

LEY N.º 1652

Construcción del puerto de la Ensenada

El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, etc.

ARTÍCULO 1.º — Autorízase al Poder Ejecutivo para construir directamente o por medio de una empresa particular el Puerto de la Ensenada, con arreglo al contrato (1) celebrado con el Poder Ejecutivo de la Nación y según los planos y presupuestos presentados por el ingeniero Waldorp.

(1)

CONVENIO DE ENERO 23 DE 1883

El Ministro del Interior, en representación del Gobierno Nacional, por una parte, y el Gobernador y Ministros del Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires, por la otra, a virtud de lo dispuesto en la ley de la Nación de veintisiete de octubre del año ppdo., han convenido en las siguientes bases, para la ejecución de las obras del Puerto de Ensenada: 1.º Los planos y presupuestos deberán ser aprobados por el Poder Ejecutivo Nacional antes de darse principio a la ejecución de las obras. Para este fin, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires presentará dentro de un año los planos generales y detalles, memorias descriptivas y presupuestos respectivos. — 2.º El Poder Ejecutivo Nacional intervendrá en las tarifas cuando el producido líquido de las obras exceda del 12 por ciento del capital que en ellas se invierta. — 3.º A los efectos de la base anterior, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, entregadas las obras al servicio público, manifestará las sumas invertidas en ellas, y las cuentas de entradas y gastos. — 4.º Los buques de guerra de la Nación podrán entrar a los diques y atracar a los muelles, sin pagar derechos, con preferencia a cualesquiera otros, con el tiempo que fuere necesario para sus objetos. — 5.º La Nación se reserva el derecho de hacer construir diques, muelles y demás obras que juzgase convenientes en el puerto de la Ensenada, sin perjudicar las construcciones autorizadas por esta concesión. — 6.º Las tarifas que se establezcan no afectarán a los buques que no hagan uso de las obras construídas. — 7.º Los puntos que fuese necesario establecer y que no se hayan mencionado en el presente convenio, serán estipulados de común acuerdo, una vez que esa necesidad ocurra. — 8.º En todo tiempo, la Nación tendrá derecho a expropiar las obras del puerto, estimadas por peritos, nombrados uno por cada parte, y un tercero para los casos de disidencia, nombrado por estos últimos, antes de empezar a desempeñar su cometido. La tasación no podrá en ningún caso exceder del capital invertido en las construcciones, y sobre la cantidad avaluada se pagará un 20 por ciento como indemnización. Es entendido que las cláusulas del presente contrato no afectan en manera alguna la jurisdicción, derechos y facultades que competen al Gobierno de la Nación, por la Constitución y Leyes del Congreso. En fe de que así lo hemos acordado, firmamos dos ejemplares de este convenio, en Buenos Aires, a veintitrés de enero de mil ochocientos ochenta y tres. — (Firmado): — BERNARDO DE IRIGOYEN. — DARDO ROCHA. — VICENTE VILLAMAYOR. — CARLOS D'AMICO.

Buenos Aires, enero 23 de 1883. — Aprobado: Comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional. — ROCHA. — V. DE LA PLAZA.

ART. 2.º — Si las obras se construyen por una empresa particular, esta deberá dar una fianza suficiente para responder por la perfección de las mismas y por su terminación en un plazo que no exceda de cinco años desde la fecha del contrato.

ART. 3.º — Para el pago de estas obras queda autorizado el

ANTECEDENTES Y DECRETO DE ABRIL 3 DE 1883

Buenos Aires, abril 4 de 1883.

A S. E. el señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.

Tengo el honor de remitir a V. E. para los efectos consiguientes copia legalizada del Decreto fecha de ayer, aprobatorio del proyecto y presupuesto del Puerto de la Ensenada, como asimismo del informe del Departamento de Ingenieros a que él se refiere.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a V. E. las seguridades de mi más distinguida consideración.

BERNARDO DE IRIGOYEN.

Abril 9 de 1883.

Acúseme recibo, comuníquese al Departamento de Ingenieros y a la Contaduría, publíquese e insértese en el Registro Oficial y agréguese a sus antecedentes, volviendo al despacho.

DARDO ROCHA.
VICENTE VILLAMAYOR.

Exmo. señor:

El Consejo de Obras Públicas ha examinado los Planos, Presupuesto y Memoria descriptiva del Proyecto de Puerto para la Ensenada, del ingeniero señor J. Waldorp, remitido por V. E. a los efectos del artículo 1.º de las bases del convenio celebrado con el Exmo. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires con fecha 23 de enero del presente año. — El plan general del puerto desarrollado en todas sus partes en el plano número 1, está concebido bajo las ideas de la práctica moderna, en boga en ciertos puertos europeos, particularmente en los de Holanda, reuniendo buenas condiciones de comodidad y abrigo, bajo cuyo punto de vista general no puede menos que aceptarse. — Las obras consisten esencialmente en un canal exterior, protegido lateralmente por dos muelles sumergibles y paralelos separados por una distancia de 300 metros, que arrancando en la extremidad de la Punta de San-

Poder Ejecutivo para emitir obligaciones o títulos de deuda pública por valor (pesos fuertes) once millones de pesos fuertes.

ART. 4.º — Estas obligaciones o títulos se emitirán en pesos fuertes oro, francos o libras esterlinas y gozarán del seis por ciento de interés anual pagadero por semestre y uno por ciento de

tiago terminan en las aguas hondas del Río de la Plata. La profundidad general del canal es de 6 m. 40 (21') bajo el nivel de las aguas bajas ordinarias. Su dirección nordeste. — está bien justificada por las razones que se exponen. Observaciones de vientos, corrientes y mareas han militado en favor de esa dirección. No obstante se podría permitir una observación en esta parte del proyecto, sugerida solamente por los resultados de las obras que se ejecutan en el Riachuelo y que respecto al canal exterior están más o menos en iguales condiciones; ésta es, sobre la posibilidad de suprimir sin grave perjuicio para la navegación y para la conservación del canal, los dos muelles laterales de protección que representaría una economía de pesos fuertes 2.277,000.

Después del canal exterior sigue el canal de entrada al través de la Isla de la Punta de Santiago, de dirección poco diferente del primero y protegido por diques de tierra insumergibles de 5 metros de altura sobre el nivel de aguas bajas ordinarias y que se formarán con la tierra proveniente de las excavaciones y dragajes. El ancho y longitud de este canal son dimensiones obligadas por la navegación y la hidrografía del lugar, en profundidad responde siempre a los 6 m. 40 (21') adoptada para toda el área de agua determinada al movimiento de los buques de ultramar y limitada por la profundidad general que se encuentra en los canales del Río de la Plata entre Buenos Aires y Montevideo.

En esta segunda parte del proyecto puede hacerse una observación y es que si el cero de la escala a que corresponde el nivel de aguas bajas ordinarias en aquel punto es el mismo que se observa en la Capital, resultaría que la altura de los diques proyectados es excesiva y que por motivos de economía habría conveniencia en reducirla teniendo en cuenta que las mayores crecientes observadas en la Capital han alcanzado sólo a 3 m. 85 sobre el nivel de aguas bajas ordinarias, fijado a 19 metros inferiormente a la estrella del peristilo de la Catedral; viene en seguida el Puerto en la canal grande, que se construirá en el cauce del Riacho de Santiago, el área de agua que se habilitará susceptible de aumentarla en lo futuro, responderá a las necesidades actuales; a esta parte del proyecto debe observarse que es muy posible haya inconveniente en que se intercepte los varios brazos de desagüe al Plata, del Riacho de Santiago, como lo propone el señor Waldorp en consideración: 1.º, de que el exceso de corriente que esto produciría, puede perjudicar a las maniobras de los buques que deban efectuar sus operaciones de carga y descarga en el puerto y dock; 2.º, esta obstrucción puede dar origen a aumento considerable de depósito en dicho puerto que obligaría a una limpieza continua y costosa.

amortización anual acumulativa; la amortización se hará por sorteo y a la par, reservándose el derecho de aumentarla, si así se creyera conveniente.

ART. 5.º — El Poder Ejecutivo podrá variar la forma de la amortización indicada en el artículo anterior y estipular al hacer la emisión de obligaciones o títulos de deuda pública que la amortización total se hará en un término fijo que no podrá bajar de 15 años ni exceder de 30, y en tal caso el fondo amortizante será administrado por una comisión especial nombrada por el Poder Ejecutivo.

Estos puntos que pueden tomarse como secundarios, en ciertos casos, en otros tienen grande importancia y sería conveniente que antes de ejecutar las obras se tengan en cuenta, para adoptar lo que la observación detenida aconsejase. Respecto del dique de comercio o dock por sus dimensiones, forma y dirección, satisfará bien a las exigencias de la navegabilidad y del comercio, pero hay que observar respecto de la altura de sus malecones, que si no ha habido otra razón que la de ponerlos a cubierto de las grandes crecientes, se tendría que indicar lo mismo que se dijo respecto de los diques insumergibles del canal de entrada, al menos que consideraciones de otro orden no mencionadas tales como la de prestar facilidad para la carga y descarga de buques de alto bordo, haya obligado a adoptarla, en cuyo caso no habría observación que hacer. De los canales de limpieza o de refrescar para embarcaciones menores, no hay que observar respecto de su disposición y objeto. Respecto de los depósitos para mercaderías no hay nada proyectado, no obstante se determinan las áreas que se destinarán con su objeto alrededor del dock, situación de indiscutible preferencia sobre cualquier otra. La dársena y diques de carena tampoco se han proyectado, fundado las ventajas que hay para el Erario el construirlos y explotarlos por su cuenta, comparado con los beneficios que reportará el Gobierno si se hacen por empresas privadas. Sobre este punto el Departamento se abstiene de dar opinión desde el momento que no forma parte del proyecto, y que podrá hacerse en cualquier tiempo en la forma que se juzgue más ventajosa sobre las áreas destinadas para vías, ramales y estaciones de ferrocarriles, no hay tampoco que observar y son al parecer los puntos más obligados y más aparentes para el objeto, en lo que se refiere al presupuesto: él da una idea general y en conjunto de lo que las obras costarán aproximativamente. Sin embargo, para darse cuenta pronta y precisa de los valores consignados, habría sido necesario establecer precios por unidades de cada clase de materiales; así, por ejemplo, en las maderas por unidades cúbicas, para los hierros por unidades de peso, etc. Además algunos precios establecidos como en las excavaciones a draga, en el monto que se consigna por unidad cúbica, debe considerarse ya incluido el interés del capital del tren de dragadas o el valor de com-

ART. 6.º — El servicio podrá ser hecho por el Banco de la Provincia remitiendo el Poder Ejecutivo a dicho establecimiento los fondos que por la presente ley se destinan a ese objeto.

ART. 7.º — Las obras del puerto y sus productos estarán especial y preferentemente afectados a estas obligaciones hasta su completo pago.

ART. 8.º — Estas obligaciones podrán ser negociadas dentro o fuera del país y en las series que determine el Poder Ejecutivo o dadas en pago a los contratistas a precio convencional.

posturas, así como en otras partidas del Presupuesto, razón por la que están además a juicio de esta oficina, las partidas que se agregan bajo el título de planteles, los que aumentarán el Presupuesto en unos 350.000 pesos fuertes.

Para completar el Presupuesto o costo total de las obras, habría sido necesario agregar, el valor de los terrenos, que deberán expropiarse y una suma para vigilancia e inspección, no comprendiendo imprevistos por estar ya incluidos en el capítulo X del Presupuesto.

En conclusión, el Departamento de Ingenieros es de opinión que vista la urgencia que el Exmo. Gobierno de la Provincia tiene en dar principio a estas obras y por los perjuicios que le podría traer la demora que exigía la presentación inmediata a los datos aludidos, pueden aceptarse los planos y Presupuesto de este proyecto a condición de tenerse presente antes de darse principio a las obras del Puerto, las observaciones expuestas por este Departamento, y en cuanto al costo efectivo a los efectos del artículo 8.º del Convenio de 23 de enero de 1883, se reconocerá lo que legítimamente corresponde con arreglo a la obra ejecutada y precios corrientes en el tiempo de la construcción.

Buenos Aires, marzo 17 de 1883.

GUILLERMO WHITE.
A. E. Rusiñol,
Pro-secretario.

Buenos Aires, abril 3 de 1883.

Atento lo informado por el Departamento de Ingenieros Civiles sobre los Planos y Presupuestos para la construcción del Puerto de la Ensenada, presentado por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y a los efectos del convenio de 23 de enero último; resultando que aquella oficina considera convenientes algunas modificaciones que a su juicio no obstan a la aprobación del proyecto presentado y que podían tenerse presente antes de darse

ART. 9.º — Destínase para cubrir la renta y amortización de estas obligaciones:

- 1.º El sobrante de las utilidades de los ferrocarriles después de cubiertas sus obligaciones.
- 2.º El producto líquido del puerto.
- 3.º Lo que faltare será cubierto con el producto de venta y arrendamiento de tierra pública.

ART. 10. — Los gastos que demande el cumplimiento de esta ley serán imputados a la misma.

ART. 11. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones de la Legislatura de la Provincia, a seis de agosto de mil ochocientos ochenta y tres.

ADOLFO GONZÁLEZ CHAVES.

Manuel J. Láinez.

SANTIAGO LURO.

Bernabé Artayeta Castex.

principio a las obras; y considerando que interesa tanto a la Nación como a la Provincia de Buenos Aires la pronta ejecución de las obras de que se trata,

El Presidente de la República—

DECRETA:

ARTÍCULO 1.º — Apruébanse los Planos y el Presupuesto del Proyecto de Puerto de la Ensenada, presentados por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

ART. 2.º — Transcribábase a dicho Gobierno las observaciones del Departamento de Ingenieros Civiles, para que las tome en consideración antes de principiarse la ejecución de las obras, debiendo comunicar al Ministerio del Interior cualquier resolución que adopte sobre ellas.

ART. 3.º — Comuníquese, dése al Registro Nacional y vuelva al Departamento de Ingenieros.

JULIO A. ROCA.

BERNARDO DE IRIGOYEN.

Buenos Aires, agosto 6 de 1883.

Cúmplase, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

DARDO ROCHA.
VICENTE VILLAMAYOR.

Véanse leyes nos 1.472, 1.667 y 2.171.