles federales ante la Asamblea Federal; 2º Nombra: a) al presidente, vicepresidente, y los miembros del Consejo de Administración; b) el presidente de la Dirección General, los directores generales y los directores de distrito; c) seis miembros de los Consejos de distritos; 3º. Emite los empréstitos y fija las condiciones después de haber escuchado al Consejo de Administración y a su proposición; 4º Aprueba: a) los proyectos generales para la construcción de nuevas líneas; b) los planes de trabajos en los casos en que las obras sean presupuestas en más de tres millones de francos; c) en los casos de conflictos con las autoridades cantonales en los casos de ejecución de obras; d) los horarios; e) los contratos de explotación de las líneas ferroviarias; f) los estatutos de seguro del personal; g) los reglamentos de los fondos para renovación.

ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN

Los órganos de administración son: 1º El Consejo de Administración; 2º La Dirección; 3º Los Consejos de distritos.

El Consejo de Administración se compone de un presidente, de un vicepresidente y de trece miembros. Cada uno de los Consejos de distrito debe estar representado por un miembro al menos en el Consejo de Administración. La duración de las funciones del Consejo de Administración es de tres años.

El Consejo de Administración Federal tiene las siguientes atribuciones: la vigilancia en conjunto de la administración; aconseja en todos los asuntos importantes concernientes a los ferrocarriles y que deben ser tratados por el Consejo Federal o la Asamblea Federal; prepara el presupuesto, proyecta la organización general de la administración, dispone y ordena la ejecución de trabajos, ratifica los contratos y formula las propuestas para la designación del personal.

Fuera del Consejo de Administración existe otro órgano importante, que es la Dirección General. La Dirección General se compone de un presidente y de dos directores, nombrados por el Consejo Federal a propuesta del Consejo de Administración. La duración de estos funcionarios en sus tareas es de seis años.

En realidad, la Dirección General es la que efectúa la administración directa, bajo el contralor del Consejo de Administración.

Integra este cuadro que hemos descripto de las jerarquías ferroviarias, las direcciones de distrito y la curiosa institución de los Consejos de distritos, a los que la ley asigna un carácter consultivo en todo lo concerniente a la legislación ferroviaria de explotación y de tarifas en cada uno de los distritos.

CONTABILIDAD

Se deslinda prolijamente la contabilidad de la Administración Federal, de la de los ferrocarriles. Se tiene, de tal suerte, que la situación financiera pueda en todo tiempo ser debidamente establecida.

El servicio de interés y de amortización de la deuda de los ferrocarriles están a cargo de la cuenta «Ferrocarriles Federales».

El excedente de los recursos está afectado en primer término al servicio de intereses y a la amortización del capital y a los déficit eventuales.

Si la cuenta de ganancias y pérdidas del año precedente acusa un saldo activo, es acreditado a la cuenta nueva hasta la concurrencia del 5 % del monto total de los gastos de explotación del ejercicio. El excedente eventual pasa al fondo de reserva. Los fondos de reserva sirven para cubrir los gastos extraordinarios, así como los déficit que puede arrojar la cuenta de ganancias y pérdidas.

Cuando el excedente de la cuenta de ganancias y pérdidas, deducción hecha del arrastre del ejercicio precedente, pasa durante cinco años el 8 % de los gastos de explotación, se adoptarán medidas para mejorar las condiciones del transporte.

Se constituye un fondo especial de renovación, para las construcciones y mantenimiento de las líneas.

Como se observa, esta ley fija con claridad los diversos órganos de la administración de los ferrocarriles; por su brevedad y sencillez, puede servir de ejemplo para la organización de los Ferrocarriles del Estado, en cuanto establece un régimen de descentralización y de simplificación, al mismo tiempo que estatuye un celoso contralor entre los diversos organismos que la ley establece.

Desde el Consejo Federal y la Asamblea Federal, Poder Ejecutivo y Congreso en nuestro país, hasta el Consejo de Administración, Dirección General, de Distrito y Consejo de Distrito, hay una íntima correlación, que hace de la organización administrativa suiza, un tipo de sistematización descentralizada, de indudable interés para los países, sobre todo como el nuestro, que podrían introducir algunas de sus innovaciones con evidente ventaja, y consultando de tal suerte los diversos aspectos de la economía general y particular del país.

II

ADQUISICIONES Y APROVISIONAMIENTO

Dependiente de la Dirección General de los Ferrocarriles Federales, se ha organizado el Economato o Depósito Central, para la adquisición y recepción de los materiales ferroviarios, así como para su estricta y debida contabilización.

«El Economato» comprende una oficina central y un cierto número de depósitos distribuidos en los diversos circuitos de la red ferroviaria.

Se establece cuidadosamente acerca de los depósitos para estaciones; para material de vía, y para material de repuesto de máquinas y vagones.

«El Economato» deberá estar constantemente al corriente de los cursos de los precios, así como de la cantidad de material, combustible, lubricante, etc. que sea necesaria para responder a las atenciones del servicio.

Se establece una inspección sobre los diversos depósitos, así como la forma en que debe hacerse la entrega de materiales. Para la mejor economía de combustible y lubricante, se llevará una cuenta especial para esos rubros; cuando se compruebe un gasto

que sobrepase al normal, debe denunciarse, a fin de adoptar las medidas correspondientes.

Me permito transcribir textualmente algunas de las disposiciones a propósito de la contabilidad e inventario de los materiales.

Art. 14.—El Economato debe llevar prolijamente los libros de entradas y salidas de todo el material, muebles y útiles, así como el material de repuesto y también el usado, estableciendo si es susceptible todavía de algún empleo provechoso.

El Economato deberá remitir mensualmente factura a la sección de Trabajos y a la de Explotación, por los materiales que le han sido entregados; si se refiriera a terceros, no puede hacerse la entrega sino contra dinero efectivo.

Las mercaderías serán facturadas al precio corriente aumentado en un porcentaje fijado por la Dirección General y destinado a cubrir los gastos generales del Economato.

III

ESCALAFÓN DE SUELDOS PARA LOS FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS FERROVIARIOS

El 23 de junio de 1910 se dictó una ley atinente a la forma de establecer las diversas categorías de sueldos para el personal ferroviario y el 28 de marzo de 1924 se fijó el escalafón de sueldos.

La escala de sueldos se establece de la siguiente forma: un *mínimum* y un *máximum* y una cantidad de aumento periódico. La base que se toma para fijar la remuneración es un *Tratamiento* o *asignación* que se denomina de *base anual*, que, como hemos dicho, tiene un *mínimum* y un *máximum*, la cual corresponde a la clase de escala y al grado del tratamiento; así, por ejemplo, los directores generales ganan 14.000 francos como *mínimum* al año y 17.000 como *máximum* con 500 francos de aumento periódico; los jefes de oficina de 4ª categoría 3.300 francos como *mínimum* y 4.800 como *máximum* con 400 francos de aumento periódico. Los telegrafistas de 1ª clase, correspondientes a la 5ª categoría, 2.200 como *mínimum* y 3.600 como *máximum* más 400 francos de aumento periódico. Los conductores de furgón de 7ª categoría de 1.500 a 2.400 con 350 de aumento. Sección de servicio de vía; consideremos, por ejemplo, los guardabarreras, de los cuales hay tres clases: de 1ª ganan

1.600 a 2.500; de 2ª 1.500 a 2.300; de 3ª de 1.400 a 2.000. Pasando a otra sección, observaremos que el Jefe de tren gana de 2.000 a 3.100, que los conductores ganan de 1.600 a 2.500 y que los foguistas ganan de 1.400 a 2.200; en cuanto al servicio de tracción, los chauffeurs de locomotora ganan 1.600 a 2.500 y los ayudantes mecánicos de 1.600 a 2.500.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS AL ESCALAFÓN

A las cifras que fija el escalafón hay que agregarle los suplementos, en caso de cambio de residencia y en concepto de indemnización familiar, con motivo del traslado de la esposa e hijos.

REGLAMENTO SOBRE LOS SALARIOS DE LOS OBREROS A JORNAL

Los obreros a jornal se clasifican en obreros permanentes y en obreros auxiliares. Se establecen cuatro clases de salarios.

La máxima del salario diario de los obreros permanentes es el siguiente:

Primera clase.....	6,00 francos
Segunda »	5,80 »
Tercera »	5,50 »
Cuarta » :	5,10 »

Los obreros permanentes tienen derecho a su salario por el día de reposo, y en tal concepto reciben 3,80.

Los salarios sufren un aumento cada dos años sobre la base mínima hasta la concurrencia de la máxima de 40 centavos.

Se establece también un suplemento por trabajo extraordinario, así cuando la duración de la jornada de trabajo deba extenderse más allá del máximo fijado por la ley y se prolonga más de 30 minutos. El trabajo suplementario está retribuido por hora y a razón de una décima parte del salario diario mejorado en un 25 %. Las fracciones de 15 minutos no son tenidas en cuenta.

Una gratificación equivalente a 30 veces el salario diario se le entregará a los obreros que hayan servido durante 25 años en los ferrocarriles federales.

IV

REMUNERACIONES SUPLEMENTARIAS

En realidad los sueldos y salarios del personal ferroviario ha sido aumentado en estos últimos años de acuerdo con el encarecimiento de la vida.

Se ha acordado a los funcionarios y empleados a puesto fijo y a los obreros permanentes.

El cálculo de la remuneración suplementaria se ha hecho sobre la base de un encarecimiento general de la vida de un 70 %. Así, por ejemplo, la indemnización de residencia se establece dividiendo el país en cinco zonas, y distinguiendo los solteros de los casados.

	Para los célibes	Casados	
1ª zona	75 francos	100	} Anualmente
2ª »	150 »	200	
3ª »	225 »	300	
4ª »	300 »	400	
5ª »	375 »	500	

También se fija una retribución suplementaria para los empleados y obreros que tienen hijos. Contiene asimismo, disposiciones sobre: alojamiento, hijos mayores o menores de 18 años, sobre los domiciliados en el extranjero, acerca de los esposos que viven bajo el mismo techo, y retribuciones en caso de enfermedad, indemnización en caso de paro forzoso y accidente profesional.

PRESCRIPCIONES SOBRE EL TRABAJO SUPLEMENTARIO

Por la Ley 25 de junio de 1919 se establece la duración legal de la jornada de trabajo, cuya media es de ocho horas. Ahora bien, se considera trabajo suplementario, en virtud del Decreto de 7 de julio de 1919, completado y modificado por el del 1º de octubre de 1921, al excedente del trabajo efectivamente cumplido, que sobrepasa la jornada legal de trabajo, durante un término de

catorce días consecutivos o separados por los días establecidos por el reposo. También se considera trabajo suplementario, cuando exceda el término de diez horas, en los casos que así lo ha determinado la ley

El decreto analizado fija en los casos en que está permitido el trabajo suplementario en lo que se refiere a las compensaciones y retribuciones. En lo que se refiere a la compensación, se establece que el trabajo suplementario puede ser computado de manera que la duración media regular de trabajo no sea sobrepasada, durante el período de compensación, prevista por el cálculo de su duración en las tablas del servicio.

Cuando no puede compensarse el trabajo suplementario, debe ser retribuido con un jornal extraordinario.

El decreto establece la forma de calcular la retribución, su pago, y el de las otras indemnizaciones. Al final del decreto se establecen las tablas a las que deberá ajustarse el cálculo de las retribuciones en caso de trabajos suplementarios.

REGLAMENTO SOBRE LA RETRIBUCIÓN POR SERVICIO NOCTURNO

Los funcionarios, empleados y obreros de los ferrocarriles ocupados en servicio de vigilancia de la vía, en el servicio de expedición y de trenes y los de tracción, reciben por los servicios prestados desde las 11 de la noche hasta las 4 de la mañana, una indemnización especial de 40 centavos por hora efectiva de servicio. Esta indemnización es independiente de la mejora del 25 % prevista por las tablas de servicio, en razón del trabajo nocturno, por la Ley Federal del 19 de diciembre de 1902, concerniente a la duración de trabajo en la explotación de las empresas de transportes y comunicaciones.

Por Decreto del 1° de octubre de 1919, se estableció una escala especial para el personal de vía y telégrafos.

Cuando las reparaciones o los trabajos de instalación de vías férreas deben realizarse excepcionalmente durante las horas de la noche, los funcionarios, empleados y obreros del servicio de entretenimiento de la vía y telégrafos, reciben una indemnización especial y cuando el trabajo se realiza entre las 8 de la tarde y las 5 de la mañana.

VACACIONES

Se acuerda a los obreros, sin reducción de salario, un descanso anual ininterrumpido, fijado en la siguiente forma:

Del 1º hasta el 9º año de servicio	6 días
10 y 30 años de edad.....	9 »
15 y 35 » » »	12 »
20 y 40 » » »	15 »
25 y 45 » » »	18 »

La tabla de vacaciones de los obreros será fijada al comienzo del año civil. Se tendrá en consideración al acordar las vacaciones, las necesidades del servicio, así como para la época en que han de gozar de ese beneficio.

Las vacaciones deben ser ininterrumpidas y de una sola vez. La duración de las vacaciones no puede ser reducida por causa de abandono del servicio por enfermedad, por accidente, servicio militar obligatorio, siempre que esas ausencias no sobrepasen los 50 días de trabajo durante el año civil.

GASTOS DE INSTALACIÓN

Se ha podido observar en el curso del análisis que he realizado de la legislación ferroviaria suiza, la prolijidad que se ha puesto en el estudio de todas las cuestiones que atañen al régimen del trabajo en los ferrocarriles. En ese sentido cabe hacer notar la precisión y justeza de los decretos reglamentarios. Así, por ejemplo, en lo tocante a los gastos de instalación de casa, por una comunicación general de servicio se define de la siguiente manera: «Se ha hecho sentir la necesidad de precisar el concepto de gastos de instalación *frais de déménagement*, en el sentido del artículo 12 del reglamento. Se consideran como gastos de instalación los gastos de transporte y mudanza, los gastos de alojamiento de hotel, el costo de inserción de avisos hechos para alquilar el antiguo alojamiento, si aun no había expirado el plazo del arrendamiento, las propinas a los obreros que han realizado la mudanza, los gastos realizados para obtener el permiso de residencia. He anotado con

todo cuidado esta disposición a fin de que resalte el extraordinario cuidado que han puesto los funcionarios suizos al reglamentar la ley.

CONDICIONES DE INGRESO Y ASCENSOS

Los preceptos del reglamento del 4 de agosto de 1910, se refieren a las condiciones que deben llenar los aspirantes a ingresar en el personal ferroviario.

Se ha cuidado sobre todo de rodear convenientemente el ingreso en los servicios de tracción de requisitos, de tal suerte, que los futuros conductores ofrezcan el máximo de garantía. En primer término, deben rendir un examen para poder ser inscriptos dentro de la categoría que se denomina *Aspirantes al servicio de tracción*. Después pasan a otra categoría, de «conductores provisorios o ayudamecánicos provisorios». Y, por último, antes de ser admitidos definitivamente, deben rendir un nuevo examen de competencia. Nadie puede ser designado efectivo sin antes haber realizado 300 días de trabajo real. Se efectúa también un riguroso examen médico, en especial de los sentidos de la vista y oído.

El reglamento determina también la tabla de promociones; en términos generales, a igualdad de antigüedad, es la antigüedad que establece la preferencia. La duración de los servicios se computan a partir de los 19 años de edad.

Me permito transcribir el artículo 9º, a fin de demostrar la severidad que usa el reglamento de los ferrocarriles suizos para obtener el máximo de competencia en sus empleados; dice así: «El empleo de aspirantes al servicio de tracción, el nombramiento y rango de conductor o ayuda-mecánico, así como el ascenso a un servicio calificado superior, está subordinado, independientemente de las necesidades del servicio y de las aptitudes, a la condición que la conducta y el trabajo del candidato sea satisfactorio. Los empleados que no reúnan esas condiciones sufrirán un retardo en su ascenso y serán colocados en un servicio de rango inferior a aquel que les correspondiera de acuerdo con los años de servicio. En caso de mejoramiento ulterior se producirá una reintegración en la categoría superior. Los que no aprueben su examen no pueden pasar de categoría, pero tienen derecho a un examen complementario».

SEGUROS, PENSIONES Y SOCORROS PARA EL PERSONAL FERROVIARIO

En virtud de la ley de 15 de octubre de 1897, completada por el Estatuto para la Caja de pensiones del 31 de agosto de 1921, se estableció la Caja de pensiones y socorros.

El artículo 2º establece el objeto de la Caja, la cual asegura, conforme a sus disposiciones, a los funcionarios, empleados y obreros de los ferrocarriles contra las consecuencias de *enfermedad, invalidez, vejez, no reelección o en caso de cesantía*, siempre que no sea por causa imputable al asegurado, y, por último, asegura también en caso de muerte.

Se aseguran en la Caja: *a)* los directores; *b)* los funcionarios y empleados designados para la duración de un período administrativo; *c)* los funcionarios y empleados provisorios, retribuidos mensualmente; *d)* los obreros ocupados en los ferrocarriles a título permanente.

En virtud del artículo 4º se establece el límite de edad. Los años de servicios se cuentan durante el período que ha cotizado a la Caja. Si un asegurado se retira del servicio por causas que le privan de todo derecho a una pensión de invalidez, puede solicitar el reembolso de las cotizaciones que ha hecho, pero sin cobrar interés.

El artículo 9º establece la cantidad sobre la cual se calcula el monto de la pensión anual; para los funcionarios y empleados una suma igual a una anualidad; para los obreros que cobran sus salarios a razón de seis días por semana, 313 veces el salario normal cotidiano. Se limita a 15.000 francos anuales el máximo de la ganancia.

Se establece, también, las relaciones de esta caja con la de seguros militares y en casos de accidentes.

En virtud del artículo 13 se determina esta interesante regla jurídica: «La Caja se subroga hasta la concurrencia de sus prestaciones, en los derechos del asegurado o de sus herederos, contra el tercero o terceros responsables del daño que se ha hecho al asegurado».

En caso de falta grave del asegurado, la indemnización puede reducirse hasta la mitad del beneficio.

La indemnización no puede ser transmitida, ni embargada, ni comprendida en la masa en caso de falencia. Toda cesión del derecho a la indemnización es nula.

Se estatuye cuidadosamente sobre la naturaleza de las prestaciones. Las prestaciones de la Caja consisten: *a)* en pensiones; *b)* en una indemnización única; *c)* en una indemnización; *d)* en caso de paro y *e)* en socorros.

Las pensiones se acuerdan: (*a*) a los asegurados que padecen de incapacidad para el servicio, y (*b*) a aquellos que con un mínimo de servicios no son reelectos o son despedidos de su trabajo, sin que hayan incurrido en falta, así como a los asegurados que se retiran por razón de edad.

(*c*) También al cónyuge sobreviviente o al hijo o hijos beneficiarios de la pensión.

La indemnización única se acuerda: (*a*) a los asegurados que en el curso de los cinco primeros años de servicio padecen de incapacidad permanente para el trabajo y no han contraído matrimonio hasta el momento de la invalidez; (*b*) a los asegurados que, después de expirar el quinto y antes de los 15 años de servicios, no son reelectos o son despedidos sin que hayan incurrido en falta.

El artículo 25 fija las condiciones en que efectuará el retiro por ancianidad; dice así: «Todo asegurado, habiendo cumplido *65 años de edad*, o *45 de servicios*, puede acogerse a los beneficios del retiro, cualquiera que fuere el estado de su salud. Tiene el mismo derecho aquel que tenga *35 años de servicio*».

Se reduce la pensión de invalidez en caso de que el beneficiario desempeñe otro empleo o ejecute una actividad de la cual puede obtener un beneficio. En caso de reducción del estipendio del asegurado por desempeñar un cargo o realizar un servicio en el que gane menos que el anterior, la pensión se calcula sobre la base de la reducción anual del sueldo.

Se suspende el pago de la pensión en caso que el asegurado se restablezca de su incapacidad, volviendo, de tal forma, a ser apto para llenar su cometido anterior.

PENSIÓN DEL CÓNYUGE SOBREVIVIENTE

El artículo 31 determina el derecho a la pensión de la viuda. Es por esa disposición que la viuda del asegurado tiene derecho a una pensión igual a la mitad de la de invalidez, como mínimo el 25 % de la ganancia anual, sobre la cual se calcula la pensión

del asegurado, pero no puede exceder en ningún caso la cantidad que correspondería en caso de pensión de invalidez.

También el huérfano tiene derecho a la pensión en caso de deceso del padre. Todo hijo legítimo que a la muerte del asegurado quede huérfano, tiene derecho a una pensión igual al 10 % de la ganancia anual del asegurado. La pensión del huérfano corresponde únicamente hasta cumplir los 18 años de edad. A los huérfanos de padre y madre corresponde una pensión suplementaria. La pensión suplementaria de los huérfanos nunca puede exceder a aquella que correspondería a la madre en caso de viudedad.

Forma de determinar el porcentaje y escala para fijar la pensión anual de invalidez

Número de años de servicio	Tanto por ciento anual sobre la ganancia anual	Número de años de servicio	Tanto por ciento anual sobre la ganancia anual
Menos de 1 año.....	15	16 años.....	47
1 año.....	20	17 ».....	48
2 años.....	25	18 ».....	49,5
3 ».....	30	19 ».....	51
4 ».....	35	20 ».....	52,5
5 ».....	36	21 ».....	54
6 ».....	37	22 ».....	55,5
7 ».....	38	23 ».....	57
8 ».....	39	24 ».....	58,5
9 ».....	40	25 ».....	60
10 ».....	41	26 ».....	62
11 ».....	42	27 ».....	64
12 ».....	43	28 ».....	66
13 ».....	44	29 ».....	68
14 ».....	45	30 » y más.....	70 máx.
15 ».....	46		

CASO DE INDEMNIZACIÓN ÚNICA

La indemnización debida a los asegurados que en curso de los cinco primeros años de servicios sufren una incapacidad permanente, se fija sobre el tanto por ciento de la ganancia anual, en la siguiente forma:

50 %	en el curso del primer año de servicio.
75 » » » »	» segundo » » »
100 » » » »	» tercer » » »
125 » » » »	» cuarto » » »
150 » » » »	» quinto » » »

RECURSOS DE LA CAJA

En principio los recursos de la Caja se obtienen de los ferrocarriles y de los asegurados. La contribución de los ferrocarriles consiste: en una cotización anual, calculada en lo que se refiere al personal de máquinas, en un $7 \frac{1}{4} \%$ de la ganancia anual y para el resto del personal un 7% ; a partir del 1º de enero de 1924, esta cotización aumenta cada año en un 1% hasta llegar a un 11 y $11 \frac{1}{4} \%$, respectivamente.

Los ferrocarriles federales garanten las obligaciones de la Caja. Toman a su cuenta los déficit eventuales. Los gastos de administración están a cargo de los ferrocarriles.

Las cotizaciones de los asegurados consisten:

a) En una cotización anual ordinaria del $5 \frac{1}{4} \%$ de la ganancia anual para el personal de máquinas, y del 5% para el resto del personal.

b) En una cantidad equivalente a cuatro mensualidades de todo aumento de sueldo anual.

Se considera como otros recursos: a) las multas impuestas por razones disciplinarias; b) el producto de la venta de objetos perdidos y que no han sido reclamados; c) las donaciones y legados eventuales.

DEPÓSITOS DE AHORROS

Las disposiciones de la ley suiza sobre Caja de Ahorro, en la materia analizada, es sumamente novedosa e interesante.

Los agentes de ferrocarriles que tienen un carácter provisorio o auxiliar, y que no están obligados a asegurarse en la Caja, deben afiliarse a las Cajas de Ahorro y contribuir con una cotización. Los ferrocarriles contribuirán a las Cajas de Ahorro con la misma suma que contribuyen en caso de seguro en la Caja de Pensiones y Socorros para los afiliados.

Como se observa, no sólo resulta un instituto de previsión de lo más interesante, sino que es una forma de desarrollar características morales de sobriedad y de ahorro; las cuales contribuyen a integrar el alto tipo ético del ciudadano suizo.

ESTATUTOS DE LA CAJA DE SEGUROS EN CASO DE ENFERMEDAD
PARA EL PERSONAL FERROVIARIO

El 31 de agosto de 1921 se dictó el Estatuto de la Caja de Seguros en caso de enfermedad. La Caja tiene por objeto prestar a sus miembros—de acuerdo con los principios de la mutualidad—socorros en caso de enfermedad.

El 13 de junio de 1911 se dictó una ley federal sobre seguro en caso de enfermedad y de accidentes, de tal suerte que los principios consignados en esa ley están contenidos en el Estatuto analizado.

CONDICIONES REQUERIDAS PARA LA AFILIACIÓN

El derecho de afiliarse a la Caja pertenece a todo funcionario, empleado y obrero o aprendiz que formule la correspondiente declaración de voluntad durante los tres primeros años, desde la fecha de su ingreso al personal ferroviario.

La Dirección General está autorizada a extender los beneficios del seguro a los miembros de la familia de los agentes asegurados, de acuerdo con algunas formalidades. Como miembro de la familia son únicamente considerados: la esposa del asegurado y sus hijos legítimos o adoptivos.

El Estatuto se ocupa minuciosamente de los requisitos que debe reunir el asegurado, de la fecha inicial de la afiliación y de la extinción de la calidad de asegurado. Todo ello en forma de revestir a la Caja de toda seriedad de una mutualidad firme y vigorosa.

La Caja garantiza a sus asegurados, en caso de enfermedad, las prestaciones siguientes:

a) Todos los cuidados médicos y farmacéuticos (eventualmente en un establecimiento hospitalario).

b) En una indemnización diaria de desocupación, por lo menos de un franco, también cobrable los domingos, en caso de incapacidad absoluta para el trabajo.

c) Sea a la vez las prestaciones previstas en los apartados a) y b) más una prestación extraordinaria.

La Caja realiza contratos con los médicos y farmacéuticos sobre la base de las tarifas establecidas por los Gobiernos cantonales para los servicios médicos y farmacéuticos.

Se considera como médico de la Caja todo médico diplomado en Suiza que se ha adherido al contrato. El nombre y la dirección serán puestos en conocimiento de los asegurados.

El asegurado que cae enfermo debe formular la declaración; si esta declaración se realiza más allá del tercer día del comienzo de la enfermedad, el día de la declaración es considerado como primero de la enfermedad.

El Estatuto continúa en sendas disposiciones, sobre el control de los enfermos y la duración de las prestaciones. Se define lo que debe entenderse por falta de asegurado.

La organización de la Caja se hace con gran atención, y su administración se pone en manos de la Dirección General de los Ferrocarriles Federales, la que la representa en juicio.

No podemos terminar el examen realizado de las dos Cajas, sin expresar que constituyen estos organismos justo título para el orgullo que de ellas manifiestan los Ferrocarriles Federales Suizos. En el tiempo que llevan creados no han tenido un solo tropiezo; tanto el uno como el otro, aplicando el primero los más modernos conceptos del seguro integral y obligatorio y el segundo, los principios más desarrollados del mutualismo, son dignos exponentes de la capacidad de organización y de gobierno propio del pueblo suizo.

He terminado la primera parte de mi informe dedicado a examinar la legislación ferroviaria suiza. A guisa de epílogo se me ha de permitir que haga resaltar el importante capítulo dedicado a la organización y administración de los Ferrocarriles Federales, que podría servir de útil antecedente para la proyectada organización de los Ferrocarriles del Estado. No es posible, por otra parte, pensar que la Ley nacional 2873, sancionada el 24 de noviembre de 1891, puede servir para contemplar toda la diversidad de casos, que plantea una más actual y adecuada organización ferroviaria.

Si me fuera dable hacer, con más detenimiento, un estudio comparativo entre el escalafón suizo y el nacional, sería evidente que el nuestro no tiene mucho que modificarse, y que en muchos aspectos excede en liberalidad al congénere suizo. La clasificación realizada por la Sección Control del Trabajo Ferroviario, no puede ser más minuciosa y completa.

El Reglamento del Personal de las Empresas Ferroviarias, en

virtud del Decreto de 11 de octubre de 1917, y en cuya virtud se establece la jornada de 8 horas de trabajo efectivo o 48 horas somanales, con las excepciones que el mismo Decreto establece, guarda idéntica relación con las disposiciones suizas, las que, en este sentido, no son más liberales que las argentinas.

La Ley 10.650, creando la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones de Empleados Ferroviarios, con las modificaciones introducidas por las Leyes 11.308 y 11.173, sobre hogar ferroviario, en su conjunto, ofrecen disposiciones más ventajosas que en Suiza, la que es más restringida en lo que se refiere al monto del beneficio, aun cuando extiende al máximo los sujetos beneficiarios del seguro, directa o indirectamente. Me ha parecido un tanto más sólida la base financiera de la Caja Ferroviaria Suiza, en lo que se refiere a los aportes. También, en lo que se relaciona con las jubilaciones — retiro de la suiza — los conceptos son distintos, habiendo instituido la Ley 10.650 y la 11.308 la jubilación ordinaria, por invalidez y por retiro voluntario.

Pero, en síntesis, nuestras disposiciones, sobre todo las que atañen a la reglamentación y remuneración del trabajo ferroviario, pueden sostener el parangón con la adelantada y progresista legislación suiza.

La Caja de Seguro de Enfermedad y la afiliación a la Caja de Ahorro, dos formas desconocidas entre nosotros, podrían ser estudiadas, para observar si ellas pueden aplicarse, sin violentar las modalidades del trabajo ferroviario del país.

De cualquier manera, la primera de las instituciones mencionadas integraría felizmente nuestra legislación, que, en cierta manera, puede considerarse de un desarrollo y firmeza que la colocan en primera línea dentro del campo de la legislación social. Alguna de estas sugerencias puede ser de utilidad para el perfeccionamiento de nuestra legislación, garantiendo de tal suerte, dentro de normas de equidad y justicia social, el trabajo ferroviario. (1)

Manuel Pinto.

(1) Completará este estudio, el consagrado a la legislación italiana y francesa, que forma parte integrante de esta memoria, de la cual es un primer capítulo, el presente trabajo.

Como complemento de este trabajo, el autor ha entregado al señor Ministro de Obras Públicas los anexos siguientes:

- 1º — La Ley Federal.
- 2º — La Ordenanza Reglamentaria.
- 3º — El Reglamento del Consejo de Administración.
- 4º — Reglamento de los Consejos de Distrito.
- 5º — Reglamentos de las Direcciones de Distrito.
- 6º — El Reglamento del Economato.
- 7º — El escalafón de sueldos para funcionarios y empleados con puesto fijo en los ferrocarriles.
- 8º — Reglamento sobre salarios a los obreros a jornal.
- 9º — Reglamento fijando indemnizaciones suplementarias.
10. — Aumento por encarecimiento.
11. — Tabla de jornal extraordinario.
12. — Tabla de jornal extraordinario.
13. — Tabla de indemnización especial y vacaciones.
14. — Gastos de instalación.
15. — Reglas sobre Designaciones y Ascensos.
16. — I. Estatutos de la Caja de Pensiones y de Socorros del Personal Ferroviario. II. Estatutos de la Caja de Seguros en caso de enfermedad.

LOS FERROCARRILES Y LA LEY N° 4207

SE LE FIJA EL ÁREA CUBIERTA QUE DEBERÁN TENER

En base a los estudios y cálculos realizados por la Dirección General de Ferrocarriles, el Ministerio de Obras Públicas ha dictado un Decreto el 31 de diciembre, ordenando a las Empresas ferroviarias de jurisdicción nacional, la construcción de tinglados en las estaciones que carezcan de la superficie requerida para el estricto cumplimiento de la Ley N° 4207.

Dice el Decreto:

Visto que la Dirección General de Ferrocarriles en cumplimiento de lo dispuesto en los Decretos de fechas 13 de enero y 15 de noviembre de 1913, eleva las planillas adjuntas en las que se indican el área de superficie cubierta necesaria en cada estación para responder a las exigencias de la próxima cosecha 1926-1927, y también la que es necesario reservar para el uso exclusivo de tinglados, conforme a lo dispuesto en el artículo 1° del citado Decreto de 15 de noviembre;

Atento lo establecido en la Ley 4207 respecto a que toda estación de ferrocarril que atravesase una zona agrícola en la República, deberá tener un tinglado de capacidad bastante para poner a todos los cereales que le sean entregados para su transporte al abrigo de la intemperie y de la humedad del suelo, y

Considerando que es conveniente desde ya ordenar a las Empresas la construcción, dentro de un plazo prudencial, de los referidos tinglados, de acuerdo con las adjuntas planillas que ha confeccionado aquella Dirección;

El Presidente de la Nación Argentina, —

DECRETA:

Artículo 1° — Apruébase las expresadas planillas, debiendo las Empresas respectivas efectuar las construcciones necesarias para dotar a sus es-

taciones, según se indica detalladamente en dichas planillas, de la superficie cubierta que a cada una se asigna, lo que deberá quedar cumplimentado dentro del plazo prudencial que a tal efecto fijará la Dirección General de Ferrocarriles.

Art. 2°—Publíquese y vuelva a la mencionada Repartición a sus efectos.

ALVEAR.

R. M. ORTIZ.

La Dirección General de Ferrocarriles ha fijado, por lo tanto, a las Empresas un plazo de 60 días para el cumplimiento del decreto. Las superficies cubiertas necesarias en las distintas estaciones son las que se consignan en las planillas que publicamos.

FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Acebal	1.691	47	—
Acevedo	1.038	125	—
Agua Dulce	—	—	—
Agustín Roca ..	1.374	175	—
Alcorta	1.210	250	—
Aldao	—	175	175
Alderetes	—	—	—
Alejandro	534	1.550	1.025
Alejo Ledesma ..	523	1.100	575
Alfonso	457	150	50
Alicia	687	2.175	1.500
Almafuerte	685	75	—
Alsina	731	100	—
Alta Gracia ..	—	150	150
Alto Alegre	683	2.525	1.850
Alvarez	1.863	75	—
Alvear	796	25	—
Amenábar	838	1.575	750
A. Zumarán	—	—	—
Andino	676	75	—
Aráoz	—	—	—
Ardiles	—	—	—
Arequito	2.015	650	—
Argentina	—	—	—
Arias	525	1.000	475
Armstrong	1.460	600	—
Arrecifes	3.239	775	—

Ferrocarril Central Argentino. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Arroyo Cabral	1.200	1.500	300
» del Medio	1.142	75	—
Arrufó	—	575	575
Arteaga	874	425	—
Atucha	523	50	—
Arroyo Seco	1.054	150	—
Avena	—	600	600
Azuénaga	329	325	—
Ballesteros	900	1.100	200
Baradero	1.053	225	—
Barrio Arroyito	—	—	—
» Vila	—	—	—
Bartolomé Mitre	—	—	—
Beccar	—	—	—
Belgrano R.	—	—	—
» C.	—	—	—
Beltrán	—	—	—
Bell Ville	—	1.350	1.350
Benavides	—	—	—
Bengolea	519	600	80
Benjamín Gould	—	225	225
Berabevú	447	500	50
Berreta	676	225	—
Berrotarán	685	825	140
Borges	—	—	—
Barrio Flores	—	—	—
Bouquet	687	550	—
Bower	678	—	—
Brinkmann	320	1.275	955
Cabrera	1.288	1.225	—
Calchín	682	1.275	600
Campana	—	—	—
Campo Salles	—	—	—
Canals	338	875	550
Canal San Fernando	—	—	—
Cañada de Gómez	1.606	825	—
» del Ucle	521	—	—
Capilla del Señor	1.011	475	—
Capitán Sarmiento	2.502	400	—
Carcarañá	267	450	185
Carlos Keen	1.030	175	—
» Pellegrini	895	950	55
Carlota	684	525	—
Carmen	532	425	—
Carnerillo	1.288	825	—
Carreras	—	200	200
Casares	—	—	—
Casalegno	676	—	—
Casilda	782	650	—

Ferrocarril Central Argentino. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Cavanagh	—	—	—
Cayuqueo	1.359	650	—
Cepeda	532	150	—
Cerana	—	—	—
Ceres	—	850	850
Cevil Pozo	—	—	—
Chabás	640	675	50
Chañar Ladeado	448	375	—
Charras	518	350	—
Chabela	—	—	—
Chapi Pozo	—	—	—
Chazón	1.190	550	—
Chilibroste	679	700	50
Chucul	1.288	625	—
Cintra	2.044	1.550	—
Clarke	—	175	175
Coghlan	—	—	—
Colazzo	—	750	750
Colegiales	—	—	—
Colonia Dora	—	—	—
Colón	799	425	—
Conesa	1.394	175	—
Córdoba	—	—	—
Coronel Aguirre	—	—	—
» Baigorria	685	1.050	365
» Rodríguez	677	225	—
Corralito	—	1.500	1.500
Corral de Bustos	441	1.805	865
Correa	2.058	325	—
Costa Sacate	778	325	—
Cruz del Norte	—	—	—
» Alta	721	1.050	330
Cullen	—	—	—
Curupaity	—	250	250
Coronel Olmedo	—	—	—
Dalmacio Vélez	318	1.400	1.080
Deheza	1.288	1.000	—
Delfín Gallo	—	—	—
Despeñaderos	—	225	225
D. Boero	—	—	—
Desvío Demarchi	—	200	200
Díaz	538	175	—
Diego Gaynor	685	125	—
Dique Luján	—	—	—
Duggan	1.092	175	—
Dumesnil	—	—	—
Durham	676	—	—
El Arañado	672	1.000	330
Echeverría	710	625	—

Ferrocarril Central Argentino. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
El Arbolito	523	375	—
El Cantor	—	200	200
El Chañar	—	—	—
El Charco	—	—	—
Elena	688	1.100	412
El Fortín	695	1.500	800
El Paraíso	953	170	475
Elortondo	1.682	275	—
El Trébol	454	825	375
E. Bancalari	—	—	—
Empalme Villa Constitución	538	—	—
Eréscano	719	—	—
Escobar	—	—	—
Espinillo	688	550	—
Escalante	523	675	155
Fernández	—	—	—
Ferreyra	—	—	—
Figuera	258	—	—
Firmat	1.002	500	—
Fisherton	—	—	—
Flora	685	350	—
Florida	—	—	—
Fontezuela	492	225	—
Francisco Paz	450	—	—
Freyre	318	2.225	1.900
Fuentes	1.565	350	—
Funes	892	—	—
Gálvez	400	1.225	825
Garibaldi	677	150	—
García Rafael	683	—	—
Garín	—	—	—
Garza	—	—	—
General Fotheringham	681	1.525	845
» Lagos	682	—	—
» Pacheco	—	—	—
» Roca	679	650	—
» Rojo	821	175	—
» Urquiza	—	—	—
Gigena	681	1.500	820
Gobernador Castro	494	250	—
Godoy	532	125	—
Golf	—	—	—
Gramilla	—	—	—
Guatimozín	—	150	150
Guerrico	399	175	—
Hernando	1.375	3.600	2.225
Hersilia	—	1.075	1.075
Herrera	—	—	—
Hipódromo	—	—	—

Ferrocarril Central Argentino. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Hughes	776	275	—
Icaño	—	—	—
Idiazábal	1.359	750	—
Ingeniero Maschwitz	—	—	—
Inrville	2.085	675	—
Irigoyen	—	875	875
Isla Verde	441	650	110
Iturraspe	684	200	—
James Craik	1.258	1.800	545
J. A. de la Peña	447	200	—
J. de la Quintana	—	—	—
J. Anchorena	—	—	—
Juncal	776	275	—
Junín	3.786	1.975	—
Justiniano Posse	1.358	1.150	—
Km. 135 (Río IV)	—	—	—
La Banda	—	—	—
Laborde	440	825	385
Labordeboy	448	375	—
La Calera	—	—	—
La California	682	—	—
Los Cardos	464	275	—
La Chispa	—	—	—
La Gilda	—	325	325
Laguna Larga	637	1.350	715
Lagunillas	—	375	375
La Luisa	1.346	250	—
Landeta	689	775	90
La Ramada	—	—	—
Larrechea	—	200	200
La Rubia	532	350	—
Las Acequias	531	475	—
Las Higueras	1.222	275	—
Las Junturas	683	1.050	370
Las Palmas	526	—	—
Las Palmeras	—	1.125	1.125
Las Parejas	887	625	—
Las Perdices	1.290	900	—
Las Rosas	893	500	—
Las Trojas	682	—	—
Las Varillas	689	1.675	990
Latham Hall	—	—	—
Lehmann	—	250	250
Leones	897	2.000	1.100
Lima	773	200	—
Los Cardales	531	225	—
Los Molinos	520	275	—
Los Nogales	730	225	—
Los Quirquinchos	442	450	—

Ferrocarril Central Argentino. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Los Sembrados.....	677	650	—
Los Surgentes.....	1.355	1.100	—
Lozada.....	—	—	—
Luca.....	—	550	550
Ludueña.....	—	—	—
Luisiana.....	—	—	—
Luis María Saavedra.....	—	—	—
Luján.....	—	—	—
Luque.....	682	1.275	600
Luxardo.....	320	1.000	680
Macomita.....	—	—	—
Maggiolo.....	423	900	480
Maguirre.....	537	175	—
Maizales.....	879	150	—
Malagueño.....	—	—	—
Malbrán.....	—	300	300
Manfredi.....	1.186	225	—
Mangoré.....	677	525	—
Manuel Ocampo.....	1.323	—	—
Marcos Juárez.....	680	2.000	1.320
Maria Juana.....	—	750	750
» Susana.....	685	775	100
Mariano Saavedra.....	682	475	—
Mariño.....	—	—	—
Martínez.....	—	—	—
Matheu.....	—	—	—
Matilde.....	—	300	300
Matorrales.....	682	675	—
Modesto Acuña.....	685	725	50
Monigotes.....	—	325	325
Monte Buey.....	676	500	—
» Leña.....	613	650	—
» Maíz.....	438	775	340
» Ralo.....	—	850	850
Morrison.....	1.636	775	—
Morteros.....	370	2.850	2.480
Muelle San Fernando.....	—	—	—
Murphy.....	—	300	300
Maquinista Gallini.....	—	200	200
Noetinger.....	1.379	2.250	775
Núñez.....	—	—	—
Oliva.....	1.106	450	—
Olmos.....	528	400	—
Oncativo.....	727	1.125	400
Ordóñez.....	679	850	175
Ortiz Basualdo.....	492	—	—
Otamendi.....	—	—	—
Otto Bemberg.....	776	450	—
Paganini.....	—	—	—

Ferrocarril Central Argentino. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Palacios	1.212	1.575	375
Palo Negro	—	225	225
Parada	—	—	—
P. Granaderos	—	—	—
Parque 3 de Febrero	—	—	—
Pascanas	1.024	725	—
Pasco	1.379	750	—
Pavón	796	—	—
» Arriba	1.563	250	—
Paz	—	450	450
Pearson	776	175	—
Pedro G. Méndez	—	—	—
Pérez	—	—	—
» Talleres	—	—	—
Pergamino	1.378	275	—
Peyrano	1.362	325	—
Piamonte	687	1.175	500
Pilar	337	600	270
Pinto	—	—	—
Porteña	322	1.375	1.050
Puerto Nuevo	—	—	—
» San Lorenzo	—	—	—
Pueyrredón	—	—	—
Pujato	636	325	—
Punta Chica	—	—	—
Puerto Santa Fe	—	—	—
Rafaela	—	375	375
Ramallo	1.069	300	—
Ramón Cárcano	443	350	—
Ranchillos	—	—	—
Real Sayana	—	—	—
Retiro	—	—	—
» C.	—	—	—
Rigby	—	850	850
Rincón	—	225	225
Río Cuarto	—	1.200	1.200
» Luján	—	—	—
» Segundo	340	600	260
» Tala	800	200	—
» Tercero	691	1.000	310
Rivadavia	—	—	—
Roberto Cano	669	350	—
Rojas	1.487	1.050	—
Roldán	972	125	—
Rosario C.	—	—	—
» N.	—	—	—
» E.	—	—	—
Ramón García	—	—	—
Rueda	—	125	125

Ferrocarril Central Argentino. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Rufino	—	300	300
Río Cuarto N.	—	—	—
Sacanta	682	1.000	320
Saira	687	500	—
San Agustín	—	325	325
San Alberto	—	—	—
San Ambrosio	262	525	265
San Andrés	—	—	—
San Antonio	1.164	325	—
Sancti Spiritu	863	475	—
Sánchez	269	200	—
San Eduardo	497	325	—
San Estanislao	682	600	—
San Eugenio	—	125	125
San Fernando R.	—	—	—
San Fernando C.	—	—	—
Sanford	637	300	—
San Francisco	—	1.400	1.400
San Gerónimo	670	200	—
San Guillermo	538	2.175	1.650
San Isidro	—	—	—
San Isidro R.	—	—	—
San Jorge	884	825	—
San José de la Esquina	2.013	475	—
San Lorenzo	—	200	200
San Marcos	876	750	—
San Martín	—	—	—
San Miguel	—	—	—
San Nicolás	698	175	—
San Nicolás R.	—	—	—
San Pedro	475	300	—
San Ramón	—	—	—
San Ricardo	682	200	—
San Severo	—	200	200
Santa Clara	—	975	975
Santa Emilia	776	—	—
Santa Fe	—	—	—
Santa Teresa	269	225	—
Santiago	—	—	—
Santo Tomé	—	—	—
San Urbano	705	225	—
Saa Pereyra	—	625	625
Sarratea	—	—	—
Sastre	1.604	1.100	—
Selva	—	850	850
Serodino	676	225	—
Soldini	308	—	—
Solis	442	350	—
Suardi	537	1.575	1.040

Ferrocarril Central Argentino. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Sunchales	—	550	550
Taboada	—	—	—
Tacanas	—	—	—
Tacural	536	1.225	690
Tancacha	685	2.700	2.015
Tarragona	—	1.300	1.300
Theobald	535	—	—
Ticino	679	825	150
Tigre	—	—	—
Tigre R.	555	—	—
Tío Pujio	519	1.175	660
Todd	1.920	625	—
Toledo	—	300	300
Tortugas	884	500	—
Tucumán	4.745	—	—
Ucacha	510	1.100	690
Urquiza	419	150	—
Vagues	336	—	—
Venado Tuerto	432	500	70
Vicente López	—	—	—
Victoria	—	—	—
Villa Ballester	—	—	—
Villa Constitución	4.235	—	—
Villada	639	175	—
Villa del Rosario	384	675	290
Villa Eloisa	681	425	—
Villa María	3.328	300	—
Villa Trinidad	536	550	20
Vilmer	—	—	—
Viña	672	—	—
Wheelwright	1.130	525	—
Wildermuth	—	300	300
Yocsina	—	—	—
Zárate	523	125	—
Zavalla	516	200	—
Zelaya	—	—	—
Zenón Pereyra	400	700	300
Aurelia	—	400	400

FERROCARRIL OESTE

Aguas Buenas	3.648	515	—
Agustoni	832	770	—
Alagón	1.792	455	—
Albariño	256	115	—
Alberti	4.624	505	—
Alta Italia	5.984	2.055	—

Ferrocarril Oeste. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Alta Mirana	—	—	—
Ameghino	2.528	370	—
América	3.136	615	—
Anderson	1.152	65	—
Anguil	3.136	750	—
Arata	8.032	1.600	—
Arenaza	2.688	525	—
Ayarza	1.536	225	—
Báez	—	45	—
Bagual	—	150	—
Balsa	768	135	—
Banderoló	5.152	1.280	—
Basílica	—	—	—
Bayauca	2.720	470	—
Bell Henry	1.408	110	—
Benítez	1.984	305	—
Berutti	1.920	635	—
Bocayuva	1.344	485	—
Boeuf	6.944	935	—
Bowen	—	15	—
Bragado	4.668	1.026	—
Bullrich	—	—	—
Caballito	—	—	—
Caleofú	8.160	4.025	—
Cambaceres	384	30	—
Canalejas	—	—	—
Carhué	—	—	—
Casares Carlos	3.744	900	—
Catrilo	384	490	—
Cerrito	422	105	—
Ceballos	2.432	575	—
Ciudadela	—	—	—
Colonia Alvear	—	—	—
» Barón	6.016	2.060	—
» Castex	11.360	2.465	—
» Seré	2.240	310	—
Condarco	896	165	—
Conhella	3.136	2.070	—
Corazzi	640	185	—
Costa E.	1.280	400	—
Carmensa	1.344	60	—
Chamaicó	640	745	105
Chiclana	768	120	—
Chivilcoy Norte	2.868	450	—
» Sud	1.536	135	—
Cuenca	4.352	545	—
Chancay	640	5	—
De Bary	1.344	535	—
Dennehy	1.600	115	—

Ferrocarril Oeste. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Vinif. Desvío Km. 590.....	—	875	—
» » » 515.....	—	—	—
C. A. » » 745.....	—	—	—
» » » 815.....	—	—	—
» » » 812.....	—	—	—
Telén » » 617.....	—	495	—
Desvío Polledo.....	—	45	—
Drabble.....	—	175	—
Duhau.....	—	—	—
Dussaud.....	896	285	—
Elordi.....	2.136	130	—
El Triunfo.....	2.688	360	—
Embajador Martini.....	6.496	1.215	—
Encina.....	640	115	—
Fatraló.....	767	—	—
Fernández M.....	1.920	200	—
Flores.....	—	—	—
Fortuna.....	576	160	—
French.....	2.304	425	—
García M. J.....	—	—	—
Gómez Casimiro.....	—	110	—
» Valentín.....	576	200	—
Gorostiaga.....	2.496	90	—
Gowland.....	—	2	—
Granada Cl.....	1.184	350	—
Guanaco.....	1.586	215	—
Haedo.....	—	—	—
Huergo.....	2.432	270	—
Hersford.....	2.240	545	—
Intendente Alvear.....	—	585	—
Ingeniero Brian.....	24.589	—	—
» Luiggi.....	6.696	2.050	—
» Thompson.....	1.728	770	—
Ituzaingó.....	—	—	—
Jáuregui.....	—	55	—
La Delfina.....	1.920	180	—
La Dorita.....	960	85	—
La Gloria.....	960	200	—
La Limpia.....	1.586	120	—
La Maroma.....	—	—	—
La Porteña.....	2.496	555	—
La Rica.....	1.600	325	—
Larrea.....	960	75	—
Larroudé B.....	2.752	635	—
Las Toscas.....	1.920	225	—
La Zanja.....	1.920	700	—
Lértora.....	960	805	—
Lincoln.....	2.880	590	—
Liniers.....	—	—	—

Ferrocarril Oeste. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Lonquimay.....	2.280	750	—
Los Toldos.....	4.912	565	—
Loventuel.....	—	55	—
Luan Toro.....	—	380	380
Luján.....	768	295	—
Madero F.....	2.816	485	—
Marí Lauquen.....	960	470	—
Martínez de Hoz.....	3.712	810	—
Mataderos.....	—	—	—
Mayer Mauricio.....	4.480	975	—
Mecha.....	—	—	—
Mechita.....	768	—	—
Mercedes.....	1.536	450	—
Meridiano Quinto.....	3.712	725	—
Merlo.....	—	—	—
Metileo.....	5.376	1.555	—
Miró Mariano.....	768	120	—
Mom Coronel.....	2.176	260	—
Monte Nieves.....	7.248	1.565	—
Moores.....	—	30	—
Moreno.....	—	—	—
Morón.....	—	—	—
Naón.....	3.712	620	—
Neild R. J.....	3.200	530	—
Nueva Galia.....	384	140	—
9 de Julio.....	960	100	—
O'Brien.....	2.880	425	—
Ojeda.....	5.248	695	—
Olascoaga.....	2.176	235	—
Olivera.....	—	10	—
Once.....	10.678	—	—
Passo.....	2.528	795	—
Pasteur.....	1.984	265	—
Pazos Kanki.....	1.472	215	—
Pehuajó.....	3.776	975	—
Pellegrini.....	3.264	990	—
Pehuelches.....	960	335	—
Peña A.....	800	245	—
Pico.....	4.416	1.215	—
Pinto General.....	2.880	235	—
Pradera.....	1.152	100	—
Prieto (El Tejar).....	1.920	240	—
Primera Junta.....	284	300	—
Quetrequén.....	3.712	855	—
Quemú-Quemú.....	—	805	—
Quintana Presidente.....	1.664	75	—
Quirno Costa.....	1.280	150	—
Quiroga.....	1.920	240	—

Ferrocarril Oeste. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Ramos Mejía.....	—	—	—
Realicó.....	3.328	775	—
Roberts.....	2.752	1.080	—
Rodríguez General.....	720	100	—
Rucanelo.....	960	360	—
Salas C.....	960	135	—
Salliqueló.....	1.344	940	—
San Antonio de Padua.....	—	—	—
San Emilio.....	1.370	210	—
San Justo.....	—	—	—
San Mauricio.....	2.044	795	—
Sansinena.....	1.984	320	—
Santa Catalina.....	—	—	—
Santa Inés.....	960	115	—
Santa Rosa.....	4.352	1.385	—
Santo Tomás.....	1.368	145	—
Sarah.....	1.152	195	—
Seguí Coronel.....	2.304	165	—
Simson.....	4.864	850	—
Soitú.....	—	—	—
Suipacha.....	1.536	175	—
Sundblad.....	640	320	—
Tablada.....	—	—	—
Talleres Liniers.....	—	—	—
Tejedor.....	1.920	245	—
Telén.....	384	—	—
Timote.....	2.368	75	—
Toay.....	576	510	—
Trebolares.....	944	620	—
30 de Agosto.....	2.048	860	—
Trenel.....	8.128	2.530	—
Trenque Lauquen.....	1.710	830	—
Tres Lomas.....	3.840	1.380	—
Ugarte Gob.....	4.224	380	—
Unión.....	—	—	—
Uriburu.....	3.264	585	—
Van Praet A.....	2.688	490	—
Vélez Sársfield.....	—	—	—
Versalles.....	—	—	—
Victorica.....	384	65	—
Vigilancia.....	1.536	310	—
Villa Jardón.....	4.192	1.575	—
Villa Sauze.....	2.752	440	—
Volta.....	384	90	—
Warnes.....	2.816	445	—
Winifreda.....	6.912	3.900	—
Zavalía.....	2.240	450	—
Villegas.....	2.480	430	—

FERROCARRIL BUENOS AIRES AL PACÍFICO

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Pilar.....	658	200	—
Open Door.....	2.052	50	—
Sucre.....	—	50	50
Cortínez.....	450	50	—
Goldney.....	450	50	—
Mercedes.....	2.484	225	—
Rivas.....	675	75	—
Castilla.....	1.350	275	—
Rawson.....	2.025	200	—
San Patricio.....	—	100	100
Cucha-Cucha.....	—	75	75
Monroe.....	1.350	125	—
Coronel Isleño.....	1.800	150	—
Inés Indart.....	1.125	175	—
Los Indios.....	1.350	100	—
Sol de Mayo.....	1.125	175	—
La Angelita.....	2.025	100	—
Ascensión.....	2.025	600	—
Ham.....	1.575	150	—
Chacabuco.....	5.237	825	—
Membrillar.....	1.025	175	—
O'Higgins.....	—	250	250
La Oriental.....	450	50	—
Junín.....	2.909	250	—
Saforcada.....	450	50	—
Las Parvas.....	675	50	—
Blandengues.....	1.035	150	—
Alem.....	945	425	—
Vedia.....	1.350	200	—
Alberdi.....	1.425	50	—
C. Villafañe.....	675	125	—
Irala.....	2.025	475	—
Morse.....	2.025	300	—
Baigorrita.....	3.150	350	—
Laplacette.....	1.350	150	—
Bermúdez.....	675	150	—
Triunvirato.....	1.800	200	—
El Dorado.....	675	100	—
Agustina.....	2.195	350	—
Fortín Tiburcio.....	2.430	275	—
Arenales.....	1.930	225	—
Arribeños.....	3.855	300	—
Teodolina.....	4.650	300	—
Villa Cañas.....	5.325	700	—
Santa Isabel.....	1.375	50	—
Germania.....	1.575	100	—

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Ingeniero Balbín	450	175	—
Pichincha	1.125	225	—
Blaquier	1.575	125	—
Santa Eleodora	2.700	400	—
El Día	1.125	400	—
Piedritas	1.350	250	—
Emilio V. Bunge	3.375	675	—
Iriarte	270	50	—
Diego de Alvear	500	75	—
Castellanos	1.125	225	—
Rosetti	450	200	—
Rufino	2.249	750	—
Vivero	—	50	50
Leguizamón	450	250	—
Salas	1.350	350	—
Rosales	1.575	875	—
Cañada Seca	3.780	1.175	—
Santa Regina	4.425	1.025	—
Charlone	1.755	450	—
Buchardo	2.925	475	—
Burmeister	1.125	125	—
Onagoity	2.025	150	—
Italó	2.250	550	—
Pincén	2.256	850	—
Ranqueles	3.375	1.125	—
Laguna del Monte	2.430	500	—
La Cesira	1.575	725	—
Viamonte	2.025	525	—
Assunta	1.575	275	—
Manantiales	450	75	—
Barreto	450	325	—
Pedro E. Funes	450	250	—
Santa Eufemia	1.350	325	—
Etruria	3.450	850	—
La Laguna	3.105	250	—
Ausonia	2.700	400	—
Sanabria	2.250	250	—
Laboulaye	3.000	775	—
Guardia Vieja	2.025	600	—
Curapaligüe	2.700	700	—
Río Bamba	2.025	800	—
General Lavalle	4.950	1.625	—
La Cautiva	4.725	1.325	—
General Soler	750	525	—
Mackenna	1.575	250	—
Justo Daract	—	50	50
Villa Mercedes	675	50	—
Liborio Luna	—	150	150
Fraga	675	225	—

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Comandante Granville.....	450	150	—
Eleodoro Lobos.....	450	275	—
La Cumbre.....	675	200	—
Salguero.....	675	350	—
Melo.....	2.925	1.025	—
Serrano.....	2.100	775	—
San Joaquín.....	3.700	900	—
Jovita.....	7.200	1.425	—
Mattaldi.....	5.625	925	—
N. Bruzone.....	900	100	—
Del Campillo.....	3.600	600	—
De la Serna.....	900	100	—
Tosquita.....	1.575	100	—
Fragueyro.....	3.675	850	—
Moldes.....	5.625	2.225	—
Bulnes.....	2.250	1.000	—
Chaján.....	900	100	—
Suco.....	1.248	450	—
Sampacho.....	2.148	1.050	—
Los Jagüeles.....	3.225	1.250	—
Holmberg.....	1.698	600	—
Chañaritos.....	675	300	—
Achiras.....	450	200	—
Huinca Renancó.....	2.100	575	—
Nazca.....	—	75	75
Cañada Verde.....	2.375	525	—
Los Alfalfares.....	1.125	275	—
Ingeniero Malmen.....	—	125	125
C. Alzogaray.....	—	100	100
El Morro.....	675	550	—
La Toma.....	675	200	—
Naschel.....	1.350	150	—
Tilisarao.....	675	250	—
Concarán.....	158	50	—
Tunuyán.....	793	50	50
Vista Flores.....	—	50	—
Media Agua.....	431	150	—
Cuadro Nacional.....	—	50	50

FERROCARRIL SUD

Arana.....	—	—	—
Arditi J.....	300	50	—
Alvarez Jonte.....	128	50	50
Abasto.....	—	—	—
Adrogué.....	—	—	—
Altamirano.....	—	—	—

Ferrocarril Sud. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie	Superficie	Galpones
	existente	a reservar	a construir.
	Metros cuadrados		
			Superficie
Adela	—	—	—
Armas	—	—	—
Alegre	—	—	—
Ayacucho	416	150	—
Arboledas	512	500	—
Azucena	768	250	—
Alzaga	2.176	375	—
Aparicio	2.848	1.750	—
Abbot	128	25	25
Azul	—	1.075	1.075
Algarrobo	2.752	2.250	—
Anzoátegui	128	50	50
Arroyo Corto	2.720	600	—
Altona	128	25	25
Arévalo J. S.	320	75	—
Alamos	112	75	75
Arroyo Venado	768	400	—
Alta Vista	512	275	—
Azopardo	1.280	875	—
Bavio B.	—	—	—
Bonnement	—	—	—
Burzaco	—	—	—
Bosch	512	—	—
Balcarce	10.932	800	—
Barker	1.280	500	—
Barrow	960	325	—
Bajo Hondo	1.474	1.570	200
Barra J. E.	1.792	575	—
Barrancosa	704	250	—
Blanca Grande	128	50	50
Berraondo	1.536	200	—
Bolívar	2.784	650	—
Bonifacio	800	250	—
Correa Ingeniero	—	—	—
Brandsen Coronel	—	—	—
Chascomús	256	50	—
Castelli	64	25	—
Coronel Vidal	168	50	50
Cobo	1.088	100	—
Camet	832	75	—
Chapadmalal	832	150	—
Calfucurá	128	25	25
Chas	192	100	100
Casalins	128	25	25
Cangallo	119	75	—
Chillar	1.280	800	—
Clara	1.664	575	—
Cascallares	3.872	2.700	—
Calvo	1.280	825	—

Ferrocarril Sud. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Cristiano Muerto	1.024	325	—
Coronel Boerr	112	25	25
Crotto	128	25	25
Cachari	225	175	—
Coman Monte	123	25	25
Chapaleofú	128	50	50
Cabildo	1.472	1.450	—
Cockrane	128	425	425
Corti	187	200	200
Calderón	160	325	325
Coronel Dorrego	1.731	1.750	225
Copetonas	4.544	2.200	—
C. Cagliere	—	150	150
Colina	256	175	—
Curumalán	2.432	550	—
Cazón	512	150	—
Carboni A	128	100	—
Chacras	96	50	—
Carhué	2.496	1.275	—
Cascada	1.024	600	—
Coronel Suárez	3.744	1.950	—
C. Molina	1.336	500	—
De la Garma	2.916	1.125	—
Domselaar	—	—	—
Dolores	—	—	—
Dionisia	2.368	300	—
De la Canal	120	275	275
Durañona	450	50	50
De la Riestra	1.536	175	—
Del Valle	512	225	—
Daireaux	2.112	800	—
Ducos	512	275	—
Dufaur	2.240	1.350	—
Del Carril	768	75	—
16 de Julio	768	325	—
Deferrari	2.018	425	—
Empalme Magdalena	—	—	—
El Moro	256	—	—
Energía	1.280	475	—
Estomba	706	800	300
E. Lamarca	—	100	100
Egaña	128	150	150
Emma	128	25	25
Espiga	128	50	50
Esther	128	50	50
Empalme Lobos	—	—	—
Elvira	640	50	—
Ernestina	1.024	25	—
Erize	2.432	1.125	—

Ferrocarril Sud. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie	Superficie	Galpones
	existente	a reservar	a construir.
Metros cuadrados			
Espartillar	1.024	1,150	650
El Perdido	3.072	1.600	—
Fulton	384	300	50
J. Fernández	3.840	1.550	—
Faro	1.536	1.025	—
Fair	237	—	—
F. Varela	402	25	25
Glew	—	—	—
Gándara	—	—	—
G. Guido	—	—	—
General Madariaga	—	—	—
General Belgrano	704	325	—
Grümbein	130	100	100
García del Río	128	175	50
Gorchs	64	—	—
General Hornos	—	—	—
General La Madrid	283	100	—
General Alvear	258	150	25
Guaminí,	1.088	125	—
Goyena	1.536	1.050	—
Gil	1.536	1.125	—
Guerrero	—	—	—
Gardey	832	250	—
González Chaves	4.384	2.000	—
H. Ascasubi	900	475	—
Hinojo	320	300	—
Hermanas	256	225	—
Huetel	112	75	75
Hale	1.536	200	—
Huenguelén	1.536	525	—
Invernadas	—	—	—
Ibáñez	128	75	75
Iraola	194	75	25
Islas	704	125	—
Ibarra J. N.	1.856	600	—
Iturregui	512	50	—
Irene	2.116	1.125	—
Igarzábal	150	75	75
J. M. Micheo	832	50	—
Jeppener	—	—	—
J. A. Pradere	—	125	125
Juancho	—	—	—
J. B. Casas	128	125	125
Juárez	1.920	750	—
Kilómetro 131,527	—	150	150
» 99,586	—	50	50
Krabbe	—	100	100
Kilómetro 198	—	50	50
Lezama	829	25	—

Ferrocarril Sud. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
Lengueyu	—	50	50
Longchamps	—	—	—
Los Pinos	1.344	100	—
Lobería	1.280	1.000	—
Labardén	115	—	—
Lumb	1.280	550	—
La Dulce	3.328	1.250	—
La Vitícola	115	375	375
Las Flores	2.048	100	—
Lastra	128	50	50
Libano	128	200	200
Las Heras	—	—	—
Lobos	320	50	—
Longe	512	400	—
Laprida	834	275	—
Larga	1.914	250	—
López	256	150	—
Magdalena	—	—	—
Monte Veloz	90	225	225
Monasterio	—	—	—
Maipú	—	—	—
Mar del Plata	736	125	—
Miramar	640	150	—
Mechongué	2.016	250	—
Monsalvo	—	—	—
Macedo	—	—	—
Mayor Buratovich	1.350	575	—
Médanos	2.304	1.325	—
Montes de Oca	140	150	150
Monte	377	100	—
Miramonte	—	—	—
Miranda	280	50	50
Muñoz	—	—	—
Martinetas	320	150	—
M. Acosta	—	—	—
Marcos Paz	—	—	—
Mamaguita	768	75	—
Mosconi	768	200	—
Manuela	2.048	300	—
Mapis	512	450	—
Melchor Romero	208	25	25
Nahuel Rucá	128	25	25
Newton	240	125	—
Necochea	1.536	150	—
Napaleofú	2.560	225	—
Negra	1.536	400	—
Nutrias	1.024	225	—
Napostá	140	550	550
N. Levalle	1.472	1.325	—

Ferrocarril Sud. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
Noria	—	25	25
Naranja	112,50	50	—
Nieves	64	100	100
Navarro	512	75	—
Orense	1.664	2.225	400
Oriente	3.264	1.175	—
Ombucta	900	750	—
Olavarría	430	300	800
Otoño	704	125	—
Ombú	1.280	200	—
Ochandío	4.668	1.225	—
Pereyra	—	—	—
Poblet	—	—	—
Parravicini	—	—	—
Pirán	—	—	—
Pieres	480	100	—
Pringles	2.048	1.175	—
Peralta	512	275	—
P. Luro	675	250	—
Patagones	640	250	—
Pardo	337	50	—
Paris	112	100	100
Plaza Montero	121	50	50
Pourtalé	—	—	—
Piñeyro	512	300	—
Pigüé	1.568	1.400	—
Paragüil	256	50	—
Pontaut	1.408	350	—
Pedernales	1.024	—	—
Pirovano	1.824	825	—
Pirán	1.632	1.125	200
Paula	512	275	—
Pasman	1.152	1.225	200
Quequén	357	125	125
Quilco	—	—	—
Ranchos	684	75	—
Rosas	128	—	—
Ramos Otero	512	50	—
Rocha	64	50	—
Reserva	320	200	200
Rauch	128	225	225
Roque Pérez	896	225	—
Recalde	512	450	—
San Vicente	—	—	—
Sevigné	—	—	—
Santo Domingo	—	—	—
Segurola	384	—	—
Solanet	256	150	—
San Ignacio	—	—	—
San Agustín	832	100	—

Ferrocarril Sud. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
San José	1.280	300	—
Santamarina	1.280	425	—
Stegmann	1.576	750	—
S. Mayol	3.328	950	—
San Cayetano	5.632	1.375	—
San Román	1.024	675	—
Saavedra	715	800	225
Stroeder	900	1.350	450
Santa Luisa	768	150	—
Santa Elena	194	125	125
Shaw	113	25	—
Salvador María	256	100	—
Saladillo	1.840	225	—
San Bernardo	128	125	125
San Enrique	960	250	—
Sierras Bayas	128	75	75
Saldungaray	960	800	—
Sierra de la Ventana	250	225	—
Tres Cuervos	832	225	—
Tapalqué	256	175	175
Tedín Uriburu	768	250	—
Tornquist	1.772	1.825	225
Tres Picos	1.472	825	—
Teniente Origone	2.475	1.125	—
Tandil	586	200	125
Tamangueyú	256	175	—
Temperley	—	—	—
Tres Arroyos	3.622	2.450	—
Unzué	876	205	—
Urdapilleta	2.048	1.050	—
Urdaquiola	512	50	—
Uribelarrea	—	—	—
Vela	1.024	900	—
Valdés	640	75	—
Víboras	768	450	—
Vallimanca	128	300	300
25 de Mayo	1.280	175	—
Voluntad	256	50	—
Vilela	320	50	—
Villanueva	512	100	—
Villalonga	150	575	575
Vivoratá	160	75	—
Vieytes	120	75	75
Verónica	90	150	150
Vázquez	2.304	750	—
Yerbas	—	—	—
Iraizoz	768	125	—
Zapiola	—	—	—
Zenón Videla Dorna	320	50	—
Zubiaurre	1.920	500	—

FERROCARRIL BAHÍA BLANCA Y NOROESTE

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Arano.....	250	225	225
Atreuco.....	900	325	—
Anchorena.....	450	375	—
A. Sáenz.....	3.825	1.025	—
Avestruz.....	1.350	575	—
Apuyaco.....	900	275	—
Alpachiri.....	4.500	1.900	—
Abramo.....	1.575	1.075	—
Bordenave.....	2.925	1.125	—
Berraondo.....	2.025	400	—
Bernasconi.....	2.700	825	—
Chanilao.....	2.700	525	—
Cereales.....	1.575	350	—
Chasicó.....	2.250	850	—
Choique.....	450	125	—
Cotita.....	675	225	—
Cachirulo.....	150	550	550
C. Mariano.....	—	100	100
Dorila.....	1.800	325	—
Doblas.....	1.575	850	—
Darragueira.....	3.375	950	—
Epupel.....	150	175	25
Estela.....	1.350	500	—
Felipe Soia.....	3.150	975	—
Falucho.....	4.060	525	—
Gorriti.....	2.925	550	—
Gazcón.....	3.150	1.125	—
Graciarena.....	450	275	—
Guatraché.....	3.375	775	—
General M. Campos.....	2.475	1.150	—
Gamay.....	450	450	—
General Acha.....	300	100	—
Huergo.....	1.350	1.025	—
Hidalgo.....	250	150	150
Hucal.....	150	25	25
Ivanowski.....	250	225	225
Jacinto Aráoz.....	4.498	1.950	—
Los Gauchos.....	450	225	—
Lavalle.....	1.350	225	—
Lubuco.....	2.700	450	—
López Lecube.....	3.600	375	—
Maza.....	1.575	325	—
Murature.....	1.350	400	—
Miguel Cané.....	2.425	475	—
Macachín.....	675	150	—
Naico.....	675	425	—

Ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Perú	1.575	1.275	—
Pelicura	2.025	550	—
Quemú Quemú.....	6.525	625	—
Quenoma.....	450	375	—
Quenue	1.800	725	—
Rivera	3.150	1.525	—
Relmo	250	200	200
Rolón.....	675	450	—
Riglos	1.575	700	—
Remecó.....	2.925	725	—
Rondeau	1.800	850	—
Ribadeo	1.575	475	—
Speluzzi.....	1.125	450	—
San Germán.....	900	625	—
Toay.....	350	600	450
Thames.....	675	300	—
Trilí.....	1.125	225	—
Unanue	1.125	900	—
Utracán.....	1.100	1.000	100
Vértiz.....	3.600	825	—
Watt.....	900	375	—
Villa Iris.....	4.050	1.250	—
Villa Alba.....	4.491	1.700	—
Yntuyaco.....	2.025	400	—

FERROCARRIL ROSARIO A PUERTO BELGRANO

Erasto	486	13	—
Los Muchachos.....	220	—	—
Bernard	1.134	41	—
Arminda	1.174	128	—
Mugueta.....	1.512	162	—
Bigand.....	2.232	407	—
Bombal	2.304	257	—
Cora	1.566	107	—
Chovet.....	1.566	187	—
El Jardín.....	1.026	166	—
Chapuy	1.026	86	—
Runciman	270	81	—
María Teresa.....	2.466	333	—
Christophersen.....	1.260	41	—
San Gregorio.....	1.674	113	—
Dos Hermanos.....	270	19	—
El Peregrino.....	270	14	—
Los Callejones.....	270	18	—
Porvenir.....	1.980	266	—
Nueva Suiza.....	594	188	—

Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Necol.....	270	38	—
Timote.....	378	10	—
Bariloche.....	270	27	—
Marucha.....	270	27	—
El Recado.....	270	34	—
Capitán Castro.....	540	81	—
La Cotorra.....	270	19	—
La Carreta.....	270	58	—
Mouras.....	918	177	—
Masurel.....	360	87	—
Luro.....	1.242	184	—
La Copeta.....	270	61	—
La Nevada.....	630	203	—
Huanguelén.....	1.026	243	—
Centona.....	270	146	—
La Primavera.....	630	136	—
Coronel Suárez.....	1.026	540	—
Bathurst.....	648	165	—
D'Orbigny.....	2.538	808	—
Quiñihual.....	1.350	344	—
Raulet.....	630	76	—
Pringles.....	1.188	108	—
Pillahuincó.....	1.404	461	—
El Pensamiento.....	1.872	1.391	—
Las Mostazas.....	1.764	893	—
El Divisorio.....	1.594	1.042	—
Lartigau.....	630	622	—
Coronel Falcón.....	990	412	—
Paso Mayor.....	756	488	—
Bajo Hondo.....	360	70	—

FERROCARRIL CENTRAL DE BUENOS AIRES

4 de Febrero.....	1.152	58	—
Kilómetro 304.....	1.152	149	—
Merceditas.....	1.456	108	—
Sarasa.....	728	54	—
La Trinidad.....	1.880	44	—
La Beba.....	1.456	128	—
4 de Noviembre.....	1.152	42	—
Rojas.....	3.726	158	—
Guido Spano.....	1.880	99	—
Húnter.....	2.504	146	—
Kilómetro 187.....	728	92	—
Salto.....	2.888	130	—
Gahan.....	618	303	—
Kenny.....	219	30	—

Ferrocarril Central de Buenos Aires. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Tatay	300	18	—
Carmen do Areco.....	794	370	—
Heavy	560	68	—
Kilómetro 108.....	728	55	—
Giles.....	1.011	305	—
Cucullú	613	13	—
Ruiz.....	354	110	—
Torres	301	174	—
Etchegoyen	—	21	21
Santa Coloma	—	15	15
Empalme.....	100	6	—
Pavón.....	641	117	—
Capilla.....	637	112	—
Escalada.....	638	81	—

FERROCARRIL ENTRE RÍOS

Yerúa.....	194	109	—
General Campos.....	485	422	—
San Salvador.....	710	1.320	610
Jubileo.....	235	360	125
Clara.....	192	610	418
Villaguay	436	959	523
Dominguez.....	652	866	214
Las Moscas.....	290	392	102
Urquiza	560	714	154
Libanos	230	253	23
Pronunciamiento	254	158	—
Primero de Mayo.....	215	180	—
Elisa.....	252	219	—
La Clarita.....	444	342	—
A. Barú.....	444	97	—
Gilbert.....	650	611	—
Escriña	292	181	—
Urdinarrain.....	1.700	1.361	—
P. Britos.....	291	295	—
Parera.....	286	230	—
Almada.....	313	965	622
Palavecino.....	175	434	259
Irazusta.....	488	686	198
Larroque.....	750	1.185	435
C. Redonda.....	277	261	—
E. Carbó	194	103	—
Gualeguay	441	243	—
Calderón.....	174	165	—
Lazo	760	366	—

Ferrocarril Entre Ríos. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Galarza.....	1.138	1.521	383
D. Clé.....	—	340	340
Mansilla.....	897	825	—
Echagüe.....	173	326	153
Tala.....	439	577	138
Rocamora.....	172	176	—
Basavilbaso.....	544	688	144
V. Mantero.....	460	766	306
Herrera.....	254	518	264
Paraná.....	795	693	—
T. Pinto.....	340	500	160
Las Delicias.....	590	245	—
Racedo.....	176	260	84
Camps.....	895	215	—
Ramírez.....	900	101	—
Aranguren.....	1.217	725	—
Hernández.....	551	826	275
Betbeder.....	596	103	—
Nogoyá.....	431	720	286
20 de Septiembre.....	269	245	—
L. González.....	1.277	1.516	239
Sola.....	197	386	209
Seguí.....	630	1.004	374
Viale.....	251	635	384
Tabossi.....	564	439	—
Sosa.....	239	698	459
M. Grande.....	584	765	181
Hasenkamp.....	253	500	247
Febre.....	613	295	—
Maciá.....	94	714	620
Andrade.....	475	154	—

FERROCARRIL NORDESTE ARGENTINO

Calabacilla.....	252	28	—
Ledesma.....	182	67	—
Pedernar.....	252	131	—
Ubajay.....	632	363	—
Berduc.....	—	216	216
Juan Jorge.....	352	53	—
Liebig.....	—	29	—
V. San José.....	352	29	—
A. Urquiza.....	150	66	—
Istihilart.....	30	162	132
Federación.....	64	332	268

Ferrocarril Nordeste Argentino. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
S. Ana.....	120	45	—
Chajari.....	280	1.862	1.582
Mocoretá.....	252	45	—
S. Valiente.....	—	—	—
Juan Pujol.....	190	18	—
Labougle.....	—	89	89
Monte Caseros..	115	248	133

FERROCARRIL CENTRAL NORTE ARGENTINO

Monte Vera.....	114	—	99
Arroyo Aguiar.....	114	—	106
Laguna Paiva.....	114	—	188
Aromos.....	114	—	88
Cayastacito.....	114	—	163
Naré.....	114	—	129
San Justo.....	170	—	203
Petronila.....	114	—	64
Villa Saralegui.....	114	—	88
María Eugenia.....	114	—	180
Lucila.....	114	—	108
Nanducita.....	114	—	88
San Cristóbal.....	192	—	184
Santurce.....	—	—	129
La Cabral.....	109	—	69
Huanqueros.....	—	—	180
Las Avispas.....	109	—	26
Esteban Rams.....	109	—	4
Campo Garay.....	—	—	101
Portalís.....	109	—	139
Tostado.....	152	—	498
Fortín Inca.....	109	—	144
Guardia Escolta.....	109	—	87
Bandera.....	112	—	179
Avería.....	112	—	60
Patquía.....	—	—	111
Kilómetro 125.....	—	—	80
San Javier.....	230	—	131
Kilómetro 417.....	—	—	11
Kilómetro 450.....	—	—	22
Manucho.....	100	—	328
Cululú.....	—	450	247
Progreso.....	—	890	174
Ingeniero Boassi.....	—	972	121
Galisteo.....	—	890	171

Ferrocarril Central Norte Argentino. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir.
	Superficie		
Metros cuadrados			
Cabaña Cisne.....	—	750	168
Casa Blanca.....	—	890	299
Eusebia.....	—	890	378
Seeber.....	—	890	176
Cotagaita.....	—	890	72
La Paquita.....	—	972	1.150
Altos de Chipión.....	—	972	995
Jerónimo Cortés.....	140	—	428
Balnearia.....	—	972	1.900
Marull.....	—	972	1.061
La Para.....	—	890	838
La Puerta.....	140	—	671
Obispo Trejo.....	140	—	39
Cañada Luque.....	140	—	16
Los Mistoles.....	—	—	6
Las Peñas.....	—	—	21

FERROCARRIL PROVINCIA DE SANTA FE

Santo Tomé.....	182	—	64
Sauce Viejo.....	111	—	46
Desvío Arijón.....	—	—	30
Coronda.....	171	—	21
Arocena.....	200	331	216
San Fabián.....	91	200	62
Barrancas.....	73	100	260
Monje.....	—	114	132
Maciel.....	—	426	220
Gaboto.....	113	—	80
Oliveros.....	—	192	240
Kilómetro 127.....	—	589	—
Timbúes.....	112	—	114
Puerto San Martín.....	—	2.452	88
Pedro Araya.....	115	—	72
Juan Ortíz.....	107	—	102
Borghí.....	—	—	22
Rosario.....	4.594	—	—
Recreo.....	171	—	176
Candiotti.....	58	200	61
Iriondo.....	41	300	118
Nelson.....	32	300	212
Ll. Campbell.....	60	111	180
Cabral.....	—	126	82
Emilia.....	—	126	248
Videla.....	20	300	61
Luciano Leiva.....	—	86	300
San Justo.....	48	700	200

Ferrocarril Provincia de Santa Fe. — (Continuación)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Ramayón.....	76	300	280
Escalada.....	—	171	333
Desvío Km. 140.....	—	—	240
Crespo.....	—	421	232
Fives Lille.....	—	421	354
Calchaquí.....	21	400	860
Margarita.....	21	400	296
Espin.....	—	171	59
Vera.....	—	500	64
Caraguatay.....	—	171	38
Malabrigo.....	47	400	352
Berna.....	—	199	146
Reconquista.....	68	600	232
Ewald.....	—	278	300
Moussy.....	—	280	208
Flor de Oro.....	—	277	61
Lanteri.....	—	282	880
Samuhi.....	—	200	—
Enrique Urien.....	—	200	—
Las Flores.....	—	—	15
Emp. San Carlos.....	—	—	199
Esperanza.....	69	100	532
Humboldt.....	25	100	402
Pilar.....	55	150	488
Aurelia.....	—	127	63
Rafaela.....	109	800	418
Lehmann.....	60	350	315
Ataliva.....	56	350	382
Humberto 1º.....	59	400	410
Virginia.....	—	154	165
Moisés Ville.....	—	258	428
Constanza.....	—	127	140
Capivara.....	24	—	27
San Cristóbal.....	39	200	860
Desvío Km. 85.....	—	—	106
Angélica.....	41	600	256
Clucellas.....	70	600	1.211
Estrada.....	56	100	480
Josefina.....	56	450	900
San Francisco.....	114	300	910
Monte Redondo.....	—	153	1.035
Quebracho Herrado.....	111	300	413
Prosperidad.....	85	—	680
S. M. Laspiur.....	71	100	2.000
Las Varas.....	37	600	1.483
Las Varillas.....	97	400	1.554
Pozo del Molle.....	63	500	1.640
La Playosa.....	50	540	1.440
Carrilobo.....	20	300	1.076

Ferrocarril Provincia de Santa Fe. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
Arroyo Algodón.....	20	300	560
Desvío Las Mojarras	—	119	145
Villa María.....	218	255	1.203
Grutly	51	400	248
Progreso	72	100	182
Providencia	72	100	550
La Pelada.....	72	100	462
Desvío Aráuz.....	86	—	98
Soledad.....	62	100	344
Lassaga.....	18	100	220
Río Salado.....	18	100	39
Pericota	65	200	493
María Luisa.....	—	104	136
Elisa.....	—	104	480
Clara	104	—	50
Franck.....	26	100	112
Las Tunas	71	100	29
San Carlos Norte.....	71	100	120
San Carlos Centro.....	66	150	222
San Carlos Sud.....	12	200	240
Gessler.....	71	100	144
Loma Alta	—	—	174
Gálvez.....	79	600	920
Oroño.....	71	100	56
Larrechea.....	—	210	173

FERROCARRIL CENTRAL CÓRDOBA

Arroyo de La Cruz.....	750	50	—
Chenaut.....	750	175	—
Villa Lía.....	1.500	350	—
Kilómetro 128.....	—	100	100
Ireneo Portela.....	750	250	—
Ingeniero Moneta.....	750	250	—
Kilómetro 158.....	—	100	100
Santa Lucía.....	1.500	275	—
Kilómetro 180.....	—	100	100
Pérez Millán	1.500	125	—
La Violeta	1.500	250	—
Pujol.....	750	125	—
J. B. Molina	2.000	150	—
Stephenson.....	600	50	—
Coronel Bogado.....	1.500	100	—
Albarellos.....	600	25	—
Villa Amelia.....	750	25	—

Ferrocarril Central Córdoba. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
M. Flores	—	—	—
Hume	—	—	—
Ibarlucea	400	—	—
La Salada	258	150	—
Lucio V. López	—	100	100
Salto Grande	350	150	—
Totoras	500	400	—
Larguía	410	225	—
Classon	700	75	—
San Genaro	200	625	425
Centeno	600	700	100
Las Bandurrias	150	275	125
Casas	300	700	400
Cañada Rosquín	550	975	425
Kilómetro 443	—	—	—
Traill	150	450	400
Kilómetro 465	—	—	—
Sastre	—	—	—
Kilómetro 501	250	225	—
Esmeralda	400	425	25
Josefina	240	275	35
Santa Clara	250	300	—
Sagüier	250	425	175
Rafaela C. C.	—	—	—
P. Roca	—	600	600
Castellanos	190	425	235
Vila	—	550	550
Ramona	—	225	225
Marini	—	175	175
Bauer y Siegel	—	900	900
C. Fraga	—	—	—
Devoto	850	1.800	950
Jeanmaire	—	300	300
La Francia	850	2.350	1.500
El Tío	600	1.825	1.225
El Fuertecito	—	350	350
Arroyito	550	1.400	850
Tránsito	200	1.025	825
Los Chañaritos	—	425	425
Santiago Temple	150	650	500
Kilómetro 658	—	175	175
Río Primero	150	300	150
Piquillín	40	300	260
Juárez Celman	150	100	—
Monte Cristo	150	125	—
J. Paz	—	—	—

FERROCARRIL COMPAÑÍA GENERAL DE LA PROV. DE BUENOS AIRES

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
San Eladio.....	192	7	—
La Verde.....	512	24	—
Desvío Km. 93.....	—	8	8
Mercedes.....	768	80	—
Desvío Km. 125.....	768	16	—
Espora.....	448	160	—
Tuyutí.....	512	12	—
Gouín.....	—	24	24
Tres Sargentos.....	832	155	—
Los Angeles.....	512	34	—
Berdier.....	576	18	—
Salto.....	2.832	177	—
Tacuari.....	2.596	118	—
Arroyo Dulce.....	3.008	184	—
Rancagua.....	2.368	201	—
Tambo Nuevo.....	704	11	—
Pergamino.....	1.872	77	—
Francisco Ayerza.....	640	22	—
D. de Agote.....	384	11	—
Mariano Benítez.....	1.408	124	—
General Gelly.....	1.728	95	—
Cañada Rica.....	1.408	113	—
Sargento Cabral.....	640	96	—
La Vanguardia.....	1.088	71	—
Urunga.....	1.088	29	—
Coronel R. S. Domínguez.....	832	19	—
La Carolina.....	—	—	—
Lozano.....	—	101	101
Navarro.....	576	39	—
Anasagasti.....	512	113	—
Las Marianas.....	1.216	72	—
Moll.....	1.216	246	—
Moquehuá.....	2.624	128	—
Ramón Biaux.....	1.152	77	—
Achupallas.....	576	202	—
Plá.....	2.432	94	—
Palantelén.....	1.728	85	—
Asamblea.....	1.984	151	—
Comodoro Py.....	1.984	138	—
Desvío Km. 234.....	25	74	49
Patricios.....	1.536	221	—
9 de Julio.....	2.128	32	—
Fauzón.....	1.728	212	—
La Niña.....	2.112	222	—

Ferrocarril Compañía General de la Prov. de Buenos Aires. — (Conclusión)

ESTACIONES	Superficie existente	Superficie a reservar	Galpones a construir. Superficie
	Metros cuadrados		
El Jabalí.....	704	105	—
Moctezuma.....	1.664	223	—
Smith.....	1.664	368	—
Ancón.....	704	11	—
Abel.....	704	63	—
Larramendy.....	704	95	—
Curarú.....	704	78	—
Húsares.....	704	134	—
Tejedor.....	896	40	—
Drysdale.....	704	252	—
Tres Algarrobos.....	2.624	412	—
Los Laureles.....	704	254	—
General Villegas.....	1.296	489	—
Norumbega.....	1.600	110	—
12 de Octubre.....	2.368	132	—
Bacacay.....	512	93	—
La Sofía.....	1.920	102	—
Cadret.....	768	119	—
Centenario.....	704	102	—
Bellocoq.....	1.536	216	—
Girondo.....	1.344	301	—
Magdala.....	2.112	248	—
Asturias.....	1.344	169	—
Mones Cazón.....	3.136	456	—
Salazar.....	1.470	660	—
Girodias.....	704	199	—
Trongé.....	1.216	344	—
Papín.....	2.368	810	—
V. de la Plaza.....	4.160	710	—
Pinzón.....	2.304	148	—
Carabelas.....	1.984	188	—
Ferré.....	1.536	158	—
Delgado.....	2.432	131	—
La Pinta.....	1.344	68	—
Desvío Km. 95.....	640	36	—
De Bruyn.....	2.432	394	—

Resolución de 14 de enero de 1927 relativa al trámite de los expedientes

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE SUS BENEFICIOS

Desde el año 1920 hasta el ppdo., el número de expedientes registrados en la Mesa de Entradas y Salidas ha aumentado de 15.285 a 29.021.

El número de partidas para obras públicas que figuraba en la Ley de Presupuesto de 1920 era de 191, en tanto que en la Ley de Presupuesto de 1926 ellas ascienden a 766.

Esos datos breves y sencillos bastan, sin embargo, para dar una idea del aumento considerable que ha experimentado la labor del Ministerio de Obras Públicas en los últimos seis años y para evidenciar la necesidad absolutamente imperiosa de simplificar el trámite de las actuaciones, tanto más cuanto que el número de empleados de la Subsecretaría ha aumentado desde el año 1920 en una proporción reducidísima que no guarda relación con la cantidad de trabajo a desarrollar.

En tales condiciones es obvio que resulta oportuna la resolución que a continuación transcribimos:

Buenos Aires, enero 14 de 1927.

Siendo indispensable dictar medidas tendientes a simplificar y acelerar el trámite de los expedientes relacionados con las obras y servicios que atiende este Departamento con lo que—fuera de toda duda—se beneficiarán los intereses generales, ya que las demoras en diligenciar esas actuaciones retardan la terminación de los trabajos, y se evitará que las firmas comer-

ciales y otras entidades que concurren a las licitaciones sufran perjuicios por esa misma causa;

SE RESUELVE:

1º Las Direcciones Generales enviarán directamente a la Dirección General de Contabilidad todos los expedientes en que propongan gastos con cargo a la Ley de Presupuesto, Ley 10.285 o Ley 11.064. Si se tratase de gastos a realizar con cargo a la Ley 5315, los enviarán a la División de Contabilidad respectiva.

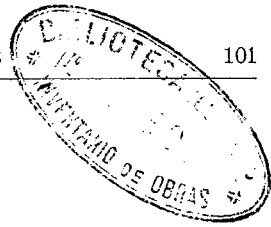
2º Los expedientes a que se refiere el apartado anterior son los siguientes:

- a) Proyectos de presupuestos de obras ya sea por administración o por contrato.
- b) Bases de licitación.
- c) Pedidos de autorización para licitar o para adquirir pública, privada o directamente, ya sea materiales como herramientas, maquinarias y útiles en general, salvo que la Repartición tuviese una autorización parcial o general para licitar o adquirir esos implementos.
- d) Modificaciones a los planes de conservación de obras.
- e) Mayores gastos incurridos en obras o adquisiciones.
- f) Resultado de licitaciones públicas o privadas.
- g) Contratos de alquiler de casas y de locación en general.

3º La Dirección General de Contabilidad informará a la mayor brevedad y en términos sucintos esos expedientes directamente al Ministerio.

4º Hágase saber y archívese.

N. Giménez Melo.



DIRECCIÓN GENERAL DE PUENTES Y CAMINOS DE LA NACIÓN

NÓMINA DE LAS OBRAS TERMINADAS ASÍ COMO DE LAS INICIADAS DURANTE EL MES DE DICIEMBRE DE 1926

OBRAS TERMINADAS

I — CONSTRUCCIÓN

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Ley de Presupuesto

Adoquinado calle Pedro Mendoza, 1ª sección, 3ª zona	Diciembre 21
» » » » » » 4ª »	» c 29

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Sud

Camino de General Alvear a Bolívar	Diciembre 21
» » Las Heras hacia Navarro	» 5
» » Pourtalé a Muñoz y de Rocha hacia Muñoz	» 28

Zona del Ferrocarril Central Argentino

Camino de acceso a Arrecifes al Salto	Diciembre 25
» » Todd a Tacuarí	» 27

TERRITORIO DE LA PAMPA

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Sud

Camino de inmediato acceso a Jacinto Aráuz	Diciembre 23
--	--------------

PROVINCIA DE SANTA FE

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Central Argentino

Camino de acceso a Tortugas hacia el Norte.....	Diciembre 8
Puente sobre el arroyo Tortugas, camino de Tortugas a General Roca	» 24

TERRITORIO DEL CHACO

Ley de Presupuesto

Puente San Fernando sobre río Negro (reconstrucción piso)..	Diciembre 6
---	-------------

PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

Ley de Presupuesto

Puente sobre el río Salado, en Suncho Corral (reconstrucción estribos).....	Diciembre 22
---	--------------

Ley 5315

Zona de los Ferrocarriles Central Argentino y del Estado

Camino de Pinto a Bandera.....	Diciembre 20
--------------------------------	--------------

PROVINCIA DE CÓRDOBA

Ley de Presupuesto

Puente sobre el río Ceballos, en el primer vado	Diciembre 15
---	--------------

PROVINCIA DE SAN LUIS

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Pacífico

Camino de Renca y Naschel a Los Manantiales	Diciembre 23
---	--------------

II—OBRAS DE CONSERVACIÓN

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Pacífico

Camino de Carlos Tejedor a Timote y Santa Inés	Diciembre 7
--	-------------

PROVINCIA DE CÓRDOBA

Ley de Presupuesto

Camino de Córdoba a La Rioja y San Juan, secciones 1ª, 2ª y 3ª	Diciembre	31
Camino de Córdoba a San Luis, 1ª sección, Km. 114,158 y ramal a San Marcos.....	»	31
Camino de Córdoba a Santiago del Estero y ramal a Ascochinga, 2ª sección ...	»	31
Camino de La Falda a río Ceballos, por Potrero de Loza ...	»	31
» » Cruz del Eje a Deán Funes y ramal a Castro Barros	»	31
» » Córdoba a Santiago del Estero, 2ª sección	»	31

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Central Argentino

Camino de Alejandro a Santa Clara	Diciembre	1º
» » » » Las Acequias	»	29
» » General Roca a Colonia del Norte.....	»	14

PROVINCIA DE LA RIOJA

Ley de Presupuesto

Camino de Patquía a Mascasín	Diciembre	29
» Internacional a Chile, sección Nonogasta a Jagüel..	»	20
» de La Rioja a Punta de los Llanos.....	»	17
» » » » Aimogasta	»	24

PROVINCIA DE SAN JUAN

Ley de Presupuesto

Camino de San Juan a Jachal.....	Diciembre	31
» » » » Marquesado	»	17
» » » » Córdoba	»	15
» » » » San Luis	»	15
» » » » Mendoza	»	31
» » La Legua a Santa Lucía	»	31

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Pacífico

Calle nueva de acceso a estación Media Agua.....	Diciembre	25
--	-----------	----

PROVINCIA DE CATAMARCA

Ley de Presupuesto

Camino de Andalgalá a Concepción.....	Diciembre	20
---------------------------------------	-----------	----

PROVINCIA DE SAN LUIS

Ley de Presupuesto

Camino de San Luis a Villa Dolores, por San Francisco, 1ª y
2ª sección..... Diciembre 31

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Pacífico

Camino de Fortuna a Pueblo Anchorena..... Diciembre 22

PROVINCIA DE TUCUMÁN

Ley de Presupuesto

Camino de Tapia a Raco..... Diciembre 31
Puente sobre el río Salí, defensas y accesos » 31

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Central Argentino

Camino de Marino a El Sunchal..... Diciembre 2

OBRAS INICIADAS

I-CONSTRUCCIÓN

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Ley de Presupuesto

Puente Presidente Plaza, reconstrucción adoquinado rampa
(lado Provincia) Diciembre 22

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Oeste

Camino de inmediato acceso a la estación General M. Campos Diciembre 3
» » 30 de Agosto a Chacras S. E..... » 6
» » Unzué a Bolívar, por Cuatro Vientos..... » 1º
» » J. M. Micheo a Colonia Santa Rosa..... » 13
» » acceso a la estación Pedro Luro..... » 24

Zona del Ferrocarril Sud

Camino de Vela a Tandil	Diciembre	7
» » acceso a De la Garma y de De la Garma a Juárez	»	23
» » J. E. Barra a Laprida	»	16

Zona del Ferrocarril Central Córdoba

Camino de Pérez Millán a Bartolomé Mitre.....	Diciembre	29
---	-----------	----

TERRITORIO DE LA PAMPA

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Oeste

Camino de inmediato acceso a B. Larroudé.....	Diciembre	9
» » acceso a Chanilao (Ojeda)	»	2

Zona del Ferrocarril Pacífico

Camino de inmediato acceso a estación Doblas.....	Diciembre	28
---	-----------	----

PROVINCIA DE CÓRDOBA

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Central Argentino

Camino de Monte Maíz a Colonia Bismarck.....	Diciembre	3
» » El Fortín a Noetinger	»	18
» » inmediato acceso a Espinillo	»	27

PROVINCIA DE MENDOZA

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Pacifico

Camino de acceso a la estación Gurruchaga.....	Diciembre	21
--	-----------	----

PROVINCIA DE LA RIOJA

Ley de Presupuesto

Camino de Chamical a Colonia Libertad.....	Diciembre	14
» » Alpasinche a Copacabana	»	20

PROVINCIA DE SAN JUAN

Ley de Presupuesto

Calle 25 de Mayo colindante de Santa Lucía y Concepción..	Diciembre	9
Camino enripiado de la calle Segura en Santa Lucía.....	»	14
» de Ullum a Albardón	»	7
» » San Juan a la Iglesia.....	»	11

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Pacifico

Calle Magdalena de acceso a estación Media Agua..... Diciembre 16

PROVINCIA DE TUCUMÁN

Ley de Presupuesto

Camino de Tucumán a Catamarca, por Huacra. Sección Río
Medina Km. 95 a Las Córdoba..... Diciembre 15
Calle de inmediato acceso a estación Vipos » 14

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Central Córdoba

Camino de Manantiales a Bajo Hondo..... Diciembre 10

PROVINCIA DE SANTA FE

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Central Argentino

Camino de Venado Tuerto a San Francisco, sección San Marcos Diciembre 10
» » Díaz a Monge..... » 6
» » acceso a San Lorenzo y hacia Camilo Aldao » 4
» » » » la estación Larrechea, camino de Matilde
y a San Carlos y Gessler.. » 31
Camino de Piamonte a Cañada San Antonio..... » 6
» » acceso a estación Carlos Pellegrini de Cañada Ros-
quín hacia Piamonte y San Jorge » 28
Puente sobre arroyo Colastiné, camino de Gessler a Gálvez . » 31

Zona del Ferrocarril Provincia Santa Fe

Camino de acceso a la estación Lanteri Diciembre 30

PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

Ley de Presupuesto

Camino de Salavina a Atamisqui Diciembre 1º

II—OBRAS DE CONSERVACION

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Sud

Camino de Bolívar a Herrera Vegas..... Diciembre 18
» » acceso a Hale » 13

PROVINCIA DE CÓRDOBA

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Central Argentino

Camino de Las Acequias a Colonia Moyano	Diciembre 17
» » Ausonia al S. O.	» 15

PROVINCIA DE MENDOZA

Ley de Presupuesto

Puente sobre el río Atuel en Colonia Alvear.....	Diciembre 8
--	-------------

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Pacifico

Camino de Alvear a Bowen	Diciembre 15
Puente sobre el río Diamante, camino de Resolana a La Llave	» 15

PROVINCIA DE LA RIOJA

Ley de Presupuesto

Camino de Olta a estación Chamental	Diciembre 1º
» » Chilecito a Sañogasta	» 4
» » » » Corral.....	» 17

PROVINCIA DE CATAMARCA

Ley de Presupuesto

Camino de Huillapima a Concepción, Cuesta Santa Cruz y Santa María a Trancas.....	Diciembre 20
---	--------------

PROVINCIA DE SAN LUIS

Ley de Presupuesto

Camino de San Luis a Desaguadero, por Beazley	Diciembre 13
» » » » » Charlone	» 17

PROVINCIA DE JUJUY

Ley de Presupuesto

Camino de Jujuy a Salta, por El Carmen.....	Diciembre 1º
Puente sobre el río Lavayén, frente a San Pedro, camino de Barro Negro a Santa Clara.....	» 1º

PROVINCIA DE SANTA FE

Ley de Presupuesto

Camino de Fisherton a Funes Diciembre 1º

Ley 5315

Zona del Ferrocarril Central Argentino

Camino de Ceres a Colonia Libertad y de Selva a Colonia
Mackinlay ... Diciembre 2

TERRITORIO DEL RÍO NEGRO

Ley de Presupuesto

Camino de Confluencia a río Negro..... Diciembre 6

DIRECCIÓN GENERAL DE IRRIGACIÓN

RESEÑA DE LA LABOR REALIZADA DURANTE EL MES DE DICIEMBRE PRÓXIMO PASADO

Obras terminadas durante el mes de diciembre de 1926

O B R A	PRESUPUESTO OFICIAL	FECHA DE TERMINACIÓN
Sistema de obras de riego en el Departamento El Carmen, provincia de Jujuy, con dique nivelador en el río Perico; canal aductor; dique de embalse en La Ciénaga; dique derivador en el arroyo Las Pircas y red de canales de distribución para el riego de 15,000 hectáreas.....	8.000.000 \$ m/n	En diciembre 31 de 1926 se dió término a la construcción total del sistema.

Estado de las grandes construcciones hasta el fin del mes próximo pasado

O B R A	PRESUPUESTO OFICIAL	ADELANTOS EFECTUADOS
Sistema de canales de riego y de desagüe en el Valle Izquierdo del río Negro Superior para 55,000 hectáreas.....	17.665,000 \$ m/n	En diciembre 15 de 1926 terminó la construcción de los canales 2-II de riego y T-2-II de desagüe con presupuesto de 20.300 \$ m/n.
Sistema de canales de conducción y distribución del riego en el Departamento San Carlos, Salta, con dique derivador en el río Calchaquí.	4.000.000 \$ m/n	En diciembre 20 de 1926, se terminaron las fundaciones del dique derivador sobre el río Calchaquí, continuándose la elevación.

BOLETÍN INFORMATIVO ⁽¹⁾

TARIFAS FERROVIARIAS**Ferrocarriles del Estado**

Tarifa especial E. 1. — A aplicarse en la línea del Ferrocarril de San Antonio al Lago Nahuel Huapi. Para el tráfico de pescado fresco y cajones vacíos de retorno, desde Puerto San Antonio y Km. 113 a Km. 196. La tarifa especial de encomiendas de que se trata, ha sido calculada en base a la distancia kilométrica concediendo una rebaja de 25 y 40 % para mínimos de 50 y 400 kilos, respectivamente. Rige hasta el 30 de junio de 1927.

Tarifa especial I. 12-B. — A regir en la línea del Ferrocarril Central Norte Argentino, sobre boletos de ida y vuelta de temporada veraniega y exceso de equipajes. Esta tarifa es una refundición de las especiales *P. 12 A.* y *P. 22* para boletos de 1ª y 2ª clase y exceso de equipajes, incorporando las estaciones Huacalera y Purmamarca para el tráfico de Jujuy y Tucumán, haciéndolo extensivo a la estación Salta. Rige hasta nuevo aviso.

(1) Este Boletín se reparte gratuitamente entre los agricultores, industriales e Instituciones relacionadas con los mismos.

Tarifa especial C. 66. — Para trigo despachado de la zona Altos de Chipión y Cruz del Eje Norte a San Juan. Establece una rebaja de 20 % sobre las tarifas vigentes, a los efectos de facilitar la adquisición del trigo que se produce en la región nombrada para ser elaborado en la ciudad de San Juan. Rige hasta el 30 de junio de 1927.

Tarifa especial C. 64. — Para tráfico de «agua mineral» y «botellas vacías» entre Rosario de la Frontera y Santa Fe. Favorece a los cargadores con rebajas de 31 y 8,3 %, respectivamente, con respecto a los fletes actuales. Rige hasta el 30 de junio de 1927.

Ferrocarril Oeste de Buenos Aires

Suplemento de tarifa N° 44. — Rebajas especiales para el transporte de maíz. En virtud de subsistir las mismas causas que determinaron la concesión de estas rebajas, se acuerda la prórroga de esta tarifa hasta el 31 de enero del año en curso.

Ferrocarril del Sud

Artículos de alfarería. — Con el objeto de facilitar el transporte de este rubro, se aprueba la propuesta de la Empresa en el sentido de ampliar su clasificador estableciendo las clases 5 y 6 con mínimos de 1.000 y 3.000 kilos, respectivamente. Anteriormente, para dicho tráfico el clasificador establecía en la clase 3ª con mínimo de 100 kilos, lo que implica una reducción de tarifas para un mayor aporte de cargas por consignación.

Transporte de petróleo crudo. — Con el objeto de facilitar la colocación de petróleo crudo procedente de la Destilería Fiscal de La Plata, la Empresa propone la ampliación de la tarifa especial C. 89, estableciendo precios desde empalme Hipódromo a las estaciones Berazategui, Bernal, Conchitas, Ezpeleta, Quilmes y Km. 5 (desvío Papini).

Transporte de muestras de semillas. — Se concede autorización a la Empresa para transportar, libre de flete, las muestras de semillas que se remitan por sus líneas para figurar en los concursos agrícolas nacionales que, bajo los auspicios de la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industria del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, se realizarán en el próximo mes de marzo.

Ferrocarril Central Argentino

Suplemento de tarifas N° 70. — Por dicho suplemento, que se aprueba, la Empresa del Ferrocarril citado agrega en el grupo de «víveres en bultos cerrados» de la clasificación de encomiendas, el rubro «tripas saladas» con la misma clasificación que rige para carnes frescas y saladas y que está de acuerdo con la calidad y valor comercial del referido artículo. Modifica, además, su libro clasificador en el rubro «cortadoras y cortadoras de cardos» a objeto de ajustarlo a los tipos de máquinas existentes en plaza. Asimismo agrega el vocablo «elevadora» al rubro «Cortadora Whirlwind», facilitando así su interpretación.

Tarifa especial B. 100. — Se acuerda su prórroga hasta el 31 de enero del año en curso, estableciendo rebajas especiales para el transporte de maíz.

Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico

Aviso de tarifas N° 360.— Se acuerda la prórroga de la tarifa especial N° 136 hasta el 31 de enero del año en curso, que contiene precios especiales reducidos para transporte de maíz.

Tarifa especial N° 60-1.— Para el transporte de hacienda vacuna que se traslade de un campo a otro con el fin de mejor prepararla. Se aprueba la prórroga hasta el 31 de marzo próximo de las rebajas en fletes prescriptos en dichas tarifas.

Ferrocarriles de Entre Ríos

Tarifa especial E. 16.— Para el tráfico de frutas, verduras y legumbres frescas entre las estaciones Federico Lacroze y Paraná. Rige hasta el 31 de diciembre de 1927 y anula la tarifa especial E. 3.

LICITACIONES A ANUNCIARSE

Con el objeto de facilitar la mayor concurrencia posible de competidores a las licitaciones públicas que realicen las Reparticiones de este Ministerio, el BOLETÍN DE OBRAS PÚBLICAS anunciará mensualmente la nómina de las licitaciones a realizarse, pero que aun no han sido convocadas por avisos.

Esta información es de la mayor importancia, pues mediante ella los interesados en concurrir a los remates que efectúa el Departamento de Obras Públicas podrán saber, con mayor anticipación que la que da el aviso, cuáles son los que van a verificarse próximamente.

Desde el 20 del mes ppdo. hasta el 20 de enero corriente se han aprobado los siguientes proyectos y antecedentes para efectuar licitaciones, las que oportunamente serán anunciadas.

Dirección General de Arquitectura

Fecha del Decreto o Resolución	OBRA O MATERIAL A LICITARSE	Presupuesto oficial \$ m/n
Dicbre. 30	— Construcción del edificio destinado a las Oficinas de Correos y Telégrafos de Campo de Mayo (Buenos Aires).....	64.875,89
» 30	— Construcción de un salón de actos públicos en el edificio de la Biblioteca del Consejo Nacional de Mujeres, Charcas 1155 (Capital)	248.878,02
» 30	— Provisión de una motobomba en la Escuela de Agricultura y Ganadería de Santa Catalina, Llavallol (Buenos Aires).....	11.714,86
» 31	— Construcción del edificio destinado a las Oficinas de Correos y Telégrafos de Tandil (Buenos Aires).	61.511,73

Dirección General de Navegación y Puertos

Fecha del Decreto o Resolución	OBRA O MATERIAL A LICITARSE	Presupuesto oficial \$ m/n
Dicbre. 28	— Estanque para quemar petróleo en la draga 201-C.	16.052,—
» 29	— Construcción del camino de acceso a Puerto De- seado	54.273,75
» 31	— Muelle de madera en Puerto Rosario.....	27.300,—
Enero 11	— Reparación del galpón fiscal del puerto de Con- cordia	11.177,—
» 4	— Autorízase licitar públicamente una lancha re- molcador y 3 chatas tipo cuchara para los ser- vicios de navegación del río Bermejo.	
» 10	— Autorízase licitar 2 motores a nafta de 10 a 12 HP. con destino al tren de dragado.	

Dirección General de Puentes y Caminos

Dicbre. 22	— Obras de reparo en el camino de La Limpia ha- cia Máximo Fernández (Buenos Aires).....	44.763,—
» 28	— Obras de reparo en el camino de Barker hacia Azucena (Buenos Aires).....	35.371,—
» 31	— Obras tendientes a la ampliación de luz del puente sobre el río Quinto, en Pedernera (San Luis)....	155.239,—
» 31	— Obras de reparo en el camino de Frías a Tapso, Lavalle y San Pedro (Santiago del Estero y Ca- tamarca)	48.578,—
Enero 20	— Obras de reparo en el camino de Máximo Fer- nández hacia O'Brien (Buenos Aires)	35.759,—

LICITACIONES APROBADAS POR EL P. E.

DESDE EL 20 DE DICIEMBRE PPDO. HASTA EL 20 DEL ACTUAL

Dirección General de Puentes y Caminos

Fecha de la Resolución o Decreto aprobatorio		Importe de la propuesta \$ m/n
Enero	7 — Adquisición de una máquina compresora de aire tipo Ingersoll Rend, con destino a las obras del camino de Salta a Tucumán por Cafayate y Tolombón.—General Electric S. A.	7.825,—
»	7 — Obras de reparo del camino de Juárez a Pringles (Buenos Aires).—Contratista Medina y Luna...	20.992,38
»	7 — Obras de reparo en el camino de Ireneo Portela a Baradero, traza N° 1 (Buenos Aires).—Contratista Novarino D'Angelcola	25.620,39
»	14 — Provisión de 1.000 toneladas de Cemento Portland, con destino al Stock Mínimo de la Ley 5315.—Compañía Argentina de Cemento Portland ...	54.000,00
»	14 — Obras de construcción del puente sobre el río Salado frente a la estación Km. 1106. (Río Negro).—Contratistas Clemente Carlich y Nicolás Hreljac	33.000,35
»	14 — Obras de reparo en los caminos de Gorostiaga a La Rica, hacia Suipacha y de inmediato acceso a la estación Gorostiaga. (Buenos Aires)—Contratista Salvador Meloni.....	17.764,54

Dirección General de Arquitectura

Dicbre.	29 — Provisión de 100 mesas y 400 bancos con destino al comedor de empleados de la Aduana de la Capital.—L. Pereyra Iraola e hijos.....	4.900,—
---------	---	---------

Fecha de la Resolución o Decre- to aprobatorio		Importe de la propuesta \$ m/n
Enero	7 — Construcción de un pabellón para cría, anexo a Sección Avicultura de la Escuela de Agricultura y Ganadería de Santa Catalina, Llavallol (Buenos Aires).—Contratista Pedro A. Petrocchi ...	36.090,07

Dirección General de Irrigación

Dicbre.	31 — Maquinarias con destino a la construcción del Dique Quebrada La Rioja, Dirección General de Irrigación.—Cía. General Electric S. A.—Compañía Británica de Construcciones de Aceros Limitada y Cía. Argentina de Motores Otto Legítimo S. A.....	191.282,50
Enero	14 — 700 tablestacas «Larsen» con destino a las obras de consolidación Dique Neuquén, Dirección General de Irrigación.—Hugo Stinnes Ltda.....	54.600,—

Obras Sanitarias de la Nación

Dicbre.	23 — Locomotora para maniobras con destino al Establecimiento Recoleta, Dirección Obras Sanitarias de la Nación.—Henschel y Sohn (Alemania).	18.766,25
"	23 — 20.000 medidores de agua con destino a varios Distritos, Dirección Obras Sanitarias de la Nación.—Breslauer Wassermassfabrik Hydrometer	321.528,11
"	23 — Dos grupos electrógenos constituidos por motores Diesel y alternadores de 1.000 k.w. con destino a Establecimiento Puente Chico (Wilde) Dirección Obras Sanitarias de la Nación.—S. A. de los Establecimientos Skoda	352.000,—
Enero	4 — 10.000 metros cúbicos de arena tipo grueso y 1.000 metros cúbicos tipo fino, con destino a las obras de ampliación Capital Federal, Obras Sanitarias de la Nación.—Antonio Ferro e hijos Ltda. S. A. y Cía. Arenera del Vizcaino S.A..	67.400,—
"	4 — Cañería de acero y accesorios con destino al nuevo conducto toma de la ciudad de Tucumán, Dirección Obras Sanitarias de la Nación.—Sociedad Tubos Mannesmann Ltda.....	1.422.033,40

LICITACIONES ANUNCIADAS

Para realizarse desde el 1° de febrero de 1927 en adelante

Obras Sanitarias de la Nación

Por disposición del Directorio, llámase a licitación pública para la provisión de útiles y aparatos de Laboratorio, en un todo de acuerdo al pliego de condiciones que los interesados pueden consultar en la Dirección Técnica, calle Charcas N° 1840, los días hábiles de 12 a 15 horas.

Las propuestas podrán presentarse en la Secretaría del Directorio, Charcas N° 1840, hasta las 15 horas del día 7 de febrero próximo y serán abiertas el día y hora indicados, en presencia de los interesados que concurran al acto.

Buenos Aires, enero 4 de 1927. —
C. Gallardo, Prosecretario.

Por disposición del Directorio, llámase a licitación pública para la provisión de 3.500 toneladas de azufre para la fabricación de ácido sulfúrico, de acuerdo con el pliego de condiciones que los interesados pueden consultar en la Dirección Técnica, calle Charcas 1840, los días hábiles de 12 a 15 horas.

Las propuestas podrán presentarse en la Secretaría del Directorio, Charcas 1840, hasta las 15 horas del día 14 de febrero próximo y serán abiertas el día y hora indicados en presencia de los interesados que concurran al acto.

Buenos Aires, enero 13 de 1927. —
C. Gallardo, Prosecretario.

Por disposición del Directorio, llámase a licitación pública para la adquisición de 240 toneladas de cal de

Córdoba y 120 toneladas de cal de Azul, necesarias para los servicios de la Institución, por el término de un año, en un todo de acuerdo con el pliego de condiciones preparado al efecto, y que los interesados pueden consultar cualquier día hábil de 12 a 15 horas, en la Dirección Técnica, calle Charcas N° 1840, 2° piso.

Las propuestas se presentarán en la Secretaría del Directorio, calle Charcas N° 1840, 1er piso, hasta el día miércoles 23 de febrero próximo a las 15 horas, día y hora en que serán abiertas en presencia de los que concurran al acto.

Buenos Aires, enero 20 de 1927. —
Carlos Gallardo, Prosecretario.

Por disposición del Directorio, llámase a licitación pública para la provisión de cañería de acero para la perforación de pozos semisurgentes con destino a varias ciudades de provincia, y en un todo de conformidad con el pliego de condiciones que los interesados pueden consultar en la Dirección Técnica, calle Charcas 1840, los días hábiles de 12 a 15 horas.

Las propuestas podrán presentarse en la Secretaría del Directorio, Charcas 1840, hasta las 15 horas del día 22 de febrero próximo y serán abiertas el día y hora indicados en presencia de los interesados que concurran al acto.

Buenos Aires, enero 13 de 1927. —
C. Gallardo, Prosecretario.

Por disposición del Directorio, llámase a licitación para la adquisición de dos equipos destinados al aforamiento de pozos, en un todo de acuerdo

con el pliego de condiciones preparado al efecto, y que los interesados pueden consultar en la Dirección Técnica de la Institución, calle Charcas 1840, 2º piso, cualquier día hábil, de 12 a 15 horas.

Las propuestas podrán presentarse en la Secretaría del Directorio, calle Charcas N° 1840, 1er piso, hasta el día miércoles 23 de febrero próximo a las 16 horas, día y hora en que serán abiertas en presencia de los que concurren al acto.

Buenos Aires, enero 20 de 1927. — Carlos Gallardo, Prosecretario.

Por disposición del Directorio, llámase a licitación pública para la construcción de las obras de saneamiento en la ciudad de Río IV (provincia de Córdoba), en un todo de acuerdo al pliego de condiciones que los interesados pueden consultar en la Dirección Técnica, calle Charcas 1840, 2º piso, cualquier día hábil de 12 a 15 horas o en las Oficinas del Distrito Córdoba, calle Alvear 136.

Las propuestas podrán presentarse en la Secretaría del Directorio, Charcas 1840, 1er piso de esta Capital, hasta las 15 horas del día 9 de febrero próximo y serán abiertas el día y hora indicados, en presencia de los interesados que concurren al acto.

Buenos Aires, diciembre 24 de 1926. — C. Gallardo, Prosecretario.

Por disposición del Directorio, llámase a licitación pública para el suministro de la maquinaria de bombeo destinada a la ampliación de las instalaciones elevadoras de agua de la Capital Federal, en un todo de acuerdo con el pliego de condiciones preparado al efecto y que los interesados pueden consultar en la Dirección Técnica, calle Charcas 1840, 2º piso, cualquier día hábil de 12 a 15 horas.

Las propuestas podrán presentarse en la Secretaría del Directorio, calle Charcas 1840, primer piso, hasta el día 3 de febrero de 1927 próximo a las 15 horas, día y hora en que serán abiertas en presencia de los que concurren al acto.

Buenos Aires, noviembre 3 de 1926. — Juan Ivaldi, Secretario.

Dirección General de Arquitectura

Llámase a licitación pública hasta el día 9 de febrero de 1927, a las 15,15 horas, para adjudicar la construcción del edificio destinado para la usina eléctrica de la Escuela de Agricultura Las Delicias (provincia de Entre Ríos). Los interesados en formular propuestas podrán obtener copia de los planos y pliego de condiciones en la Secretaría de la Dirección General de Arquitectura, Lima N° 287, Capital Federal, y en las Oficinas de la Inspección de Obras de la Escuela Normal de Paraná, previo pago de la suma de 5 \$ m/n. También podrá obtenerse vista de los mismos documentos en el Juzgado Federal de esa ciudad. Hasta la hora antes expresada se recibirán propuestas, indistintamente, en la Secretaría de la Dirección General de Arquitectura y en el Juzgado Federal de Paraná.

Llámase a licitación pública hasta el día 9 de febrero de 1927, a las 15 horas, para adjudicar la reconstrucción del edificio de la Escuela Normal de Tucumán.

Los interesados en formular propuestas podrán obtener copia de los planos y pliego de condiciones en la Secretaría de la Dirección General de Arquitectura, Lima N° 287 (Capital Federal) y en las Oficinas de Inspección de Obras del Colegio Nacional de Tucumán, previo pago de la suma de 30 \$ m/n. También podrá obtenerse vista de los mismos documentos en el Juzgado Federal de esa ciudad.

Hasta la hora antes expresada se recibirán propuestas, indistintamente, en la Secretaría de la Dirección General de Arquitectura y en el Juzgado Federal de Tucumán.

Dirección General de Navegación y Puertos

Llámase a licitación hasta el día 11 de febrero, a las 15 horas, para la provisión de un equipo con herramientas neumáticas. Los interesados podrán obtener pliego de condiciones y especificaciones los días hábiles de

16 a 18 horas (sábado de 11 a 12), en la Dirección de Estudios del Riachuelo, Balcarce 160, 4º piso.

Llámase a licitación pública para la provisión de la estructura metálica de un galpón para taller de carpintería.

La apertura de propuestas tendrá lugar en la Dirección General de Navegación y Puertos, el día 21 de febrero de 1927, a las 15 horas. Los pliegos de condiciones pueden solicitarse en la Inspección General de Máquinas y Materiales (Casa de Gobierno, 3º piso).

Llámase a licitación pública para la provisión de una lancha remolcador de poco calado, para la navegación del río Bermejo.

La apertura de propuestas tendrá lugar en la Dirección General de Navegación y Puertos el día 18 de abril de 1927, a las 15 horas. Los pliegos de condiciones pueden adquirirse en la Inspección General de Máquinas y Materiales (Casa de Gobierno, 3º piso), al precio de 10 \$ m/n cada uno, el que deberá abonarse con papel sellado nacional.

Llámase a licitación pública hasta el día 16 de febrero, a las 16 horas, para la provisión de 10.000 toneladas métricas de carbón mineral. El pliego de condiciones puede retirarse de la Inspección General de Máquinas y Materiales (Casa de Gobierno, 3º piso).

La apertura de las propuestas tendrá lugar en el despacho de la Dirección General de Navegación y Puertos, el día y hora señalados, en presencia de los interesados.

Dirección General de Puentes y Caminos

Llámase a licitación pública hasta el 4 de febrero de 1927, a las 14 horas, para la construcción de un puente de hormigón armado de 15 metros de luz, sobre La Zanja, en la Tranquera

de Loreto, en Ituzaingó, provincia de Corrientes.

Datos en la Dirección General de Puentes y Caminos, Avenida de Mayo N° 1370, 5º piso.

Llámase a licitación pública hasta el día 3 de febrero de 1927, a las 14 horas, para adjudicar las siguientes provisiones:

A las 14 horas, 2 rodillos aplanadores a vapor.

A las 14,15 horas, 1 rodillo aplanador a nafta.

A las 14,30 horas, 3 equipos trituradores de piedra portátiles.

A las 14,45, 2 equipos perforadores neumáticos.

A las 15 horas, 22 máquinas de abovedar.

A las 15,15 horas, 2 hormigoneras.

A las 15,30 horas, 160 carpas impermeables.

Datos en la Dirección General de Puentes y Caminos, Avenida de Mayo N° 1370, 5º piso.

Ferrocarriles del Estado

Llámase a licitación pública para el día 23 de febrero de 1927, a las 14,20 horas, para la provisión de un viaducto completo, de estructura metálica y seis tramos metálicos de 50 metros de luz, para puentes.

Las bases de licitación y planos se encuentran en venta en el Departamento de Suministros, San José 180, al precio de 10 \$ m/n el pliego sin planos y 30 \$ m/n el juego de planos.

El expediente respectivo lleva el número 1.467-1926 y las propuestas serán abiertas el día y hora señalados en el citado Departamento y en presencia de los interesados que deseen concurrir al acto.—La Administración.

Llámase a licitación pública para el día 14 de febrero a las 14.20 horas, para la provisión de artefactos y herrajes para coches y vagones (clasificación 26), en la cantidad y con sujeción a las Bases de Licitación que se encuentran en venta, al precio de 5 \$ m/n, en el Departamento de Su-

ministros de los Ferrocarriles del Estado, San José y Alsina (4° piso), los días lunes a viernes, de 11,30 a 14 y de 16 a 18 horas, y los sábados de 9 a 11.

El expediente respectivo lleva el número 1527/26 y las propuestas que se presenten serán abiertas el día y hora señalados, en el indicado Departamento, en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Llámase a licitación pública para el día 3 de febrero de 1927, a las 14,20 horas, para la provisión de cadenas y cables de acero (clasificación 42), en la cantidad y con sujeción a las Bases de Licitación, que se encuentra en venta al precio de 2 \$ m/n, en el Departamento de Suministros de los Ferrocarriles del Estado, San José y Alsina (4° piso), los días lunes a viernes, de 11,30 a 14 y de 16 a 18 horas y los sábados de 9 a 11.

El expediente respectivo lleva el número O. C-1701-926, y las propuestas que se presenten serán abiertas el día y hora señalado en el indicado Departamento, en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Llámase a licitación pública para el día 16 de febrero próximo, a las 14,20 horas, para la provisión de durmientes especiales para puentes (clasificación 39), en las condiciones establecidas en las bases de licitación que se encuentran en el Departamento de Suministros de los Ferrocarriles del Estado, San José 180 (4° piso), donde pueden ser retirados los días lunes a viernes de 11,30 a 14 y 16 a 18 horas y sábados de 9 a 11 horas.

El expediente respectivo lleva el número O.-C.-10026/25 y las propuestas que se presenten serán abiertas el día y hora señalados en el indicado Departamento, en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Llámase a licitación pública para el día 10 de febrero de 1927, a las 14,20 horas, en el Departamento de

Suministros de los Ferrocarriles del Estado, San José 180 (4° piso), para la provisión de seis equipos portátiles montados sobre ruedas, para soldaduras eléctricas de arco, de acuerdo con el detalle que figura en la planilla que corre agregada al expediente O. C. 493/26, que los interesados podrán retirar previo pago de la suma de 2 \$ m/n, entre las horas 11,30 a 14 y 16 a 18, de lunes a viernes, con excepción de los sábados que lo será de 9 a 11 horas.

Las ofertas serán abiertas el día y hora indicados, en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Llámase a licitación pública para el día 7 de febrero de 1927, a las 14,20 horas, en el Departamento de Suministros de los Ferrocarriles del Estado, para la provisión de repuestos para frenos en las cantidades que se fijan en el pliego que corre agregado al expediente O. C-745/26, que los interesados podrán retirar previo pago de la suma de 20 \$ m/n, entre las horas 11,30 a 14 y 16 a 18, lunes a viernes y 9 a 11 los sábados.

Las propuestas serán abiertas en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Llámase a presentación de propuestas para el día 24 de febrero de 1927, a las 14,20 horas, en el Departamento de Suministros de los Ferrocarriles del Estado, San José 180 (4° piso), para la provisión de bulones, tornillos, remaches, etc. en las cantidades y forma que establece el pliego respectivo, N° 749/26, que los interesados podrán retirar entre las horas 11,30 a 14 y de 16 a 18 de lunes a viernes, con excepción de los sábados que lo será de 9 a 11 horas.

Las propuestas serán abiertas el día y hora indicados, en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Llámase a concurso de precios para el día 18 de enero de 1927, a las 14,20 horas, para la provisión de 10,000 ruedas para vagones.

Las ofertas pueden ser por:

- a) Ruedas con disco de acero fundido y llanta postiza, de acuerdo a las ya solicitadas en expediente O-C-284/26.
- b) Ruedas enterizas de acero laminado, en un todo de acuerdo al plano y especificaciones que rigieron para la compra efectuada en expediente O-C-1839/22.

Las propuestas serán abiertas el día y hora indicados, en la Oficina de Licitaciones del Departamento de Suministros, San José 180, en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Llámase a licitación pública para el día 10 de febrero de 1927 a las 14,30 horas, para la provisión de 48 juegos de durmientes (clasificación 39), en las condiciones establecidas en las Bases de Licitación que se encuentran en el Departamento de Suministros de los Ferrocarriles del Estado, San José 180 (4º piso), donde pueden ser retirados los días lunes a viernes de 11,30 a 14 y de 16 a 18 horas y los sábados de 9 a 11.

El expediente respectivo lleva el número O-C-1621/26 y las propuestas que se presenten serán abiertas el día y hora señalados en el indicado Departamento, en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Llámase a licitación pública para el día 21 de febrero de 1927 a las 14,20 horas, para la provisión de arandelas, bulones, chavetas, tornillos, etc., (clasificación 2), en la cantidad y con sujeción al pliego de condiciones que se encuentra en venta al precio de 3 \$ m/n, en el Departamento de Suministros, San José 180, los días hábiles, lunes a viernes de 11,30 a 14 y de 16 a 18 y sábados de 9 a 11 horas.

El expediente respectivo lleva el número O-C-1231/26 y las propuestas serán abiertas el día y hora indicados, en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Llámase a licitación privada para el día 3 de febrero de 1927 a las 14,20 horas, para la provisión de 40 juegos

de durmientes especiales para cambios de las características establecidas en el pedido de precios O-C-4338/23 que puede retirarse en el Departamento de Suministros, San José 180, los días hábiles, lunes a viernes de 11,30 a 14 y de 16 a 18 y los sábados de 9 a 11 horas.

Las propuestas serán abiertas el día y hora indicados en la Oficina de Licitaciones en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Llámase a licitación pública para el día 22 de febrero de 1927, a las 14,20 horas, para la provisión de 6.500 durmientes comunes de vía, con sujeción al pliego de condiciones que puede retirarse en el Departamento de Suministros, San José 180, los días lunes a viernes de 11,30 a 14 y de 16 a 18 y los sábados de 9,30 a 11 horas.

El expediente respectivo lleva el número O-C-1503/26 y las ofertas serán abiertas el día y hora indicados, en la Oficina de Licitaciones y en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Llámase a licitación pública para el día 15 de febrero de 1927 a las 14,50 horas, para la provisión de pilas secas y baterías de pila (clasificación 14), en la cantidad y con sujeción al pliego de condiciones que se encuentra en venta al precio de 2 \$ m/n en el Departamento de Suministros, San José 180, donde puede ser retirado los días lunes a viernes de 11,30 a 14 y de 16 a 18 horas y los sábados de 9 a 11 horas.

El expediente respectivo lleva el N° O-C-1242/26, y las propuestas serán abiertas en la oficina de Licitaciones el día y hora indicados y en presencia de los interesados que concurran al acto.—La Administración.

Comunicase que la fecha de apertura de licitación pública del Expediente O-C-745/26, por repuestos para frenos Westinghouse, ha sido postergada hasta el 24 de marzo de 1927.—La Administración.