

COMISION DESIGNADA POR DECRETO DEL CONSEJO NACIONAL DE ADMINISTRACION

DE MAYO 14 DE 1929

..

REPARTIDO N° 1

..

A) ANTECEDENTES RELACIONADOS CON EL NOMBRAMIENTO DE DICHA COMISION.-

B) LEY DE CREACION DE LA ADMINISTRACION NACIONAL DEL PUERTO DE

MONTEVIDEO

..

En la relación de asuntos tratados en la sesión celebrada por el Consejo Nacional de Administración el 14 de mayo de 1929 ("Diario Oficial" N°6862), figura el siguiente:

Puesto a consideración el asunto conteniendo el decreto por el cual se restablece el de 25 de julio de 1927, relativo al monopolio de los servicios marítimos del Puerto de Montevideo, incluyendo la provisión de agua a los buques, el doctor Lussich planteó nuevamente la cuestión referente a si estaba habilitado para intervenir en el debate a causa del parentesco que tiene con persona vinculada a una empresa privada de lanchajes.- Después de un cambio de ideas en el que intervinieron los señores Consejeros Martinez (don Victoriano M), Herrera, Cortinas, Caviglia y el señor Presidente doctor Brum, prevaleció el criterio aceptado anteriormente, por el que se deja librado al juicio del propio Consejero la determinación de si existe o no implicancia para su intervención en el debate, como se había acordado en el bienio anterior cuando el doctor Lussich planteó idéntica consulta.-

El doctor Martinez (don Victoriano M.) expresó después que este asunto debería ser aplazado a efecto de que se recaben nuevos informes que permitan establecer si es conveniente o no la iniciativa de establecer el monopolio integral del servicio de lanchaje. Para ello, estima que es necesario tener en cuenta, en primer término, si el proyecto es favorable o perjudicial para el comercio, la economía nacional y el propio Estado.-

En caso afirmativo, la iniciativa merecerá el apoyo inmediato del Consejo, pero no siendo así, debe desistirse de ella.-

Agregó que las tarifas de los servicios marítimos del Puerto que están actualmente a cargo de la Administración, han sido hasta ahora, indudablemente, mas elevadas que las establecidas por las empresas particulares de lanchajes, como lo reconoce el propio Presidente del Directorio de aquel organismo, no obstante los servicios continúan arrojando anualmente pérdidas considerables.

Citó después el doctor Martinez las cantidades que se invierten en cada ejercicio en concepto de gastos y reparaciones, sosteniendo que es neces-

rio conocer a ciencia cierta cuáles son esas reparaciones y las causas que motivan tales gastos, para los cual debería nombrarse una Comisión compuesta por cinco miembros, a efecto de que informe concretamente sobre el particular y exprese a la vez si, reorganizados los servicios, es posible evitar esos déficits y abaratar las tarifas.-

A su juicio, la Comisión podrían constituir la el Contador General de la Nación señor Givogre, el Director General de Aduanas, señor Vázquez, el doctor Vicens Thiovent, el señor José Serrato y el Coronel Lyons, quedando facultada para utilizar, por cuenta del Estado, los servicios de un contador, si se considera necesario.-

Terminó diciendo el doctor Martínez que si la Comisión llega con su estudio a conclusiones favorables, votará el proyecto de monopolio integral; pero, si, por el contrario, el dictamen es opuesto, estima que el Estado debe desprendarse de la explotación en la forma que se considere mas conveniente.-

Ante estas manifestaciones, el señor Presidente doctor Brum, recordó que el asunto había sido traído a iniciativa suya a estudio del Consejo, pero en vista de la proposición formulada por el doctor Martínez, no tenía inconveniente en acompañar el pedido de aplazamiento a la espera del dictamen que se solicita.-

Tras otras consideraciones, se aprobó la proposición formulada por el doctor Martínez, resolviéndose además integrar dicha Comisión con el señor Joaquin Marquez, como lo propusieron los señores Consejeros Cortinas y Herrera.-

.-----.

DECRETO-Se integra una Comisión para estudiar la conveniencia del monopolio integral del servicio de lanchajes.-

MINISTERIO DE HACIENDA.-Montevideo, mayo 14 de 1929.-Considerando que a fin de resolver en definitiva sobre si el proyectado monopolio integral de los servicios de lanchajes sería favorable o perjudicial al comercio, a la economía nacional y al propio Estado o si convendría más bien abandonar esos servicios pidiéndose la derogación de la ley de 21 de Julio de 1916, es necesario investigar el concepto de las cantidades inverti-

das en gastos y reparaciones y las causas de los déficits en materia de gastos sufridos por la División Marítima del Puerto de Montevideo, a fin de averiguar si reorganizados dichos servicios es posible evitar esas pérdidas y abaratare las tarifas actuales.

El Consejo Nacional de Administración

DECRETA:

Artículo 1º.-Nómbrese con el cometido expresado, una Comisión compuesta del ingeniero don José Serrato, del señor don Joaquín C. Marquez, del doctor Lorenzo Vicens Thievent, Contador General de la Nación señor Enrique Givogre, Director General de Aduanas señor Eduardo Vázquez y Coronel Guillermo Lyons.-

Artº.2º.-El Directorio de la Administración Nacional del Puerto dará a esa Comisión todas las facilidades necesarias para el mejor desempeño de sus cometidos.-

Artº.3º.-Comuníquese, etc. Por el Consejo: BRUM.- JAVIER MENDIVIL. Manuel V. Rodríguez, Secretario.-



MINISTERIO
DE
HACIENDA

Nº 929706

Montevideo, Mayo 14 de 1929.-

SÍRVASE CITAR	
N.º 2366	AÑO 1929.

SEÑOR:

F.-

Para su conocimiento y demás efectos, transcribo a Vd. la siguiente resolución:-----

MINISTERIO DE HACIENDA.-Montevideo, Mayo 14/929.-

CONSIDERANDO que a fin de **resolver** en definitiva sobre si el proyectado monopolio integral de los servicios de lanchajes sería favorable o perjudicial, al comercio, a la economía nacional y al propio Estado o si convendría mas bien abandonar esos servicios pidiéndose la derogación de la ley de 21 de Julio de 1916, es necesario ^(1º) investigar el concepto de las cantidades invertidas en gastos y reparaciones ^(2º) y las causas de los deficit en materia de gastos sufridos por la División Marítima del Puerto de Montevideo, a fin de averiguar si reorganizados dichos servicios es posible evitar esas pérdidas y abaratarese las tarifas actuales, -EL CONSEJO NACIONAL DE ADMINISTRACION,-

AL INGENIERO DON JOSE SERRATO.-

Recibida y contestada el 24 de Mayo, aceptando el cargo.

Indicada a fin de que se pida la Comisión Revisadora dichos servicios, en amplio el concepto de esta subcomisión al Comodoro del Comandante. Lo cual para de referirse a lo último.



MINISTERIO

AGRICULTURA

//DECRETA:-ARTICULO 1º.-Nómbrese con el cometido
"expresado una comisión compuesta del Ingeniero
"Don José Serrato, del Sr. Don Joaquin C. Marquez,
"del Dr. Lorenzo Vicens Thievent, Contador General
"de la Nación Sr. Enrique Givogre, Director Gral.
"de Aduanas Sr. Eduardo Vazquez y Coronel Guiller-
"mo Lyons.-ARTICULO 2º.-El Directorio de la Admi-
"nistración Nacional del Puerto dará a esa Comi-
"sión todas las facilidades necesarias para el -
"mejor desempeño de sus cometidos.-ARTICULO 3º.-
"COMUNIQUESE, etc.-POR EL CONSEJO:-Brum.-Javier -
"Mendivil.-Manuel V. Rodriguez Secretario".-

Saludo a Vd. muy atte.-

D. Plame Arceved

1

El doctor Martner (v). expresó que había que conocer a ciencia cierta, (refiriéndose a los gastos y reparaciones), cuáles eran esas reparaciones y las causas que motivaban tales gastos para lo cual debía nombrarse et. et. para que informe concretamente sobre el particular y exprese a la vez si, reparados los servicios, es posible entonces con los deficits y abastecer las tarifas

Y en el decreto se dice que para reducir solo el proyectado monopolio integral et. es necesario investigar el concepto de las cantidades invertidas en gastos y reparaciones y las causas de los deficits en materia de gastos sufridos por la división Marítima et. a fin de determinar si reparados los dichos servicios es posible entonces con los deficits y abastecer las tarifas actuales

Conclusiones. La Comisión debe:

- 1° Investigar el concepto de las cantidades invertidas en gastos (por la gran amplitud del recibo) y reparaciones
- 2° Cuáles son fuera esas reparaciones y las causas que motivaron los gastos.
- 3° Causas de los deficits debidos sufridos por la D. Marítima
- 4° Decir si reparados dichos servicios es posible entonces con los deficits y abastecer las tarifas actuales.

Mañana

video, Jueves 20 de Marzo de 1930

Las autoridades directivas de la institución, lejos de ser el remedio que requiere el organismo, sería el "acabose", como ha resultado en otros lares, no lejanos de nosotros.

La huelga sui-géneris

SU TERMINACION

Dimos cuenta ayer de una original huelga que se produjo en el personal obrero que trabaja en la construcción de la línea férrea Florida-Sarandí del Yí, para protestar de una medida del Consejo Nacional de Administración dirigida a impedir que la empresa provea de las subsistencias a sus trabajadores, medida que se fundó en el propósito de favorecer a éstos y que en cambio produce gran revuelo.

El conflicto ya terminó, según nos lo informa el siguiente despacho:

Florida, 19. — A LA MAÑANA. — Esta tarde terminó la huelga de obreros de la Compañía Uruguaya de Obras Públicas, iniciada ayer por cacer de los alimentos necesarios, debido al cierre de la proveeduría de la empresa. El Director de la Compañía, ingeniero Rodríguez Luis, les ofreció continuar la proveeduría hasta tanto los obreros busquen la forma de proveer ellos mismos. Mañana reanudarán todos el trabajo. Esta mañana los obreros repartieron volantes en los que pedían a la Compañía continuara proveyéndolos, y expresaban las miserias sufridas por la suspensión de esa fuente de recursos. Condenaban también en esa hoja a los falsos apóstoles del obrerismo, que con su prédica insidiosa, farsaica y embustera sólo habían conseguido perjudicarlos con una política personal y mezquina. — Corresponsal.

De la Ciudad

PALO Y TENETE TIESO

El "maratoneo" de los vecinos de Piedras Blancas afuera, o sea hasta la Estación Manga, debe ser fuerte y poco ameno, a juzgar por lo que menudean las quejas contra la suspensión de un servicio de "buses", al parecer abusivo.

Así relata el caso la epístola que sigue:

"Señor Cronista: — La experiencia enseña que el tranvía lleva el progreso a los barrios más apartados, donde se han formado núcleos numerosos de población que hoy son el orgullo de la ciudad.

El ómnibus, en cambio, no va, — si no lo fuerzan a ello, — a los lugares poco poblados, pues es poca la ganancia que produce a sus dueños, y a pesar de gozar de prerrogativas excepcionales y de la tolerancia por demás benevola de las autoridades municipales, quiere ir nada más que adonde puede llevar "completos" sus coches (y qué "completos") y, así, si: pavimento de hormigón o asfalto (que pagan los vecinos) para que el desgaste del material sea nulo o poco menos. Es decir: quiere estar a las "maduras", pero no a las "verdes".

El caso de la Sociedad Colectiva de Omnibus letra I, es concluyente: suprima el recorrido a la Estación Manga (kilómetro 14 del Camino Cuchilla Grande) (allí "no va" el tranvía), aduciendo el mal estado del macadam. Ahora bien: desde la terminación de la Avenida General Flores hasta la parada del tranvía recorrida 17 (allí "sí va" el tranvía) el camino está en las mismas o peores condiciones, y, sin embargo, hacen ese recorrido con muy pocos minutos de intervalo y con mucha más frecuencia que el tranvía.

Desde Piedras Blancas (parada del 17) hasta Estación Manga existen los barrios: "Bola de Nieve", "Tardaguilla", "Jardines del Manga", "La Selva", etc., etc.

Ese numeroso vecindario está compuesto pura y exclusivamente por obreros y empleados modestos, que se ven obligados a recorrer a pie (de dos a cuatro veces al día), bajo sol o bajo lluvia, 15 o 20 cuadras, hasta la parada del 17, y para colmo, — al llegar sudorosos o calados, — tienen que sufrir las pullas de mal gusto de los señores "obreritos" de los autobuses, que descansan de las fatigas a la sombra o bajo techo.

¿Será posible que las autoridades competentes no llamen al orden a esos señores?

¿Así no más, porque sí, pueden suprimir un servicio organizado y reglamentado de años atrás?

¿Qué dirían esas mismas autoridades si La Transatlántica decidiera llegar con sus coches nada más que hasta el Hipódromo, pongamos por caso? ¿Procedería en la misma forma? — Entenados."

Siendo los hechos como se concretan, que venga la justicia inmanente y nos desaga pronto esa maldad.

El retiro de las libretas de conductores

ENTRE LOS DOS COLEGIADOS

Es notorio que hace algunos días, el consejero Herrera formuló severas críticas a la autoridad municipal por el retiro de libretas a los conductores que intervienen en accidentes del tránsito o infracciones, estimando que estas medidas representaban una verdadera limitación a la libertad de trabajo.

El asunto acaba de tener resonancia en el colegio menor, y se produjo a este respecto una extensa deliberación.

El señor Dagnino manifestó que hace algunos días se conversó en el Consejo Nacional con respecto a esta cuestión. También se ha hablado de lo mismo en el seno de aquel cuerpo, en otras oportunidades, por lo que desea hacer notar que como no hay leyes penales para reprimir los abusos de los conductores, competen al Municipio las resoluciones en los asuntos de esta clase. Son del resorte Municipal.

El señor Batlle Facheo expuso que el señor Herrera hizo consideraciones sobre las decisiones que toma el Concejo retirando libretas, sin llegar probablemente a percibir los motivos que justifican el proceder de la autoridad municipal. Dijo el mencionado señor consejero que no concebía, por ejemplo, que se pudiera privar a un carpintero de su oficio, de manera que en consecuencia tampoco podría privarse del suyo a un chofer, por entender que ello equivale a atentar contra la libertad del trabajo.

Aparentemente parecería, en efecto, que como no puede prohibirse el ejercicio de un oficio manual por desempeñar mal, tampoco podría impedirse manejar, por hacerlo mal también; pero si se analiza, se ve que ambos casos son distintos, porque un mal artesano no ofrece los peligros de un mal conductor. Este último, al desempeñarse mal, pone en grave riesgo la

vida de los demás, y existiendo ese riesgo, puede percibirse claramente que lo que obliga al Municipio a tomar medidas, es la razón de la seguridad pública y del tránsito.

El señor Cruz significó que efectivamente así ocurre, y basta con ver la crónica policial. La de ayer realmente asusta, registrando entre otros hechos, el accidente ocasionado por un propietario de camión que concurre con su vehículo cargado de familia al corso que tuvo lugar entre Córion y La Paz.

En ese desfile, fué frecuentemente observado por la policía, siendo de notar que llegó allí después de varias libaciones alcohólicas; y al regresar, que lo hizo a toda velocidad y sin llevar luces, se salió del camino y fué a dar en una excavación destinada a la colocación de un tanque-surtidor de gasolina. — De las personas que iban en el vehículo, en su casi totalidad mujeres, la que no resultó muerta, quedó herida, resultando ileso únicamente el conductor y otra persona, ambos los únicos hombres que viajaban en el vehículo. — No obstante la gravedad de este accidente, es casi seguro que este chofer pedirá dentro de poco se le devuelva la libreta: a tanto llegan las pretensiones de estos imprudentes. — Consideró que deberían mandarse al Consejo Nacional algunos asuntos de esta índole, de manera que con elementos de juicio pueda esa Corporación formarse criterio y ver que de ninguna manera existe arbitrariedad por parte del Municipio.

El Dr. Polleri señaló, por su parte, que los consejeros sólo habían tenido en cuenta la información de una de las partes y por eso se pronunciaban en tal forma.

El Dr. Percovich expuso igualmente que no puede entenderse que se ataque esa libertad, y que es distinto el caso de un chofer que el de quien desempeña un oficio manual, por cuanto este último no ataca de ningún modo el interés público. — El Consejo Nacional formula críticas, pero sin preocuparse de propiciar soluciones dentro de la legislación, de manera que en ese estado de cosas convendría que el Concejo active la formulación del plan de disposiciones sobre accidentes e infracciones, cuyo estudio y preparación había abordado el Sr. Director de Tránsito conjuntamente con la Oficina Jurídica.

Una vez en posesión de ese proyecto, se elevaría al Poder Legislativo pidiendo las respectivas modificaciones en la ley penal. Esto es fundamental, porque mientras no se cuente con leyes punitivas en la materia, todas las otras medidas seguirán siendo ineficaces para la represión de las infracciones. — Hay en estas cosas una serie de cuestiones interesantes, y se podría llegar, como lo dijo el Sr. Sánchez, a crear un procedimiento especial, como existe en muchos países, con jueces especializados para estos asuntos, de modo que se obtiene mayor rapidez en los juicios.

Se resolvió urgir a la Dirección de Tránsito la preparación del proyecto de disposiciones sobre accidentes, para dirigirse luego al Poder Legislativo, pidiendo la sanción de una ley en la materia.

Concursos literarios y artísticos

DESIGNACION DE JURADOS

El Ministerio de Instrucción Pública, acaba de dictar un decreto, designando miembros de los jurados que a continuación se expresan, a las siguientes personas:

Para la mejor composición musical: A los señores don Virgilio E. Scarabelli, Carlos Correa Luna y Kiril Svetogorsky.

Para la mejor novela: A los señores Carlos M. Prando, Orestes Barroffio y Otto Miguel Cione.

Para la mejor obra en verso: A los señores Emilio Oribe, doctor Buenaventura Caviglia y Juan M. Filartigas.

Para la mejor obra en prosa: A los señores Carlos Zum Felde, Cyro Scoseria, y José Pedro Bellán; y.

Para la mejor colección de cuentos o novelas cortas: A los señores Carlos Reyes, doctor Francisco Alberto Schinca y Sebastián Morey Otero.

Para la designación de estos jurados, el Ministerio de Instrucción Pública, tuvo muy en cuenta las proposiciones de candidatos formuladas por diversas Instituciones Culturales.

Las primas a la exportación de harinas

REGLAMENTACION APROBADA

El ministro de Industrias sometió ayer a consideración del Consejo Nacional un proyecto de decreto reglamentando la ley de 7 de Febrero último sobre adquisición de trigo, en la parte que se refiere al otorgamiento de primas a la harina que se exporte. El ministro explicó el alcance de las diversas disposiciones de esa reglamentación, y después de estudiar los antecedentes de la ley y especialmente las disposiciones parlamentarias, contestó a las objeciones que sobre la legalidad del artículo 4.º de la reglamentación ha formulado la Cámara Mercantil de Productos del País.

Asimismo el doctor Castillo formuló diversas aclaraciones y suministró informes de distinta índole solicitados por los consejeros Cortinas, Caviglia, Herrera, Lussich y Martín C. Martínez, tras lo cual quedó aprobado el texto del decreto cuyo articulado dice así:

Artículo 1.º. Cométese a la Dirección Oficial de Semillas el control de las primas a la exportación de harina acordadas por la ley de 7 de Febrero del corriente año.

Art. 2.º. Píjase por el monto de 25 mil toneladas dentro del saldo exportable que se determinará en la forma establecida por el Art. 9.º de la referida ley, la cantidad de harina sobre la cual se acordará la prima dispuesta en los Arts. 10 y 12 de la misma.

Art. 3.º. La Comisión Oficial de Semillas abrirá un registro en el cual se anotarán los molineros que deseen acogerse a los beneficios de esta reglamentación.

Art. 4.º. La prima de \$ 0.50 (cincuenta centésimos por cada cien kilos de harina exportada, así como la diferencia establecida en el Art. 12 de la ley de 7 de Febrero de 1930, sólo se otorgará sobre las partidas elaboradas con trigos nacionales de la cosecha 1929-30 que hayan sido compradas directamente a los agricultores o al Estado, al precio mínimo de \$ 5.00 (cinco pesos los cien kilos (100 kilos), en puerto o lugar de embarque.

Cuando la compra se haya realizado en otros lugares, el precio deberá ser equivalente al de \$ 5.00, deducidos los gastos mínimos de transporte.

Art. 5.º. La Comisión Oficial de Semillas llevará a cada molinero inscripto en el registro respectivo, una cuenta corriente del trigo que compren directamente a los agricultores o al Estado, al precio mínimo de \$ 5.00. Los molineros tienen la obligación de comunicar a la Comisión Oficial de Semillas, dentro del plazo de tres días, todas las operaciones de compra que realicen en las condiciones establecidas por el Art. 4.º, bajo pena de perder su derecho al

otorgamiento de las primas. En las respectivas comunicaciones se expresarán los nombres del vendedor y del comprador, los precios y condiciones de la operación, lugar y fecha de la misma y la cantidad y calidad del trigo adquirido.

Art. 6.º. Dentro del mismo plazo los molineros darán cuenta a la Comisión Oficial de Semillas, de las operaciones de exportación que concierten con determinación de la fecha, cantidad y destino de las partidas de harina. La fecha de contratación de estas operaciones, siempre que ellas se lleven a término, se tomará para la fijación de las primas complementarias del artículo 12 de la ley, en caso de que corresponda otorgarla por ser el precio internacional inferior a \$ 5.00.

Art. 7.º. La Comisión Oficial de Semillas dará publicidad diariamente, el precio internacional del trigo.

A este efecto concertará con la Cámara Gremial de Cereales de Buenos Aires la remisión telegráfica de la cotización del trigo tipo exportación, base 78 kilogramos de peso específico que se fije al cierre de las operaciones en la pizarra oficial de dicha Cámara. El precio en moneda argentina será convertido a moneda uruguaya al cambio del día, de acuerdo con las cotizaciones del Banco de la República, y se fijará diariamente de mañana en el local de operaciones de la Cámara Mercantil para conocimiento de los molineros interesados.

Art. 8.º. Los molineros que deseen acogerse a los beneficios de la ley, se presentarán por escrito a la Comisión Oficial de Semillas, pidiendo las primas sobre la cantidad de trigo que vayan a exportar, la cual no podrá exceder en cada caso de la producción de sus respectivos establecimientos en el plazo de 25 días. Si el conjunto de los pedidos presentados sobrepasara a la cantidad del 25 mil toneladas, la Comisión Oficial de Semillas prorrateará los permisos con derecho a primas, en proporción a la producción de cada molino y a las partidas ya exportadas por los mismos.

Art. 9.º. Acordados los permisos de exportación con derecho a prima, el interesado tendrá un mes de plazo para la exportación. Vencido este y salvo concesión de prórroga por causa justificada, caducará el derecho a la prima correspondiente.

Art. 10. Para hacer efectivo el cobro de las respectivas primas, los molineros se presentarán a la Comisión Oficial de Semillas, después de haber efectuado los embarques, con el certificado de la Dirección General de Aduanas, que acredite la exportación. Para los efectos de esta reglamentación se considerará que 70 kilos de harina corresponden a 100 kilos de trigo. De toda exportación de harina, los molineros remitirán a la Comisión Oficial de Semillas dos muestras de un kilo cada una debidamente lacradas y firmadas. Efectuada la exportación y cumplidos todos los requisitos dispuestos por esta reglamentación, la Comisión Oficial de Semillas elevará al Ministerio de Industrias, con la copia de los comprobantes correspondientes, la liquidación de las operaciones respectivas para el pago de las primas.

Art. 11. Los molineros que se acogan a los beneficios de las primas, deberán pasar a la Comisión Oficial de Semillas un estado quincenal de las ventas de los precios del afrecho y boronados para la exportación de harinas, y por el solo hecho de solicitar las primas quedan obligados a la exhibición de sus libros de comercio y documentos suplementarios.

Art. 12. Las personas que burlen las disposiciones de la ley que se reglamenta serán penadas con multas de \$ 200 a 10.000 pesos o prisión hasta de dos años, sin perjuicio de la acción civil del Estado para exigir la devolución del provecho indebito. Estas penas se aplicarán a cada uno de los que hubieren intervenido en la comisión

El servicio de lanchajes y remolques en el Puerto de Montevideo

El informe de la Comisión Especial designada por el Consejo Nacional de Administración

La Comisión honoraria designada por el Consejo Nacional para estudiar los servicios de lanchajes y remolques en el Puerto de Montevideo, constituida por los señores Ing. Serrato, Lorenzo Vicens Thievent, Ricardo J. Shaw, Guillermo Lyons, Enrique Givogre, Eduardo Vázquez y Antonio Piaggio, ha dado cumplimiento a su cometido.

Dada la extensión del informe producido, damos a continuación la primera parte:

Sr. ministro de Hacienda, doctor Javier Mendivil. — Señor ministro:

La Comisión que tengo el honor de presidir, designada por decreto del Consejo Nacional de Administración de fecha Mayo 14 de 1929, ha dado término a su labor y viene por mi intermedio a presentar al señor ministro su informe en el que se establecen las conclusiones a que ha arribado.

La Comisión ha dedicado preferente atención al importante asunto que le fué sometido a estudio y para expedirse, con pleno conocimiento del mismo, ha debido procurarse una gran cantidad de informes y datos, los cuales, los más importantes, y a que se hará referencia más adelante, figuran como piezas anexas a este informe.

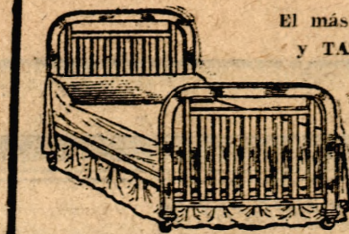
Esta circunstancia, — unida al hecho de que con el problema de los servicios de lanchajes y remolques que se efectúan en nuestro puerto por parte de la Administración Nacional del mismo venían involucradas diversas cuestiones, ajenas a aquél y que hubo la necesidad de ir analizando por separado, — explica y justifica que recién en esta fecha pueda la Comisión expedirse.

Del estudio, pues, de los distintos estados e informaciones recabados se llegó, por parte de la Comisión, a las siguientes conclusiones:

1.º Que en diez ejercicios, comprendidos desde 1918-1919 a 1927-1928, la División Marítima tuvo entradas por remolques, lanchajes, fletes, salvamentos y diversos otros conceptos, que importaron \$ 6.099.368.38

2.º Que los egresos, en el mismo período, por jornales, sueldos, carbón, gastos generales, manutención, alumbrado, agua, teléfonos, útiles de escritorio, lubricantes, reparación de, salubridad, lona, cables, brea, empaquetaduras, manguera, estopa, alambre, hilo, banderas, pintura y otros varios artículos, agencias, seguros, amortización e intereses de la Deuda Nacionalización del Puerto de Montevideo, al-

El más grandioso surtido de MUEBLES y TAPICES encontrará en



"Fabricantes Unidos"

URUGUAY 783 casi esquina FLORIDA. — A precios que están muy lejos de toda posible competencia

Dirección y Administración: Ciudadela 1478-84
Agencia en Buenos Aires: Talcahuano 481

Los productores y la política

DECLARACIONES DEL COMITÉ DE VIGILANCIA ECONOMICA

Con motivo de diversas publicaciones, aparecidas en los últimos tiempos, mediante las cuales se desnaturaliza la verdadera orientación de la acción de proyecciones cívicas que como órgano representativo de las fuerzas vivas del país y como supremo factor de defensa de sus intereses, se ha llamado a ejercer el Comité Nacional de Vigilancia Económica, la Mesa de esa institución considera oportuno adelantar algunas de las declaraciones que con referencia a las cuestiones de carácter político se propone formular en el seno del Congreso de la Federación Rural a inaugurarse el sábado 22 del corriente en la ciudad de Minas.

Esas declaraciones, que se consignarán en un extenso documento, vendrán a significar sustancialmente lo siguiente:

"El Comité Nacional de Vigilancia Económica se abstendrá de proclamar candidatos propios a los puestos electivos. — No intervendrá tampoco en la constitución de clubs o comités ni realizará trabajos inscripciones ni otros de índole semejante, que signifiquen encaminarlo a las urnas como partido político, contrariamente a la que por algunos ha parecido sobreentenderse. — No obstante, como no puede desinteresarse de la alta política, ejercerá también funciones de Vigilancia Política. — En este sentido, pues, asesorará al electorado en el momento del comicio para recordar que debe elegir aquellos candidatos que mejor representan sus aspiraciones y encarnan sus propósitos, de la misma manera que combatirá, en la forma levantada e impersonal que ha venido caracterizando su prédica hasta el momento, los proyectos que se hallen en oposición a aquellos propósitos y se inspiren, por el contrario en inspiraciones, tendencias y electorales."

Los quioscos para la venta de carne

Con arreglo a un pronunciamiento de la Dirección de Higiene acerca de los puestos de expendio de carne establecidos en las plazuelas y sitios públicos, el Concejo Departamental adoptó en una de sus últimas sesiones la siguiente disposición reglamentaria:

1.º Todo puesto de esta especie cuya instalación se autorice, deberá estar construido y dispuesto de manera que la carne esté protegida contra el polvo de la calle, en la forma más eficaz que sea posible.

2.º A los efectos dispuestos, los comercios de la referencia que se autoricen en lo sucesivo no podrán instalarse sin previa aprobación por la Oficina correspondiente del respectivo proyecto de quiosco, en que se contemple la condición anterior.

3.º Acuérdanse treinta días de plazo para que los puestos de esa clase que existen autorizados en la actualidad, completen sus condiciones de instalación en la forma que queda dispuesta, previa aprobación del proyecto de modificación, todo bajo apercibimiento de multa, y en caso omiso, de clausura del comercio.

canzaron a la suma de \$ 8.511.719.43

3.º que, en consecuencia, la División Marítima produjo en el decenio 1918-19 1927-28, una pérdida de \$ 2.412.351.12 o sea una pérdida anual, en promedio, de \$ 241.235.11

4.º Si sólo se consideraran los tres últimos años, o sean los ejercicios 1925-26 a 1927-28, las pérdidas fueron:

en 1925-26 \$ 320.070.35
en 1926-27 " 303.602.71
en 1927-28 " 328.036.88 \$ 951.699.94
o sea un promedio anual de \$ 317.233.31

5.º Como la amortización de la Deuda Nacionalización del Puerto significa un enriquecimiento patrimonial desde que amortizada queda de propiedad del Estado lo que, con ella, se hubiera adquirido, pues, por otras vías se provee a la "conservación" con cargo a gastos generales y se castiga, con cargo a "Ganancias y Pérdidas", un determinado porcentaje de su valor, en vista de la vida supuesta de los útiles, máquinas, instrumentos, etc., comprados con el producido de esa Deuda, se entiende que, lo destinado a esa amortización de la Deuda, no debe incluirse entre los egresos; en consecuencia, lo gastado en la División Marítima, desde 1918-19 a 1927-28 habría sido \$ 8.395.303.42 en vez de los \$ 8.511.719.43 indicados en el N.º 2.

6.º Las pérdidas en el decenio, serían entonces de \$ 2.295.935.06 o sea un promedio anual de \$ 229.593.51

7.º Considerando solamente los tres últimos ejercicios las pérdidas serían, entonces, las siguientes:

en 1925-26 \$ 299.867.47
en 1926-27 " 303.602.71
en 1927-28 " 328.026.88 \$ 931.497.06
o sea, anualmente, en promedio \$ 310.499.02

8.º Considerando que en la "División Marítima" se involucran diversos servicios que son independientes de los de remolques y lanchajes, que debe estudiar la Comisión, se procuró separar la gestión financiera de cada uno de esos servicios. A ese efecto, se solicitaron los datos pertinentes a los servi-

MANDE SU CORRESPONDENCIA

VIA AEREA

A EUROPA EN 7 DIAS



EL CORREO AEREO QUE SALIO DE MONTEVIDEO EL 8 DE MARZO

LLEGO A EUROPA EL DIA 15

ULTIMA HORA EN EL CORREO: VIERNES A 20 HORAS

TARIFAS REDUCIDAS PARA IMPRESOS, MUESTRAS, Etc.

INFORMES:

COMPAGNIE GENERALE AEROPOSTALE
 Av. 18 DE JULIO 968 - URUGUAYA 3991 CENTRAL - COOR 302 CENTRAL

cios de la División Marítima siguientes: remolques, lanchajes y servicio nocturno, salvatajes, armadores, saneamiento, navegación fluvial, varadero y otros servicios pequeños.

9.º De los diversos estados proporcionados por la Contaduría de la Administración N.º del Puerto de Montevideo, hemos debido por la naturaleza de los servicios, concretarnos a los que se refieren a remolques, lanchajes y servicio nocturno. Los otros, unos dan pérdidas y otros ganancias, pero no interesan mayormente en el problema que debemos analizar, desde que son independientes del remolque y lanchaje, con la sola excepción del Varadero que presta servicios útiles y necesarios a la flota de la Administración del Puerto, por lo que, una parte de los gastos generales del referido Varadero, habría que imputarla a lo que se gasta por concepto de reparaciones, conservación y obras nuevas.

10.º Del estado relativo al producido y gastos por remolques durante los diez ejercicios se tiene:

a) Las pérdidas en esta gestión alcanzaron a	\$ 1.043.004.75
Por tanto anualmente, en promedio	104.300.47
b) Considerando los tres últimos ejercicios, o sea de 1927-28, las pérdidas anuales, en los remolques, fueron las siguientes:	
1925-26	\$ 132.313.80
1926-27	\$ 127.649.94
1927-28	\$ 120.813.14
O sea un promedio anual de	\$ 116.925.29
c) Las reparaciones y conservación del	

material de remolques, que figurar en la planilla de gastos, las cuales serán materia de un análisis especial, más adelante, alcanzaron en el decenio a

Promedio anual

11.º Del estado "Producido y gastos", por lanchajes, excluidos los remolques, se tiene en el decenio, lo siguiente:

a) Las ganancias fueron de	\$ 110.998.92
Anualmente	11.099.89
b) Los tres últimos ejercicios, dieron las pérdidas siguientes:	
1925-26	\$ 50.622.70
1926-27	\$ 44.605.85
1927-28	\$ 50.231.00
	\$ 145.459.55

O sea un promedio anual de pérdida, de

c) Las reparaciones y conservación de lanchas alcanzaron un importe en los diez años, de:

1918-19 a 1927-28 a	\$ 201.086.15
Promedio anual	20.108.61

Estas reparaciones y conservación de lanchas serán analizadas, más adelante, cuando se consideren las realizadas en los remolcadores (inciso c del N.º 10).

12.º Reuniendo lo relativo a remolques y lanchajes, que constituyen una gestión única, por su naturaleza, muy distinta a otras a cargo de la División Marítima, tenemos:

Decenio 1918-19 a 1927-28 Remolques. Pérdidas	\$ 1.043.004.75
Decenio 1918-19 a 1927-28. Lanchajes. Utilidad	110.998.92
Decenio 1918-19 a 1927-28. Remolques y Lanchajes. Pérdida	932.005.83
Decenio 1918-19 a 1927-28. Promedio anual	93.200.58

13.º Considerando únicamente los tres últimos años, los remolques y lanchajes dieron el resultado siguiente:

Remolques. Pérdida	\$ 350.775.88
Lanchajes, id	145.459.55
De 1925-26 a 1927-28. Pérdida	496.235.43
De 1925-26 a 1927-28. Promedio anual. Pérdida	165.411.81

14.º Debe hacerse constar que entre los gastos, por remolques y lanchajes, se ha incluido lo pagado por concepto de intereses de la Deuda N.º del Puerto de Montevideo, emitida para pago de las adquisiciones que se hicieron a las empresas de Lüssich y de Pascual. En diez años los intereses pagados alcanzaron a

15.º Que en el Varadero se han pagado por sueldos y seguros, en el último trienio (1925-26 a 1927-28)	\$ 105.357.09
O sea un promedio anual de	35.119.00

Que los demás gastos producidos se han imputado a las reparaciones y conservación de la flota y a los distintos otros trabajos realizados. Que como estos últimos trabajos representan aproximadamente la tercera parte de los que se realizan en la flota, corresponde cargar, a ésta, como gasto general anual

16.º Que los 20 días de descanso anual han impuesto, en el decenio, por sueldo y personal suplementarios, un gasto de	\$ 24.700.00
Promedio anual	2.470.00

17.º Que el monto de las gratificaciones anuales a los empleados del Astillero y de la Sección Remolques y Lanchajes alcanzaron en el quinquenio 1923-24 a 1927-24 a

18.º Que además, por enfermedad se conceden 36 días de licencia con sueldo, lo que importó en 1927-28 una erogación de	\$ 4.752.40
--	-------------

19.º Que el auxilio especial y extraordinario a los empleados del Astillero y de la Sección Remolques y Lanchajes alcanzó a

20.º Que el monto de las exoneraciones y liberaciones alcanzaron en el decenio a	\$ 31.918.30
Promedio anual	3.191.83

21.º Que el monto de las existencias de mercaderías, enseres, etc., imputado como gastos, era en 31 de Diciembre de 1928 de

Al recibir la flota era de	\$ 155.254.08
Por tanto la diferencia de	13.132.61

debe lógicamente disminuir la pérdida producida en el decenio en la gestión de los remolques y lanchajes. Bastaría que esa diferencia de \$ 142.121.47 se hubiera producido en los tres últimos años, para que, por ese sólo hecho el déficit anual y definitivo a que se refiere la conclusión N.º 66 se redujera a menos de \$ 60.000.00.

Sin embargo, ante la dificultad de constatar el proceso de la formación de esa fuerte existencia, con cargo a los gastos de explotación del servicio, debemos colocarnos en la más desfavorable de las hipótesis que se pueden hacer, es decir que se haya constituido en los diez años que se estudian los estados.

22.º Que los gastos producidos por los remolcadores y lanchas que han acudido a los llamados de auxilio y cuyos servicios no han sido utilizados ni remunerados, alcanzaron desde 1922 a 1929 a

22.º Que los gastos producidos por los remolcadores y lanchas que han acudido a los llamados de auxilio y cuyos servicios no han sido utilizados ni remunerados, alcanzaron desde 1922 a 1929 a	\$ 22.505.30
Promedio anual	2.775.00

23.º Que otras erogaciones, quizás mayores, se producen por ese concepto, pero no pueden precisarse. En efecto, el remolcador "Huracán", con excepción de algunas salidas para la reparación de los cables submarinos, está destinado a servicios de vigilancia y primeros auxilios. No será, por tanto, exagerado fijar en el doble de aquella suma, la que demanda ese servicio a cargo de la Administración del Puerto, y que como otros, es independiente de los remolques y lanchajes que debemos estudiar, y que aun cuando el Estado no verificara los lanchajes en competencia con empresas particulares, tendría necesariamente que atenderlos; no es justo, pues, hacer recaer exclusivamente sobre el producido de los remolques y lanchajes el déficit que ese servicio público, especial e indispensable, produce.

Lo mismo se podría decir de los servicios en días de mal tiempo, los que obligan a tener remolcadores con sus fuegos encendidos y con todo su personal, para poder atender dentro o fuera del puerto, cualquier pedido de auxilio. Esos servicios dejan un fuerte déficit incorporado en el que fijamos en los números 3 y 4, pero la Administración del Puerto debe prestarlos, haga o no el lanchaje, desde que el no hacerlos, sería faltar a uno de sus deberes.

24.º Que la Administración del Puerto, por las características de nuestro Puerto, se ha visto en la necesidad de establecer un servicio nocturno de remolcadores y lanchas, cuyos rendimientos no alcanzan a cubrir los gastos. Aun cuando la Administración del Puerto no tuviera a su cargo el servicio de remolques y lanchajes, tendría necesariamente que atender ese servicio nocturno, desde que es presumible que no lo atenderían en forma conveniente las empresas particulares, con perjuicio evidente de los intereses y prestigios de nuestro puerto. Ese servicio cuesta a la Administración del Puerto, al año

Y si bien los servicios prestados son remunerados, puede afirmarse que el servicio nocturno produce un déficit por lo menos de	\$ 55.728.00
--	--------------

que no sería justo hacerlo recaer sobre el servicio de remolques y lanchajes, desde que en todos los casos, haga o no la Administración del Puerto este servicio, aquel debiera hacerlo siempre, si los particulares no lo realizan satisfactoriamente.

25.º Que el personal fijo de la Flota de la Administración del Puerto está mejor remunerado que el fijo que presta servicios en las empresas privadas, y goza de beneficios ya analizados en los números 16, 17, 18 y 19 de los que no participan los ocupados por las empresas.

26.º Que el personal utilizado por la Administración del Puerto es más numeroso que el de las empresas privadas, en relación al número y características de las unidades marítimas de que se dispone.

27.º Que si se tienen en cuenta las conclusiones números 13 a 24 inclusive, que no incluyen la relativa a las re-

paraciones que por su carácter de mejora, implican una incorporación a la flota (conclusión N.º 66) el déficit del servicio de remolques y lanchajes propiamente dicho, en su comparación con la actividad que desarrollaría una empresa privada, sería al año de \$ 77.050.33

Que si se prescindiera de las conclusiones numéricas de los números 16 a 20 inclusive, por tratarse de un servicio a cargo de un ente público, si bien deban, en todo momento, recordarse esas conclusiones por el beneficio especial que ponen en evidencia, y cuya erogación está a cargo de la Administración del Puerto, el déficit anual sería, entonces, de

Que si se imputa también a ese déficit el importe de una buena parte de los intereses que se abonan por concepto de la Deuda N.º del Puerto emitida para adquirir el referido Varadero, entonces el déficit alcanzaría a	\$ 110.558.66
--	---------------

28.º Que como se ha dicho en los números 10 (inciso C) y 11 (inciso C) lo invertido en las reparaciones y conservación de la flota en el decenio 1918-19, 1927-28, fueron:

En los remolcadores	\$ 724.474.64
En las lanchas	\$ 291.086.15
Total	\$ 1.015.560.79

Promedio anual	\$ 101.556.08
Si sólo se toma lo invertido en los tres últimos ejercicios, se tiene:	
En los remolcadores	\$ 151.250.68
En las lanchas	\$ 132.409.27
Total	\$ 283.659.95

Promedio anual

29.º Que a los efectos de determinar si el servicio de remolques y lanchajes es una operación que conviene al Estado desde el punto de vista financiero, con prescindencia de cualquier otra finalidad, es indispensable analizar también el concepto de las reparaciones y conservación que en ese material se realiza por un monto anual de 90 a 100.000 pesos.

30.º Que la conservación comprende los trabajos necesarios para mantener la embarcación, ya sea remolcador o lancha, en buen estado de servicio, con cargo a "gastos generales" de la explotación, sin tener en cuenta las depreciaciones que sufre el material durante el tiempo que presta servicios, para cuyas depreciaciones se hace intervenir el castigo porcentual anual, según sea la supuesta vida de ese material; lo gastado en la conservación no aumenta, pues, el valor de la embarcación.

31.º Que las construcciones nuevas han debido ser imputadas al valor de la flota y no deben figurar en rubro alguno de la explotación anual del servicio.

32.º Que las reparaciones realizadas en la flota de la Administración del Puerto, que han tenido una importancia sensible y no de mera conservación — constituyendo, por tanto, una mejora que tiende a aumentar en forma apreciable el valor de esa flota, no deben ser consideradas como gastos generales de la explotación del servicio; pero para ello, esas reparaciones deben tener bien señalada su importancia y producir el acrecentamiento del patrimonio flotante de la Administración del Puerto.

33.º Que es evidente que la inversión durante diez años de \$ 100.000.00 al año, en las reparaciones y conservación de la flota de la Administración del Puerto, la ha colocado en mejor estado que el que tenía al ser adquirida, habiendo muchas de sus unidades excedido con creces, el tiempo de vida razonable que pudo adjudicarseles, cosa que no hubiera sido posible obtener, si la suma invertida hubiera sido mucho menor o hubiera sido mal distribuida.

34.º Que, por lo tanto, es dable suponer que en esa inversión de cien mil pesos al año, una parte, por su naturaleza e importancia, ha contribuido a aumentar el valor de la flota; que a esa conclusión se llega, también, teniendo en cuenta la estimación que de ella se hizo en 1916 y 1925, como se dirá en la conclusión Núm. 58.

35.º Que profundizando algo más el estudio de las grandes reparaciones verificadas en los remolcadores y lanchas resulta que se han llevado a cabo las siguientes:

Vida Partidaria

COMITE E. NACIONAL

Citación

Se cita a los señores que integran el Comité E. Nacional del Partido Colorado General Fructuoso Rivera, para la reunión que se realizará hoy jueves 20, a las 10 y 30 de la mañana, en su sede, Río Negro 1437.

Se encarece puntual asistencia. — La Secretaría.

COMITE E. DEPARTAMENTAL

Sesión ayer

Como estaba establecido y de acuerdo con la citación hecha al efecto, sesionó ayer el Comité E. Departamental del Partido Colorado General Fructuoso Rivera.

Presidió el vice presidente señor Adolfo Daquá.

La Secretaría fué desempeñada por el titular señor Carmelo López García.

Estaban presentes los señores Fredevindo Scarone, Francisco Depons, Ricardo Herrera Ríos, Aurelio Quirolo Barros, Juan G. Coll, Eduardo Castillo, Norberto Stuert, José García Silva, Oscar Berrutti, Ricardo Pollo Darraque, Fabián Burguño, Pablo E. Cánepa, Juan E. Núñez Ribeyro, José B. Sanguinetti, Francisco Pratolongo, Romeo Rago, José P. Astigarra y Gilberto Rodríguez.

Sesión extraordinaria

Se resolvió sesionar extraordinariamente hoy jueves a las 6 y 30 de la tarde, a fin de tratar la reconsideración del proyecto de reemplazamiento para la elección de autoridades seccionales y departamentales.

Comisión Especial

Para informar respecto a un asunto de la 19.ª sección, se designa a los señores José B. Sanguinetti, Dr. Juan José Carbajal Victoria, Carmelo López García, José P. Astigarra, Ricardo Pollo Darraque y Dr. Juan Núñez Ribeyro.

Invitación

Se resolvió invitar a los señores diputados departamentales, para la sesión extraordinaria del jueves 20.

Nota-felicitación

Se resolvió pasar nota de felicitación al Presidente de la República, por el mensaje enviado últimamente a la Asamblea General.

Oficio N.º 231

Se dió cuenta del oficio marginado enviado por la Oficina Electoral Departamental, disponiéndose darse por enterado y archivar, tenido en cuenta.

Relación semanal

La Oficina Electoral del Partido, da cuenta de la tarea inscripcional realizada bajo su control y dirección. Se trataron otros asuntos de carácter interno.

EISKREM
OSO
POLAR

Los Productos Lácteos Kasdorf
Pídelo en los cafés, etc. o por
Teléfono 1245. Córdón - (Calle Uruguay 1120)



En vasitos
de cartón
esterilizados

EISKREM
OSO
POLAR

Pídelo en los cafés, etc. que
llevan el afiche "OSO POLAR"

1930

diligencia puesta de manifiesto, en este caso por las comisiones mediadoras en el conflicto, designadas por el Municipio y por la Cámara de Diputados, los elementos extremistas que dirigen el movimiento no cesan en su empeño de cometer actos de sabotaje con las Empresas telefónicas.

Se nos hace saber que anteanoche fueron cortadas tres de las líneas de larga distancia que comunican con Argentina y Chile, las que se repararon de inmediato, quedando normalizado el servicio.

De la Ciudad

CONTRA LOS RUIDOS

No está de más, en esta ciudad montevideana de los modernismos galopantes, comentar lo que en otras se dice respecto de los ruidos urbanos que atormentan a los contemporáneos.

Luis Forest, el chispeante cronista parisien, en una de sus últimas crónicas dice:

"Una lucha se ha trabado contra el ruido. Se organiza en todos los países civilizados y lo que tiene de novedoso es que se libra a nombre de la higiene social. La ciudad ideal deberá ser como en la novela 'Belzebuth', silenciosa y afieltrada. El ruido llega a ser el enemigo de los hombres, al mismo título de las moscas, de los mosquitos portadores de la fiebre amarilla y los microbios intoxicantes. Ataca los nervios, roe el equilibrio mental, fatiga!

"Chist! chist! hacen los que velan junto a un lecho en que se sufre. Antes en provincia se arrojaba delante de las casas de enfermos, brazadas de paja para atenuar el barullo de los vehículos, cuyas yantas de hierro vibraban al rodar sobre los pavimentos groseros.

"Uno de nuestros lectores habita sobre el patio de una casa en el que en cada piso hablan, cantan violinizan o jazbandean catorce altos parlantes. La residencia vecina, separada solo por una pared, está orquestada de la misma manera. En verano, aquello es la cacofonía..."

El cuadrito, dice a su vez el cronista, es como para poner los pelos de punta hasta a los calvos; pero si el fino "croniqueur" parisino cruzara el charco y visitara estos almacigos de todas las novelierías archifuturistas, podría comprobar que además de los altos parlantes que no descansan jamás, tenemos aquí entre bocinas, pitos, escapes libres y sirenas con que entretenernos los oídos, sin perjuicio de que en carnaval se deculpiquen los estrépitos y entre murgas, comparsas y tablados nos aturdan de día y de noche hasta la desesperación.

Forest habla de la necesidad de una legislación "del ruido", a fin de determinar con precisión en qué límite se tiene el derecho de penetrar por la vía acústica en el dormitorio y en los oídos del vecino.

La idea es de las que en la Universidad se clasifican de sobresaliente por unanimidad y también a nosotros nos vendría que ni de perlas una pragmática por el estilo.

Vida Partidaria

COMITE E. NACIONAL

Sesión ayer

Presidiendo el Dr. Adolfo H. Pérez Olave, actuando en la Secretaría el Dr. Agustín A. Musso y con asistencia de los señores Dr. Juan M. Lago, Vicente F. Costa, Dr. Pedro Manini Ríos, Dr. H. Abadie Santos, Dr. Juan A. Cachón, J. Américo Beisso, Dr. Carlos M. Prando, Dr. Mario Rossi y don Carlos de Castro, sesionó el Comité E. Nacional del Partido Colorado General Fructuoso Rivera.

Acta aprobada. — Se leyó y aprobó el acta de la sesión anterior.

—Se deliberó sobre actualidad política, resolviéndose sesionar al efecto, el miércoles 26 del corriente, a las 6 y 30 p. m.

—Se trataron diversos asuntos, dándoseles el trámite correspondiente.

COMITE EJECUTIVO RIVERISTA DE LA 7.a SECCION

Citase a todos los componentes y adherentes de este Comité a la reunión a realizarse hoy 21 a las 9 p. m. en su local calle Tacuarembó 1489.

Se encarece puntualidad por tratarse de asuntos de interés partidario.

Se ruega a los correligionarios de la sección se sirvan inscribirse antes del día 28 en el registro partidario para intervenir en las próximas elecciones internas. — R. Serafini Retali, Pte.; Julio Crosa y Angel M. Silva, Secretarios.

Política argentina

LOS SOCIALISTAS INDEPENDIENTES CON 20.000 VOTOS DE MAYORIA

Además de los datos que sobre los escrutinios que se realizan en Buenos Aires, publicamos en otro lugar, ofrecemos los que van a continuación transmitidos ayer de tarde por nuestro activo corresponsal en la vecina orilla, según los cuales los socialistas independientes llevarían a los socialistas de la Casa del Pueblo, una mayoría superior a 20.000 votos. — La lucha sigue entablada por la minoría, ya que la diferencia entre irigoyenistas y socialistas viejos, es favorable a éstos apenas por 300 votos.

Buenos Aires, 20.—A LA MAÑANA — Se terminó de escrutar la sección 17 (Palermo) con los siguientes resultados: Socialistas Independientes, 6.616; Irigoyenistas, 4.576; Socialistas, 3.813. Luego se escrutaron 37 urnas de las 81 mesas de la sección 18 (Las Heras), la cual comprende la parte noroeste de Buenos Aires, con los resultados siguientes: Independientes, 3.688; Irigoyenistas, 2.301; Socialistas, 1.680; Populares, 79; Comunistas, 43; Comunistas República Argentina, 42.

En el escrutinio total de las 17 secciones, más las 37 mesas de Bahía Blanca los resultados son: Socialistas independientes, 95.346; Socialistas, 75.026; Irigoyenistas, 74.728; Salud Pública, 11.226; Comunistas, 2.130; Populares, 2.024; Comunistas R. A., 1.875.

Los independientes aventajan a los socialistas por 20.320 votos y éstos a los irigoyenistas por 298. — La lucha por las cuatro bancas de la minoría, se hace reñida e imprevisible por lo que respecta a los resultados.

Hasta ahora figura el socialista Repetto, con 75.012; los radicales Giuffra, con 74.728; Ferreyra con 74.641 y Guillot con 74.364.

Los cinco puestos restantes, fuera de la minoría los mantienen los socialistas.

A las 6 p. m. se escrutarán las urnas restantes de la 18, pasándose a la 19 (Pilar). En esta última, como en la 20 que es la final de la elección, descuente que los independientes obtendrán más votos que todos

sus adversarios reunidos. — Corresponsal.

HOY TERMINARA EL ESCRUTINIO EN LA CAPITAL

Buenos Aires, Marzo 30. — A LA MAÑANA — Hoy se terminó el escrutinio de la circunscripción 18 (Las Heras) con el siguiente resultado: Socialistas independientes, 7.330; Socialistas, 4.700; Irigoyenistas, 4.204; Salud Pública, 533; Partido Popular, 155; Comunistas, 140; Comunistas República Argentina, 109.

La Junta terminó sus tareas con las 21 urnas de la circunscripción 19 (Pilar), con el resultado siguiente: Independientes, 1.114; Socialistas, 1.444; Irigoyenistas, 1.254; Salud Pública, 182; Populares, 37; Comunistas, 35.

Escrutadas las 18 circunscripciones y las 21 urnas de la 19, la situación de los partidos es esta: Socialistas independientes, 100.802; Socialistas, 79.476; Irigoyenistas, 78.289; Salud Pública, 11.712; Comunistas República Argentina, 2.224; Populares, 2.117; Comunistas, 2.034.

SITUACION DE LOS CANDIDATOS

La tarde de hoy ha sido pródiga en alternativas para los cuatro candidatos que disputan las cuatro bancas de la minoría. El socialista doctor Repetto siempre se mantuvo en el primer puesto acompañado de los irigoyenistas Giuffra, Ferreyra y Guillot; pero a última hora con el resultado de las 21 mesas de la 19, la posición se ha alterado, conservándose en los cuatro puestos los socialistas Repetto con 79.476 y Dickman con 78.780; el irigoyenista Giuffra con 78.289 y el socialista Oddone con 78.192 votos.

Mañana se escrutarán las 44 urnas que faltan de la circunscripción 19 y 46 de la 20, con lo cual se terminará la operación.

Dada la fisonomía electoral de ambas secciones — aristocráticas por excelencia — los independientes sacarán aun mayor ventaja de la que llevan: pero es difícil vaticinar el resultado de los puestos del placé.

Los irigoyenistas confían que en la 20 (Socorro) lograrán desalojar al socialista Oddone del cuarto puesto, y en tal caso la minoría corresponderá dos bancas a los socialistas e igual número a los irigoyenistas.

La situación, más indecisa de lo que se creyó desde el día lunes, ha contribuido a que sigan cruzándose apuestas por partidarios de ambas agrupaciones.

Dada la ventaja que lleva el socialista Repetto, puede asegurarse que en el peor de los casos tendrá la banca asegurada.

La proclamación de candidatos (10 por la mayoría y 4 por la minoría) se hará el lunes a las 3 p. m.

Hasta ahora los independientes aventajan a los socialistas de la Casa del Pueblo (llamada también dictatorial) por 21.036 votos, y estos a los irigoyenistas por 1.187.

LA ELECCION EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Incluidos los escrutinios de La Plata, Adolfo Alsina, Alberti, Almirante Brown (Adrogué) y la sección primera de Avellaneda y las 24 urnas de la segunda, los irigoyenistas cuentan con 24.218 votos en contra 21.208 de los conservadores, 4.608 de los socialistas y 1916 en blanco.

La disminución de votos de los irigoyenistas, a excepción de La Plata, hace que sus tradicionales adversarios quizá puedan dar la sorpresa perdiendo la elección por unos 20.000 votos o ganar por muy pocos.

Mañana terminará Avellaneda para seguir con Ayacucho y Azul. — Corresponsal.

La cartera de Instrucción Pública

RENUNCIA DEL Dr. ROSSI

En la sesión celebrada ayer de mañana por el Consejo N. de Administración se dió cuenta de la siguiente nota enviada por el doctor Santin Carlos Rossi:

"Señor Presidente del Consejo Na-

cional de Administración, doctor Baltasar Brum.

Habiendo sido designado Presidente del Consejo Nacional de Enseñanza Primaria y Normal, elevo renuncia del cargo de Ministro de Instrucción Pública con que fui honrado por el Consejo Nacional.

Al agradecer la nueva prueba de confianza que en mí se deposita y que intentaré merecer en el desarrollo de mi gestión, presento al señor Presidente y a los Consejeros el testimonio de mi más alta consideración. — Saludo respetuosamente al señor Presidente. — Santin C. Rossi."

En vista de que el Consejo no se hallaba ayer en pleno, se dispuso considerar esta renuncia en el día de hoy y proceder al nombramiento de nuevo Ministro de Instrucción Pública, que como ya hemos adelantado será el Dr. Capitán Alberto J. Damichelli.

Cuestiones aduaneras y portuarias

EL DESPACHO ADUANERO DE MERCADERIAS

Con motivo de las últimas fiestas, se ha puesto especialmente de relieve en las dependencias de la Dirección de la Visturia Central, a cargo del Sr. Manuel Solsona y Flores, una práctica que resulta en verdad digna de destacarse y señalarse como ejemplo.

Nos referimos al hecho de que, atendiendo a las conveniencias del comercio, con un criterio muy poco común en las esferas generalmente displicentes de la burocracia, se resolvió habilitar parte de los feriados y apresurar el despacho en las vísperas de los mismos, a fin de que los interesados pudiesen recibirse a tiempo, de las mercaderías depositadas en los almacenes aduaneros, que, de no mediar la encomiable diligencia que señalamos, habrían llegado a su destino con evidente y en casi todos los casos perjudicial despacho.

Según se nos informa, por expresa disposición del funcionario aludido, se llegó hasta habilitar la semana inglesa, sin más preocupación que contemplar, con una buena voluntad muy poco común, según decimos, en circunstancias análogas, los intereses particulares en juego.

Es de esperar que, en ocasión de los próximos feriados, principalmente de la prolongada Semana de Turismo, tengamos oportunidad de reeditar los conceptos que dejamos vertidos, fiel trasunto de la favorable impresión reinante al respecto en los círculos comerciales vinculados al despacho de mercaderías.

LA DESCARGA DE MERCADERIAS

Tomando en cuenta las observaciones hechas por los interesados, en cuanto a lo frecuente que resulta la falta de vagones en el puerto para el transporte de mercaderías aliadas frente a los muros y a transportarse a ramblas y depósitos de Aguada, el presidente de la A. del Puerto, ha dispuesto que, en la medida de lo posible se desocupa durante las horas de la noche, los vagones cargados en el día o en la misma noche, medida ésta que puede atemperar en algo la falta que hemos venido poniendo de manifiesto y que lo será en forma absoluta una vez que la referida corporación cuente con más vehículos, unos ya llamados a licitación y otros a licitarse en breve.

El señor Labadie, nos ha informado que la falta de vagones se ha acentuado en estos últimos días por haber llegado al puerto tres o cuatro buques con cargamentos completos de portland y caños para las obras de Aguas Corrientes y Saneamiento de la Ciudad, materiales éstos que en gran parte son conducidos a ramblas y a Aguada, abarrotando estos lugares, así como imponiendo algunos contratiempos a la más rápida descarga de los vagones que en parte como decimos, son aliados durante las horas de la noche, en la que el personal de peones no rinde la misma eficiencia que durante el día.

El servicio de lanchajes y remolques en el Puerto de Montevideo

El informe de la Comisión Especial designada por el Consejo Nacional de Administración

Damos hoy la última parte del informe producido por la Comisión honoraria que preside el ingeniero Serrato acerca del servicio de lanchajes y remolques en el puerto, y cuya primera parte publicamos ayer:

REMOLCADORES

En el POWERFUL. — Reparación general de la máquina y del baos, trancaniles, chapas del forro exterior; mamparos interiores, carboneras, casco, renovando cuadernas, serretas, parte de la cubierta, cintones, arboladura y maniobra en general y colocación de una caldera nueva.

En el EMPEROR. — Reconstrucción del casco. — Colocación de la máquina, caldera y hélice nueva. Construcción de la casillería de cubierta de chapas de acero y construcción de la timonera, del alojamiento del capitán y telegrafista, de madera. Construcción de arboladura, maniobra y bote salvavidas. La Máquina anterior era de 392 H P I las actuales de 1000 HPI

AYACUCHO. — Reparación general del casco, casillería, máquina y caldera, renovando cubierta, cintones, bordas, mamparos, forro exterior, cuadernas, etc.

ZAPICAN. — Todas las reparaciones necesarias para ponerlo en condiciones de prestar servicios, limpiando el casco interior — lleno de barro, pues fué levantado del fondo del mar, renovando cuadernas, chapas, serretas, quilla, codaste, amparros, carboneras, etc., y reparación general de máquina y caldera.

HURACAN. — Reforma de la popa, construyéndose nueva la cubierta; reparación de la quilla y sobre-quilla y de casillas y alojamientos y de la máquina y caldera, construyéndose nueva la chimenea y accesorios.

PLATA. — Reparación general del casco, casillería y máquina. — Construcción y colocación de la caldera nueva y accesorios.

URUGUAY. — Reconstrucción de su casco y casillería de hierro nueva y reparación general de la máquina y caldera.

HERCULES. — Reparación general del casco, cubierta, carboneras, mamparos y reparticiones internas y de la máquina y caldera.

LANCHAS

INGLATERRA. — Reparaciones generales, renovando cuadernas, serretas, sobre-quilla, forro exterior y forro zinc nuevo.

SANTA MARIA. — Reparaciones generales, renovando por completo la cubierta, bordas, cintones, barraganes y trancaniles. Calafateo general del casco y cubierta.

OTONO. — Se renovó la roda, contraroda, forro exterior, bordas, barraganes, cubierta y calafateo general de casco y cubierta. Forro de zinc nuevo.

LA TEJA. — Reconstruida por completo después de su incendio.

OHACO. — Se reconstruyó totalmente.

ANTONIO. — Se reconstruyó por completo.

CARABELA. — Reparación general del casco, cubierta, arboladura y maniobra.

PLAZA LIBERTAD. — Reparación general de cubierta, corral, casco, arboladura y maniobra.

PLUTUS. — Reparación general del casco, cubierta, arboladura y maniobra.

36. — Que la capacidad global de las lanchas de la División Marítima puede estimarse en diez mil toneladas y el de las empresas privadas en 20.000 toneladas.

37. — Que las lanchas de la División Marítima podrían transportar 580 mil toneladas de carga al año, mientras que, lo que mueven con las de los particulares no alcanza en total a 400.000 toneladas, entre importación y exportación.

38. — Que los buques de ultramar que han operado en descarga directa alcanzan al 90 o/o del total; sólo, pues, el 10 o/o han operado en descarga indirecta.

39. — Que la carga desembarcada directamente de esos buques alcanzó a 744.817 toneladas en 1927 y a 767.601 toneladas en 1928 lo que representa el 90.20 y 88.30 por ciento de la carga importada con exclusión del carbón, sólo, pues, el 9.80 y el 11.70 por ciento fué desembarcada indirectamente, o sea por lanchas.

40. — Que en el antepuerto operaron por medio de lanchas, en 1927, 83 vapores y en 1928, con un movimiento de 80.731 toneladas y 101.739 toneladas, respectivamente.

41. — Que de ese número de vapores el 90 o/o traían inflamables y otras sustancias peligrosas, y que el 90 o/o de la carga desembarcada en lanchas consistía en cajones de nafta, etc. etc.

42. — Que prácticamente pues, dado el estado actual de los servicios



COCINAS INGLESAS ECONOMICAS

De tres tamaños con
o sin serpentina
Desde \$ 35.00 en
en adelante

CASA INGLESA
801 — URUGUAY — 801
Esq. Florida — Montevideo

portuarios puede decirse que la importación, con excepción de las materias inflamables y peligrosas y el carbón, se descarga directamente a muros.

43.º — Que las lanchas de la Administración del Puerto han transportado 79.487 toneladas de carga de importación y exportación en 1928; y que en el mismo año las lanchas particulares han transportado 79.487 toneladas de carga de importación y exportación en 1928; y que en el mismo año las lanchas particulares han transportado 304.145 toneladas. En total: 383.632 toneladas anuales.

Por tanto, del total de importación y exportación transportada en lanchas, a las de la Administración del Puerto corresponde 20.72 o/o y a la de las empresas particulares el 79.28 o/o.

La carga total de importación y exportación (383.632 toneladas) incluye las materias inflamables y peligrosas y el carbón; sólo se excluye la carga que transportan con sus propias embarcaciones las casas importadoras de carbón mineral y los frigoríficos.

44.º — Que el servicio de remolques que se relacionan con el atraque y desatraque de los vapores de ultramar en las dársenas, es desempeñado por la Administración N.º del Puerto sin la intervención de empresas particulares y será mejorado con dos remolcadores poderosos que están en construcción, y se destinarán principalmente a satisfacer las necesidades de los grandes transatlánticos que llegan al Puerto. Además la Administración Portuaria ha llamado a licitación para adquirir un remolcador de 1200 a 1500 caballos de fuerza.

45.º. — Que en 1928 la exportación movida por lanchas alcanzó a 107.236 toneladas y la importación a 276.396 toneladas. De esta última correspondió a las lanchas de la Administración del Puerto 59.164 toneladas incluyendo en ellas 4.213 toneladas de inflamables y a las de los particulares 217.232 toneladas, incluyendo 141.386 toneladas de inflamables y carbón mineral (89.306 toneladas de inflamables y 52.080 toneladas de carbón).

De la exportación, por lanchas, a los particulares correspondieron 86.913 toneladas y a la Administración del Puerto 20.323 toneladas.

46.º. — Considerando al puerto independiente de lo que tiene de depósito como una máquina destinada a la carga y descarga de buques, su rendimiento económico depende principalmente, tanto en la parte marítima como una máquina destinada a la carga y descarga de buques, su rendimiento económico depende principalmente, tanto en la parte marítima como en la terrestre, del aprovechamiento que se haga del tiempo que se dedique a esas operaciones y si en las que interviene la División Marítima ha habido déficit, se contribuiría a evitarlo en lo sucesivo procurando eliminar las causas que puedan originar pérdidas de tiempo, como ser: esperas excesivas, congestión, demora en los muelles en los puntos destinados a la carga y descarga de lanchas, etc.

47.º. — Debido a las facilidades que ofrece el Puerto para que los vapores de ultramar y de los ríos operen directamente al costado de los muelles y muros de ribera y de las ventajas pecuniarias que de ella se derivan para el comercio y la navegación, puede decirse que la necesidad de emplear el servicio de lanchajes tiende a reducirse a los casos en que el Reglamento Marítimo y las disposiciones que lo complementan por razones de sanidad, de seguridad pública, o por no haber espacio disponible en las dársenas obligan a los buques a operar en el antepuerto o en la rada, como lo demuestra el hecho de que en la actualidad, los artículos de importación, exceptuando el carbón mineral, la sal, la nafta y demás substancias peligrosas, son desembarcados, casi en su totalidad, directamente de los buques que atracan a los muelles y si no se procede en forma análoga con los artículos de exportación, es decir, si los embarques respectivos se hacen todavía por medio de lanchas, como se hacía antes de la construcción del Puerto artificial, ello debe atribuirse (salvo el caso de vapores que por venir a tomar poca carga pueden encontrar conveniencia en operar en el antepuerto para disminuir sus gastos) a que el equipo portuario necesita ser ampliado en lo que se relaciona con el embarque directo de los frutos del país con la construcción de depósitos al borde de los muelles para almacenar esos frutos y de elevadores de granos, aumento de yagones, etc.

INSECTICIDA

**Whiz
Fly Fume**
MATA 100 %
de moscas, mosquitos,
pulgas, polillas, cucarachas, etc., etc.



DOBLE PODER
Pídale en todas partes
REPRESENTANTES
CLERICETTI & BARRELLA
MONTÉVIDEO

48.º — Siendo la flota de que dispone actualmente la División Marítima de la Administración Nacional del Puerto, suficiente para satisfacer las necesidades del puerto en lo que se relaciona con los servicios de remolques y lanchajes, su rendimiento económico mejoraría notablemente en el caso de que tuviera a su cargo todo el movimiento de lanchajes de importación y exportación, pues el aumento de gastos que originaría la ampliación del servicio, sería de poca importancia comparado con las entradas por igual concepto.

49.º — Que el servicio de lanchaje absorbe una parte de las operaciones que los buques deberían efectuar al costado de los muros de muelle, disminuyendo por tanto los beneficios que una utilización adecuada de los distintos elementos portuarios puede prestar al comercio y a la navegación.

50.º — Que en la explotación racional del puerto, el lanchaje debería limitarse, en la actualidad, a servir los buques que por la naturaleza especial de las operaciones que deban efectuar, por no existir disponibles muros de atraque o por disposiciones reglamentarias, estén obligados a permanecer en el antepuerto o en la rada.

51.º — Que una vez habilitada la dársena para inflamables con el canal de acceso correspondiente, los buques que traigan cargamentos de esa clase podrán operar directamente sin necesidad de emplear lanchas. Que lo mismo sucederá con los buques que vengán a cargar cereales y otros frutos del país, con excepción de la carga de los frigoríficos y saladeros, si el Mercado de Frutos, que ha de construirse, se equipa en forma, y los buques de gran calado pueden acostarse a sus muros de muelle.

52.º — Que el número de embarcaciones que existe en el Puerto de Montevideo empujadas en el servicio de lanchajes es excesivo; las solas embarcaciones de la Administración del Puerto bastarían para mover toda la importación y exportación que utiliza las lanchas. Esa situación se acentuará considerablemente cuando funcionen en la forma que se ha mencionado, la dársena de inflamables y el Mercado de Frutos.

53.º — Que lo que conviene al comercio de importación y exportación, a la economía nacional y al propio Estado, es que se propenda al aprovechamiento integral de las facilidades que ofrece el puerto de Montevideo para que los buques lleguen al costado de sus muros de muelle y operen directamente con las mercaderías y frutos del país que alimentan el comercio internacional.

54.º — Que la flota de la casa Antonio D. y Manuel Lussich fué adquirida en 1916, en \$ 859.481.75 y la de la casa Hijos de José Pascual, en el mismo año, en \$ 315.215.18, en total: \$ 1.174.696.93, abonándose por ellas la suma de \$ 189.835.11 en efectivo y pesos 984.864.12 en títulos de la Deuda Nacionalización del Puerto.

55.º — Que el total pagado se descompone así: Por vapores, \$ 590.572.60; por lanchas: \$ 442.351.35. Total: pesos 1.032.925.25. Por material y máquinas en el Varadero, abordo de los vapores y en depósitos flotantes y por útiles, kioscos, etc., \$ 141.775.68. Sumo total: \$ 1.174.699.93.

56.º — Que además de los pesos 984.864.12 emitidos para la compra de la flota y materiales de las casas Lussich y Pascual, se emitieron \$ 142.000 para la compra del Varadero. En total, \$ 1.126.864.12. Además se emitieron y entregaron a las casas vendedoras, pesos 59.300.00 en títulos de deuda, en virtud de haberse cotizado los títulos entregados a 95 o/o.

57.º — Que la flota de la Administración del Puerto fué evaluada nutivamente en 1925, estimándose en pesos 1.033.800 y que el valor de las embarcaciones demolidas, vendidas y perdidas, que no figuran en esa estimación, importa \$ 115.260.47.

58.º — La flota que aun subsistía en 1925, de la comprada en 1916, tenía un valor de \$ 116.136.22 más que en la fecha de su adquisición, no obstante el tiempo transcurrido y el desmérito que necesariamente se produce, si en el material no se hacen reparaciones y mejoramientos importantes.

59.º — Que en los vapores se produjo un aumento de \$ 286.113.16, contra una baja de \$ 71.339.12, o sea un aumento de \$ 214.774.04, y que ese aumento se ha producido especialmente en los vapores "Huracán", "Empepor", "Zapicán", "Powerful" y "Plata", de la ex casa Lussich, y en los vapores "Hércules" y "Cacique", de la ex casa Pascual. Las bajas se han producido, en su mayor parte, en los vapores "Cabo Polonio", "Tabaré", "Salvor" y "Solis", de la primera casa lanchonera, y en los vapores "Tacuary" y "Toro", de la segunda.

60.º — Que en las lanchas de la ex casa Lussich, comparando las estimaciones de 1916 y 1925, se tiene: aumentos en 1925, \$ 20.561.65; disminuciones: \$ 11.089.86. Que igual comparación con las lanchas de la ex casa Hijos de José Pascual, da aumentos en 1925, \$ 17.120; disminuciones, pesos 25.229.60. En consecuencia, el resumen en lo que se refiere a lanchas de la Administración del Puerto, da este resultado: aumento en 1925, \$ 33.565.61; disminución, \$ 136.319.46. En definitiva, una disminución de \$ 98.637.82, que descontados de \$ 214.774.04, por mayor valor de los vapores, resulta en el total de la flota, un mayor valor de \$ 116.136.22, igual al que se hace referencia en el número 56.º.

61.º — Que de estos antecedentes se deduce que las mayores y más fundamentales reparaciones y mejoramientos se han realizado en los vapores de la flota adquirida, como ya se deduce de la conclusión 35.º.

62.º — Que de las lanchas de la ex casa Lussich, han sufrido aumento de valor apreciable, las siguientes: "Inglaterra", "Santa María", "Otoño" y "La Teja"; y en las de la casa Pascual, las siguientes: "Chaco" y "Antonio".

63.º — Que el material flotante ha sufrido los castigos siguientes:

Ejercicio 1917-18 10 o/o	\$ 118.381.67
" 1925-26 5 "	52.978.67
" 1926-27 5 "	50.299.74
" 1927-28 5 "	47.579.61

\$ 269.419.69

64.º — Que si bien a primera vista podría sostenerse que esos castigos del material flotante son insuficientes y no tienen en cuenta la vida probable de los vapores y lanchas, la verdad es que, ese material, por las reparaciones, mejoramientos y conservación de que ha sido objeto, no sólo ha podido mantener su valor sino que lo ha acrecentado.

Esas reparaciones y mejoramientos han sido imputados a gastos generales, contribuyendo así a que se crea que el servicio de remolques y lanchajes produce fuertes pérdidas, al no tener en cuenta, como en realidad debieron serlo, que en la planilla de gastos hay incluidos algunos que contribuyen a aumentar el patrimonio flotante de la Administración del Puerto.

Es evidente que ese material, después de casi 13 años se encuentra en mejores condiciones que cuando fué adquirido.

Lo es también, y esto es importante, que casi todas esas embarcaciones han superado el tiempo de existencia o vida calculado por la Comisión Avaluadora en 1916, como se comprueba en el documento respectivo.

Sólo a base de una prolija conservación y de importantes reparaciones, es que ha sido, posible obtener ese resultado.

65.º — Que la forma correcta de llevar las cosas es la de imputar a gastos generales los de conservación y reparaciones simples; pero, que así como todos los años debiera realizarse un castigo porcentual sobre el valor de la flota acusado por el Mayor, debiera también, acrecentarse ese valor con las adquisiciones nuevas y las reparaciones que aumenten el valor patrimonial, y disminuirse del importe de los valores que correspondan a las embarcaciones vendidas, demolidas y perdidas.

66.º — Que es difícil precisar la suma invertida en las reparaciones que acrecentan el valor de la flota portuaria si no se hace un análisis muy prolijo de los trabajos realizados, cosa que no es necesaria, por otra parte, dadas las conclusiones a que se ha llegado, pero, lo que es evidente, es que algo representan esas inversiones y reducen los déficits mencionados en la conclusión N.º 27.º En el peor de los casos el déficit de los remolques y lanchajes no alcanza a \$ 90.000 al año. Es del caso recordar al fijarlo lo que se establece en la conclusión N.º 21.

67.º — Que apreciando cada una y todas en conjunto las conclusiones anteriores, la Comisión, — expidiéndose estrictamente dentro de los términos del decreto del Poder Ejecutivo de fecha Mayo 14 de 1929, estima:

a) Que estableciendo los servicios de remolques y lanchajes exclusivamente a cargo del Estado es posible evitar el déficit anual que actualmente deja esa actividad de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo.

b) Que para obtener esa finalidad no será necesario aumentar las tarifas vigentes, las que tal vez, para los servicios de exportación, podrían ser rebajadas.

Con lo expuesto cree la Comisión haber cumplido el cometido que se le dió por decreto de 14 de Mayo de 1929.

Saludo al señor Ministro con mi mayor consideración. — José Serrato, Presidente; Lorenzo Vicens Thievent, Secretario.

(Conclusión).

El período de caza

FECHA DE SU INICIACION

Bajo la presidencia del Ing. Teodoro Álvarez y actuando de secretario el señor Carlos del Castillo, sesionó ayer la Comisión Nacional Protectora de la Fauna Sudamericana, estando presentes, además, de los citados, los señores Gerardo Zorrilla de San Martín, Blas Cortés, Agustín Trujillo Pelfuffo, Octavio Sambucetti, Isabelino Roldán Bover y Jaime Molins (hijo).

La sesión tuvo por objeto principal informar al Ministerio sobre la fecha y condiciones en que convendrá autorizar la caza en el presente año y después de un detenido cambio de ideas y apreciando la información de los Agrónomos regionales y datos particulares sobre estado de las crías de perdices en la República, se resolvió aconsejar lo siguiente:

Autorizar la apertura de la caza el 1.º de Mayo.

— Permitir la venta de perdiz fresca solo en los meses de Junio y Julio.

— Prohibir la caza de la perdiz grande en todo el país como asimismo la de la perdiz chica en los departamentos de Rocha, Maldonado, Montevideo, Canelones, San José, Flores, Colonia y Soriano.

— Permitir la caza de la perdiz chica a partir del 1.º de Mayo y hasta el 15 de Agosto del corriente año, solo en los departamentos de Río Negro, Paysandú, Salto, Artigas, Rivera, Tacuarembó, Durazno, Florida, Cerro Largo, Treinta y Tres y Minas.

— Solicitar de las autoridades municipales y policiales una cooperación eficaz en el sentido indicado y pedir que se extremen las medidas para evitar que se burlen las disposiciones que se dictan.

La Lucha contra el Cáncer

ENFERMOS SALVADOS DE SUS MALES FISICOS Y DE LA MISERIA EN QUE SE ENCUENTRAN

Desde el 23 de Abril del año p.pdo., la Comisión de Damas de la Asociación Uruguaya de Lucha contra el Cáncer — que preside la señora Ana Balparda de Butler — ha realizado una intensa labor, distribuida ésta entre las sub-comisiones de visitadoras sociales, de Vigilancia y Orden Interno, de Propaganda y de Fiestas.

La primera, presidida por la señora Helena B. de Rogberg, ha visitado en sus domicilios a numerosos cancerosos, llevándoles palabras de aliento y el socorro material necesario, aconsejándoles concurrir al Instituto de Radiología para continuar la vigilancia médica. Esto ha permitido salvar a muchos enfermos, tanto de sus males físicos como de la miseria en que se encontraban.

La segunda de las referidas sub-comisiones, presidida por la señora Corina Elejalde de Susviela Guarch, que tiene a su cargo visitar a los enfermos hospitalizados, ha desempeñado su rol en forma tan satisfactoria

COSAS DE NUESTRA TIERRA

INTERESANTES NARRACIONES Y CRONICAS

POR **ROMULO F. ROSSI**

Recuerdos y Crónicas de Antaño", 4 tomos. "Episodios Históricos" (bombardeo de Paysandú). "Hombres y Anécdotas".

En venta en esta imprenta y principales librerías